



JŪRNIĒKS

NR. 1 (128) 2022



Jūrniecības sabiedrība izsaka neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai

2021. gada notikumu TOP 10 Latvijā un pasaulē

Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Armands Grebežs: "Mūsu vienība pastāvīgi ir gatava X stundai, mūsu kuģi, tieši tāpat kā citu NATO sabiedroto kuģi, ir pilnībā gatavi aizsargāt Latvijas valsti."

Francijas prezidents Emanuēls Makrons: "Francijas prezidentūrai izaicinājumu netrūks, jo pieaug spriedze uz Eiropas Savienības austrumu robežas."

Atgriežas konkurss "Enkurs"



"Maersk" izvirza jaunus mērķus nulles emisiju sasniegšanai

2022. gada pasaules jūrniecības tēma: "Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai"



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2021. gada notikumu TOP 10
Pensijā devušies ilggadēji Latvijas Jūras administrācijas darbinieki
- 4 Notikumi Latvijā. Janvāris – februāris
- 5 Notikumi pasaulē. Janvāris – februāris
- 7 Joprojām nestabila situācija ar kuģu apkalpju maiņu
- 8 Fakti un skaitļi
- 9 2021. gadā būtiski pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits
Grozījumi noteikumos par kuģu reģistrāciju atvieglo reģistrācijas procesu 2021. gadā veiktas 225 ostas valsts kontroles inspekcijas
- 10 2022. gada pasaules jūrniecības tēma: "Jaunās tehnoloģijas zājākam kuģošanai"
Kuģošanas nozari plāno pievienot Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmai
- 11 Francija – Eiropas Savienības prezidējošā valsts: Eiropai ir pienācis laiks uzņemties atbildību par sevi
- 12 Pamatā tomēr jābūt attīstītai ražošanai

IZGLĪTĪBA

- 18 "Erasmus" starptautiskā prakse Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā
- 19 Konkurss "Enkurs" tiks atsākts, tiklīdz to atļaus epidemioloģiskā situācija un noteiktie ierobežojumi

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 20 Attīstībai nepieciešama gan stabilitāte, gan pārmaiņas
- 21 Latvijas Jūras spēki kopā ar sabiedrotajiem ir gatavi jebkuram uzdevumam
- 27 Konteineri jūrā, atbildība krastā
- 30 Desmit gadu pēc "Costa Concordia" avārijas
"Wilhelmsen Ship Management" atgriežas tankkuģu tirgū
- 31 Jūrniecībā notiek digitālās transformācijas process, bet hakeri nesnauz
"Maersk" izvirza jaunus mērķus nulles emisiju sasniegšanai
- 32 Janvārī un februārī uz tirdzniecības kuģiem notikuši vairāki lieli ugunsgrēki
- 33 Jaunas tehnoloģijas kuģu rezerves daļu ražošanā
Pirātu uzbrukumu skaits samazinās, pieaug brūnoti uzbrukumi
- 34 Nepieciešams sakārtot starptautiskās attiecības

OSTAS

- 36 Konteineru apstrāde Āzijā paātrinās, ostu pārslogotība Eiropā un ASV kavē piegādes ķēžu atveseļošanu
- 37 Samazinās kravu apjoms Baltijas jūras austrumu krastā
- 39 Statistika
Uzlabojas Latvijas ostu kravu apgrozījuma rādītāji
- 40 Osta digitālo tehnoloģiju un IT projektu īstenošanā ieguldīs miljonu eiro
- 41 Rīgas ostā 2022. gadā prognozē kravu pieaugumu
- 42 "Stena Line" paplašina darbību Baltijas jūrā
Ventspils brīvostā sasniegts vēsturiski lielākais ro-ro kravu apjoms
- 43 Liepājas ostas ziņas

BRĪVBRĪDIS/VĒSTURE

- 45 Ja vari uzticēties savai *javai*
- 47 Jūras skiču burtnīca. Jūrnieku stāsti. Brīvības sala



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125.

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

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Daiņa Rokjāņa, Noras Ārgales, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, "Stena Line", ICC, ES Press, Ustjugas, Pronorskas, Klaipēdas un Tallinas ostu publicitātes foto, IMO, ITF, "The Maritime Executive", "The Mission of Seafarers", ICS, SCC/CNN, "Reuters", "Wilhelmsen", JSMC, EMSA, "Yara", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, "Twitter/Dave 'Dinger' Bell" un kompāniju publicitātes foto. Foto no Eduarda Straumiša un Ulda Mača personīgajiem foto arhīviem.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Izteikta neuzticība Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai

Ņemot vērā jurnieku profesijas īpašo specifiku, nozīmi valsts tautsaimniecībā, jurniecības sabiedriskās organizācijas, darba devēji, arodbiedrība, jurniecības augstākās izglītības iestādes sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju bija izstrādājušas un savstarpēji saskaņojušas pārdomātu visu jurniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeli, izveidojot autonomu jurniecības izglītības iestāžu sistēmu, kas darbotos specifiskā jurniecības ekosistēmā, izmantotu mācību iestāžu spēcīgākās puses, nodrošinātu optimālu materiāltehniskā aprīkojuma un mācībspēku potenciāla izmantošanu, tā nodrošinot tālāku starptautiski reglamentētas jurnieku profesijas attīstību Latvijā.

Ar nožēlu jāatzīst, ka Izglītības un zinātnes ministrija, politisku motīvu vadīta, neieklausās nozares ekspertu argumentos un sasteigti virza ideju par jurniecības izglītības iekļaušanu Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, kas nav atbilstoša jūras virsnieku sagatavošanai. Lai novērtētu šādu modeļa ilgtspējību, būtu nepieciešami padziļināti pētījumi un iespējamo risku analīze, taču tagad diemžēl netiek ņemts vērā jurniecības nozares speciālistu un profesionālo organizāciju viedoklis par to, ka šāda rīcība var negatīvi ietekmēt jurniecības izglītības sistēmu, izglītības diploms var zaudēt starptautisko prestižu, bet Latvijas jurnieki savu reputāciju starptautiskajā jurnieku darba tirgū. Tas nebūtu iedomājams, ja Latvijas Jūras akadēmijas rektore, nespējot efektīvi vadīt izglītības iestādi, personīgu ambīciju un interešu vadīta nebūtu atteikusies no nozarē kopīgi izstrādātā reorganizācijas modeļa un izrādījusi iniciatīvu pievienoties RTU struktūrvienības statusā, nerēķinoties ar to, ka jurniecības izglītības sistēmā ir iesaistīti apmēram 2200 studentu un audzēkņu, kuru sagatavošanas līmenis nosaka jurniecības starptautiskie standarti un kuru īstenošanā RTU nav vajadzīgās izpratnes un kompetences. Diemžēl pēdējo divi gadu laikā izglītības kvalitāte Jūras akadēmijā pastāvīgi pazeminās, jo, kā izrādās, izglītības kvalitāte šobrīd vadībai nav prioritārais jautājums. Ne studenti, ne mācībspēki no Jūras akadēmijas vadības puses netiek informēti par gaidāmajām pārmaiņām, nākotnes perspektīvām un jurniecības nozares profesionālo organizāciju izteiktajām bažām saistībā ar sagaidāmajiem riskiem. Pat pirms gada Valsts kontroles konstatētās neatbilstības un ieteikumi pēc būtības Jūras akadēmijā netiek novērsti un ievēroti.

2022. gada 24. februārī divu lielāko jurniecības profesionālo biedrību – Latvijas Jurniecības savienības un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas pārvaldes institūcijas pieņēma lēmumu izteikt neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovas kundzei un lūgt Izglītības un zinātnes ministriju veikt rektora nomaīņu akadēmijā.

Latvijas jurniecības savienības valdes 2022. gada 24. februāra sēdē tika skatīts jautājums par Latvijas jurniecības izglītību un Izglītības un zinātnes ministrijas virzīto jurniecības izglītības iestāžu reorganizāciju, kā arī pastāvošajiem draudiem augstākās jurniecības izglītības saglabāšanai Latvijā. Ņemot vērā, ka akadēmijas vadība nav veikusi nepieciešamos pasākumus Latvijas Jūras akadēmijas autonomijas nodrošināšanai, kā arī vadībai trūkst izpratnes un tā nespēj nodrošināt atbilstošu akadēmijas pārvaldību, Latvijas Jurniecības savienības valde pieņēma lēmumu izteikt neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai. Tāpat arī Latvijas Jurniecības savienība aicina Izglītības un zinātnes ministriju vērtēt rektores atbilstību ieņemamajam amatam.

Ar cieņu, biedrības "Latvijas Jurniecības savienība" valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters

Sakarā ar Latvijas Jūras akadēmijas (LatJA) neprofesionālo un nemākulīgo pārvaldību, kas atstāj negatīvu iespaidu uz izglītības procesu, absolventu sagatavotības līmeni, apdraud Latvijas jurnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas atbilstību starptautisko standartu prasībām un grauj nozares tēlu, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) padome vienbalsīgi izsaka neuzticību LatJA rektorei Kristīnei Carjovai un aicina Izglītības un zinātnes ministriju atbilstoši savai kompetencei veikt nepieciešamos pasākumus LatJA rektores nomaīnai. LKKA nesaskata tālākas sadarbības iespējas starp jurniecības nozari un LatJA rektori K. Carjovu, ņemot vērā viņas attieksmi pret visai jurniecības nozarei nozīmīgiem jautājumiem un destruktīvo rīcību LatJA, Rīgas jūrskolas, un Liepājas Jurniecības koledžas nepārdomātai integrācijai Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, kas nav piemērota jūras virsnieku sagatavošanai.

**Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents
Jāzeps Spridzāns**

Jūrniecības nozares 2021.

Šā gada sākumā jau desmito reizi Latvijas Jūras administrācijas darbinieki, kā arī citi jūrniecības nozarē strādājošie un ar nozari saistītie interesenti tika aicināti piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā. Par svarīgāko nozares notikumu Latvijā pārliecinoši atzīta cīņa par jūrniecības izglītības autonomijas saglabāšanu.

Šogad atšķirībā no iepriekšējiem gadiem piedāvātie varianti bija tik dažādi, ka bija grūti izlemēt, kādā secībā tie *topā* liekami, tādēļ tika rīkota anonīma aptauja, kurā JA darbinieki varēja balsot par aktuālākajiem no piedāvātajiem notikumiem. Pēc balsojuma izrādījās, ka vairāki ieguvuši vienādu punktu skaitu un dala ieņemtās vietas.

LATVIJĀ

1. Izglītības un zinātnes ministrija vēlas pievienot Latvijas Jūras akadēmiju RTU, bet jūrniecības nozare turpina cīņu par jūrniecības izglītības autonomiju.

2. Artūram Brokovskim-Vaivodam par ieguldījumu neatkarīgās Latvijas jūrlietu valsts pārvaldes sistēmas veidošanā, Latvijas Jūras administrācijas attīstībā un starptautiskās autoritātes nostiprināšanā piešķirts Ministru kabineta Atzinības raksts.

3.–4. Latvija pakāpusies uz 27. vietu Parīzes memoranda *baltaajā sarakstā*.

3.–4. Hidrogrāfijas kuģim "Kristiāns Dāls" 20 gadi.

5.–8. Tiek pieņemtas Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam.

5.–8. Kapteiņa Daiņa Rokjāna vadītā kuģa apkalpe izglābj 10 Hondurasas zvejniekus.

5.–8. Rīgas brīvdostas pārvaldei piešķir prestižo starptautisko apbalvojumu "Energy Globe Award" par inovatīvu risinājumu vides aizsardzībā.

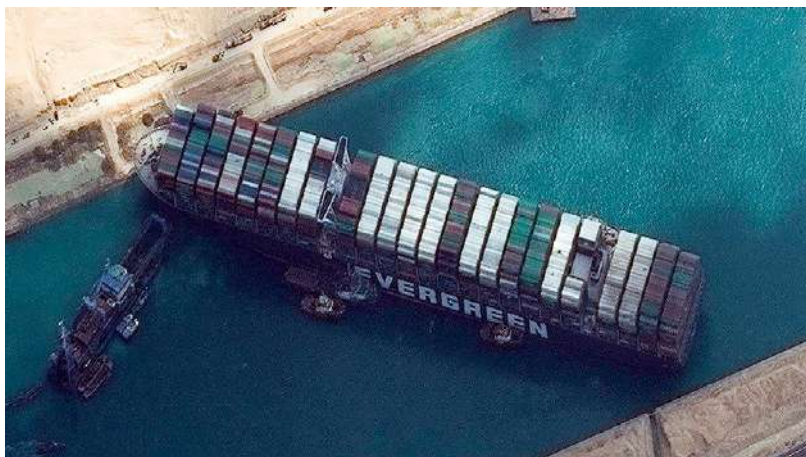
5.–8. Mūžības ceļos aizgājusi Ģertrūde Aniņa, Latvijas Jūras akadēmijas dibinātāja, ilggadējā Jūras administrācijas darbiniece un Latvijas pārstāve vides jautājumos IMO.

9.–10. Daugavgrīvas pludmalē tiek atskalots vēsturiska koka kuģa vraks.

9.–10. Izdota pastmarka "Irbes bāka".



gada notikumu TOP 10



PASAULĒ

1. Kuģis "Ever Given" bloķē Suecas kanālu.

2. Pirmais autonomais bezzīmes kuģis "Yara Birkeland" devies izmēģinājuma reisā Norvēģijas fjordos.

3. Covid-19 joprojām negatīvi ietekmē apkalpju maiņu uz kuģiem.

4. Konteineru trūkums un sastrēgumi Āzijas un Amerikas ostās.

5. Glāzgovā notiek COP26, viena no svarīgākajām konferencēm klimata pārmaiņu jomā kopš Parīzes nolīguma pieņemšanas.

6.–7. IMO aicina dalībvalstis noteikt jūrniekiem galveno darbinieku (key workers) statusu.

6.–7. Beramkravu kuģis "Aasfjell" – pirmais kuģis, kas darbojas ar hibrīdpiedziņu.

8. MSC gada nogalē kļūst par lielāko konteinerpārvadātāju pasaulē.

9. Pārskatītā HELCOM Baltijas jūras rīcības plāna (HELCOM Baltic Sea Action Plan 2021) apstiprināšana.

10. Pasaules jūrniecības 2021. gada tēma: "Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats".



Pensijā devušies ilggadēji Latvijas Jūras administrācijas darbinieki

Pagājušā gada nogalē un šā gada sākumā pensijā devušies trīs ilggadēji Latvijas Jūras administrācijas darbinieki – valdes loceklis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Hidrogrāfijas dienesta navigācijas iekārtu inženieris Leonīds Gitals un vecākais hidrogrāfs Juris Dortāns. Visi trīs vīri Latvijas Jūras administrācijā strādāja kopš tās pirmsākumiem, izpelnoties kolēģu cieņu un atzinību ar savu darbu, atsaucību un vienmēr pozitīvo skatījumu uz dzīvi.

Tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods Latvijas Jūras administrācijā strādāja kopš 1996. gada 7. novem-



bra – par direktora vietnieku, direktoru – valdes priekšsēdētāju un par valdes locekli. Par ieguldījumu neatkarīgās Latvijas jūrlietu valstiskās pārvaldes sistēmas veidošanā, Latvijas Jūras administrācijas attīstībā un starptautiskās autoritātes nostiprināšanā viņam piešķirts Ministru kabineta Atzinības raksts.

Leonīds Gitals Latvijas Jūras administrācijā strādāja no 1993. gada 1. novembra.



Juris Dortāns Latvijas Jūras administrācijā strādāja no 1994. gada 2. maija.



Notikumi Latvijā. Janvāris – februāris

Liepājas ostas maksas palielināsies vidēji par 7%

No 2022. gada Liepājas speciālās ekonomiskās zonas ostas maksas vidēji pieaugs par 7%, un tās izstrādātas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu, ar ko izveidota vienota ostas pakalpojumu sniegšanas sistēma ar vienotiem un pārredzamiem nosacījumiem. Liepājas SEZ pārstāvji norāda, ka, aprēķinot ostas maksas, izmantoti darbu izmaksas aprēķini un pilnībā sadalīto izmaksu metožu principi. Liepājas SEZ pārvalde iepazīstinājusi Liepājas ostas nomnieku asociāciju ar ostas maksu izstrādes procesa gaitu un konsultējusies par to ieviešanas kārtību.

Ventspils – Nīneshamnas maršrutā dodas jaunais prāmis "Stena Baltica"

Turpinoties Zviedrijas prāmju kompānijas "Stena Line" darbības paplašināšanai Baltijas jūrā, 19. janvārī



pirmajā reisā maršrutā Ventspils – Nīneshamna dodas jaunais prāmis "Stena Baltica". Tas šajā maršrutā turpmāk kursēs kopā ar "Stena Scandica", aizstājot "Stena Flavia", kas savukārt kopā ar "Stena Livia" veiks pasažieru pārvadājumus maršrutā Liepāja – Trāvēminde.

Notikusi BALTRON komandiera maiņa

19. janvārī Klaipēdā notika Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandiera maiņas ceremonija. Līdzšinējo BALTRON komandieri Latvijas Jūras spēku komandkapteini Kristu Kristību nomainīja Lietuvas Jūras spēku komandlejtnants Donats Gečs. Svinīgajā komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis



Kaspars Zelčs, Lietuvas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Giedrus Premenecks, kā arī citi abu valstu jūras spēku pārstāvji.

"Virsaitis" dodas uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā

8. janvārī Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" svinīga pavadīšana uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1), kas ietilpst NATO Reaģēšanas spēku sastāvā.

Svinīgajā ceremonijā piedalījās Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups un Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Armands Grebežs. Štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" dežūru pildīs komandiera komandlejtanta Alekseja Jevstignejeva vadībā. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz šā gada jūnijam.

Liepājas SEZ veicina ilgtspējīgu, līdzsvarotu un zaļu reģiona attīstību

1. februārī darba vizītē Liepājā ieradās vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs, lai klātienē pārliecinātos par paveikto apstrādes rūpniecības izaugsmē. Viņš iepazīnās ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un tās kapitālsabiedrību darbību, radot jaunas darbavietas un būvējot jaunas rūpnīcas, kas ir impulss visa Dienvidkurzemes novada attīstībai. Ministrs novērtēja pārdomāto un stabilo ekonomisko virzību, detalizēti iepazīnās ar turpmākajām iecerēm, t.sk. bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģs" teritorijas sanāciju un vēsturiskā piesārņojuma utilizācijas plāniem, kā arī izstrādāto

lokālplānojumu, kas ir nozīmīgs solis, lai izveidotu modernu un videi draudzīgu industriālo parku.

Rīgā viesojas Francijas transporta lietu ministrs

10. janvārī Rīgā viesojās Francijas transporta lietu ministrs Žans Batists Džebari. Viņš tikās ar Latvijas Republikas satiksmes ministru Tāli Linkaitu, iepazīnās ar projekta "Rail Baltica" realizācijas gaitu, kā arī apmeklēja Rīgas brīvdostas pārvaldi, kur tikās ar valdes priekšsēdētāju Viesturu Zepu un pārvaldnieku Ansi Zeltiņu. Francijas ministrs prezentēja Francijas prezidentūras Eiropas Savienības Padomē prioritātes transporta jomā, kas koncentrējas uz dekarbonizāciju, inovācijām un sektora pievilcību.

Randu plāvās notiek trešais Niedru skulptūru festivāls

Janvārī dabas liegumā "Randu plavas" Dabas aizsardzības pārvalde organizēja jau trešo Niedru skulptūru festivālu, kurā dalībnieki līdzdarbojās niedru pļaušanā un no nopļautajām



niedrēm veidoja dažādas skulptūras, ko pasākuma izskaņā vērtēja īpaši izveidota žūrija.

Notiek pirmā Latvijas – Uzbekistānas transporta darba grupas sēde

7. februārī Taškentā pirmo sēdi noturēja Latvijas – Uzbekistānas transporta darba grupa, kuras mērķis ir veicināt abu valstu sadarbību transporta un loģistikas nozarē. Sēdi vadīja Latvijas Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis

Reimanis un Uzbekistānas transporta ministra vietnieks Abdusamats Muminovs. Tikšanās ietvaros parakstīts sadarbības protokols aviācijas jomā. Abām pusēm ir skaidra izpratne par sadarbības iespēju paplašināšanu, kam pamatā ir uzņēmēju ekonomiskās intereses. Sadarbības potenciāls ir gan civilās aviācijas jomā, gan starptautiskajos autopārvadājumos, tāpat arī transporta loģistikas jomā.

Rīgas brīvosta palielina investīcijas infrastruktūrā

Rīgas brīvostas pārvalde plāno 2022. gadā Rīgas ostas infrastruktūras attīstībā investēt 19,8 miljonus eiro, kas ir par 24% jeb 3,8 milj. eiro vairāk nekā aizvadītajā gadā. No kopējā investīciju apjoma aptuveni 60% jeb 11,6 milj. eiro veidos Rīgas brīvostas pārvaldes budžeta finansējums, savukārt 40% jeb 7,8 milj. eiro Eiropas Savienības fondu līdzfinansējums. Rīgas brīvostas pārvaldes Investīciju plāns 2022. gadam paredz ieguldījumus ostas akvatorijas tīrīšanā un padziļināšanā, ostas hidrobūvju sakārtošanā, kā arī vairāku pietārtu modernizācijā. Tāpat plānota auto pievedceļu un satiksmes pārvadu būvniecība un rekonstrukcija, dzelzceļa infrastruktūras attīstība, ieguldījumi informācijas tehnoloģijās, digitalizācijā un automatizācijas projektu īstenošanā.

Šogad atjaunotie Latvijas Jūras spēki svin savu 30. gadadienu

Par godu atjaunoto Latvijas Jūras spēku 30. gadadienai izveidots īpašs logo, kura autors ir Ģirts Urbacāns un kurā apvienoti vairāki simboli un krāsas. Logo spilgti raksturo Jūras spēkus, un tajā iestrādātais bezgalības simbols norāda uz kaut ko nebeidzamu un neierobežotu, ar ko Jūras spēki saista savu pastāvēšanu un karavīru attīstību, bet sarkanā un baltā krāsa ir kara kuģu karoga krāsas, kas simbolizē Jūras spēku devīzē ierakstīto moto - "Mūs vieno Latvijas svētais vārds". ■



Notikumi pasaulē. Janvāris – februāris

Eiropas Savienība plāno turpināt militāro misiju Gvinejas līcī

Eiropas Savienība šā gada janvārī rosināja vēl uz diviem gadiem pagarināt pilotprojektu "The Coordinated Maritime Presences" (CMP) par ES dalībvalstu karakuģu izvietojumu Gvinejas līcī, lai mazinātu pirātisma draudus un tirdzniecības kuģiem šajā reģionā nodrošinātu kuģošanas drošību. Pēdējo divu gadu laikā ES karakuģu klātbūtne jau devusi labus rezultātus, ir izdevies samazināt pirātu uzbrukumus tirdzniecības kuģiem Gvinejas līcī.



Pagarinot CMP pilnvaras, Gvinejas reģionā turpinās patrolēt Dānijas, Francijas, Itālijas, Portugāles un Spānijas karakuģi: Dānija Rietumāfrikas ūdeņos patrolēs četrus mēnešus, Spānija septiņarpus, Francija vienpadsmit, Itālija astoņus un Portugāle trīs mēnešus, kas nodrošinās pastāvīgu ES klātbūtni Gvinejas līcī ar vismaz vienu karakuģi. "ES karakuģu klātbūtne ir nepieciešama, jo Gvinejas līcis joprojām ir bīstams kuģošanai un jūrniekiem. ES uzskata, ka pirātu aktivitātes risks joprojām ir augsts, galvenokārt Togo un Gabonas piekrastes ūdeņos, bet "smaguma centrs", protams, ir Nigērija," uzsverts ES paziņojumā. ES pilotprojekts ir pierādījis, ka CMP koncepcija var būt efektīvs un nodrošs instruments, lai veicinātu jūras drošību Persijas līcī un Gvinejas līcī.

Omikrona uzliesmojums izraisa sastrēgumu vilni un kravu piegādes kavēšanos

2022. gada janvārī "Bloomberg" ziņoja par jau trešo gadu pandēmijas apstākļos un jauniem ierobežojumiem Ķīnas ostās, kas saistīti ar Covid-19 omikrona varianta uzliesmojumiem. Šāda situācija izraisa sastrēgumu vilni un kravu piegādes kavēšanos. Ekspeditori ziņo, ka Šanhajas ostā konteinerkuģu grafiks kavējas par aptuveni nedēļu, kas pēc tam ietekmēs kravu apstrādi ASV un Eiropas ostās.

Kapitāls baidās investēt kuģošanas ilgtermiņa aktīvos

Pēc analītiķu aplēsēm, kuģošanas nozarei līdz 2050. gadam būs nepieciešami 2,4 triljoni ASV dolāru un līdz 2030. gadam aptuveni 500 miljardi dolāru, lai sasniegtu nulles līmeņa emisijas.

Šveicē reģistrētais globālais finanšu fonds "Pilgrim Global" pēdējo piecu gadu laikā pusi no savām investīcijām ieguldījis kuģošanas biznesā, bet fonda dibinātājs un pārvaldnieks Darens Maupins pauž viedokli, ka kuģniecības nozarei klājas grūti, jo tai ir jācīnās par finansējumu apstākļos, kad uz kuģošanas biznesu ir milzīgs CO2 emisiju samazināšanas spiediens. "Kapitāls baidās investēt 25 gadus ilgos aktīvos, ja nav prognozējama IMO rīcība nākamo piecu gadu perspektīvā," uzskata D. Maupins. "Nozarei ir ievērojami ierobežotas iespējas būvēt kuģus, jo tam ir pieejams ierobežots finansējums, bet lielais finanšu pieprasījums liek domāt, ka likmes būs augstākas un nozarei būs jārada, lai iegūtu nepieciešamo finansējumu."

Top Zaļā kuģošanas koridora plāns

Turpinot COP26 konferencē aizsāko iniciatīvu veidot bezemisiju ▶▶▶ 6. lpp.

►►► 5. lpp.

kuģošanas koridorus starp līdzīgi domājošajām valstīm, Losandželosas un Šanhajas pilsētu vadītāji un ostu pārvaldes paziņojušas, ka apņemas līdz 2022. gada beigām izstrādāt Zālā kuģošanas koridora īstenošanas plānu, lai līdz 2030. gadam vienā no pasaules noslogotākajiem konteinerpārvadājumu maršrutiem pārietu uz komerckravu pārvadāšanu ar bezemisiju kuģiem, un kā partneri šā mērķa sasniegšanai tika pieaicināti tādi kuģošanas milži kā "Maersk", CMA CGM un "COSCO Shipping Lines", kā arī "The Aspen Institute's Shipping Decarbonization Initiative", "Cargo Owners for Zero Emission Vessels" un "The Maritime Technology Cooperation Centre – Asia".

Piedzērušies jūrnieki saņem naudas sodu

Frankfurtes pie Mainas lidostā federālā policija aizturēja Krievijas un Ukrainas jūrniekus, kuri pārlietu bija salietējušies alkoholu. Par jūrnieku nepiedienīgo uzvedību policiju jau lidojuma laikā informēja lidmašīnas kapteinis. Jūrnieki, kuri pēc darba jūrā no Namībijas atgriezās mājās, lidojuma laikā lietoja stipro alkoholu, neievēroja salona apkalpes norādījumus un atteicās lietot sejas maskas. Federālā policija par pārkāpumiem piemēroja administratīvos sodus, un 13 jūrniekiem bija jāmaksā soda nauda 530 eiro apmērā katram. Trīs jūrnieki bez visa jau pieminētā vēl bija uzmākušies lidmašīnas apkalpei, tāpēc katram tika uzlikts 1030 eiro liels naudas sods, bet pārējie tika cauri ar aizrādījumu. Pēc sodu samaksas jūrnieki varēja turpināt ceļu mājup.

Turpinās globālā kuģu apkalpju maiņas krīze

2021. gadā pasaules tirdzniecības flotes normālu darbību joprojām ietekmēja pandēmija, no kā visvairāk cieta jūrnieki. Lai gan kopumā izdevās mazināt 2020. gada pandēmijas šoku, kas radīja traucējumus ostu darbībā, sauszemes pakalpojumu sniegšanā un apkalpju maiņas nodrošināšanā, jūrnieki joprojām atrodas pandēmijas izraisītās globālās apkalpju maiņas krīzes situācijā, kas

radīja viņiem veselības un labklājības apdraudējumu. Simtiem tūkstoši jūrnieku nevarēja pēc līguma beigām atgriezties mājās, un tikpat liels skaits jūrnieku nevarēja nokļūt uz saviem kuģiem.

Neefektīvas drošības sistēmas turpina radīt problēmas

2021. gada notikumi parādīja, cik ievainojama ir līdzšinējā drošības, kravu piegādes un kravu apstrādes sistēma pasaulē un cik tā ir jutīga pret fiziskiem incidentiem un kibernetiskiem uzbrukumiem. 2021. gada martā Suecas kanālu bloķēja mega konteinerkuģis "Ever Given", kas kuģu kustībā izraisīja globālus kavējumus



un jēltaļas cenu paaugstināja par deviņiem miljardiem ASV dolāru dienā. 2021. gada jūnijā izspiedējvīruss uzbruka Masačūsetsā bāzētajai kuģu pārvaldei, bloķējot prāmju biļešu tirdzniecību tiešsaistē, bet viesulvērta "Ida", kas šķērsoja Meksikas līci, nodarīja ievērojamu kaitējumu galvenajām naftas pārstrādes rūpnīcām, platformām un citām jūras iekārtām, kas turpmāk ievērojami ietekmēja piegādes ķēdes, jo postījumi par vairāk nekā miljonu barelu samazināja naftas ieguvu vēl desmit dienas pēc vētras beigām. Savukārt Misisipi upes slēgšana tilta bojājumu dēļ aizkavēja 60 kuģus un vairāk nekā 1000 baržas, kas pārvadāja lauksaimniecības preces un degvielu. Aplēses rāda, kas satiksmes slēgšana, kas ilga divas nedēļas, radīja vairāk nekā miljarda dolāru lielus zaudējumus. Visi šie incidenti rāda, kā drošības sistēmas noturības trūkums var ietekmēt ekonomiku un piegādes ķēdes.

Neefektīvas drošības sistēmas turpina radīt problēmas jūras transporta

sistēmām un piegādes ķēdēm, bet pašlaik uz standarta praksi kravu plānošanā, apstrādē, inspekciju darbā un citos procesos turpina negatīvi ietekmēt kravu pārvadājumus un neļauj sistēmai ātri atgūties.

Notiek diskusijas par globalizācijas nākotni

Pandēmija ir bijis stimuls jūras transporta vides pārveides uzlabošanai, jo Covid-19 atklāja piegādes ķēžu ievainojamību. Covid-19 izraisītie darbības traucējumi parādīja, ka ir svarīgi nodrošināt piegādes ķēžu nepārtrauktību un ka tām jābūt noturīgākām un elastīgākām. Diskusijās par globalizācijas nākotni izskanēja aicinājumi samazināt paļaušanos uz starpkontinentāliem piegādātājiem. Lai gan šādas tendences bija parādījušās jau pirms vairāk nekā desmit gadiem, tieši pandēmija skaidri izgaismoja problēmas, liekot ieviest izmaiņas globalizācijas modeļos. Tomēr jāapzinās, ka pilnīgas globalizācijas beigas ir maz ticamas.

Tehnoloģiskie sasniegumi ļauj kuģošanai un ostām turpināt darbību

Pandēmija ir paātrinājusi digitalizācijas ieviešanu. Tehnoloģiskie sasniegumi ir ļāvuši kuģošanai un ostām turpināt darbību, samazinot fiziskos kontaktus. Jaunās tehnoloģijas veicinājušas arī tiešsaistes komercijas pieaugumu, kas mainījis patērētāju iepirkšanās paradumus un tērīgu modeļus. Tiešsaistes tirdzniecības pieaugums palielinājis pieprasījumu pēc iekārtām un noliktavām, kas ir digitāli iespējotas. Tehnoloģijām būs arī liela nozīme vides ilgtspējas veicināšanā.

Samazinās pasaules ekonomikas izaugsme, jūras tirdzniecība nedaudz atveseļojas

Lai gan arī 2021. gadā jūras tirdzniecību un kuģošanas biznesu turpināja ietekmēt Covid-19 pandēmija, kopumā bija vērojama pasaules jūras tirdzniecības atveseļošanās, salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu tā

pieauga par 4,3%. Analītiķi uzskata, ka arī vidēja termiņa perspektīvas vērtējamas kā pozitīvas, tomēr pauž bažas, ka kuģošanas bizness ir pakļauts pieaugošiem riskiem un neskaidrībām, un atbilstoši tiek prognozēta pasaules ekonomikas zemākā izaugsme pēdējo desmit gadu laikā. Pēdējos divdesmit gadus jūras tirdzniecības pieaugums ir bijis 2,9 procenti gadā, bet UNCTAD paredz, ka no 2022. līdz 2026. gadam šis rādītājs saruks līdz 2,4 procentiem.

Samazinās pirātisms un bruņotas laupīšanas gadījumi

2022. gada 13. janvārī publicētajā Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) gada ziņojumā teikts, ka 2021. gadā jūras pirātisms un bruņotas laupīšanas uzbrukumi bijuši zemākajā līmenī kopš 1994. gada.

Incidentu skaita samazināšanos IMB



saista ar enerģisku starptautisko rīcību un piekrastes valstu iesaistīšanos šā jautājuma risināšanā. IMB direktors Maikls Hovlets: "Lai gan kopumā incidentu skaita samazināšanās ir apsveicama, IMB Pirātisma ziņošanas centrs mudina gan piekrastes valstis, gan starptautiskos miera spēkus nezaudēt modrību, jo pirātisms un bruņotas laupīšanas risks joprojām nav apkarots, tāpēc arī turpmāk nepieciešami stingri pasākumi, lai risinātu pirātisma problēmu un veicinātu jūrnieku un kuģošanas drošību."

2021. gadā IMB Pirātisma ziņošanas centrs saņēma 132 ziņojumus

par pirātisma un bruņotas laupīšanas incidentiem, reģistrēti 115 gadījumi, kad kuģos iekļuva pirāti, notika 11 uzbrukuma mēģinājumi, pret pieciem kuģiem tika versti bruņoti uzbrukumi un viens kuģis tika nolapīts.

Kuģu pārstrādes tirgus pastāvīgā badā

"Clarkson" ziņo, ka 2021. gadā kuģu pārstrādes tirgus ir bijis pastāvīgā "badā", īpaši trūkuši lieltonnāžas kuģi. Tāpat "Clarkson" prognozē, ka arī 2022. gadā šajā ziņā īpaši uzlabojumi nav gaidāmi, jo paredzams, ka nepalīelināsies lieltonnāžas kuģu nodošana sagriešanai ne konteineru, ne sauskravas kuģu flotē, bet tankkuģu flotē gan stāvoklis varētu mainīties ātrāk. Situāciju vēl sarežģītāku dara jaunais omikrona uzliesmojums, kas atkal liek noteikt dažādus ierobežojumus un aizliegumus. ■

Joprojām nestabila situācija ar kuģu apkalpju maiņu

Jaunākā "Neptūna deklarācijas" statistika liecina, ka vērojamas pozitīvas tendences kuģu apkalpju maiņas jautājumā, un tā ir laba ziņa jūrniekiem. To jūrnieku skaits, kuri strādā pagarināta līguma apstākļos, samazinās un ir sasniedzis zemāko līmeni kopš 2021. gada maija: no 90 tūkstošiem jūrnieku, kas strādā pasaules 10 lielākajās kuģošanas kompānijās, tikai aptuveni 3,7% uz kuģiem strādāja pēc līguma termiņa beigām un 0,4% pārsniedza MLC maksimālo 11 mēnešu robežu.

Lai gan vērojamas pozitīvas tendences, tas tomēr nenozīmē, ka kuģošanas kopienai ir izdevies pārvarēt apkalpju maiņas krīzi, jo 2022. gada janvāra ziņojums balstīts uz 2021. gada 15. decembra datiem, tāpēc neparāda Covid-19 omikrona varianta ietekmi. Kuģu kapteiņi, kuri sniedz informāciju "Neptūna deklarācijai", lai veidotu pilnvērtīgu ziņojumu par situāciju flotē, norāda, ka omikrons daudzām valstīm jau ir licis pārskatīt savus Covid-19

protokolus un atgriezties pie pārvietošanās ierobežojumiem, kā rezultātā atkal atsākas apkalpju maiņas izaicinājumi. Tā kā pieaug inficēšanās gadījumu skaits, Covid-19 ierobežojumi no jauna ir noteikti daudzās Āzijas un Eiropas valstīs un šo valstu ostās.

"Lai gan 2022. gada sākuma skaitļi šķiet iepriecinoši, mums jāsaglabā piesardzība, jo omikrona variants nav sevi parādījis pilnībā un vēl tikai gaidāms jauns infekcijas vilnis. Lai izvairītos no jaunas apkalpju maiņas krīzes, kuģošanas nozarei un valdībām ir svarīgi darīt visu iespējamo omikrona ietekmes mazināšanai," sacīja Globālā Jūrniecības foruma Institucionālās stratēģijas un attīstības vadītājs Kaspers Segords.

Pasaulē nav pieņemts vienots vakcinācijas standarts

Jūrnieku vakcinācijas rādītāji uzrāda pozitīvu tendenci. No 2021. gada

decembra līdz 2022. gada janvāra beigām vakcinēto jūrnieku īpatsvars pieaudzis par 10 procentpunktiem, kopējam vakcinēto jūrnieku apjomam sasniedzot aptuveni 60%. Tas ir būtisks uzlabojums salīdzinājumā ar 2021. gada rudenī, kad tikai 15% jūrnieku bija saņēmuši pilnu vakcinācijas kursu.

Kapteiņu ziņojumi liecina, ka daudzu valstu jūrnieki, jo īpaši tas attiecas uz Austrumeiropas un Krievijas jūrniekiem, paši vilcinās ar vakcīnas saņemšanu, bet Āzijas reģionā joprojām pastāv vakcīnu pieejamības problēmas, tāpat kā problēma tiek minēta revakcinācijas pieejamība.

Jau divus gadus dzīvojot pandēmijas apstākļos, diemžēl pasaulē joprojām nav pieņemts vienots vakcinācijas standarts, dažādās valstīs ir spēkā atšķirīgi noteikumi un sertificētas atšķirīgas vakcīnas, tāpat arī noteikti dažādi vakcinācijas sertifikāta derīguma termiņi, kas stipri vien ietekmē un ierobežo jūrnieku pārvietošanās un darba iespējas. ■

Fakti un skaitļi

Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienests ir nomodā par valsts drošību

2021. gadā Latvijas armija savā "Twitter" kontā 47 reizes informēja sabiedrību par Krievijas kuģu klātbūtni Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Visbiežāk manītas "Kilo" klases zemūdenes, "Aleksandrit" un "Parchim" klases kuģi. Jūras



spēku Jūras novērošanas un sakaru dienests sargā savu valsti un jūsu drošību 24 stundas diennaktī, 365 dienas gadā – ikdienā, svētkos un brīvdienās.

Intensīva satiksme Baltijas jūrā

Baltijas jūra ir viena no noslogotākajām kuģošanas vietām uz zemesloides. Tās krastos ir vairāk nekā 200 ostu, kurās ik gadu apkalpo ap 300 tūkst. kuģu un pārkrauj aptuveni 900 milj. t kravu. Līdzīgi kā aviosatiksmē, arī kuģu satiksmei pa visu pasauli var sekot līdz *MarineTraffic*: <https://bit.ly/3Jwrk3K>. Kopš decembra arī Rīgas brīvosta sniedz iespēju savā mājaslapā aplūkot ostā ienākušos kuģus.

Pieaug izpirkuma maksa par jūrniekiem

Pēdējos gados strauji kāpusi izpirkuma maksa par jūrniekiem, kurus sagūstījuši pirāti un kuri nav afrikāņi. Tā ir vairāk nekā divkārtšojusies no vidēji 15 tūkstošiem ASV dolāru par vienu jūrnieku 2014. gadā līdz pat 40 tūkstošiem dolāru 2020. un 2021. gadā.

Klimata pārmaiņas apdraud kuģošanas drošību

2021. gadā Atlantijas viesuļvētru sezona bija trešā aktīvākā, kopš tiek veikti pētījumi, un šajā sezonā Atlantijas okeānā plosījās 21 viesuļvētra, nodarot vienus no lielākajiem un dārgākajiem postījumiem. Tā, piemēram, viesuļvētra "Ida" radīja zaudējumus aptuveni 60 miljardu dolāru apmērā. "Ida" bija 4. kategorijas viesuļvētra, kas plosījās Atlantijas okeānā aptuveni 1000 jūdžu plašā teritorijā. Rekordu ziņā 2021. gada sezonu aizēno tikai tās 27 vētras, kas tika reģistrētas 2005. gadā, un rekordliels skaits – 30 vētras 2020. gadā. 2021. gada sezona bija raksturīga arī ar neparasti agri ciklonu sezonas sākumu un ciklonu aktivitāti. Sezona sākās jau pirms 1. jūnija, kas skaitās oficiālais ciklonu sezonas sākums. Pirmā tropiskā vētra "Ana" plosījās jau 23. maijā, un pēc relatīva klusuma perioda vasarā tikai septembrī vien tika piedzīvotas deviņas vētras: "Lerijs", "Mindijs", "Nikolass", "Odete", "Pīters", "Roze", "Sems", "Terēze" un "Viktors".

Pieaug Suecas kanāla ieņēmumi

Suecas kanāla pārvaldes priekšsēdētājs Osama Rabi nācis klajā ar ziņojumu, kurā teikts, ka Suecas kanāla ieņēmumi 2021. gadā sasniedza 6,3 miljardus ASV dolāru, kas ir pieaugums par 12,8% un augstākais rādītājs kanāla vēsturē. 2021. gadā Suecas kanālā reģistrēts arī lielākais gada neto tonnāžas apjoms, kas pieaudzis par 8,5% un bija 1,27 miljardi tonnu salīdzinājumā ar 1,17 miljardiem 2020. gadā. Kopumā abos



virzienos caur kanālu tranzītā izgāja 20 694 kuģi, par 10% vairāk nekā 2020. gadā (18 830 kuģi).

Palielinās Suecas kanāla nodevas

Suecas kanāla pārvalde paziņojusi, ka no 2022. gada februāra par 6% palielinās nodevas kuģiem, kas šķērso kanālu. Suecas kanāls ir galvenais glābšanas riņķis pasaules jūras tirdzniecībai, jo tas ļauj kuģiem ceļot starp Eiropu un Dienvidāziju, apejot Āfriku un samazinot jūras ceļu starp Eiropu un Indiju par aptuveni 7000 kilometriem. Aptuveni 12% no pasaules tirdzniecības apjoma iziet caur Suecas kanālu, un Ēģiptes ekonomikā tas ir galvenais valūtas avots.

Vai okeāns kļūs par tiesiskuma telpu?

Gandrīz puse no visām ar okeānu saistītajām ekonomiskajām darbībām un finanšu ieņēmumiem nonāk desmit korporāciju kontos, un šīs korporācijas cenšas panākt, lai arī turpmāk tām būtu monopola tiesības derīgo izrakteņu iegūšanai dziļjūras gultnē, ignorējot nopietnās bažas par šādu darbību negatīvo ietekmi uz okeānu ekosistēmu un vidi. Šo korporāciju lobbis ir ļoti spēcīgs, tāpēc vides aizstāvji aicina pieņemt stingrus regulējumus un uzver, ka tikai tad nelikumīgas un vidi apdraudošas darbības nevarēs notikt, ja okeāns būs tiesiskuma un vienlīdzības telpa un ja tā vērtīgās ekosistēmas tiks pienācīgi aizsargātas.

Īsteno Suecas kanāla paplašināšanas un padziļināšanas projektu

Tiek īstenots Suecas kanāla paplašināšanas un padziļināšanas projekts, ko paredzēts pabeigt līdz 2023. gada jūlijam. Tas palielinās kanāla caurlaidību par 28%, tranzīta laiks samazināsies no 18 līdz 11 stundām, gaidīšanas laiks nebūs ilgāks par trim stundām tagadējo 8 – 11 stundu

vietā. Kanāla pārvalde plāno savus ieņēmumus palielināt no pašreizējiem 5 – 6 miljardiem dolāru līdz vairāk nekā 13 miljardiem 2023. gadā.

Aug pieprasījums pēc konteineriem

Pēc UNCTAD datiem, 2021. gadā pieprasījums pēc konteineriem salīdzinājumā ar iepriekšējā gadu pieauga par 7%. Konteinerlīniju grafika uzticamība pagājušajā gadā bija no



34% līdz 40%. Katru gadu aptuveni 1,68 miljardi tonnu kravu tiek pārvadāti aptuveni 177,6 miljonos konteineru. Normālos apstākļos teju 2% konteinerpārvadājumu jaudas tiek patērēti, gaidot ostās, bet 2021. gadā šis rādītājs pieauga līdz 11,5%. ASV un Apvienotajā Karalistē kravas noliktavās pavadīja vidēji 50 dienas, Dienvidāfrikā 47 dienas, Apvienotajos Arābu Emirātos 40 dienas, Pakistānā 31 dienu un Vācijā 25 dienas.

Covid-19 pandēmija izgaismojusi kuģošanas vājās vietas

2020. un 2021. gadā Covid-19 pandēmijas dēļ noteikto ierobežojumu apstākļos viena no lielākajām problēmām kuģošanas nozarē bija kuģu apkalpju maiņa. Pēc Starptautiskās Kuģniecības palātas (ICS) aplēsēm, katru mēnesi aptuveni 100 tūkstošiem jūrnieru beidzās kontrakta

laiks, tāpēc bija jāveic apkalpju maiņa. ICS biedri pārstāv aptuveni 80% no pasaules tirdzniecības tonnāžas.

Pasaules okeāni absorbē 20–30% no cilvēku oglekļa dioksīda emisijām

Starptautiska zinātnieku komanda – 23 pētnieki no četrpadsmit Ķīnas, ASV un Itālijas zinātniskajiem institūtiem – žurnālā “Advances in Atmospheric Sciences” publicējuši informāciju, ka 2021. gads bija karstākais, kāds reģistrēts pasaules okeānos, un okeāni absorbēja rekordlielu siltuma daudzumu, kas 145 reizes pārsniedza elektroenerģijas patēriņu pasaulē 2020. gadā. Okeāni absorbē vairāk nekā 90% no globālās sasilsanas radītā siltuma, un pašlaik tie absorbē 20–30% no cilvēku oglekļa dioksīda emisijām, kas izraisa okeānu paskābināšanos.■

2021. gadā būtiski pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits

2021. gadā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto SOLAS konvencijai atbilstošu kuģu ar bruto tonnāžu virs 500 skaits pieaudzis no 29 līdz 40. No jauna reģistrēti 12 SOLAS kuģi, no reģistra izslēgts viens. SOLAS kuģu kopējā tonnāža pieaugusi no 145 683 līdz 180 388.

Latvijas Kuģu reģistrā pavisam reģistrēti 341 kuģis, tai skaitā kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrētas 24 buru jahtas un 12 motorjahtas, no Kuģu reģistra izslēgtas 15 buru jahtas un astoņas motorjahtas. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits ir 696.■

Grozījumi noteikumos par kuģu reģistrāciju atvieglo reģistrācijas procesu

Šā gada 28. janvārī spēkā stājās Ministru kabineta 2022. gada 25. janvāra noteikumi nr.62 “Grozījumi Ministru kabineta 2006. gada 6. jūnija noteikumos nr.467 par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā”.

Grozījumi paredz klientiem atvieglot kuģu, atpūtas kuģu un citu peldlīdzekļu reģistrācijas procesu un ar to saistītās darbības, piešķirot iespēju iesniegt Kuģu reģistram ne tikai notariāli apliecinātus dokumentus, bet arī dokumentus, kas parakstīti ar drošu elektronisko parakstu.

Minētie grozījumi pavērs klientiem iespēju veikt darbības attālināti.

Plašāka informācija ir pieejama Latvijas Jūras administrācijas (JA) mājaslapā. Neskaidrību gadījumā lūgums sazināties ar JA Kuģu reģistru.■

2021. gadā veiktas 225 ostas valsts kontroles inspekcijas

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veica 225 reizes. Gada laikā aizturēti divi ārvalstu kuģi.

5. maijā Ventspilī aizturēts Panamas karoga beramkrvu kuģis “Ultra Serva”. Aizturēšanas iemesls – desmit apkalpes locekļi uz kuģa nodarbināti vairāk nekā 12 mēnešus, kas pārsniedz maksimāli pieļaujamo laiku. Konstatēti arī citi pārkāpumi. Pēc pārkāpumu novēršanas kuģis atbrīvots 7. maijā. 4. decembrī aizturēts Kamerūnas karoga sauskraivs kuģis “Sheksna”, inspekcijas laikā konstatēti vairāki nopietni bojājumi, tai skaitā glābšanas laivas bojājumi. Kuģis atbrīvots 30. decembrī.

Covid pandēmija būtiski samazinājusi kuģu inspekciju skaitu. 2020. gadā veiktas tikai 185 ostas valsts kontroles pārbaudes, pirms tam 2019. gadā ārvalstu kuģi Latvijā tika pārbaudīti 309 reizes, 2018. gadā pārbaudīts 301 kuģis, 2017. gadā 285 kuģi.

Latvijas karoga kuģi 2021. gadā ārvalstu ostās pārbaudīti 45 reizes. 29. decembrī aizturēts kuģis “Moonray”, aizturēšanas iemesls – apkalpes atpūtas stundu neievērošana un bojāts avārijas ģenerators.■

2022. gada pasaules jūrniecības tēma: “Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai”

“Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai” ir 2022. gada pasaules jūrniecības tēma, kas atspoguļo nepieciešamību pielikt maksimālas pūles, lai jūrniecības nozare pārkārtotos un, domājot par ilgtspējīgu attīstību, kļūtu arvien draudzīgāka videi. Tai pašā laikā IMO uzsver, ka netiks atstāti novārtā arī tādi svarīgi jautājumi kā jūrnieku labklājība, jūrniecības izglītība un jūrnieku apmācība.

Tāpat IMO pauž viedokli, ka 2022. gada jūrniecības tēma aicina ne tikai koncentrēties uz ilgtspējīgas jūrniecības nozares attīstību, bet arī lielāku vērību pievērst tam, kāda nozare būs pēc pandēmijas, cik sekmīgi tā varēs atjaunot savus spēkus, svarīgāko



uzsvaru liekot pārejai uz videi draudzīgu kuģošanu.

Tā kā IMO aktīvi atbalsta pāreju uz zaļāku kuģošanu, par īpaši svarīgu tā uzskata pētniecības attīstību, lai nozare piedzīvotu inovācijas, lai tajā ienāktu modernās tehnoloģijas, kas vispirmām kārtām vērstas uz



jūrniecības nozares pāreju uz videi draudzīgu kuģošanu, jo īpaši domājot par jaunattīstības valstu iespējām šajā kontekstā.

“Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, ļoti svarīgs priekšnosacījums ir partnerība, jo tā ļauj visām iesaistītajām pusēm apmainīties ar informāciju, piekļūt resursiem, attīstīt zinātni un pētniecību. Šī tēma pavērs iespēju visām ieinteresētajām personām koordinēti rīkot informatīvas un komunikācijas kampaņas, lai aktualizētu IMO iniciatīvas, kuru mērķis ir padarīt kuģniecību videi nekaitīgāku un ilgtspējīgāku,” sacīja IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims.

Temats “Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai” ir saistīts ar Apvienoto Nāciju Organizācijas ilgtspējīgas attīstības mērķiem (IAM) un rīcību klimata politikas jomā, kā arī okeānu, jūru un jūras resursu ilgtspējīgu izmantošanu.■



Kuģošanas nozari plāno pievienot Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmai

Eiropas Komisija 2021. gada jūlijā izteica priekšlikumu pieņemt lēmumu, lai no 2023. gada arī kuģošanas nozare tiktu pievienota Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmai (ETS) un jaunā sistēma pakāpeniski tiktu ieviesta trīs gadu laikā. EK uzsver, ka tā ir vitāli nepieciešama rīcība, lai veicinātu emisiju samazināšanu kuģošanas nozarē.

EK vides grupas “Transport & Environment” (T&E) pētījumā teikts, ka priekšlikumos, par kuriem 2022. gadā vēl notiks sarunas Briselē, nav

iekļauti kuģi, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000 BT, un mazie jūras apgādes kuģi, kuri veic naftas un gāzes piegādi. Atbrīvojums attiektos arī uz zvejas un militārajiem kuģiem. T&E norāda, ka kuģošanas biznesa pievienošanās ETS ļaus katru gadu samazināt kuģu radītos CO2 izmešus par aptuveni 25,8 miljoniem tonnu jeb 20%.

Eiropas Komisija pauda viedokli, ka 5000 BT neiekļaušana ETS ir domāta, lai samazinātu administratīvo slogu uzņēmumiem, īpaši maziem

un vidējiem, un tas nekādā gadījumā neapdraud mērķi samazināt nozares radītās gāzu emisijas. Eiropas Parlamenta vadošais sarunu vedējs ETS reformu jautājumos Pīters Liss aģentūrai “Reuters” pauda, ka šāds priekšlikums ir saskaņots ar spēkā esošo ES regulu par jūras transporta emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (MZV).

Kuģi virs 5000 bruto tonnām veido aptuveni 55% no visiem kuģiem, kas ienāk ES ostās, un rada aptuveni 90% no CO2 emisijām.■



Francija – Eiropas Savienības prezidējošā valsts: Eiropai ir pienācis laiks uzņemties atbildību par sevi

2022. gada 1. janvārī Francija no Slovēnijas pārņēma Eiropas Savienības prezidējošās valsts pienākumus. Francijas prezidentūras laikā Francijā un ES pavisam plānoti aptuveni 400 notikumu, kas veidos prezidentūras ritmu: politiskas tikšanās, kultūras notikumi un pilsoniskie notikumi, kas būs atvērti visiem. Kā uzsvēris Francijas prezidents Emanuels Makrons, Francijas prezidentūrai izaicinājumu netrūks, jo prezidentūra tiek pārņemta laikā, kad turpinās veselības un klimata krīzes, pieaug globālā nevienlīdzība, kā arī spriedze uz Eiropas Savienības austrumu robežās.

Tāpat aktualizējušās debates par kodolenerģijas izmantošanu Eiropas Savienībā, un šajā jautājumā atšķiras Parīzes un Berlīnes viedokļi. Tādas valstis kā Francija, Polija un Čehija vēlas panākt, lai kodolenerģija tiktu atzīta par “zaļo enerģiju”, bet Vācija, Austrija un Luksemburga ir noskaņotas pret šo ideju. Francijas prezidentūras laikā turpināsies intensīvs darbs pie pakotnes, lai veicinātu ES mērķa sasniegšanu – līdz 2030. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinātu vismaz par 55%. Diskusijas par pakotni un tās elementiem plānotas nozaru ministru padomēs, tās jau notika neformālajā ES vides ministru sanāksmē 20.–21. janvārī un turpināsies ES vides ministru padomē 17. martā un 28. jūnijā, kā arī Eiropadomē. Darbu pie pakotnes priekšlikumiem būtiski ietekmēs iniciatīvas dažādās jomās un diskusijas par tām. Francija plāno virzīt uz priekšu bloka vadošo klimata tiesību



aktu paketi “Fit for 55”, un te būs jāmeklē līdzsvars starp dalībvalstu vēlmēm. “Viens no mūsu mērķiem ir Francijas prezidentūras laikā ieviest oglekļa pielāgošanas mehānismu jeb slaveno “oglekļa nodokli” Eiropas robežās, kas ļaus veikt pāreju visās mūsu nozarēs, vienlaikus saglabājot konkurētspēju,” puda Makrons.

2021. gada decembrī Emanuels Makrons uzstājās ar ievadrunu Eiropas Parlamentā un uzsvēra, ka prezidentūras laikā Francija strādās spēcīgas un suverēnas Eiropas Savienības virzienā.

“Francijas mērķis ir virzīties uz tādu Eiropu, kas ir spēcīga pasaulē, brīva savās izvēlēs un atbildīga par savu likteni. Sastopoties ar krīzēm, kas skārušas Eiropu, daudzi cilvēki labāk paļautos uz nacionālu valsti, kas, protams, ir mūsu spēks un mūsu lepnums, bet Eiropas vienotība ir nepieciešams papildinājums. Mums ir jārikojas kā eiropiešiem, mums ir jādomā kā eiropiešiem,” sacīja Francijas prezidents. “Eiropai pienācis laiks uzņemties atbildību par sevi. Pārāk ilgi tas ir bijis spēks, kas ignorē sevi. Mēs vēlamies Eiropu, kas darbojas pati par sevi un nepakļaujas citu

vēlmēm un prioritātēm. Vēlamies Eiropu, kas spēj runāt vienā balsī, popularizēt savas vērtības un aizstāvēt savas intereses. Visbeidzot, mēs vēlamies, lai Eiropa pilnībā spētu aizsargāt savus pilsoņus. Eiropa, kādu mēs to vēlamies, nav mantra. Tā ir Eiropa, ko esam veidojuši ļoti apņēmīgi.

Eiropas aizsardzība patiesībā netiek izspēlēta tikai pie Eiropas sliekšņa. Tā tiek izspēlēta Āfrikā, Gvinejas līcī, Indijas un Klusā okeāna reģionā. Tā tiek izspēlēta jūrā, gaisā, kibertelpā, kosmosā un informācijas telpā.

Francijas prezidentūras prioritāte būs efektīvi aizsargāt eiropiešus, pirmkārt, dodot sev iespējas kopīgai rīcībai, otrkārt, dodot iespējas aizstāvēties strīdīgajās jomās, treškārt, veicinot Eiropas Savienības valstu sadarbību un padziļinot mūsu partnerattiecības.

Gribētu visiem atgādināt, ka suverenitāte un naivums reti ir savietojami, tāpēc mums jānodrošina, lai, saskaroties ar konkurentiem un domājot iespējami labtīgi, mēs tomēr rīkotos ES kopējā labuma interesēs. Eiropai ir pienācis laiks uzņemties atbildību par sevi, un mums ir arī jādod līdzekļi, lai uzņemtos atbildību par Eiropu, lai aizsargātu mūsu vērtības, mūsu demokrātisko sabiedrību un mūsu ekonomikas labklājību, ir pienācis laiks mums pilnībā pieņemt šo Eiropas suverenitāti. Un tieši šis mērķis būs to aizsardzības prioritāšu pamatā, ko veicināsim savas prezidentūras ietvaros.”

Pamatā tomēr jābūt attīstītai ražošanai

2021. gads nav saudzējis Latvijas jūrniecības nozari. Latvijas ostas piedzīvojušas kravu kritumu 7,2% apmērā, bet Latvijas jūrniecības izglītība joprojām stāv reformu krustcelēs. “Aizvadītais gads tiešām bijis visai nemierīgs, jo vēl arvien dzīvojam pandēmijas zīmē. Sarežģīts bija gada sākums un arī gada pēdējie mēneši, kad vīrusa delta varianta dēļ atkal tika ieviesti dažādi ierobežojumi, no kā cieta visas nozares, un arī jūrniecības nozare nebija izņēmums,” saka satiksmes ministrs TĀLIS LINKAITS. “Labi bija tas, ka, neskatoties uz stingrajiem ierobežojumiem, jūrnieku pārvietošanos spējām noteikt par prioritāti, tāpēc jūrnieku nokļūšanai uz kuģiem un mājās nebija likti nekādi šķēršļi un ierobežojumi. Tomēr jāatzīst, ka pandēmija un saslimstība ar koronavīrusu skāra gan tos uzņēmumus, kas strādā ostās kravu apstrādē vai citos ostas servisos, gan arī kuģošanas biznesu, un tas ir ietekmējis pakalpojumu izmaksas un darba organizāciju. Tāpat redzam, ka esošās loģistikas ķēdes daudzviet pasaulē ir pārrautas vai mainījušās, konteineru plūsmas joprojām nav nostabilizējušās, tāpat kovida situācija ir manījusi arī pieprasījumu pēc dažādām precēm un produktiem, kas savukārt sašūpojis tirgus konjunktūru, ietekmējot arī mūsu pārvadājumu darbību, tai skaitā ostu un kuģošanas kompāniju darbību. Var teikt, ka 2021. gads ir bijis neprognozējamu pārmaiņu laiks.”

– Lai cik grūts un sarežģīts bijis 2021. gads, tas laimīgi aizvadīts, un jaunu gadu gribas sākt ar jaunām cerībām un jauniem darbiem, tomēr neiztikt arī bez plusu un minusu salikšanas aizvadītajam.

– Šķiet, ka tagad jau optimistiskāk varam skatīties uz visiem procesiem, jo cerams, ka omikrona variants būs vieglāk pārdzīvojams un pandēmija lēnām noplaks, un tas ļauj pozitīvāk skatīties uz notiekošo preču pārvadājumu biznesā. Protams, daudz nezināma saistīts ar energoresursu cenām un to lielajām svārstībām gan attiecībā uz produktiem, gan attiecībā uz pakalpojumu izmaksām. Ja analizējam, kā Latvijas ostām veicies 2021. gadā, tad jāteic, ka gada sākumā turpinājās kravu kritums, bet dažos gada pēdējos mēnešos, sākot jau no septembra, ostas piedzīvoja pozitīvu tendenci. Redzam, ka strauji pieauga akmepogļu apjoms Ventspilī un Rīgā, un arī 2022. gada janvārī šī tendence ir saglabājusies, un šo

pozitīvo dinamiku devušas energoresursu cenu svārstības.

– Visticamāk, ogles tomēr nav tas kravu veids, ar ko ostas var rēķināties ilgtermiņā, un nav arī tas kravu veids, par ko vajadzētu īpaši priecāties, domājot par zaļo politiku.

– Redzam, ka kravu plūsmas vispār ir ļoti mainīgas, jo tas, kas vienā brīdī ir bijis pieprasīts, pēc laika tāds vairs nav, tāpēc Latvijai pats svarīgākais uzdevums ir attīstīt ražošanu, lai paši varam radīt savas kravas, ko nosūtīt patērētājiem, izmantojot mūsu ostu pakalpojumus. Ja skatāmies pa kravu grupām, tad 2021. gadā tieši *ro-ro* kravām, tāpat kokmateriālu pārkraušanai Rīgas ostā ir bijis labs pieaugums, un mūsu ostām par labu ir nākušas iekšzemes preču kravas. Kā pozitīva tendence ir jāatzīmē kompānijas “Stena Line” darbības paplašināšana no Ventspils un Liepājas. Man vairākkārt ir notikušas sarunas ar “Stena Line”

īpašniekiem, un jāteic, ka visu, ko viņi solījuši, viņi arī izpildījuši. Tas nozīmē, ka kompānijai ir pārliecība par šā tirgus attīstību un arī to, ka tieši Latvija ir piemērota “Stena Line” biznesam. Viņi saredz labu potenciālu gan virzienā no Latvijas uz Vāciju, gan no Latvijas uz Zviedriju, un tas, ka “Stena Line” ir palielinājusi savu kapacitāti ar jauniem kuģiem, nodarbinot maršrutā lielākus prāmjus, ir apliecinājums viņu biznesa interesēm, bet mēs, pateicoties “Stena Line” darbībai, varam palielināt kravu pārkraušanas apjomu ostās. No pozitīvajām lietām vēl vēlos pieminēt konteinerkuģa fīderlīniju no Liepājas uz Gdaņsku. Iesākumā apjoms, protams, nav liels, ja skatās uz konteinerkravu pārvadājumiem kopumā, tomēr, lai nodrošinātu fīderlīnijas darbību, kravu izdodas komplektēt turpat Kurzemē, un tas ir labs rādītājs arī tālākai darbības attīstībai. Tāpat arī citi projekti, kas uzsākti Liepājas ostā, var dot labus rezultātus.

UZZIŅAI

Konteinerkuģa frīderlīnija Liepāja – Gdaņska sāka darboties 2021. gada augusta vidū. Līnijas operators ir SIA “Fields”, viena no vadošajām konteineru loģistikas kompānijām Latvijā, kas nodrošina Latvijas eksporta kravu konteinerizēšanu un starptautiskos konteineru loģistikas pakalpojumus. Liepājas ostā konteineru līniju apkalpo LSEZ SIA “Ekers Stīvidors”, savukārt Gdaņskas ostā DCT konteineru terminālis.

– **Ja kopumā paskatāmies uz kravu apgrozījumu 2021. gadā, redzam, ka Liepājas ostu ar kravu apgrozījumu 7,05 miljoni tonnu no Ventspils ostas, kas apstrādājusi 11,1 miljonu tonnu, vairs šķir tikai nieka četri miljoni tonnu. Šādu situāciju pirms 10 gadiem neviens nevarēja pat nosapņot, jo 2011. gadā Liepājā pārkrāva 4,85 miljonus, bet Ventspilī 28,45 miljonus tonnu, nemaz jau nerunājot par laiku, kad Ventspils osta gadsimtu miju sagaidīja ar 34,75 miljoniem tonnu, bet Liepāja nebija sasniegusi trīs miljonu tonnu robežu (2,96 milj. t).**

– Es gan teiktu, ka arī tagad Liepāja vēl nav sasniegusi iespēju robežu un nav atkārtojusi savu labāko gadu rādītājus. Jā, Liepāja strādā labi, ir spējusi iziet no tā krituma, ko piedzīvoja ogļu dēļ, un mācējusi to kompensēt ar citām kravām. Tā, protams, ir pozitīva tendence. Liepājas SEZ vadība mani informēja arī par saviem projektiem, kas jau uzsākti, un tas tiešām dod pārliecību, ka Liepājā var sagaidīt labu kravu apjoma pieaugumu. Vai tie būs četri miljoni tonnu? Iespējams, vēl ne, bet uz to pusi varētu būt.

Ja runājam par Ventspili, tā joprojām ir atkarīga no lielajām preču grupām, kas ir energoresursi, un šo kravu apjomu lielā mērā ietekmē pasaules tirgus konjunktūra. Priecīgs notikums ir tas, ka Kazahstānas ogles tagad iet caur Ventspili, bet diemžēl “Ventspils naftas” kravu apjoms ir ļoti svārstīgs, un tieši tas lielā mērā ietekmē visu Ventspils ostas darbību. Esmu ticīgs ar Ventspils ostas termināļu vadītājiem, kuri prognozē, ka 2022. gads varētu būt labāks par aizvadīto, bet kādi būs rezultāti, to rādīs tikai laiks.

Tālis Linkaits.



Rīgas ostas pluss ir diversificētais kravu sortiments, osta apstrādā konteinerkravas, ģenerālkraavas un beramkravas. Vēl Rīgas osta iegūst no tā, ka tās tuvumā koncentrējas ražošanas uzņēmumi un šurp no citiem reģioniem pienāk gan labības, gan kokmateriālu kravas. Viens no Rīgas galvenajiem izaicinājumiem ir noturēt šo kravu daudzveidību, bet otrs svarīgs moments ir tas, kā Rīgas osta, sadarbojoties ar pašvaldību, spēs sakārtot pievedceļu infrastruktūru, lai bez problēmām varētu nogādāt kravas uz ostu. Redzam arī

to, ka pēdējā laikā pašvaldības savā domāšanā kļūst arvien zaļākas, un tas rada jaunus izaicinājumus gan sauszemes pārvadājumiem uz ostām, gan arī pašai ostu darbībai. Esmu pārliecināts, ka nākotnē zaļais kurss arvien vairāk ietekmēs visus procesus un, ja nebūs izveidojusies sinerģija starp ostu un pilsētu, kā arī definēts vienots redzējums par kravu pārvadājumiem uz ostu, Rīgas ostas darbībai nākotnē var rasties lieli izaicinājumi. Trešais virziens, kurā jāstrādā Rīgas ostai, ir industriālo teritoriju attīstība, un šajā ziņā Rīgai ir lielas rezerves. Jāteic, ka līdz šim Rīgas prioritāte nav bijusi industriālo teritoriju attīstība, bet tagad ir skaidri redzams, ka, lai kaut ko pārkrautu, tas vispirms ir jāsarāžo.

– **Janvāra beigās apmeklējāt Rīgas ostu, tikāties ar ostas vadību un uzņēmējiem, vai varat teikt, ka industriālā parka attīstības**

►►► 14. lpp.

UZZIŅAI

2021. gadā visas Latvijas ostas kopā pārkrāva 41,7 miljonus tonnu kravas, par 7,2% mazāk nekā gadu iepriekš. Rīgas osta piedzīvoja kravu 9,3% kritumu, Ventspils osta 14,1% kritumu, bet Liepājas ostā kravu apjoms palielinājās par 6,9%.

▶▶▶ 13. lpp.

plāni nav tikai nākotnes vīzija, bet tam jau tagad ir reāls pamats?

– Rīgas osta sadarbībā ar Duisburgas ostu Vācijā strādā pie Spilves pļavu attīstības plāna. Tas nebūs ātrs process, kas jau pēc gada dos rezultātu, bet vismaz tagad ir skaidrs redzējums, kādā secībā visam vajadzētu notikt, lai šīs pļavas būtu pievilcīgas investoriem, kā arī tur attīstītu gan ražošanu, gan loģistikas objektus.

– **Patiesībā Spilves pļavu projektam ir ļoti sena vēsture, jau kopš pagājušā gada tūkstoša beigām Rīgas osta Spilves pļavas ir reklamējusi kā industriālā parka attīstības vietu. Ir pagājuši vairāk nekā divdesmit gadi, bet joprojām tiek tikai runāts par Spilves pļavu iespējām.**

– Manuprāt, no teritorijas attīstības viedokļa liels izaicinājums ne tikai Spilves pļavām, bet visai Rīgas ostai ir tās atrašanās vieta, jo ostai no abiem Daugavas krastiem ir apgrūtināta piebraukšana. Jau tagad kravu pievešana ostai ir liels izaicinājums, un arī nākotnē tas būs liels izaicinājums. Runājot ar Rīgas pilsētas jauno vadību, esam apsprieduši jautājumu, kā, piemēram, Daugavas kreisajā krastā tomēr varētu īstenot daļu no Ziemeļu maģistrāles projekta tā, lai attīstītu civilizētu ceļu infrastruktūru gan pie Krievu salas termināļa, gan eventualityajiem projektiem Spilves pļavās, gan tādiem ražošanas objektiem kā "Latvijas finieris", jo pašreizējie ceļi neiztur nekādu kritiku.

– **Vai vismaz ir jūtamas tendences, ka Rīgas pašvaldība varētu pozitīvi risināt šo jautājumu?**

– Teikšu diplomātiski, es redzu Rīgas vadības izpratni par šo jautājumu, bet mēs vēl esam diezgan tālu no tā, lai būtu formulēts konkrēts rīcības plāns. Un tas attiecas arī uz ostas pievedceļiem Daugavas labajā krastā. Viesojoties Rīgas ostā, biju arī Rīgas ostas Kuģu vadības centrā Vecmīlgrāvī, apmeklēju "Rīgas universālo termināli", apskatīju, kāda ir ceļu infrastruktūra Vecmīlgrāvī un arī Kundziņsalā, tāpēc varu teikt, ka pievedceļi ir un arī nākotnē būs liels labā krasta izaicinājums, un kamēr nebūs uzbūvēta Austrumu

maģistrāle, šo jautājumu neizdosies pozitīvi atrisināt.

– **Salīdzinot Baltijas jūras reģiona ostu 2021. gada rādītājus, mūsu ostu kravu apgrozījums nieciepniecina. Protams, katrai no šī reģiona ostām ir sava vēsture, specifika, iespējas un attīstības modelis, bet mūsu ziemeļu un dienvidu kaimiņi, šķiet, labāk tiek galā ar izaicinājumiem, jo tur tomēr nav vērojams tik krass kravu kritums, kāds tas ir, piemēram, Rīgā un Ventspilī, jo Klaipēda viena spēj pārkraut vairāk nekā visas Latvijas ostas kopā. Kas Latvijas ostu politikā ir nogājis greizi?**

– Klaipēdas ostas kravu apjomā neskatu neko pārsteidzošu, jo vispirms jau tā ir vienīgā osta Lietuvā, tāpēc politiski tai tiek veltīta visa uzmanība. Otrs Klaipēdas ostas ieguvums ir vēsturiski spēcīgā Lietuvas rūpniecība, kas dod daudz iekšzemes kravu. Un trešais Klaipēdas ostas ieguvums līdz šim bija spēcīgā sadarbība ar Baltkrieviju, bet tagad redzam, ka situācija mainās. Protams, sena gudrība māca, ka uz citu nelaimes nav jābūvē sava laime, bet tagad Lietuvā redzu tos procesus, kam Latvija izgāja cauri 2019. un 2020. gadā, kad mūsu ostas piedzīvoja lielu kravu kritumu. Klaipēdas ostai kravu kritums 2021. gadā bija 4,6 procenti, bet politiskā saspīlējuma dēļ ar Baltkrieviju gada beigās jau deviņi procenti. Tā ir ģeopolitika, kas ietekmē kravu apjomu, ja šajā ziņā nekas nemainīsies, Klaipēdas osta un Lietuvas tranzīta biznesa piedzīvos to, kam mēs jau esam izgājuši cauri. Man bija saruna ar "Lietuvas dzelzceļa" vadību, kura jau pagājušā gada vasarā prognozēja, kas varētu viņus sagaidīt saistībā ar Baltkrievijas kravu kritumu, un mēs no savas puses konsultējām Lietuvas kolēģus, kā sekmīgāk pārdzīvot šos pārbaudījumus.

Tallinas osta aizvadītajā gadā ir strādājusi ar plus zīmi, bet mēs taču lieliski atceramies, kas Igaunijā notika, kad tika pārvietots tā sauktais Aļoša piemineklis, cik krasi tad samazinājās Krievijas kravas un kritās Igaunijas ostu apgrozījums. Mēs redzam, cik strauji viss var mainīties politisku apsvērumu dēļ, tāpēc nevaram paluties un droši rēķināties ar kravām,

ko iespaido ģeopolitiskā situācija, un mēs neesam tie, kuri var ietekmēt citu valstu politiskos lēmumus. Ir labi, ja kravas atnāk, tad mēs tās apkalpojam, priecājamies par peļņu un labajiem rādītājiem, bet tai pašā laikā mums ir jābūt morāli un saimnieciski gataviem tam, ka šīs kravas var mainīt virzienu. Domāju, mums vajadzētu rēķināties, ka aptuveni tāds kravu apjoms, kāds tagad ir Latvijas ostās, paliks arī nākotnē.

Pēdējā gada laikā gan ministrija, gan katra ostas kompānija atsevišķi daudz strādāja ar Kazahstānu, jo tur esam saskatījuši labu potenciālu kravu piesaistei. Tieši tāpēc sekojam visiem procesiem, kas notiek šajā valstī, jo ir ļoti svarīgi saprast, kā un kas politiski notiks Kazahstānā. Ja runājam par Baltkrievijas kravu ietekmi Latvijas ostās, tā nav bijusi liela. Šajā ziņā lielākā cietēja ir Lietuva, jo kālija minerālmēsli bija tā kravu grupa, kas Klaipēdas ostas apgrozījumā veidoja ļoti lielu procentu.

– **Baltijas jūras reģionā ļoti spēcīgi sevi ir pieteikusi Gdaņskas osta, kas kopš 2008. gada savu kravu apjomu ir spējusi palielināt par simt sešpadsmit procentiem. Lielas investīcijas ieguldot infrastruktūrā, tā spējusi kļūt par lielāko konteineru ostu Baltijas jūras reģionā. Kā jūs komentētu šādu Gdaņskas ostas izaugsmi, ja palūkojamies, ka Latvijā konteinerkravu dinamika desmit gadu laikā ir palikusi gandrīz nemainīga?**

– Arī tam ir loģisks skaidrojums. Polijas ekonomika pašlaik ir spēcīga, tā ir atveseļojusies pēc visām krīzēm, un Polijas iekšējais tirgus ir ļoti spēcīgs.

Polijā ir citi apjomi, tāpēc īsti nav salīdzināma Polijas un Latvijas ekonomika. Gdaņska un Gdīņa ir ostas, kuru kravu apjomus ne tikai, bet tomēr lielā mērā veido Polijas preces. Augot Polijas ekonomikai, aug arī Polijas ostu apgrozījums.

Kad biju Rīgas ostā, runāju ar BCT vadību par to, kā Rīgā varētu piesaistīt lielās konteineru līnijas, jo Gdaņskas osta savu uzrāvienu ir panākusi, pateicoties tam, ka ar to strādā lielās konteinerpārvadājumu kompānijas. Tagad Gdaņska ir iekļauta lielajās konteineru līnijās, bet



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš (no kreisās), satiksmes ministrs Tālis Linkaits, Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps un Kaspars Ozoliņš.

Rīgas un Liepājas ostas strādā kā fideri, kas piegādā kravas Gdanskai. BCT speciālisti skaidroja, ka mums nav tādu konteinerkravu apjomu, lai spētu nokomplektēt lielo kuģu kravas. Tikai ar to vien, ko veido mūsu pašu kravas, plus tās, ko varam sasūt tuvākajā apkārtnē, ir par maz, lai regulāri apkalpotu lielos kuģus. Atslēgas vārds ir spēcīga ražošana, kas diemžēl pēdējo desmit gadu laikā nav pietiekami attīstījusies. Labi strādā Liepāja, kaut kas notiek Valmierā, bet ar to vien nepietiek. Ostas jau pašas nerada kravas, tās pārkrauj saražoto. Var jau, protams, meklēt, piesaistīt un pārliecināt, ka uz mūsu ostām ved labākais kravu transportēšanas koridors, bet pamatā tomēr jābūt attīstītai ražošanai.

– Kāda loma Satiksmes ministrijas skatījumā ir Latvijas mazažām ostām?

– Mazās ostas ļoti lielā mērā ir atkarīgas no sadarbības ar pašvaldībām, tāpēc tagad, pēc pašvaldību reformas, būs interesanti vērot, kā, ņemot vērā vēsturiskās domstarpības, tālāk strādās Mērsraga un Rojas ostas, kas nu abas nonākušas Talsu novada pārziņā. Kopumā varu teikt,

ka mazās ostas strādā ļoti labi un katrā ir atradusi savu nišu, bet lielāka diskusija par mazo ostu lomu un vietu plānota šogad. Aktuāls ir jautājums, vai kaut kas būtu maināms arī mazo ostu pārvaldības modeli? Kad lielo ostu reformas būs juridiski noformētas, tad varētu skatīties, kā tālāk pārvaldīt mazās ostas. Bet ar grozījumiem Likumā par ostām jau tagad arī mazajām ostām ir dota iespēja pārveidot savu darbību uz kapitālsabiedrības pamatiem, protams, ja tām ir šāda interese, bet tā nekādā gadījumā nav spiesta lieta.

– Saeima pieņēma grozījumus Likumā par ostām, kuros iestrādāta Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa maiņa, bet Valsts prezidents likuma izsludināšanu ir apturējis, tāpēc izmantošu izdevību, lai pajautātu, vai šīs reformas ir principa jautājums, jo tāds bija jūsu partijas priekšvēlēšanu uzstādījums, vai jūs patiešām saskatāt reālu labumu? Ko dos pārvaldības modeļa maiņa?

– Tas ir efektīvākas saimniekošanas jautājums, un tam pamatā arī ir šis mans uzstādījums ne tikai attiecībā uz ostām, bet uz visu Satiksmes

ministrijas pakļautībā esošo struktūru darbību. Kā kapitālsabiedrības jau tagad strādā Rīgas līdosta, "Latvijas dzelzceļš", sadales tīkli, un no šādas darbības formas nevienam nekas sliktas nav noticis, tieši pretēji, ir daudz saimnieciskāka pieeja un efektīvāks darbs. Kapitālsabiedrība kā ostas pārvaldības forma plaši tiek īstenota arī Eiropā, tajā skaitā Rotterdamā, Tallinā, Klaipēdā un Gdaņskas ostās, un tas noteikti dos pienesumu Rīgas un Ventspils ostu darbībai. Godīgi sakot, sarunās ar Rīgas brīvostas vadību varēju pārliecināties, ka viņi jau tagad domā nedaudz savādāk, jo lieliski apzinās, ka kapitālsabiedrību vadība par pieņemtajiem lēmumiem atbild ar savu personīgo mantu, tāpēc par savu rīcību ir dubulti atbildīgi. Tā kā kapitālsabiedrībā ir citi lēmumu pieņemšanas principi, manuprāt, skats uz ostas saimniecību būs daudz skaidrāks, ar stingrākām prasībām un lielāku saimniecisko atbildību. Civillikumā ir labs formulējums – krietna un rūpīga saimnieka princips, un tieši tas ir svarīgākais, ko ļaus ieviest jaunais pārvaldības modelis. Tāpat ļoti ceru, ka konkursu kārtībā ostās

►►► 15. lpp.

ievēlēs profesionālas valdes un padomes, kas būs pienesums profesionālā līmenī.

Vēl viena lieta, kas, cerams, ies plašumā, ir ostu sadarbība, akcentu liekot uz pakalpojumu sniegšanu. Runājot ar ostu pārvaldniekiem un apzinot viņu rīcībā esošo saimniecību, izkristalizējās doma, ka katrai ostai ir kāda spēcīgā puse, un redzu, ka ir lietas, kurās osta viena otrai var sniegt palīdzību, sākot ar hidrotehnisko būvju apkalpošanu, loču un velkoņu pakalpojumiem, digitalizāciju, programmu nodrošinājumu, kā arī citiem pakalpojumiem. Piemēram, Ventspils no Rīgas jau tagad pārņem datorprogrammas, un tās ir praktiskas lietas, kas atvieglo ostu darbību, ko viena osta var mācīties no otras.

– Kas kavēja ostām to darīt pašreizējā statusā?

– It kā nekas nekavēja, bet nekas arī nemudināja to darīt. Tagad, kad nav tie vieglākie laiki, ļoti nopietni jāskatās uz izmaksām, tāpēc ir tikai jāmeklē, ka tiek meklēti veidi, kā samazināt izmaksas. Domāju, ka, no efektīvas saimniekošanas viedokļa raugoties, ir labi, ka ejam šo pārvaldības modeļa maiņas ceļu.

– Kā domājat, vai pašvaldības arī ir samierinājušās ar savu lomu ostu pārvaldībā, jo tieši no pašvaldībām taču ir ļoti daudz kas atkarīgs, lai osta spētu normāli strādāt un attīstīties?

– Katrā pilsētā ir sava situācija. No sarunām Rīgas ostā sapratu, ka arī iepriekšējos gados, kad pašvaldība piedalījās ostas valdes darbā, osta no tā nebūt nebija ieguvēja, jo īsta sadarbība ar pilsētas vadību un pašvaldības dienestiem nemaz tik laba nav bijusi. Tāpēc nevar teikt, ka Rīgas pašvaldības pārstāvji, kuri sēdēja ostas valdē, īpaši mainīja un uzlaboja sadarbību un savstarpējās attiecības, bet tieši tas ir panākumu pamatā. Pašvaldībai ir jāapzinās, ko nozīmē, ka tās teritorijā ir osta, ko tas prasa no pilsētas infrastruktūras un ko tīri ekonomiski dod pilsētai, un kādas vēl ir tās priekšrocības, ko pilsētai dod osta. Rīgā pavisam nesen ir mainījusies politiskā vadība, un tas ir laika jautājums, kad viņi



Tālis Linkaits un Kaspars Ozoliņš.



Jānis Krastiņš (no kreisās), Dins Merirands, Tālis Linkaits un Jāzeprs Spridzāns.

sapratis savas saimniecības izmērus un spēš izveidot sadarbību ar ostu. Man jau ir bijusi laba saruna ar Rīgas pašvaldību par to, kā tā piedalīsies Rīgas ostas darbā, tāpat ir konceptuāla vienošanās gan par kapitāla sadalījumu, gan sadarbību, kā kopā iesim uz priekšu, bet tas, kā iekļaut Rīgas ostu pilsētā un pilsētu ostā, kā saskāpot īstermiņa un ilgtermiņa plānus, ir ļoti cilvēcisks un nemitīgu sarunu process.

Vai Ventspils ir samierinājusies? Domāju, ka ne, bet arī tas ir laika jautājums un sarunu process. Esmu ticis ar Ventspils vadību un piedāvājis līdzdalību ostas kapitālsabiedrības pārvaldībā. Agrāk vai vēlāk arī Ventspilī domas mainīsies.

– Vai Ventspilī joprojām jūtat Lemberga ietekmi?

– Grūti pateikt, kam tur ir kāda ietekme, jo lielā mērā tā ir domāšanas inerces. Daudzus gadu desmitus pilsētas vadība nav mainījusies un visu laiku domājusi vienā virzienā, tāpēc tagad ir psiholoģiski grūti pieņemt, ka situācija var būt savādāka. Kad izdosies tam pārkāpt pāri, arī Ventspils sapratis, ka var savādāk veidot attiecības.

Liepāja ir pavisam atsevišķs stāsts. Esmu jau publiski teicis, ka Liepājas ostai un speciālajai ekonomiskajai zonai ir paveicies, ka Liepājas vadībā ir bijuši cilvēki, kuri lieliski sapratuši uzņēmējdarbību, pie tam tas ir bijis mūsdienīgs skatījums, kas ļāvis saprast un saskaņot biznesa intereses ar pilsētas interesēm. Liepājā pats sarunāšanās vieds par dažādām lietām ir savādāks, un arī atmosfēra ir atšķirīga. Esmu gan Liepājas vadībai teicis, ka, manuprāt, viņi nerīkojas pareizi, neizvēloties kapitālsabiedrības pārvaldības modeli, bet šis jau ir nākotnes jautājums.

– Ir pieņemts jauns stratēģiskais dokuments – “Transporta attīstības politika 2021 – 2027”. Vai to vajadzētu vērtēt tikai kā formālu dokumentu un cik šādā dokumentā vispār var iekļaut reāli izdarāmo?

– Latvija ir jūras valsts, tāpēc transporta pamatnostādnes jūrniecībai ir ļoti svarīga un atbildīga vieta. Mēs redzam, cik grūti klājas valstīm, kurām nav izejas uz jūru, jo tām nākas meklēt izdevīgākos ceļus preču transportēšanai, bet mums jaspēj

izmatot savas priekšrocības, cik vien labi var. Pašas pamatnostādnes vairāk ir Eiropas Savienības finansējuma programmēšanas dokuments, kur var ielikt principus nākamajiem sešiem gadiem, lai piesaistītu Eiropas fondu finansējumu. Domāju, ka šajā Eiropas fondu plānošanas periodā būs grūti piesaistīt finansējumu ostām, jo lieliem kapitālieguldījumiem ostās Eiropa vairs nepiešķir finansējumu, vien tikai tam, kas atbilst ES galvenajam kursam. Mēs redzam, ka tā ir digitalizācija, zaļā politika, elektrifikācija ostas pakalpojumos, arī kiberdrošība un viedā pārvaldība. Tās nav kapitālietilpīgas jomas, bet drīzāk stiprina intelektuālo kapacitāti ostās, kas, iespējams, nemaz nav tik nepareizi.

– Latvijas Jūras administrācija ir tā institūcija, kas strādā kā operētājsistēma un uzrauga, lai Latvijas jūrniecības nozares darbība atbilstu visaugstākajiem standartiem. Kā jūs vērtējat Satiksmes ministrijas pakļautībā esošās valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" darbību?

– Latvijas Jūras administrācijas galvenajā birojā esmu jau bijis, apskatījis arī hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls", bet šogad pirmo reizi apmeklēju Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistru un iepazīnos ar tā saimniecību. Jūrnieku reģistrs tiešām ir labi un sistēmiski sakārtota struktūra. Tā kā Latvijā ir liels jūrnieku skaits, un tā ir mūsu eksporta prece, ir ļoti svarīgi noturēt augstu arī jūrniecības izglītības līmeni, par ko runājām arī ar Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu, jo īpaši akcentējot augstākās izglītības attīstību nākotnē. Laba jūrniecības izglītība un labi sagatavoti jūrnieki ir mūsu prestiža jautājums. Jūrnieku profesija ir reglamentēta, tai jāatbilst starptautiskiem standartiem, tātad nekādas atlaides nevar būt, tāpēc ļoti labi, ka Jūras administrācija visas prasības tik ļoti skrupulozi ievēro un uzrauga un uz Jūras administrācijas izveidoto sistēmu pilnībā var paļauties. Latvijā izsniegtie diplomu un sertifikāti ļoti labi kotējas starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, un mums jādara viss iespējamais, lai arī nākotnē to visu saglabātu.



Viesturs Zeps (no kreisās), Tālis Līnkaitis un Ansis Zeltiņš.

– Jau vairākus gadus, bet īpaši pēdējā gada laikā jūrniecības nozares sāpīgākā un aktuālākā tēma ir bijusi jūrnieku izglītība, jo īpaši tie jautājumi, kas saistīti ar Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Arī Satiksmes ministrija par šo tēmu ir iesaistījusies diskusijās ar Izglītības un zinātnes ministriju. Cik produktīvas ir bijušas jūsu sarunas?

– No mūsu nozares viedokļa raugoties, mums ir svarīgi, lai jūrniecības izglītība arī turpmāk būtu profesionāla, lai tā būtu atbilstoša starptautiskā darba tirgus prasībām, lai Latvija joprojām saglabātu vietu "baltajā sarakstā", bet virsbūve, kādā šis mācību process tiek ielikts un kādā formā tas notiek, nav tik kritiski svarīga. Esmu viesojies Liepājas Jūrniecības koledžā, vairākas reizes ticies ar Latvijas Jūras akadēmijas vadību, arī ar abiem izglītības ministriem, kuri virzīja un virza augstākās izglītības reformu, tāpēc varu teikt, ka, manuprāt, tagad izdevies panākt optimālu kompromisu. Tas nozīmē, ka Jūras akadēmijai tiek nodrošināta autonomija Rīgas Tehniskās universitātes ietvaros, tieši tāpat, kā tas jau tagad tiek nodrošināts Biznesa augstskolai, kas formāli skaitās zem RTU, bet faktiski ir neatkarīga. Tādā veidā mēs izpildām visus izvirzītos augstākās izglītības un zinātnes kritērijus. RTU iegūst apjomu, kas viņiem ļauj pretendēt uz lielākiem valsts atbalsta līdzekļiem un dod

iespēju labāk kotēties starptautiskajā līmenī, savukārt, Latvijas Jūras akadēmija saturiski saglabā visu to, kas tai ir patlaban.

– Ir saprotams, ko iegūst RTU, pievienojot akadēmiju, bet ko iegūst Jūras akadēmija?

– Tā iegūst papildu finansējumu, kas tiek piešķirts tām augstskolām, kuras piekritušas iet augstskolu modeļa maiņas ceļu. Tām tiks piešķirts Eiropas sociālā fonda finansējums mācību procesa uzlabošanai, un mēs jau redzam, ka Jūras akadēmijai, lai uzlabotu mācību procesu, ir ļoti daudz vajadzību. Visas puses kaut ko iegūst, pamatā nezaudējot.

– Neesmu droša, ka šāds arguments varētu pārliecināt jūrniecības nozari.

– Arī to rādīs laiks, jo ne tik daudz forma, bet gan saturs parādīs, cik veiksmīgi attīstīsies un strādās Latvijas Jūras akadēmija.

– Tas nozīmē, ka Satiksmes ministrija piekāpjas Izglītības un zinātnes ministrijai?

Salīdzinot variantu, kāds bija plānots sākumā, kad Latvijas Jūras akadēmija nesaglabā pilnīgi nekādu autonomiju, bet kļūst par RTU fakultāti, ar pašreizējo variantu, kad Jūras akadēmijai ir visas iespējas strādāt un attīstīties, jāteic, ka tagad ir panākts milzīgs progress.

Esmu pārliecināts, ka Latvijas jūrniecības nozare ir spēcīga, lai arī kādi vēji pūtīs, tie vienmēr pūtīs pāri. ■

Sarunājis Anita Freiberga

“Erasmus” starptautiskā prakse Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā



Līdzfinansē
Eiropas Savienības
Erasmus+ programma



Neskatoties uz globālās pandēmijas radītajām problēmām un riskiem, 2021. gada nogalē LJA jūrskolā sekmīgi noslēdzās “Erasmus+” programmas mobilitātes projekts Nr. 2019-1-LV01-KA102-060203 “Sardzes stūrmaņu un mehāniķu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse”.

Projekts piedāvā labākajiem LJA jūrskolas audzēkņiem 2. kursa noslēgumā paredzēto jahtu takelāžas un krasta remontdarbniecu triju nedēļu praksi iziet ārzemēs – Spānijā vai Maltā.

2020. gada vasarā projekta ietvaros bija plānotas 36 audzēkņu starptautiskās prakses, tika veikta dalībnieku atlase un sagatavošanas darbi. Martā sākās Covid-19 pandēmija, tika atcelti avioreisi, slēgtas robežas, un likās, ka projekta realizācija nebūs



iespējama. Taču pāris mēnešus vēlāk Spānijas partneris izteica gatavību grupu tomēr uzņemt, saslimstības rādītāji bija kritušies. Izsludinājām atkārtotu pieteikšanos – šoreiz jau drosmīgajiem, kas pandēmijas apstākļos bija gatavi braukt. Izveidojām deviņu cilvēku grupu, rezervējām biļetes, naktsmītnes, darba vietas,

bet tad pandēmijas rādītāji Spānijā atkal sāka strauji celties. Īsi pirms izbraukšanas Spānija bija sarkanajā zonā, kamēr Latvijā saslimstība bija tuvu nullei. Tagad visi pie pandēmijas jau pieraduši, bet 2020. gada pavasarī tā likās diezgan biedējoša. Atziņš, ka es pati gribēju grupu atcelt, taču jaunieši bija ļoti pārliecināti:

"Mēs braucam!" Nevieni no deviņu cilvēku grupas netaisījās atteikties. Pārlicība un drosme atmaksājās, un prakse tika veiksmīgi realizēta. Jaunieši nekurnēja ne par to, ka karstumā jāvalkā maskas, ne par to, ka atgriežoties bija jāsež karantinā. Ko lai saka, drošam pieder pasaule!

Projekts tika pagarināts par gadu, un, neskatoties uz vēl joprojām nestabilo pandēmijas situāciju, 2021. gada vasarā "Erasmus" praksē devās 27 LJA jūrskolas audzēkņi. Prakse notika Spānijas pilsētā Valensijā (divas grupas) un Maltā (viena grupa). Jaunieši strādāja izklaides laivu uzņēmumos,



tādās kā "Consortio Valencia", "Mundo Marino", "Illuka Sailing", "Hobby center" Spānijā, "Blue Waves Watersport/Boat Charters & Cruises" Maltā, mehānikas specialitātes audzēkņi

strādāja kuģu remontdarbnīcās uzņēmumā "Cassar Ship Repair".

Visi jaunieši ar pieredzēto ir apmierināti, apgūtas profesijā noderīgas prasmes, kā arī iegūta neaizmirstama starptautiska pieredze sadarbībā ar izklaides laivu nozares uzņēmumu darba devējiem un kolēģiem. Daudziem tā bija ne tikai pirmā darba pieredze, bet arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas, pirmais lidojums, pirmoreiz pilnībā pašiem par sevi bija jāatbild. Pēc dalībnieku teiktā, šis brauciens ievērojami cēlis viņu pašapziņu un ticību saviem spēkiem. ■

Projekta vadītāja Nora Ārgale

Konkurss "Enkurs" tiks atsākts, tiklīdz to atļaus epidemioloģiskā situācija un noteiktie ierobežojumi

26. janvārī notika jūrnieceības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2022" organizētāju un atbalstītāju sanāksme tiešsaistē, kurā tika pārrunātas iespējas atjaunot konkursu pēc gandrīz divu gadu pārtraukuma.

Sanāksmē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrnieceības savienības, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceības arodbiedrības, Latvijas Jūras akadēmijas, "Novikontas" Jūras koledžas, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, NBS Jūras spēku un kuģniecības kompānijas LSC pārstāvji.

Atklājot sanāksmi, JA vadītājs Jānis Krastiņš uzsvēra, ka, neraugoties uz pašlaik spēkā esošajiem ierobežojumiem, ir jābūt gataviem atsākt sadarbību konkursa "Enkurs" organizēšanā, tiklīdz to atļaus epidemioloģiskā situācija un valstī noteiktie ierobežojumi.

Latvijas Jūrnieceības savienības pārstāvis Roberts Gailītis informēja sanāksmes dalībniekus, ka Jūrnieceības savienība pieteica projektu "Enkurs 2022" Sabiedrības integrācijas fonda atklātajā projektā konkursā un saņēma atbalstu Latvijas valsts budžeta finansētās programmas "NVO fonds" ietvaros. Piešķirtais atbalsts ir gan konkursa organizēšanai, gan semināra rīkošanai par jauniešu piesaistīšanu jūrnieceībai. Līdz ar to

"Enkura" nākamā sezona būs pirmā 15 gadu laikā, kad konkursu finansē arī Sabiedrības integrācijas fonds no Kultūras ministrijas piešķirtajiem Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Latvijas Jūras administrācijas pārstāve Sarma Kočāne, kura ir atbildīga par konkursa rīkošanu, apliecināja, ka sadarbībā ar "Novikontas"



Jūras koledžu ir izstrādāti vairāki varianti konkursa organizēšanai šā gada marta otrajā pusē un aprīlī, ja valstī noteiktie ierobežojumi to atļaus. Varianti atšķiras galvenokārt ar to, cik skolu komandas vienlaicīgi varēs startēt konkursā. Pirms pandēmijas katrā konkursa atlasē kārtā startēja sešas līdz astoņas komandas, taču nepieciešamības gadījumā katra komanda varētu startēt atsevišķi, netiekoties ar citām komandām.

NBS Jūras spēku pārstāve Līva Veita uzsvēra, ka JS, tāpat kā tirdzniecības flotes pārstāvji, ir ļoti ieinteresēti jauniešu piesaistīšanā, tādēļ būs

gatavi atsākt sadarbību, tiklīdz tas būs iespējams.

Arī visi pārējie sanāksmes dalībnieki apliecināja, ka noteikti atbalstīs konkursa "Enkurs" atsākšanu, gan finansē, gan praktiski iesaistoties tā rīkošanā.

Kuģu kapteiņu asociācijas vadītājs Jāzeps Spridzāns norādīja, ka "Enkurs" ir tikai viens no veidiem, kā piesaistīt jauniešus jūrnieceībai. Ne mazāk svarīgi ir tikties ar vidusskolēniem skolās.

Konkurss "Enkurs" tiek rīkots kopš 2007. gada. Tas norisinās reālos apstākļos – jūrnieceku izglītības iestādēs un mācību centros, ostās un uz kuģiem, un konkursa laikā skolu komandas no visiem Latvijas reģioniem sacenšas dažādās disciplīnās – kuģu un laivu vadīšanā, ciešu meklēšanā un glābšanā, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, ugunsdzēsēšanā, virves vilkšanā, kā arī demonstrē zināšanas ģeogrāfijas, kartogrāfijas, navigācijas, kuģošanas drošības un citos jautājumos.

Konkursa mērķis ir atraktīvā veidā iepazīstināt jauniešus ar jūrnieceības nozari un iespējām apgūt jūras virsnieka profesiju. ■



Sabiedrības integrācijas
fonds



Kultūras ministrija

Attīstībai nepieciešama gan stabilitāte, gan pārmaiņas

Kompānija "LAPA", jūrnieku darbā iekārtošanas un jūrnieku apmācības uzņēmums, 2021. gada nogalē atzīmēja 30 gadu jubileju. 30 gadi – it kā nav daudz, bet, ja padomā, ka kompānija, kas dibināta 1991. gadā, ir piedzīvojusi gan kritumus, gan kāpumus, pastāvējusi un izturējusi visas krīzes situācijas kopā ar neatkarību atguvušo Latviju, tad kļūst skaidrs, ka šāda jubileja tomēr ir kaut kas īpašs!

Vladimirs Kļimkevičs vada uzņēmumu četrus gadus. Vladimirs ir absolvējis Liepājas Jūrniecības koledžu, vairākus gadus strādājis jūrā, kopš 2004. gada strādā Latvijas un ārzemju kruinga kompānijās. "Saņemot piedāvājumu darbam uzņēmumā "LAPA," zināju, ka tas būs izaicinājums, jo Latvijas jūrnieku skaits samazinās ar katru gadu. Tāpēc Latvijas kruinga kompānijām jau šobrīd ir ļoti svarīgi attīstīties un sākt sniegt vadības pakalpojumus kuģniecības kompānijām visā pasaulē. Mums nepieciešama pieredze, un mūsu pienākums ir to izmantot, tādējādi attīstot jūrniecības nozari Latvijā. Savukārt jauniešiem, kuri izvēlējušies jūrniecības karjeru, jūrniecības virziena attīstība atklās neierobežotas iespējas," saka V. Kļimkevičs.

Lai uzņēmums tālāk attīstītos, tam bija jāklūst no kuģu apkāpju komplektēšanas kompānijas par apkāpju menedžmenta kompāniju, kas saviem klientiem piedāvā ne tikai norīkot darbā jūrniekus, bet arī sniedz virkni citu pakalpojumu, kas saistīti ar jūrnieku darba nodrošināšanu. "Mūsu galvenais mērķis ir vispirms veidot stabilas un uzticības pilnas attiecības ar klientiem un partneriem. Mēs strādājam ar katru klientu individuāli, lai sniegtu tieši viņam nepieciešamos pakalpojumus, lai nodrošinātu vislabāko servisu. Mūsu klienti ir cienītāko un pazīstamāko pasaules kompāniju skaitā – "Stolt", "Anthony Veder", "Westfal-Larsen", BW, "Hoegh LNG", "Tarntank", "Exmar" un citi. Sadarbība ar vairākiem uzņēmumiem jau trīsdesmit gadus ļāvusi mums kļūt par stratēģiski nozīmīgiem partneriem. Pasaule ir liela, un mēs dzīvojam laikā, kad viss tik strauji mainās, tādēļ liela daļa uzņēmēju



Dmitrijs Saidasjevs (no kreisās) un Vladimirs Kļimkevičs.

meklē tieši stabilitāti," uzsver uzņēmuma "LAPA" vadītājs.

Kovida laiks ir radījis problēmas ikvienam uzņēmējam, taču V. Kļimkevičs atgādina labi zināmo patiesību, ka katra krīze aizver vienas durvis, bet atver kādas citas. "Vismagāk klājies Āzijas jūrniekiem, līdz ar to lielākas iespējas paveras Eiropas, tai skaitā Latvijas jūrniekiem, un to vajag izmantot. Mēs redzam, ka mūsu klienti ir palielinājuši tieši Latvijas jūrnieku piesaistišanu. Visiem mūsu uzņēmumiem ir nepieciešami kvalificēti jūrnieki, un "LAPA" aktīvi pieņem darbā Latvijas jūrniekus, kā arī nodrošina prakses vietas kadetiem. Topošie jūras virsnieki to zina un novērtē. Studentiem vasaras brīvlaikā tiek piedāvātas darba vietas uzņēmuma "LAPA" birojā, un iegūtās zināšanas viņiem būs ļoti noderīgas, sākot darbu jūrā, turklāt jaunieši arī pēc studiju beigšanas labprāt turpina sadarboties tieši ar mūsu uzņēmumu," saka V. Kļimkevičs.

"LAPA" ir ne tikai jūrnieku darbā iekārtošanas uzņēmums, bet arī jūrnieku mācību centrs. "Mūsu mācību centrā piedāvājam jūrniekiem starptautiskajā konvencijā STCW

paredzētos, kā arī Latvijas Jūras administrācijas noteiktos mācību kursus. Pēc kuģniecības kompāniju pieprasījuma mēs organizējam arī kursus "Kuģu vadīšana ledus apstākļos", "Kuģu drošības virsnieks", "LICOS" un "Jūrniecības angļu valoda". Lai pielāgotos koronavīrusa izplatības ierobežošanas ārkārtējai situācijai valstī, "LAPA" jūrnieku mācību centrs īsteno mācību kursus attālināti."

"Pastāvīgi tiek ieguldīti līdzekļi jauna aprīkojuma iegādē mācību centram, un tā tam arī jābūt, jūrniekiem ir tiesības saņemt pašu labāko. Ir labi, ka Latvijas Jūras administrācija visu laiku pievērš uzmanību mācību centriem un to aprīkojumam, prasības ir augstas, un tas nodrošina augstu sagatavotības līmeni. Mūsu mācību centra instruktori ir paši labākie, jo tieši viņi ir visa pamats. Ar to negribu teikt, ka citiem mācību centriem būtu slikti instruktori!" uzsver V. Kļimkevičs.

"Visu laiku ir jādodomā uz priekšu, jādodomā par to, kas būs rīt. Ir nepieciešama stabilitāte, bet ir nepieciešamas arī pārmaiņas, bez tām nav iespējama attīstība," ir pārliecināts uzņēmuma "LAPA" vadītājs. ■

Latvijas Jūras spēki kopā ar sabiedrotajiem ir gatavi jebkuram uzdevumam

Militārajā dienestā katrs nonāk, ejot savu ceļu. Kādam tā ir bijusi pavisam nejauša izvēle, vien apstākļu sakritības vadīta, citam apzināta un mērķtiecīga virzība. Kuldīgā dzimušais ARMANDS GREBEŽS, kurš sevi pilntiesīgi sauc par kurzemnieku, pirmo militāro pieredzi ieguva jaunsardzē, kad mācījās arodskolā. “Daudz darījām paši, piedalījāmies mācībās, ar mums nodarbojās armijas instruktori, un tā soli pa solim militārā dzīve mani ievilkā, līdz radās patiesa interese un nolēmu savu dzīvi saistīt ar militāro dienestu,” stāsta Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Armands Grebežs, kurš komandējošā sastāva virsnieka dienesta pieredzi ieguva, dienot Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras Mīnu karadarbības taktiskā atbalsta centra priekšnieka amatā. Dienesta laikā A. Grebežs ir bijis mīnu kuģu M-04 “Imanta”, M-06 “Tālivaldis”, M-08 “Rūsiņš” un M-07 “Visvaldis” komandieris.

Armands Grebežs dienestā bruņotajos spēkos ir kopš 1997. gada, kad sāka studijas Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Laikā, kad Latvija vēl nebija uzņemta NATO, Latvijas Jūras spēkiem jau bija laba sadarbība ar daudzām NATO valstīm, tāpēc mūsu virsnieki pēc studiju pabeigšanas Latvijā zināšanas papildināja ASV, Polijā, Zviedrijā, Norvēģijā, Dānijā un Vācijā, kurp 1999. gadā mācīties devās arī Armands Grebežs. “Lai mācītos Vācijā, protams, vajadzēja vācu valodu. Skolā vācu valodu kā svešvalodu biju mācījies, tomēr ar to īsti nepietika, lai sekmīgi studētu, vispirms nācās iziet intensīvos vācu valodas sešu mēnešu kursus. Tolaik ar svešvalodu zināšanām visiem bija diezgan bēdīgi. Man, piemēram, angļu valoda bija nulles līmenī, tādēļ, pēc trim studiju gadiem atgriezies no mācībām Vācijā, gāju angļu valodas kursus, jo Jūras spēkos bez angļu valodas neiztikt.”

– Kad iegūta izglītība Latvijā un papildināta vēl kādā no ārvalstīm, teorētiski labi sagatavotais ir gatavs pildīt dienesta pienākumus. Kā tad tālāk notiek karjeras izaugsme?

– Jūras spēku virsnieki zināšanas ir ieguvuši Latvijā un daudzās citās valstīs, gadiem ejot un veidojoties karjerai, viņi tās arvien papildina karjerasursos ārvalstīs. Pabeidzot Nacionālo aizsardzības akadēmiju, jaunais speciālists saņem leitnanta pakāpi un tiek norīkots Jūras spēku komandiera padotībā, bet tālāk jau karjera katram veidojas atšķirīgi. Parasti tā sākas ar zemākajiem amatiem ieroču komandās vai navigācijas komandās, un iegūtās teorētiskās zināšanas ir jānostiprina jūras praksē. Tā nu jaunie kuģu komandieru un vecāko virsnieku vadībā iziet jūras praksi un iegūst tiesības, lai vēlāk jau paši varētu vadīt kuģi. Kad teorija ir nostiprināta praksē, arī karjera iet uz priekšu, jo katram karavīram ir izstrādāts karjeras plāns, kurā, pildot dienesta pienākumus, ir divi galvenie atslēgas vārdi – mācības un pieredze, tātad zināšanu nostiprināšana praksē jūrā.

– Ja jūs šodien no Mīnu kuģu eskadras pārceltu uz Krasta apsardzes dienestu, vai jūs pilnīgi mierīgi spētu pildīt attiecīgos pienākumus?

– Jūras spēki ir īpašs spēku veids, un mūsu zināšanas jau jebkurā brīdī

iesaistīties jebkuru funkciju veikšanā. Arī tagad, esot jūrā, mīnu kuģi pilda daļu no Krasta apsardzes pienākumiem, piemēram, vajadzības gadījumā mēs atbalstām Krasta apsardzi meklēšanas un glābšanas operāciju laikā.

Noteicošās ir zināšanas un spējas

– Jūsu CV teikts, ka esat bijis BALTRON vadītājs. Ko jums kā Jūras spēku virsniekam nozīmē un dod šāda starptautiska darba pieredze?

– Man bija tas gods, ka Baltijas valstu Jūras spēku komandieri uzticēja pienākumu būt par BALTRON vadītāju, jo tā tiešām ir ļoti liela atbildība. Kuģi, kas iesaistās Baltijas valstu eskadrā, arī štābs, kur kopā strādā Baltijas valstu Jūras spēku virsnieki, uztur gatavību un trenējas, lai vajadzības gadījumā varētu iesaistīties ātrās reaģēšanas grupās. Tā bija laba sadarbības pieredze, ko ieguvu, strādājot kopā ar kaimiņvalstu Jūras spēku virsniekiem, uzturot savstarpējo savietojamību un plānojot gan Latvijas, gan kaimiņvalstu kuģiem apmācību un treniņus.

►►► 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

– Kā Latvija izskatās uz pārējo fona, ja salīdzina mūsu un kaimiņvalstu kuģus un aprikojumu? Vai esam viena līmeņa spēlētāji?

– Aprikojuma ziņā mēs, protams, esam atšķirīgi, jo aprikojuma iegāde ir atkarīga no katras valsts politikas un iespējām, bet apmācības ziņā praktiski nav atšķirību starp Latvijas, Igaunijas un Lietuvas karavīriem. Arī tad, kad dodamies ātrās reaģēšanas grupās, mēs pierādām, ka mūsu zināšanas un spējas ir ļoti augstā līmenī. No partnervalstīm esam saņēmuši ļoti labas atsauksmes par mūsu karavīru augsto profesionālo sagatavotību un spējam, strādājot gan štābā, gan uz kuģiem.

– Pamatīgu atbildību Latvijai, arī Jūras spēkiem noteikti uzliek mūsu kā NATO dalībvalsts statuss.

– Pirms iestāšanās un arī tūlīt pēc iestāšanās NATO mums viss bija pilnīgi jauns, jutāmies kā zinātkāri pirmklasnieki, mācījāmies un visas iespējamās zināšanas ķērām gluži vai lidojumā, bet tagad jau droši var teikt, ka esam sasnieguši vienādu līmeni ar pārējām NATO valstīm.

– Bet iesākumā jūs droši vien tikāt uzskatīti par mazajiem brājiem.

– Jābūt godīgiem un jāatzīst, ka mēs tiešām daudzas lietas nezinājām. Tolaik pats vēl biju jauns leitnants un lieliski atceros, ka mūsu NATO partneri tiešām centās sniegt visa veida atbalstu. Ja bija kāds neskaidrs jautājums, viņi vienmēr sniedza izsmeļošu skaidrojumu un virzīja pareizajā virzienā, atlikā vien pašam to visu spēt ņemt pretī.

– Esat piedalījies un guvis pieredzi arī starptautiskajā misijā ATALANTA.

– ATALANTA ir Eiropas Savienības pretpirātisma misija, kuras mērķis ir novērst pirātismu un uzturēt drošību. Arī ATALANTA man ir devusi nenovērtējamu pieredzi. Liels ieguvums bija tas, ka virspavēlniecību tolaik nodrošināja Zviedrija uz Nīderlandes kuģa, uz kura bija internacionāls štābs. Tieši tur, plānojot operācijas un drošības uzturēšanas darbības, pārņēmu pieredzi no citu valstu Jūras spēku virsniekiem. Esot uz vietas,

darbs bija ļoti apjomīgs, bet tai pašā laikā arī interesants. Dienests Jūras spēkos ir interesants un aizraujošs. Protams, ir arī ikdienas rutīna, no tās nekur neaizbēgt, bet katru dienu jebkurā uzdevumā, kurā esam iesaistīti, vai tie būtu ikdienas darbi vai starptautiskā pieredze, kāda man bija BALTRON komandiera amatā un ATALANTA misijā, vienmēr nāk jauni izaicinājumi, kaut kas vēl nebijis, kas uztur tonusu un dod stimulu iet uz priekšu, lai attīstītos.

– Vai tolaik, kad bijāt ATALANTA misijā, pirātisma vilnis Somālijas krastos jau bija mazinājies?

– Kad devos šajā misijā, lielākais vilnis jau bija noplacis, jo drošības uzturēšanas operācijas tur norisinājās jau gadus četrus. Piedevām pirātisma apkarošana tajā laikā notika ne tikai no jūras puses, Eiropas Savienības karavīri bija iesaistīti arī krasta operācijās, un tas deva labus rezultātus. Misijas ietvaros tika apmācīti vietējie dienesti un sniegts atbalsts varas iestādēm, lai palīdzētu sakārtot viņu dzīvi un normalizēt situāciju. Tāpat tika veikta visas krasta līnijas novērošana, tāpēc droši var teikt, ka šīs misijas veikums ir bijis ļoti apjomīgs un tajā ieguldīti lieli finansiālie un cilvēku resursi. Misijā biju iesaistīts operāciju plānošanas darbā. Lai gan kopumā pirātu aktivitātes tajā laikā bija mazinājušās, vēl joprojām turpināja darboties aktīvi pirātu grupējumi. Mums bija informācija par katru kuģi, kas kursēja Indijas okeānā, un zinājām, no kurienes tas nāk un kurp dodas. Ne jau katram tirdzniecības kuģim var piekomandēt klāt militāro kuģi, kas to apsargātu, bet bija izveidota tāda kā buferzona, kur vajadzības gadījumā varējām būt klāt un sniegt militāro palīdzību. Redzot šādu militāro atbalstu un arī kara kuģu klātbūtni, pirāti saprata, ka viņu iespējas ir krasī mazinājušās, jo ar tādām laivām, ar kādām pirāti pārvietojās, militārajam kuģim preti nevar stāties.

Mīnu meklēšana un iznīcināšana nav bezrūpīga pastaiga pa jūras ceļiem

– Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras specializācija ir mīnu meklēšana un iznīcināšana. Tas

taču ir viens ārkārtīgi bīstams pasākums!

– Protams, mīnas un sprāgstvielas ir saistītas ar zināmu risku un bīstamības pakāpi. Nevienam neieteiktu uz savu roku nodarboties ar sprādzienbīstamu objektu neitralizēšanu, kā tas reizēm tomēr notiek uz sauszemes, kad kāds mežā atrod kādu vēsturisku sprādzienbīstamu priekšmetu un nes to uz mājām. Tāda rīcība nekādā gadījumā nav pieļaujama, jo arī veca sprāgstviela jebkurā brīdī var uzsprāgt un radīt bojājumus, ievainojumus vai pat izdzēst cilvēka dzīvību. Jūrā viss ir vēl daudz sarežģītāk un savādāk nekā uz sauszemes, tāpēc, lai neitralizētu jūrā atrastus nesprāgušus objektus, mūsu speciālisti ir nopietni apmācīti. Viņi zina, kas jādara, apzinās bīstamību un spēj adekvāti novērtēt situāciju, lai rīkotos atbilstoši apstākļiem, ievērojot visus drošības noteikumus. Tieši tāpēc ar ikdienas treniņiem uzturam augstu sagatavotības līmeni. Nav jau tā, ka vienā dienā izdomājam: nu, tagad dosimies jūrā iznīcināt mīnas! Tas ir ļoti nopietns sagatavošanās darbs gan apmācības ziņā, gan plānojot operācijas. Mums ir ūdenslīdzēju komanda, nesprāgušās munīcijas neitralizētāji, kuri mācās kopā ar sauszemes spēku nesprāgušās munīcijas speciālistiem un iziet pilnu apmācību, lai vajadzības gadījumā tiktu galā ar attiecīgo situāciju. Pārsvarā mūsu nesprāgušās munīcijas neitralizētāji tiek iesaistīti gadījumos, ja tādi objekti tiek atrasti ūdenī, jo tā ir īpaša specializācija. Mūsu munīcijas neitralizētāji iziet mācību kursu Jūras spēku Mācību centrā.

– No informācijas, kas pieejama dažādos avotos, var secināt, ka Baltijas jūra vēl ir gana pilna ar nesprāgušu munīciju, un arī intensīvai kuģošanai izmantojams Irbes jūras šaurums nav izņēmums.

– Piekrītu, jūrā vēl ir ļoti daudz nesprāgušu mīnu, taču, ja tās nekustina, īpašu bīstamību tās nerada. Tomēr viss tik droši nav, jo jūrā strādā zvejnieki, kuri savos tīklos reizēm noķer arī kādu sprādzienbīstamu priekšmetu, piemēram, mīnu, un izceļ uz kuģa. Tā 2020. gadā Ziemeļjūrā pie Lielbritānijas krastiem

krabju zvejnieki, velkot no ūdens zvejas ekipējumu, aizķēra mīnu, un tā pēkšņi sprāga, pametot gaisā kuģi. Par laimi neviens no zvejniekiem nezaudēja dzīvību, tomēr viņi bija smagi cietuši. Mīnas taču ir radītas, lai iznīcinātu, un nav starpības, veca tā vai jauna, jo bīstamas ir visas, tāpēc ar tām jāapietas uzmanīgi un ar pietāti.

– Kā reāli notiek mīnu meklēšana, kā tā tiek plānota un kā iegūstat informāciju, kur jāmeklē?

– Nav tā, ka mēs uz aklo skrienam pa jūru, lai meklētu mīnas. Katrai jūrā izlaistai mīnai ir savi parametri, tāpēc var prognozēt vietas, kur tas varētu būt darīts. Veicot šo analīzi, varam sašaurināt to jūras teritoriju, kurā vajadzētu un būtu lietderīgi munīciju meklēt. Ja runājam par vēsturiskajām mīnām, ir daudz rakstisku liecību, kur kādreiz ir bijuši mīnu lauki un kur tās varētu būt meklējamas. Tāpat liela daļa šo teritoriju ir dokumentētas, bet ir, protams, daļa, par ko nav informācijas. Reizēm ir diezgan grūti spriest, kā, piemēram, Pirmā pasaules karā tika plānota mīnu izlikšana. Ļoti iespējams, ka kādas neparedzētas situācijas dēļ mīnas vajadzēja izlikt ātrāk, nekā bija plānots, bet par to mēs varam tikai minēt. Taču, analizējot pieejamo informāciju, mēs varam samazināt to teritoriju, kurā mīnas varētu atrasties, un, atrodot vienu līniju, varam jau virzīties tālāk.

– Vai esat apkopojuši informāciju par to, kuros Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionos ir visvairāk sprādzienbīstamu priekšmetu?

– Ja uz kartes aplūkojam Baltijas jūras kuģu ceļus, droši varam novērtēt situāciju, jo neviens jau nelika mīnas vietās, kur nekursē kuģi, to darīja tajos kuģu ceļos, kur gribēja samazināt kuģu kustību, un tieši tur arī mīnas ir meklējamas.

– Ir pietiekami daudz publiski pieejamu dokumentāru liecību par to, kā pēc Otrā pasaules kara jūrās tika apglabāta kara munīcija, un ne vienmēr tas tika darīts dziļākajās vietās jūrā.

– Baltijas jūras reģiona vēsturisko sprāgstvielu drošības apvienībā ir apvienojušās Baltijas jūras valstis Latvija, Lietuva, Igaunija, Somija,



Armands Grebežs.

Zviedrija, Dānija, Vācija un Polija, lai apkopotu informāciju par vēsturiskajām mīnām, mīnu līnijām un noglabāto munīciju. Mēs apzinām iespējamās noglabātās munīcijas vietas un tās novērojam, lai šajās zonās nenotiktu niršana vai kādas citas darbības.

– Kādas ir jūsu darbības, kad jūsu rīcībā nonāk informācija, teiksim, par kādu līdz šim vēl neapzinātu ar munīciju piepildītu kuģa vraku? Vai tādos gadījumos mērķis ir munīciju neitralizēt vai raudzīties, lai šī vieta ir nepieejama?

– Viss atkarīgs no blakusapstākļiem, piemēram, vai šajā reģionā tiek plānotas kādas darbības. Mūsu mērķis nav visu atrasto un apzināto tūlīt neitralizēt vai spridzināt, mūsu mērķis ir uzturēt augstu drošības līmeni. Ja attiecīgajā vietā nav paredzētas kādas zemūdens būves, tad mēs šo objektu norobežojam un darām visu, lai tas būtu nepieejams tiem, kuru hobiji ir niršana.

– Vai civilā pasaule izrāda kādu īpašu interesi par niršanu šādās vietās?

– Kā liecina pieredze, šāda interese ir. Nereti tiek pieķerti nirēji, kuri nirst uz vēsturiskajiem vrakiem vietās, kur tas nav atļauts un kur ir iezīmētas lieguma zonas. Par šādām neatļautām darbībām cilvēki, protams, tiek sodīti. Tā kā pats neesmu ūdenslīdējs, īsti nevaru izskaidrot, kas cilvēkus tur saista, bet vēlreiz

vēlos uzsvērt, ka interese ir liela un reizēm šādas neatļautas darbības prasa pat cilvēku dzīvības. Piemēram, Polijā pie vēsturiskajiem vrakiem tika atrasts noslīcis ūdenslīdējs. Neuzmanība un pārgalvība dārgi maksā, jo niršana lielos dziļumos ir bīstama, saistīta arī ar ūdenslīdēju slimību, kas piemēklē cilvēku, ja neievēro visus drošības nosacījumus un pareizas procedūras.

Lai mūsu ūdenslīdēji izietu pilnu apmācības kursu, ir nepieciešami aptuveni pieci gadi. Nelielā dziļumā viņi sāk nirt arī ātrāk, bet visa apmācība tomēr prasa laiku. Droši var teikt, ka Latvijas ūdenslīdēji ir vieni no labākajiem Eiropā. Uz mūsu ūdenslīdēju skolu brauc kursanti un instruktori no Lietuvas un Igaunijas. Ir bijuši kursanti arī no Gruzijas, Ķīnas, Azerbaidžānas, Ukrainas un Horvātijas. Latvijas ūdenslīdēju komandā ir karavīri ar piecpadsmit un vēl vairāk gadu pieredzi, kuri piedalījušies daudzās starptautiskās mācībās un misijās. Ārzemju partneri atzīst, ka tik pieredzējusi komanda ir reti kurai valstij.

Vācieši, piemēram, nirst tikai līdz noteiktam dziļumam, citu valstu ūdenslīdēji nav kvalificēti izcelt mīnas, bet mēs tam visam esam gatavi. Tieši tāpēc Latvijas ūdenslīdēji ir iemantojuši cieņu un prestižu. Ūdenslīdēju skolā ir pamatīga atlase. Vispirms kandidāti tiek kārtīgi testēti ar tā saucamo slapjo nedēļu, bet barokamerā tiek pārbaudīta kursantu

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

spēja izlīdzināt spiedienu, psiholoģiskā noturība, atrodoties slēgtā telpā. Iegremdējoties piecdesmit metru dziļumā, ūdens spiediena saspiestā slāpekļa gāze organismā iedarbojas kā smieklu gāze, var uzņākt smieklu lēkme, var reibt galva, var būt grūtības koncentrēties un pieņemt svarīgus lēmumus, tāpēc pārbaudi neiztur, visi nevar būt ūdenslīdzīgi.

– Pēc tam, kad Baltijas jūrā notikušās kārtējās starptautiskās mācības, sabiedriskajos medijos izskan Jūras spēku informācija, ka atrastas un neitralizētas tik un tik mīnas, un tas ir starptautisko mācību rezultāts, bet kā mīnas tiek neitralizētas?

– Mēdz būt dažādi scenāriji. Mīnu var iznīcināt speciāli apmācīts ūdenslīdzējs vai zemūdens robots, kuru izmantošana mīnu neitralizēšanā nav nekas jauns, tomēr vajadzīgs ļoti dārgs ekipējums. Lai visas darbības saistībā ar mīnu iznīcināšanu būtu maksimāli drošas gan ūdenslīdzējiem, gan zemūdens robotiem, nopietni raugāmies uz visām niansēm: ūdenslīdzējiem ir speciāls ekipējums, lai droši varētu pieiet mīnām, tāpat arī drošība tiek ievērota, izmantojot zemūdens robotus. Pirms spridzināšanas tiek veikti visi nepieciešamie sagatavošanās darbi, bet, kad mīnas tiek spridzinātas, visi, protams, atrodas drošā attālumā.

Kuģiem strādājot grupā, štāba uzdevums ir rūpīgi plānot starptautiskās mācības, lai kuģi cits citam netraucētu, bet reālais ieguvums no šīm mācībām ir iespēja kopīgiem spēkiem pārmeklēt un pārbaudīt daudz plašākas teritorijas, taču tajā pašā laikā uzlabotu procedūru savietojamību. Katram kuģim ir dots savs rajons, kurā tas arī veic visas darbības. Ja mācību laikā tiek atrasta mīna, ļoti rūpīgi pēta un analizē esošo situāciju, lai saprastu, cik droši ir attiecīgajā vietā šo mīnu iznīcināt, vai tuvumā nav kuģu, vai zem ūdens nav kādi kabeli, vai šī teritorija neietilpst aizsargājamā vai dabas lieguma zonā. Gadījumā, ja šajā vietā mīnu nedrīkst iznīcināt, objekts ar speciālu aprīkojumu tiek pārvietots uz neitralizēšanai drošu vietu.

– Diemžēl zivis gan neviens nevar pabridināt.

– Tā gluži nav, mums ir dažādi veidi, kā zivis tomēr tiek brīdinātas. Viens no veidiem ir detonēt nelielu lādiņu, lai aizbaudītu zivis.

– Vai mīnu meklēšana Baltijas jūrā ar kaut ko atšķiras no mīnu meklēšanas, piemēram, Ziemeļjūrā vai Vidusjūrā?

– Atšķiras tikai apstākļi šajās jūrās, bet pati meklēšana ne ar ko neatšķiras. Ziemeļjūrā ir lielāka straumes ietekme, tāpat pasuma un bēguma ietekme, ko Baltijas jūrā praktiski nemaz neizjūt. Savukārt Baltijas jūrā ir ļoti slikta redzamība, reizēm tā nepārsniedz vienu metru, tāpēc vairāk nākas paļauties uz tehniku. Apstākļi ietekmē gan kuģu pozicionēšanu, gan niršanu, jo ir jāaprēķina, kad būs mazākā straume un droši varēs doties zem ūdens. Lai varētu iznīcināt mīnu, sagatavošanās prasa nopietnu un apjomīgu darbu. Vislielākās problēmas parasti sagādā grunts, kas pārvietojas viļņu ietekmē.

– Kad interesējos par vēsturisko piesārņojumu Baltijas jūrā, sapratu, ka speciālistu vidū lielu satraukumu rada Otrā pasaules kara ķīmisko vielu apbedījumi – iprīta lauki pie Zviedrijas un Polijas. Vai Jūras spēku kompetencē ir arī šo ķīmiski bīstamo reģionu apzināšana un kādas ir konsekvences šajā sakarībā?

– Šis ir daudz plašāks jautājums, un par to tiek spriests visu Baltijas jūras valstu līmenī. Ķīmiski piesārņotās vietas jūrā tiek apzinātas, notiek starptautiskas sarunas, kā arī tiek spriests, kā tālāk rīkoties, jo tas neietekmē tikai vienu valsti, tas ietekmē visu Baltijas jūras reģiona valstu un pašas Baltijas jūras drošību. Ja gadījumā no bojātajiem konteineriem sāktu izplūst ķīmiskas vielas, tas ietekmētu apkārtējo vidi un katru kuģi, kas kuģotu šajās bīstamajās vietās. Šis nav tikai lokāls jautājums, tā ir starptautiski risināma problēma, varētu teikt, pat visas pasaules līmeņa jautājums.

– Šā gada janvārī Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" pavadīšanas ceremonija uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā, un tā nav pirmā reize, kad Latvijas

Jūras spēki ar saviem kuģiem piedalās starptautiskās mācībās, kur NATO pārbauda ātrās reaģēšanas spējas jūrā. Uz ko ir jāspēj ātri reaģēt?

– Pirmais ātrās reaģēšanas bataljons ir izvietots Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, un šī grupa ir izveidota reaģēšanai krīzes situācijās, kad NATO spēkiem ir jāpilda atbalsta pasākumi, piemēram, ir saņemta informācija, ka nomīnēts kuģa ceļš. Tiklīdz saņemts uzdevums, šiem pirmās grupas kuģiem ir jābūt gataviem nekavējoties reaģēt un doties to pildīt – meklēt mīnas, lai iztīrītu ceļu pārējiem.

– Tas nozīmē, ka šī ātrās reaģēšanas vienība ir pilnībā gatava tā sauktajai X stundai?

– Tieši tā, šī vienība pastāvīgi ir gatava X stundai. Un arī mūsu kuģi, tieši tāpat kā citu NATO sabiedroto kuģi, ir pilnībā gatavi aizsargāt Latvijas valsti.

– Cik moderni un labi aprīkoti ir mūsu Jūras spēku kuģi, un kādu aprīkojumu vēl varētu vēlēties?

– Mūsu kuģi ir ļoti labā līmenī un kopā ar sabiedrotajiem ir gatavi jebkuram uzdevumam. Tajā laikā, kad saņēmām savus mīnu kuģus, tie bija vieni no modernākajiem mūsu Jūras spēkos. Laiks iet, kuģi jaunāki nepaliek, bet tehnoloģijas arvien attīstās, tāpēc tagad ir izstrādāts kuģu modernizācijas projekts, kura ietvaros vislielākā vēriba tiek veltīta mūsu karavīru lielākai drošībai, piemēram, mīnu meklēšanai attālināti. Lai kuģim nevajadzētu pietuvoties sprādzienbīstamajam objektam, paredzēts iegādāties lielus un autonomus robotus. Varētu teikt, ka mēs ejam līdzī laukam un darām to līdzīgi Beļģijas un Nīderlandes Jūras spēkiem, skatāmies, kādas ir mūsu iespējas, iepazīstamies ar jaunajām tehnoloģijām un aprīkojumiem, izvērtējam, ko varam atļauties un, protams, raugāmies arī uz to, kas nākotnē būs aktuāls, un plānojam, kā attīstīsies mūsu Jūras spēki.

– Bija ziņa, ka Igaunijas Jūras spēki gatavojas no somiem iepirkt modernas mīnas. Ko šī ziņa varētu vēstīt man, vienkāršajam cilvēkam? Ko īgaunī gatavojas darīt ar šīm modernajām



mīnām – liks plauktā vai liks jūrā?

– Visticamāk, ka Igaunija vēlas uzturēt profesionālo tonusu, jo gadījumā, ja pienāk X stunda, bet karavīrs nav strādājis ar mīnām, viņš nezinās, kā ar tām rīkoties: kā izlikt mīnas, veikt apkopi vai citas darbības, kurām viņš nebūs gatavs. Karavīriem ir jātrenējas ik dienas, viņi ir morāli jā sagatavo, tāpat jā māca disciplīna, tas viss pieder pie lietas, un ar to katru dienu arī nodarbojas mūsu Bruņotie spēki.

– Vai pilnvērtīgi trenēties var arī uz simulatoriem?

– Gan Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem, gan sabiedrotajiem ir ļoti labi attīstīta kuģu vadīšanas apmācība uz simulatoriem, tāpat arī mīnu iznīcināšanai ar robotiem ir labi simulatori, bet praktiskajai darbībai mīnu simulatori tomēr nebūs īstais palīgs, jo Baltijas jūrā redzamība zem ūdens ir ļoti maza, un tad, kad strādā ūdenslīdēji, viņi parasti visu dara ar tausti, tāpēc tik ļoti svarīga ir praktiskā sagatavotība.

– Tad jau citu valstu ūdenslīdēji Baltijas jūras sliktajā redzamībā varētu justies apjukusi?

– Tā gluži nebūs, jo visi ūdenslīdēji tiek vienādi apmācīti un trenēti. Redzamībai zem ūdens šajā gadījumā nebūs nekādas nozīmes, jo atmiņtājiem sprādziena bīstami priekšmeti jāpārzina detalizēti, tāpēc apmācība notiek ļoti augstā līmenī. Kā mēdz teikt, atmiņtājs var pieļaut divas kļūdas: vienu, kad izvēlas profesiju, un otru, ja kļūdās savā profesijā. Viss. Viena kļūda var būt liktenīga, tāpēc katru atmiņtāju apmāca un trenē ļoti rūpīgi.

– Situācija pasaulē tagad ir ļoti saspringta, un cilvēku prātus nodarbina jautājums, vai tiešām X stunda ir neizbēgama. Kam jānotiek, lai šāda X stunda iestātos?

– X stunda nekādā gadījumā nevarētu atnākt kā zibens spēriens no skaidrām debesīm, radušos saspīlējumu nevarēs noslēpt, to redzēs visi cilvēki pasaulē. Tas, visticamāk, varētu notikt politisku apsvērumu dēļ, un indikatorus mēs visi varam pašī nolasīt gan no publikācijām presē, gan sekojot tam, ko runā sabiedrotie un kaimiņi. Arī sekojot procesiem, kas notiek pie Austrumu kaimiņa.

– Kā vajadzētu uztvert ziņas, ka Latvijas robežas tuvumā ir manīti Krievijas kara kuģi. Kā jūs atbildētu uz šo jautājumu?

– Tā kā mēs visi lieliski zinām, kur atrodas Kaļiņingradas apgabals, ir jāsaprot, ka Krievijai ir tikai viens – jūras ceļš, lai apgādātu savu teritoriju, tāpēc arī viņiem ir jāšķērso mūsu ekonomiskie ūdeņi, un mums jāapzinās, ka Krievijas kara kuģi arī turpmāk kursēs šajā maršrutā. Sabiedrībai ir jāsaprot, ka šādas ziņas ir bijušas un arī turpmāk būs. Reizēm Krievijas kara kuģu kustība ir lielāka, reizēm tā samazinās, bet jebkurā gadījumā mēs to visu novērojam un esam modri. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka Latvijas Jūras spēki vienmēr ir gatavībā un gan krastā, gan jūrā visu novēro 24/7, mūsu kuģi visu laiku atrodas patrulēšanā, kā arī notiek informācijas apmaiņa ar Baltijas jūras valstīm.

– Vai varam nešaubīties arī par to, ka vajadzības gadījumā tiks iedarbināts NATO 5. pants?

– Protams. Bez šaubām! Pilnīgi droši!

Lai virzītos uz augšu, ir nepārtraukti jā mācās

– Ja atgriežamies pie jūras karjeras un ambīciju jautājuma, no kā būs atkarīgs tas, kā turpmāk veidosies dienests un karjera, vai

▶▶▶ 26. lpp.

►►► 25. lpp.

tas būs atkarīgs no ambīcijām vai Jūras spēku politikas attiecībā uz jūsu karjeras iespējām?

– Sasniedzot katru nākamo pakāpienu un ieņemot augstāku amatu, aug arī ambīcijas, tāpēc arī tiek darīts viss iespējamais, lai sasniegtu arvien jaunus mērķus. Par saviem nākotnes izaicinājumiem, tālākajiem ceļiem un iespējām pašlaik nevēlētos runāt, jo nereti taču saka, ja savas vēlmes izteiksi skaļi, tās nepiepildīsies.

– **Viena lieta tomēr ir droši zināma: lai virzītos uz augšu, nepārtraukti ir jāmācās, jāpilnveido zināšanas un prasmes.**

– Tieši tā. Virsniekiem ir karjeras kursi, ar katru nākamo amatu nostiprinām jau iegūtās zināšanas, kā arī sagatavojam sevi jauniem izaicinājumiem.

– **Bet kā jūs uz kuģa pamanāt, kuru no karavīriem virzīt pa karjeras kāpnēm? Vai cilvēkā ir kāds īpašs militārs talants?**

– Protams. Ikdienas darbos karavīri pilda savus ierastos rutīnas pienākumus, bet tūlīt var pamanīt, kurš to dara ar īpašu attieksmi. Tāpat kā skolā, kad notiek darbs grupās, tūlīt viss nostājas savās vietās: kurš būs līderis un vadīs procesu un kuri to visu pildīs. Tieši tāpat notiek militārajā dienestā, arī šeit darbojas tie paši principi. Vienlaikus katram karavīram ir arī karjeras attīstības plāns.

– **Kāds jūsu līdzšinējā dienestā ir bijis viskritiskākais brīdis, tāds, kad jāizlemj – būt vai nebūt?**

– Tādi gadījumi ir bijuši vairāki, bet par tiem īsti runāt nevēlos, vien teikšu, ka tas notika, kad biju kuģa komandiera amatā. Kuģa komandieris atbild par ikviena jūrnika dzīvību uz kuģa, īpaši sarežģīti pieņemt lēmumu ir tad, kad tuvojas vētra, tad tu šaubies, vai šādos apstākļos vajadzētu doties pildīt savus pienākumus, vai arī nevarēsim to darīt. Vienmēr ļoti rūpīgi sekojam līdzi laika prognozēm, lai saprastu, doties vai nedoties jūrā, bet dažreiz pienākums liek doties jūrā arī visai bīstamos laika apstākļos un atrasties vietā un laikā, kad negribētos tur būt, un arī tādos apstākļos ir jātiek ar visu galā. Mēs nekad nepakļaujam savus cilvēkus neattaisnotam riskam, bet reizēm, lai

Trenējas ūdenstilpē.



izglābtu kādu cilvēku, jūrniki dara pat vairāk, nekā ir viņu spēkos.

– **Kas notiek pēc tam, ja mācību laikā ir noticis negadījums, ko iepriekš nekad nevar zināt un paredzēt?**

– Šādos gadījumos vienmēr notiek izmeklēšana, tāpat arī, neskatoties uz to, ir vai nav bijušas kļūmes, pēc mācībām vienmēr notiek analīze, lai labāk saprastu stiprās un vājās vietas. Iespējams, kādam ir idejas, varbūt kaut kas ir palicis nepamanīts, to visu izrunā un analizē, saliekot plusus un mīnus, lai nākamajās mācībās to visu ņemtu vērā.

– **Kāda mūsdienās ir militāro jūrniku psiholoģiskā noturība?**

– Lielākoties tā ir laba, bet gadās situācijas, kad ar cilvēkiem ir īpaši jāstrādā. Mums ir ļoti labs psiholoģiskais dienests, arī kapelāns, kurš vajadzības gadījumā vienmēr ir klāt. Viņš, piemēram, lai uzlabotu karavīru morālo stāju, bija vizītē pie Jūras spēku kuģa M-06 "Tālvadlis" apkalmes, kas atradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas dežūrā. Mēs tiešām ļoti rūpējamies par saviem jūrnikiem.

– **Vai savas dzīves civilajā pusē jūs paliekat karavīrs, vai tomēr varat no tā atbrīvoties?**

– Ja es teiktu, ka varu, tad melotu, jo kāda daļa no manis visu laiku ir dienestā. Disciplīna jau ir asinīs, tāpēc skatoties, kā lietas notiek civilajā dzīvē, kā reizēm rīkojas mani draugi, radi vai kaimiņi, nākas aizrādīt, ja šķiet, ka kaut kas nenotiek pareizi. Bet nav arī bijis tā, ka kāds par maniem aizrādījumiem apvainotos, jo viņi tos respektē. Ir gadījumi, kad aizrādu nepazīstamiem jauniešiem, un man šķiet, ka reizēm viņiem pat pietrūkst, lai kāds viņiem aizrādītu par nepareizu rīcību. Veidot sabiedrību labāku vajadzētu būt katra cilvēka pienākumam, un, paskatoties uz Jūras spēku virsniekiem, instruktoriem un matrožiem, var just lepnumu, jo viņi ir kā paraugs sabiedrībai. Mundieris ir goda lieta, un tā ir karavīra ikdiena.

Civilās personas varu tikai iedrošināt – nāciet dienēt Jūras spēkos, jo mums ir labas dienesta vietas, interesanta dzīve, iespēja mācīties starptautiskajā vidē apmeklēt ārzemes, sadarboties, strādāt kopā ar dažādu valstu kolēģiem, dalīties pieredzē, kas dod plašāku skatījumu uz dzīvi un procesiem. Garlaicīgi nebūs! Bet karavīriem novēlu, lai ir izturība gan grūtos, gan labos laikos! Turamies!■

Sarunājās Anita Freiberga

Konteineri jūrā, atbildība krastā

2021. gada 23. oktobrī uz konteinerkuģa “Zim Kingston”, kas bija ceļā no Dienvidkorejas uz Vankūveru Kanādā, pavisam netālu no galamērķa izcēlās ugunsgrēks. Pirms tam stiprās vētras apstākļos kuģis jau bija zaudējis 44 konteinerus, vēlāk gan izrādījās, ka jūrā jau bija iekrituši 109 konteineri, no kuriem vismaz divi satur ķīmiskas vielas, kas ir bīstamas cilvēku veselībai. 260 metrus garais un 32 metrus platais 4253 TEU konteinerkuģis “Zim Kingston” pieder kuģošanas kompānijai “Danaos Shipping”, būvēts 2008. gadā un kuģo zem Maltas karoga.

21. oktobrī kuģis atradās Klusajā okeānā noenkurots apmēram 12 jūras jūdzes no Vankūveras salas rietumu krasta, kad izcēlās vētra, un, pēc ASV “MarineTraffic” datiem, nākamās 20 stundas kuģis dreifēja vējā, kura ātrums bija aptuveni 40 jūdzes stundā, bet viļņu augstums sasniedza vismaz septiņus metrus. Cīņai ar ugunsgrēku un glābšanas darbiem sliktā laika apstākļu un bīstamo materiālu dēļ, kas atradās konteineros, bija nepieciešama nedēļa. Runājot par piesārņojuma kontroli, ASV un Kanādas amatpersonas puda viedokli, ka jaunākais beidzās līdz ar ugunsgrēka savaldīšanu, bet pārējie apdraudējumi videi un cilvēkiem vēl joprojām nav novērsti. Vispirms tas ir saistīts ar kravu, kas vētrā tieši pirms ugunsgrēka pazuda Klusajā okeānā. Tikai četri no 109 konteineriem, kuri pārkrita pār bortu, ir izskaloiti krastā, pārējie, tai skaitā vismaz divi ar bīstamu kravu, joprojām nav atrasti. Nākamā problēma ir bojātās kravas utilizācija. Trīs nedēļas pēc ugunsgrēka, kas plosījās uz “Zim Kingston”, milzīgais kuģis joprojām palika noenkurots pie Viktorijas, gaidot risinājumu, kas notiks ar bojāto kravu.

Viens šāds incidents, kurā, par laimi, ir iesaistīts tikai viens kuģis, izgaismo veselu neatrisinātu problēmu kopumu.

Prasības ir, atbildīgos grūti atrast

Konteineros pārvadā plašu preču klāstu, sākot no patēriņa precēm, piemēram, apaviem un elektronikas, līdz ķīmiskām vielām un citām izejvielām, pie tam mega konteinerkuģi var pārvadāt vairāk nekā 20



tūkstošus konteineru. Tikai loģiski, ka nepieciešams regulējums, kas paredz visdažādākās iespējas un situācijas.

IMO ir izstrādājusi un pieņēmusi vairākas prasības, lai nodrošinātu konteineru drošu pārvadāšanu, kā arī sagatavojusi īpašus norādījumus konteineru kraušanai un nostiprināšanai. IMO SOLAS konvencijas VI nodaļā par kravu pārvadāšanu ietvertas prasības attiecībā uz kravas novietošanu un nostiprināšanu.

Starptautiskā konvencija par drošiem konteineriem (*International Convention on Safe Containers, CSC*) nosaka testa procedūras un ar tām saistītās konteineru nostiprināšanas prasības.

Starptautiskais bīstamo jūras kravu kodekss (*International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG*) ir obligāts starptautisks kodekss bīstamo kravu pārvadājumiem pa jūru

konteineros, lai uzlabotu un saskaņotu bīstamo kravu drošu pārvadāšanu un novērstu vides piesārņošanu. Kodeksā ir sīki uzskaitītas prasības, kas piemērojamas katrai atsevišķai vielai, materiālam vai izstrādājumam.

Spēkā ir normas un regulējumi, tomēr dzīve rāda, ka ar jau esošajām prasībām diemžēl nepietiek, lai risinātu visdažādākās situācijas, kurās nonāk jūras konteinerkravu pārvadātāji, tāpēc IMO Kuģošanas drošības komiteja (MSC) 2021. gada maijā vienojās, ka jāizstrādā sistēma un obligāti jāpieņem noteikums deklarēt visus konteineru nozaudēšanas gadījumus, kā arī uz kuģiem jāuzstāda sistēmas, ar kurām viegli varētu identificēt zaudēto konteineru precīzu skaitu. Ieviešot šādu sistēmu, kuģiem būtu pienākums ziņot par katra konteineru zudumu, izmantojot standartizētu procedūru, iespējams,

▶▶▶ 28. lpp.

▶▶▶ 27. lpp.

sīki norādot, piemēram, pārvadātās kravas saturu, īpaši bīstamas kravas vai kaitīgas vielas, kā arī to, vai šie konteineri var turēties uz ūdens virsmas, tā radot sadursmes risku ar citiem kuģiem. Paredzams, ka jaunās prasības stāsies spēkā 2023. gadā.

Pieaug zaudēto konteineru skaits

Jūrā pazaudētie konteineri ir apdraudējums kuģošanas drošībai un videi. 2020. gada beigās un 2021. gada sākumā triju mēnešu laikā vairākos negadījumos Klusā okeāna rietumu daļā tika pazaudēti gandrīz 3500 konteineru, un šāds zaudēto konteineru skaits ir radījis pamatotas bažas un diskusijas par incidentu cēloņiem, jo tas ir daudz vairāk nekā līdz tam, kad gada laikā pazaudēto konteineru skaits svārstījās ap 1500. No 2020. gada novembra līdz 2021. gada aprīlim piecos atsevišķos incidentos Klusā okeāna ziemeļu daļā tika pazaudēti gandrīz 3000 konteineru, kas ir divreiz vairāk nekā vidēji.

2021. gada 16. janvārī no Dānijas karoga 13 100 TEU konteinerkuģa "Maersk Essen", kas bija ceļā no Ķīnas uz Losandželosas ostu, Klusā okeāna ziemeļu daļā sliktos laika apstākļos jūrā iekrita aptuveni 750 konteineru. "Mēs to uzskatām par ļoti nopietnu situāciju, kas tiks rūpīgi izmeklēta. Kuģu, jūrnieku un kuģošanas drošība ir mūsu augstākā prioritāte, un mēs veiksīm visus nepieciešamos pasākumus, lai samazinātu līdzīgu incidentu skaitu," šādu ziņu pēc notikušā sabiedrībai raidīja kompānija "Maersk".

"World Shipping Council" (WSC) savos ikgadējos ziņojumos atspoguļo arī jūrā pazaudēto konteineru skaitu, kas rāda, ka gadā vidēji tiek pazaudēti 1400 konteineri. Jautājums, protams, cik šī uzskaitē ir bijusi precīza un kāda šai statistikai varētu būt ticamība. Tomēr jāiztiek ar to, kas ir. Skatīti rāda, ka sliktākais bijis 2013. gads, kad Indijas okeānā ar 4293 konteineriem nogrima "MOL Comfort". No 2017. līdz 2019. gadam šis skaits nepārsniedza 779, bet 2020. gadā notika straujš zaudēto konteineru skaita pieaugums: Japānas karoga konteinerkuģis "ONE Apus" sliktos laika apstākļos, šķērsojot Kluso



okeānu, jūrā pazaudēja vairāk nekā 1800 konteineru, novembrī Panamas karoga konteinerkuģis "ONE Aquila" sliktos laika apstākļos pie ASV krastiem zaudēja aptuveni 100 konteineru, un līdzīgi laika apstākļi bija vainojami vairāk nekā 30 konteineru zaudēšanā decembra beigās pie Japānas krastiem no konteinerkuģa "Ever Liberal".

Pēc WSC datiem, vairāk nekā puse no visiem jūrā zaudētajiem konteineriem pazaudēti lielos incidentos, kas notikuši pēdējos pāris gados.

Analizējot situāciju, nozares analītiķi pauž viedokli, ka konteineru zuduma cēloņi ir atšķirīgi, bet lielākoties tas, protams, saistīts ar sliktiem laika apstākļiem un augstiem viļņiem, kas rada nestabilitāti uz kuģa. BIMCO atzīst, ka joprojām ir grūti nosaukt precīzu zaudēto konteineru skaitu. Tāpat ir grūti pamanīt, ja reisa laikā no kuģa jūrā pazūd kāds konteiners, kur nu vēl tad, ja tas notiek sliktos laika apstākļos, kad apkalpei ir ārkārtīgi bīstami staigāt gar nestabilām konteineru grēdām. Tieši tāpēc IMO ir apņēmusies nākamo pāris gadu laikā izstrādāt atbilstošus noteikumus, lai uzlabotu jūrā iekritušo konteineru uzskaiti, kā arī konteineru pārvadājumu drošību.

"Tomēr nozare atzīst, ka neatkarīgi no tā, kā un kad konteineri pazaudēti, visi jūrā nonākušie konteineri rada kuģošanas drošības un vides apdraudējumu," teikts WSC 2020. gada ziņojumā. "Tāpēc nozare cenšas samazināt šādu gadījumu skaitu,

un mēs turpināsim sadarboties ar valdībām un citām ieinteresētajām pusēm, lai noskaidrotu notikušā cēloņus un zaudējumu apmērus, kā arī centīsimies rast labākos risinājumus, lai nākotnē samazinātu zaudējumus."

Strukturālas problēmas vai virkne neveiksmīgu notikumu?

Neviens pat necenšas apšaubīt to, ka ārkārtīgi svarīga ir visu drošības pasākumu ievērošana kravas komplektēšanas laikā. Nozīme ir pilnīgi visam: konteineru satura pareizai klasificēšanai, konteineru novietošanai un nostiprināšanai, precīzai informācijai par kravas svaru. Tieši no šiem faktoriem ir atkarīgs tas, kā krava "uzvedīsies" ekstremālos laika apstākļos jūrā, cik lieli zaudējumi varētu rasties un cik droša var justies kuģa apkalpe.

"Kad 2020. gadā konteinerkuģis "ONE Apus" vētrā Klusajā okeānā zaudēja aptuveni 1800 konteineru, to varētu klasificēt kā vienreizēju ārkārtas gadījumu, bet, kad tajā pašā gadā līdzīgos laika apstākļos "Maersk Essen" zaudēja 750 konteineru, nākas aizdomāties, vai tikai tā nav strukturāla problēma, kas lielā mērā saistīta ar kravas uzkrāšanu, ņemot vērā, ka kuģi tiek maksimāli piekrauti un piepildīti līdz malām. Šis noteikti ir jautājums, kam vajadzīga nopietna situācijas analīze, īpaši jau domājot par lielo konteinerkuģu milzīgo skaitu, kas piedalās jūras pārvadājumos," sacīja WSC prezidents Džons Batlers.

Arī BIMCO atzīst, ka ziņošanas sistēmai vajadzētu būt obligātai prasībai gadījumos, kad konteineri tiek pazaudēti jūrā, tomēr vienlīdz svarīgi ir izvairīties no tā, ka tie vispār tiek zaudēti. Lai atjaunotu uzticību esošajai konteinerkuģu flotei, panāktu konteinerpārvadājumu drošību un radītu konteinerkravu pārvadājumos iesaistīto pušu lielāku izpratni par to, kas nepieciešams drošai ekspluatācijai, ir ļoti svarīgi ņemt vērā arī citus priekšnosacījumus, piemēram, laikapstākļu prognozēšanu, maršrutēšanu, kuģa konstrukciju un spējas, kā arī konteineru nostiprināšanu, uzsver BIMCO.

Kas notiek?

Pēc 2021. gada 23. oktobrī notikušā konteinerkuģa "Zim Kingston" incidenta publikajā telpā aktivāk atsākas diskusijas par konteinerkravu pārvadājumu problēmām. Kā jau uz visiem kuģiem, arī uz "Zim Kingston" konteineros atradās visdažādākās preces, sākot no bērnu rotaļlietām un sadzīves precēm un beidzot ar bīstamiem materiāliem un ķīmiskām vielām. Tieši šīs bīstamās vielas arī aizdegās, izraisot ugunsgrēku, kas ilga veselu nedēļu. Daudzi konteineri nogrima, četrus izskaloja krastā Vankūveras salas ziemeļu piekrastē. Kanādas krasta apsardze aktīvi uzraudzīja situāciju, regulāri sniedza jaunāko informāciju par kuģa stāvokli un turpināja meklēt jūrā nozaudētos konteinerus.

Neatkarīgais pētniecības centrs "Clear Seas" uzskata, ka ir daudz iemeslu, kāpēc konteineri nonāk jūrā. Arī IMO, WSC, BIMCO, BPO uzskata, ka incidentus izraisījis nevis tikai viens faktors, bet gan vairāku faktoru kopums: slikti laika apstākļi, kuģa konstrukcija, kuģa uzkraušana un kravas nostiprināšana, arī pašu konteineru nolietojums. Paplašinoties globālajai tirdzniecībai, jūrā ir aizvien vairāk kuģu, kuri pārvieto lielāku kravu apjomu. Vēl viens iemesls varētu būt klimata pārmaiņu izraisītās vētras, īpaši Klusā okeāna ziemeļu daļā, un "Allianz Global Corporate & Specialty" atzīmē, ka lielākā daļa incidentu, kas saistīti ar konteineru zaudēšanu, ir notikuši tieši tur. "Kuģošana šajā Klusā okeāna reģionā vienmēr ir bijusi sarežģīta, bet pēdējos gados nepastāvīgo laikapstākļu dēļ tā ir kļuvusi vēl daudz bīstamāka. Satiksmes palielināšanās no Ķīnas uz ASV 2020. un 2021. gada ziemā sakrita ar spēcīgākajiem vējiem Klusā okeāna ziemeļu daļā kopš 1948. gada," situāciju aprakstījis "The Weather Company" galvenais meteorologs Tods Kroufords.

"Jo augstāk konteineri tiek krauti uz klāja, jo vairāk tie pakļauti spiedienam vētras un augstu viļņu apstākļos, un tas noteikti ir faktors, kas ietekmē kravas zaudēšanu. Un, protams, nevajadzētu aizmirst arī par pieprasījuma spiedienu uz kravu pārvadātājiem. Tieši lielais pieprasījuma bums liek kuģi piepildīt līdz

malām. Tā kā kuģi kļūst lielāki un pārvadā lielāku kravu, to stabilitāte ir apdraudēta," laikrakstam "Wall Street Journal" skaidroja Dānijā bāzētās "Sea Intelligence Consulting" vadītājs Larss Jensens.

WSC komunikācijas direktore Anna Larsone saka, ka katrs gadījums, kad konteiners aizgājis pār bortu, tiek rūpīgi izmeklēts, lai atrastu iemeslus un mācītos no kļūdām. Galīgie ziņojumi par incidentiem līdz 2021. gada beigām vēl nav saņemti, taču ir skaidrs, ka ekstremāli laikapstākļi un vējš ir bijis kopsaucējs visos šajos incidentos. "Starptautiskā klimata pārmaiņu ekspertu grupa tagad skaidri norāda uz saikni starp klimata pārmaiņām un nesenajiem ekstremālajiem laikapstākļiem, tomēr, runājot par šiem konkrētajiem notikumiem, mēs nevaram visu norakstīt uz klimata pārmaiņām," secina Anna Larsone.



Viens no "Zim Kingston" krastā izskatotajiem konteineriem.

Taču viedokļi par problēmas nopietnību atšķiras. "Sea Intelligence Consulting" izpilddirektors Larss Jensens neuzskata, ka konteineru zudumi jūrā būtu ievērojami palielinājušies, WSC esot konstatējusi, ka zaudēti tiek tikai aptuveni 0,006% no kopējā konteineru apjoma, kas katru gadu tiek pārvadāts pasaules okeānos.

Kas ir atbildīgs par seku likvidēšanu?

Kad notiek tādi incidenti kā "Zim Kingston" gadījumā un jūrā nonāk liels skaits konteineru, kā arī atsevišķu konteineru pazušanas gadījumos vienmēr tiek uzdots jautājums: kas nodarbosies ar pazaudēto konteineru meklēšanu un atgūšanu un kas piesārņojuma gadījumā utilizēs atkritumus? Loģiski būtu, ja risinājumu vajadzētu meklēt kuģošanas

kompānijām, kas veic kravu pārvadājumus un pazaudē kravu jūrā. Tomēr tā isti nav, jo nav starptautiskas konvencijas, kas tieši attiektos uz kuģu konteineru nozaudēšanu. Ja konteinerā atrodas bīstami materiāli, ir jāziņo par tā zaudēšanu, bet, ja konteinerā nav nekā kaitīga, nav pienākums ziņot par zaudējumiem. Intervijā žurnālam "Ship Technology" kompānijas "Surfrider Foundation" pārstāve Antidija Citoresa teica: "Esam noskaidrojuši, ka dažos gadījumos pati kuģa komanda par konteineru pazušanu uzzina tikai tad, kad ostā jāveic kravas operācijas. Ir starptautiski līgumi un noteikumi, kas var būt svarīgi gadījumos, kad prasības attiecas uz konteineriem. Piemēram, Nairobi Starptautiskajā konvencijā par vraku aizvākšanu ir noteikumi, kas attiecas uz apdraudējumiem, ko rada jebkurš kuģis, kas zaudēts jūrā. Lai gan konvencija nosaka kuģu īpašnieku atbildību par zaudējumiem, paredz nepieciešamās darbības un prasības apdrošinātājiem, tomēr bieži vien ar sekām cīnās brīvprātīgie un nevalstiskās organizācijas, bet kuģošanas nozare ir atbrīvota no seku likvidācijas, un tas notiks, kamēr nebūs ieviesta skaidrāka politika un noteikumi."

Jūrā nonākušajos konteineros ir visdažādāko preču klāsts: sadzīves preces, automašīnu rezerves daļas, bērnu rotaļlietas, tehnika, apģērbs, kā arī cilvēkiem, dzīvniekiem, putniem, jūras iemītniekiem un vīdei bīstamas ķīmiskas vielas. Bet bīstamas ir ne tikai ķīmiskās vielas, tādas var būt šķietami nekaitīgas bērnu plastmasas rotaļlietas, jo plastmasa nesadalās un peld, mazas dzeltenas, sarkanas vai baltas bumbiņas jūras dzīvniekiem liekas ēdamas lietas.

Lai gan joprojām ir salīdzinoši neliels to konteineru skaits, kuri nonāk okeānā un kuru saturs tiek izskatots krastā, ir skaidrs, ka pazaudētie konteineri, pat ja tie ir tukši, var atstāt postošas sekas gan piekrastes kopienām, gan jūras un sauszemes dzīvniekiem, tāpēc nedrīkstētu kavēties ar stingrākiem noteikumiem un prasībām par šo noteikumu ievērošanu. Jaunajām drošības prasībām būtu jānovērš iespējamie incidenti. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

“Wilhelmsen Ship Management” atgriežas tankkuģu tirgū

Pēc vairāk nekā desmit gadu ilgas prombūtnes kompānija “Wilhelmsen Ship Management” ir atgriezies tankkuģu segmentā un iegādājusies “Ahrenkiel Tankers” kontrolpaketi.

“Wilhelmsen Ship Management” no tankkuģu tirgus izstājās 2009. gadā, reaģējot uz bažām par drošības standartiem nozarē. Taču desmit gadu laikā daudz kas ir mainījies, un jau pirms diviem gadiem uzņēmums sāka plānot atgriešanos pie tankkuģu pārvaldības.

“Tankkuģu tirgus šobrīd gan kvalitātes, gan drošības ziņā ļoti atšķiras no tā, kāds tas bija pirms vairāk nekā desmit gadiem. Tagad tas tiek daudz labāk regulēts, kas mums deva pārliecību atgriezties biznesā,” teica “Wilhelmsen Ship Management” izpilddirektors un prezidents Karls Skou. “Kompānija “Ahrenkiel Tankers”, kuras kontrolpaketi esam iegādājušies, ir ieguvusi nevainojamu reputāciju, tāpēc ir ideāli piemērota “Wilhelmsen” biznesa ideoloģijai un vērtībām – atbildībai par vidi un drošību, kas saskaņotas ar augstu kompetences līmeni.”

“Ahrenkiel Tankers” tiks pārdēvēts par “Barber Ship Management”, kas ir “Wilhelmsen Ship Management” sākotnējais nosaukums. Darījums dod “Wilhelmsen” starta portfelim piecus tankkuģus un 80% kompānijas akciju, bet iepriekšējais īpašnieks “MPC Capital” saglabā 20%.

“Wilhelmsen Ship Management” tas nav pirmais biznesa darījums ar “MPC Capital”, 2020. gadā “Wilhelmsen” no MPC jau nopirka 50% konteinerkuģu kompānijas “Ahrenkiel Steamship” akciju, pārdēvējot to par “Wilhelmsen Ahrenkiel Steamship”. Pēc līguma parakstīšanas “Wilhelmsen Ship Management” ieguva 72 konteinerkuģu portfeli. “Mēs esam ļoti priecīgi, ka “Wilhelmsen Ship Management” ir tik spēcīgs partneris, ar kuru kopā varam konsekvēti paplašināt mūsu kuģniecības darbības,” sacīja “MPC Capital” rīkotājdirektors Kristians Ričlijs. “Mēs vēlamies saviem klientiem piedāvāt labākos pakalpojumus, un “Wilhelmsen” iespējas un zināšanas uzlabos mūsu pozīcijas konteineru un tankkuģu segmentā.” ■

Desmit gadi pēc “Costa Concordia” avārijas

Pirms desmit gadiem, 2012. gada 13. janvārī, kruīza kuģis “Costa Concordia” ar 4299 cilvēkiem uz klāja uzskrēja zemūdens klintij pie Džiljo salas Toskānā. Avārija, kas tiek uzskatīta par vienu no smagākajām pasažieru kuģu katastrofām Eiropā, izdzēsa 32 cilvēku dzīvību.

2014. gada jūlijā kuģis tika nogādāts Dženovā, kur to sagrieza metāllūžņos. Kuģa demontāža ilga divus gadus, darbos bija iesaistīti teju 1000 cilvēku. “Costa Concordia” demontāžas laikā tika atrastas pēdējā avārijas upura mirstīgās atliekas. Indijā dzimušais Rasels Rebello strādāja par viesmili uz kuģa un bija pēdējais no bojāgājušajiem, kura mirstīgās atliekas līdz tam vēl nebija uzietas. Tieši viņš bija tas, kurš līdz pēdējam palīdzēja cilvēkiem glābties. “Mans brālis pildīja savu pienākumu, viņš zaudēja dzīvību, palīdzot citiem. Es ar viņu lepojos un domāju, ka arī viņš pats ļoti lepotos ar to, ko darīja, palīdzot tik daudziem cilvēkiem,” atceres pasākumā sacīja Rasela brālis Kevins.

2013. gada 20. jūlijā sākās tiesas process, uz apsūdzēto sola sēdās pieci kuģošanas kompānijas “Costa Crociere” pārstāvji. Lai gan tiesa pieprasīja simboliskus cietumsodus, reālu neviens tā arī nesapņēma. Par galveno avārijas vaininieku tika uzskatīts kuģa kapteinis Frančesko Sketino, kuru tiesāja atsevišķi no pārējiem un apsūdzēja cilvēku slepkavībā, kā arī kuģa pamešanā avārijas brīdī. Pirmajā tiesas procesā prokurori pieprasīja viņam 26 gadus ilgu

Frančesko Sketino.



cietumsodu, bet beigu beigās 2017. gadā Itālijas Augstākā tiesa kapteinim Frančesko Sketino piesprieda 16 gadus cietumā.

“Kruīza kuģa “Costa Concordia” avāriju izraisīja stulba kļūda,” tiesā teica kuģa kapteinis Frančesko Sketino. “Nedomājiet, ka mani nemoka notikušais.”

Izdzīvojušie desmit gadus pēc avārijas ieradās salā, lai godinātu bojā gājušo piemiņu un vēlreiz pateiktos saliniekiem, kuri ziemas aukstumā un tumsā palīdzēja 4200 cilvēkiem – apkalpei un pasažieriem.

“Tas ir tik ļoti emocionāli. Mēs šodien šeit esam sanākuši, lai atcerētos tos, kuru vairs nav kopā ar mums, un domās vēlreiz izdzīvotu elli, kurai gājām cauri. Es joprojām mēģinu, tomēr nespēju izprast notikušā iemeslus,” žurnālistiem sacīja kāds no piemiņas pasākuma dalībniekiem.

“Joprojām atceros kliegšanas, to, kā cilvēki glābjoties lēca jūrā. Atceros aukstumu un izmisumu. Mani neatstāj doma, ka tas bija terora akts,” teica vēl kāds izdzīvojušais. ■



Atzīmējot desmit gadus kopš kruīza kuģa “Costa Concordia” tragēdijas un pieminot 32 avārijā bojā gājušos, 2022. gada 13. janvārī avārijas vietā ūdenī nolaida piemiņas vainagus un ziedus.

Jūrniecībā notiek digitālās transformācijas process, bet hakeri nesnauž

Pēdējos divus gadus notiek jūrniecības nozares digitālā pārveide, kas izaicina esošos uzņēmējdarbības modeļus un to vietā piedāvā jaunas iespējas. Kā jau vienmēr, arī šoreiz jaunais nenāk viegli, salīdzinājumā ar citām nozarēm jūrniecībā digitalizācija ienāk gausi un it kā negribīgi. Tomēr jaunā adaptācijas līmenis nozarē ir ļoti atšķirīgs: jūras transportā un pakalpojumos digitālie risinājumi joprojām ir nepietiekami, labāk ir veicies, ieviešot digitalizāciju kuģu navigācijas sistēmās un kravu apstrādes operācijās – kravu optimālā maršruta izstrādē, uzraudzībā un uzglabāšanā. Izstrādāti algoritmi konteinerkravu apstrādē un konteineru novietošanā. Tomēr joprojām pietiekami netiek apstrādāta informācija par kravu plūsmām, nepietiekami digitalizēti iekšējie un ārējie pakalpojumi, piemēram, laika rezervēšana kuģa apstrādei ostā, kā arī kuģu uzraudzība.

2020. gada jūnijā kuģošanas kompānija MSC ieviesa tūlītējās cenas noteikšanas rīku, lai klientiem nodrošinātu vieglu piekļuvi kravu pārvadājumu tarifiem. Tas ir ļāvis uzlabot pakalpojumu kvalitāti, klientiem paveras iespēja izsekot kravai "no durvīm līdz durvīm". Kuģošanas kompānija "Maersk" 2020. gada aprīlī ieviesa tiešsaistes pakalpojumus klientiem, tai skaitā kravas pārvadājumu maksas aprēķināšanu, tiešsaistes maksājumu iespēju, kā arī citus klientiem pievilcīgus digitālos instrumentus, kā rezultātā kompānijai par 85% pieauga reģistrēto darījumu skaits.

Daudzi jūrniecības nozares dalībnieki uzlabo savas infrastruktūras un aktīvu operāciju digitālās iespējas. Jaunās tehnoloģijas, piemēram, blokķēdes, ir izrādījušās efektīvas muitas operācijās.

Arvien aktuālāka kļūst nepieciešamība kuģos integrēt viedās tehnoloģijas, bet šāda jūrniecības digitālā pārveide prasa līdzšinējā sistēmā ieviest būtiskas pārmaiņas. Piedevām, lai sekmīgi īstenotu digitālo pārveidi, izšķiroša nozīme ir gan uzņēmējdarbības, gan digitālo stratēģiju saskaņošanai, kā arī iesaistīto partneru – ostu, kuģu īpašnieku, kravas nosūtītāju

un pakalpojumu sniedzēju sadarbībai un vienotas datu bāzes izmantošanai. Galvenie šķēršļi digitālajai pārveidei ir šķietami augstās sākotnējās izmaksas, interneta savienojumu zemā kvalitāte, diemžēl novecojušie lēmumu pieņemēji, investīciju trūkums un nevēlēšanās risināt, jo īpaši Covid-19 pandēmijas izraisītās nenoteiktības dēļ.

Līdz ar digitalizāciju nāk arī kibernetikas problēmas, jo IT sistēmas un infrastruktūra jāuzrauga atbilstoši augstākajiem drošības standartiem. Par problēmu analītiķi uzskata arī pieaugošo pajušanos uz tehnoloģiju sistēmām, kas ievērojami ietekmē kuģu apkāpju, kuģu, kravu un ostu drošību, jo hakeri nesnauž, tie apdraud gan lielās kompānijas, kas kibernetikā iegulda prāvus līdzekļus, gan mazos uzņēmējus, kuri papildu drošībai līdzekļus nemaz neatvēl.

Skaitļi rāda, ka pēdējos gados kibernetikas brokums skaits jūrniecības nozarē pieaug satraucošā ātrumā. Daļa no tiem ir vērsti pret iekārtām un uzņēmumiem krastā, daļa koncentrējas uz kuģiem. Kibernetikas brokumi jūrniecības nozares IT sistēmām 2020. gadā, salīdzinot ar 2017. gadu, bija pieauguši par 900%: 2017. gadā tika ziņots par 50 nozīmīgiem IT uzlaušanas gadījumiem, 2018. gadā to skaits pieauga līdz vairāk nekā 120 gadījumiem, bet 2020. gadā tika reģistrēti vairāk nekā 500 lieli kibernetikas pārkāpumi, turklāt par daudziem gadījumiem droši vien nemaz netika ziņots.

2021. gada oktobrī vairākas Grieķijas kuģošanas kompānijas skāra izspiedējvīrusa uzbrukums, kas izplatījās, izmantojot populārus IT konsultāciju un pakalpojumu sniedzējus. Tā kā jūrniecības nozare 2021. gadā piedzīvoja plašus kibernetikas brokus gan kuģu sistēmām, gan krasta dienestiem, IMO mudina nozari izstrādāt efektīvas un drošas kibernetikas pārvaldības procedūras. Šajā ziņā vistālāk pavisinājās Singapūras un Roterdamas ostas, kas 2021. gadā sekmīgi pabeidza elektronisko konosamentu piemērošanas izmēģinājumus, izmantojot divas dažādas tehnoloģiju platformas. ■

"Maersk" izvirza jaunus mērķus nulles emisiju sasniegšanai

2022. gada 12. janvārī kompānija "Maersk" nāca klajā ar paziņojumu par kompānijas mērķiem emisiju samazināšanā, līdz 2040. gadam sasniegto emisiju nulles līmeni, lai ierobežotu globālo sasilšanu līdz 1,5°C gadā. Jaunā apņemšanās ievērojami pārsniedz kompānijas līdz šim saviem tirdzniecības flotes kuģiem izvirzītos mērķus, jo aptver visas tiešās un netiešās emisijas visā "Maersk" uzņēmējdarbībā.

"Domājot par uzņēmuma kopējo ietekmi uz vidi, kompānijai "Maersk" kā globālam spēlētājam visos transporta loģistikas pakalpojumu veidos ir stratēģiski svarīgi palielināt ambīcijas emisiju nulles līmeņa sasniegšanā. Mums jārikojas nekavējoties, lai nodrošinātu ievērojamu progresu jau šajā desmitgadē," sacīja "A.P.Moller – Maersk" izpilddirektors Sērens Skou. "Tie būs ļoti vērienīgi pasākumi, ko veiksīm, lai sasniegtu mērķi, un šo apņemšanos vēl jo vairāk stiprina sadarbības un mūsu klientu prasības, lai piegādes ķēdēs tiktu sasniegtas emisiju nulles līmenis. Mūsu mērķi un paātrinātie termiņi prasa iet ļoti sarežģītu, bet iespējamu ceļu uz nulles līmeni, ko iespējamu padara jauno tehnoloģiju un risinājumu attīstība."

"Maersk" plāno līdz 2030. gadam emisijas uz vienu pārvadāto konteineru "Maersk" konteinerkuģu flotē samazināt par 50% un absolūtās emisijas no kompānijas pilnībā kontrolētajiem termināļiem par 70%. 2021. gadā Dānijas gigants nonāca ziņu virsraķstos, kad paziņoja par astoņu mega konteinerkuģu pasūtījumu, kurus darbinās ar oglekļa neitrālu degvielu.

2022. gada janvārī "Maersk" noslēdza līgumu ar "Hyundai Mipo" kuģu būvētavu par vēl četrus 16 000 TEU konteinerkuģu būvi, kas darboties ar metanolu. Iespējams, tas ir bijis viens no visrūpīgāk glabātajiem noslēpumiem kuģniecības nozarē. Pirmo četrus kuģus piegāde plānota 2025. gada pirmajos piecos mēnešos. ■

Janvārī un februārī uz tirdzniecības kuģiem notikuši vairāki lieli ugunsgrēki

Pēdējo 10 gadu laikā kopumā kuģošanas nozares zaudējumi ir samazinājušies, tomēr statistika liecina, ka tieši ugunsgrēki uz kuģiem joprojām ir viena no galvenajām drošības problēmām, piedevām pēdējos gados pieauguši zaudējumi no kravas bojāejas ugunsgrēku rezultātā. Analītiķi uzskata, ka ugunsgrēku skaits iet roku rokā ar pieaugošajiem kuģu izmēriem, riska pārvaldības un drošības standartu nepietiekamu ievērošanu. Ja krava netiek pienācīgi deklarēta, ugunsgrēka dzēšana var kļūt vēl daudz sarežģītāka, piedevām ir salīdzinoši neliels to ostu skaits, kuras var uzņemt kuģus un dot tiem drošu patvērumu pēc ugunsgrēka. Lai gan ir attīstījušās ugunsdzēsības sistēmas, kas palīdz apkalpēm gādāt par savu drošību atbilstoši SOLAS prasībām, reālā situācija tomēr liecina, ka ugunsdzēsības spējas nav sekojušas kuģu izmēru pieaugumam.

Ugunsgrēks uz ro-pax prāmja "Euroferry Olympia"

18. februāra agrā rītā ugunsgrēks izcēlās uz Itālijas reģistra ro-pax prāmja "Euroferry Olympia", kas bija ceļā no Igumenicas ostas Grieķijā

uz Brindizi Itālijas austrumos. Ziņojumos preseī teikts, ka glābšanas operācijas laikā uz Korfu salu evakuēti vairāk nekā 270 cilvēku, bet 11 cilvēki tiek uzskatīti par pazudušiem. Pateicoties veiksmīgajiem glābšanas darbiem, izglābti divi kravas automašīnu šoferi, kuri bija iesprostoti kuģa apakšējās klājos. Notikuma vietā ieradās četri Grieķijas Krasta apsardzes patruļkuģi,



Itālijas patruļkuģis, privāti kuģi un vairāki helikopteri.

Uz kuģa atradās 239 pasažieri, 51 apkalpes loceklis, 153 komerciālie transportlīdzekļi un 32 vieglie automobili.

Februāra beigās kuģis joprojām turpināja dreifēt Albānijas ūdepos, situācijas uzraudzīšanā sadarbojās Itālijas un Grieķijas krasta apsardzes dienesti, vides drošībai sekoja divi Itālijas Krasta apsardzes helikopteri. Kuģa īpašnieks glābšanas darbos iesaistīja profesionālo glābšanas kompāniju "SMIT", kas mobilizēja 12 ekspertus, lai uzraudzītu situāciju uz prāmja, Sākusies ugunsgrēka cēloņu izmeklēšana.

Ugunsgrēks uz "Felicity Ace" iznīcina 3965 luksusa automašīnas

2022. gada 9. februārī ceļā no Emdenas Vācijā uz Rotailendu ASV aptuveni 90 jūras jūdzes uz dienvidiem no Hortas Azoru salās aizdegās vairāk nekā 200 metrus garais kuģis "Felicity Ace" ar 3965 luksusa automašīnām uz klāja, tai skaitā "Porsche", "Audi" un "Bentley". Kravas kopējā vērtība tiek lēsta 438 miljonu dolāru vērtībā, no kuriem aptuveni 400 miljonus veido tieši luksusa automobiļu vērtība.

Glābšanas dienesti ziņoja, ka kuģis deg no viena gala līdz otram, un tiek izteikts viedoklis, ka ugunsgrēks varētu būt izcēlies no elektroautomobiļu lītiņa jonu akumulatoriem. Tāpat glābēji ziņoja, ka izglābti visi 22 kuģa apkalpes locekļi. Uz kuģi tika nosūtīta Nīderlandes jūras glābšanas dienesta "Boskalis" 16 cilvēku liela komanda. Kuģis pieder "Snowscape Car Carriers SA", tā operators ir "Mitsui O.S.K. Lines Ltd", un tas kuģo ar Panamas karogu.

Diemžēl šis incidents notiek laikā, kad ražotāji jau tā nespēj apmierināt patērētāju pieprasījumu un pandēmijas dēļ ir traucētas piegādes ķēdes.■



Jaunas tehnoloģijas kuģu rezerves daļu ražošanā

2020. gada februāra sākumā beramkravu kuģis "Berge Mafadi" viens no pirmajiem pasaulē saņēma 3D drukātu rezerves daļu. "Wilhelmsen Ships Service", kas pārņēma rezerves daļu ražošanas kompāniju "Berge Bulk", šajā tehnoloģijā saskata lielu potenciālu. Kompānijas vadība ir pārliecināta, ka tā samazina izmaksas, ietaupa laiku un rada videi iespējami mazāko kaitējumu, kā arī sniedz milzīgas iespējas kompānijas klientiem.

Atzīstot 3D drukāšanas tehnoloģijas milzīgo potenciālu, Singapūras Jūrlietu un ostu pārvalde (MPA), "The National Additive Manufacturing Innovation Cluster" (NAMIC) un "Singapore Shipping Association" (SSA) kopā ar nozares partneriem un Singapūras universitāti jau 2019. gadā sāka kopīgu nozares programmu

(JIP), lai izstrādātu koncepciju ražošanas piedevu (AM) izmantošanai rezerves daļu ražošanā. Kompānija "DNV GL" vadīja projekta pirmo posmu, kas ietvēra pētījumu par to, vai ir iespējams izveidot vietējo ražošanas infrastruktūru, kas pēc pieprasījuma varētu piegādāt liela apjoma kuģu rezerves daļas. Singapūras JIP nozares partneru vidū ir "Wilhelmsen Ships Management".

"Wilhelmsen Ships Management" īpaši domā par kvalitāti neatkarīgi no tā, cik maza vai liela ir detaļa, jo pilnīgi viss jāražo izsekojamā un kvalitāti kontrolējamā veidā, un tas ir iespējams, pateicoties "DNV GL" izstrādātajai programmatūrai, kas ļauj katrai saražotajai detaļai izsekot no digitālā faila datorā līdz detaļas piegādei. Šāda sistēma pavēr oespēju nekavējoties saņemt

atgriezenisko saiti no kuģa un vajadzības gadījumā veikt visus nepieciešamos uzlabojumus.

Noteku aizbāžņus izmanto drenāžas caurumu aizvēršanai, lai novērstu naftas vai citu piesārņotāju noplūdi no kuģa. AP ražošana ļauj tos iegādāties ātrāk, lētāk un lokāli.

Kuģa "Berge Mafadi" vecākais mehāniķis T. Gupta: "Mēs uz "Berge Mafadi" ar lielu prieku izmēģinām jauno tehnoloģiju iespējas. Kuģu rezerves daļas pašlaik ir sāpīgais punkts, kas parasti rada milzu problēmas, piemēram, liels deficīts ir notekcauruļņu aizbāžņi, kuru ražošanā izmanto misiņu, tāpēc bieži vien tos nozog, bet jaunu rezerves daļu iegāde ir dārga un laikietilpīga. Aizstājot misiņa daļas ar plastmasu, mēs novēršam zādzības, piedevām pieprasīto detaļu saņemam ļoti ātri."■

Pirātu uzbrukumu skaits samazinās, pieaug bruņoti uzbrukumi

2021. gadā pirātisms pasaulē ir bijis viszemākajā līmenī kopš 1994. gada, turklāt pirātisma gadījumu statistikā tika iekļauti daudzi incidenti, kuri nemaz neatbilst Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (UNCLOS) standartiem, kas liek incidentus klasificēt kā pirātiskus uzbrukumus. Tā, piemēram, Āzijā tika saņemti ziņojumi par 90 pirātisma gadījumiem, bet faktiski visi šie incidenti neatbilst UNCLOS standartiem, jo notika sešu jūras jūdžu attālumā no krasta, tostarp gandrīz puse enkurvietās. Vairāk nekā puse no incidentiem (49) notika Singapūras jūras šaurumā, precīzāk – jūras šauruma austrumu daļā. Statistika liecina, ka laupītāji uzbrukumam laikā ļoti bieži bijuši bruņoti, tai skaitā ar šaujammieročiem, un nereti laupīšanas laikā tika lietota vardarbība.

Gandrīz izzudis jūras pirātisms Indijas okeānā: Somālijas piekrastē 2021. gadā notika tikai viens incidents – 13. augustā uz kuģa "Anatolia", kas tika kvalificēts kā jūras

pirātisma akts, bet daži speciālisti tomēr ir pārliecināti, ka notikušais vairāk būtu attiecināms uz kontrabandas gadījumu. Indijas okeāna ziemeļos bija saņemti ziņojumi par vairākiem jūras terorisma gadījumiem pret tankkuģiem, kuriem pie Omānas uzbruka no gaisa ar bezpilota lidaparātiem.

Meksikas līcī reģistrēti divi pirātisma gadījumi – pret jahtu un naftas platformu, Dienvidamerikā vairāki laupīšanas gadījumi enkurvietās Peru un Gvajakilas ostā Ekvadorā, bet Haiti ostās diviem kuģiem uzbruka bruņoti vīrieši.

Vidusjūrā netika saņemti ziņojumi par pirātisma gadījumiem, bet Lībijas krasta apsardze apturēja vairākus tankkuģus, kas šķērsoja neatļautas teritorijas. Joprojām augstā līmenī ir nelegālā jūras migrācija, bet vairākos gadījumos glābšanas laikā migranti ir apdraudējuši kuģu apkalpes.

Neraugoties uz pirātisma aktu krasi samazināšanos 2021. gadā,



Gvinejas līcis joprojām ir pirātisma karstais punkts. Pēc incidentu intensitātes un nežēlības 2021. gadu var sadalīt divās nevienādās daļās: ar ļoti augstu incidentu līmeni līdz februāra vidum, kam seko uzbrukumu samazināšanās gada atlikušajos 10 mēnešos. Tomēr gada beigās pirātisma incidentu laikā bija vērojams īpaši augsts vardarbības līmenis, gāja bojā un tika ievainoti jūrnīki. Apkalpes locekļu nolaupīšana joprojām ir pirātu galvenais mērķis: 10 laupīšanas gadījumos nolaupīts 71 jūrnīks.

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

2022. gada prognozes

2022. gadā jūras pirātisms Āzijā, visticamāk, saglabāsies tādā pašā līmenī, kāds bija 2021. gadā, spriedze nemazināsies Singapūras šauruma un Indonēzijas reģionos. Bažas rada 2021. gada otrajā pusē novērotā tendence, ka uzbrucēji incidentos arvien biežāk lietoja nažus un šaujamieročus, un eksperti uzskata, ka miesas bojājumu nodarīšana būs problēma arī 2022. gadā.

Tāpat eksperti brīdina, ka cieši jāuzrauga ģeopolitiskā situācija Vidusjūrā, jo problēmas uz sauszemes var radīt draudus jūrā. Sevišķi bīstama ir situācija Lībijā, kur iespējamie konflikti starp kaujiniekiem varētu apdraudēt ineesīgās naftas un gāzes iekārtas un specializētos kuģus, kas tās apkalpo.

Jāuzrauga arī ekonomiskā un sociālā situācija Turcijā, jo pašreizējā valdība savas iekšpolitiskās problēmas var risināt, saasinot spriedzi jūrā pie Grieķijas un Kipras krastiem. Lībijas un Turcijas inspirētā migrantu

pārvietošana jūrā var izraisīt humanitāro krīzi, ar kuru tieši saskartos kuģi, kas tranzitā kuģo šajā reģionā.

UZZIŅAI

Operācijas "IRINI" (grieķu valodā – miers) galvenais uzdevums ir veicināt ANO noteikto ieroču embargo Lībijai, izmantojot gaisa un jūras spēkus, kā arī Lībijas piekrastē veikt pārbaudes kuģiem atklātā jūrā, ja rodas aizdomas, ka tie ved ieročus vai ar tiem saistītus materiālus uz Lībiju un no tās.

Lai atbalstītu miera un stabilitātes atjaunošanu Lībijā, Eiropas Savienība 2020. gadā sāka jaunu kopējās drošības un aizsardzības operāciju Vidusjūrā "EUNAVFOR MED IRINI".

Ziemeļamerikā rūpīgi jāseko situācijai Meksikas līcī. Indijas okeānā, iespējams, notiks jauni un mērķtiecīgi teroristu uzbrukumi galveno kārta naftas tankkuģiem, izmantojot sprādzienbīstamus dronus. Eksperti prognozē, ka šādi uzbrukumi varētu notikt Jemenas un Omānas piekrastē. Tāpat iespējami zemūdens mīnu

uzbrukumi kuģiem, kas noenkuroti Persijas līcī.

Eksperti uzskata, ka jūras pirātisma atdzimšana Indijas okeānā 2022. gadā ir maz ticama, bet Gvinejas līcī līdz martam un gada pēdējos mēnešos ir labvēlīgi laika apstākļi, kas varētu veicināt pirātismu. Pamatojoties uz iepriekšējo gadu situācijas analīzi, eksperti izsaka viedokli, ka mēnesi varētu notikt seši vai septiņi pirātu uzbrukumi. 2021. gada pēdējo mēnešu statistika uzrāda atšķirīgas tendences, šajā laikā pirātisma gadījumu skaits samazinājās, bet eksperti domā, ka tam var būt vairāki iemesli, piemēram, 2019. gadā pieņemtais Nigērijas pretpirātisma likums, Nigērijas "Deep Blue Project", starptautiskās jūras drošības operācijas, kā arī ES militāro kuģu klātbūtne Gvinejas līcī.

Eksperti uzsver, ka bruņotais incidents, kurā bija iesaistīta Dānijas fregate "Esbern Snare", parādīja daudzas nepilnības jūras pirātisma apkarošanas koordinēšanā Gvinejas līcī, kā arī šis un līdzīgu lietu iztiesāšanā.

Nepieciešams sakārtot starptautiskās attiecības

2021. gada 24. novembrī Dānijas fregates "Esbern Snare" apkalpe reaģēja uz ziņojumiem par paaugstinātu pirātu uzbrukuma risku uz dienvidiem no Nigērijas, tāpēc kuģis devās šajā virzienā un situācijas novērošanai uz reģionu nosūtīja kuģa helikopteru "Seahawk". Helikoptera apkalpe pamanīja, ka vairāku tirdzniecības kuģu virzienā strauji dodas motorlaiva ar deviņiem bruņotiem vīriešiem, kuru rīcībā ir rīki, ko parasti izmanto pirāti, to skaitā kāpnes.

Kad fregate "Esbern Snare" bija piegājusi pietiekami tuvu iespējamajai pirātu laivai, uz to tika nosūtītas RHIB tipa ātrgaitas laivas. "Esbern Snare" aicināja pirātus apstāties, lai dāņu kara jūrniece varētu iekāpt viņu laivā. Kad pirāti uz aicinājumu nereaģēja, Dānijas Jūras spēku kuģis atbilstoši pilnvarām raidīja brīdinājuma šāvienus. Savukārt pirāti atklāja uguni tieši uz Dānijas karavīriem, uz ko Dānijas karavīri reaģēja, paš aizsardzības nolūkā atklājot uguni pret pirātiem. Apšaudē necieta nevienas no Dānijas karavīriem, bet četri pirāti gāja bojā, viens tika smagi ievainots kājā un viens tiek uzskatīts par noslīkušu. Pēc apšaudes pirātu kuģis nogrima. Astoni pirāti, no kuriem četri bija miruši, tika nogādāti uz fregates "Esbern Snare",

Deivids Loslijs.



kur ievainotajam pirātam sniedza medicīnisko palīdzību – gūto ievainojumu dēļ viņam nācās amputēt kāju. Incidents notika ārpus Nigērijas teritoriālajiem ūdeņiem.

Pēc incidenta BIMCO ģenerālsēkretārs un izpilddirektors Deivids Loslijs sacīja: "BIMCO ir pateicīga Dānijas Jūras kara flotei par stingro rīcību, lai apturētu pirātus Gvinejas līcī. Lai gan katrs dzīvības zaudējums ir traģisks, mēs uzsveram, ka Dānijas Jūras spēki, rīkojoties saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bija spiesti atklāt uguni, lai aizsargātos un atbildētu uz pirātu atklāto apšaudi. BIMCO aicina visus jūras spēkus šajā reģionā vēl vairāk palielināt spiedienu

uz pirātu grupām. Mēs ceram, ka pastāvīga jūras spēku klātbūtne arī turpmāk darbosies kā preventīvs drošības līdzeklis.”

Dānijas prokuratūra četriem aizturētajiem izvirzīja apsūdzību pirātiska uzbrukuma mēģinājumā tirdzniecības kuģim un bruņota incidenta izraisīšanā, taču apsūdzības uzturētāji nonāca sarežģītā situācijā, jo Dānijai nav līguma ar Nigēriju par apsūdzēto un aizdomās turēto personu izdošanu tiesāšanai, tāpēc saskaņā ar pretrunīgi vērtējamām likumu prasībām, kas nosaka rīcību gadījumos, kad kādas valsts piederīgos aiztur starptautiskie drošības spēki, trīs no aizturētajiem tika atbrīvoti, tomēr ceturtais pirātismā apsūdzētais tika nogādāts Kopenhāgenā un stājās tiesas priekšā.

39 gadus vecais nigērietis Kopenhāgenas tiesai sniedza liecību par to, kā, viņaprāt, 24. novembrī risinājās notikumi, un viņa teiktais radikāli atšķīrās no Dānijas fregates kara jūrnieru sniegtajām liecībām. Aizdomās turamais tiesai atzina, ka viņš tiešām atradies laivā, bet stingri pastāvēja uz to, ka kopā ar pārējiem bija devies peļņā, savukārt ieroči viņiem bijuši tikai tāpēc, lai vajadzības gadījumā aizstāvētos pret Nigērijas drošības spēkiem. Tāpat apsūdzētais apgalvoja, ka pirmais uguni pret viņiem vērsis Dānijas karakuģa “Esbern Snare” helikopters, pēc tam viņi pamanījuši, ka no fregates tuvojas laivas. Viens no viņiem esot teicis: “Dāņi taču grib mūs nogalināt!” Un tikai tad viņi atklājuši uguni, lai aizstāvētos.

Apsūdzētais savu vainu neatzina, sakot, ka nav šāvis uz dāņu jūrnieriem, savukārt advokāti uzstāj, ka ir netaisnīgi šo cilvēku saukt pie atbildības, jo viņš bruņotajā incidentā ir cietējs – zaudējis kāju, un piedevām pārējie trīs no atbildības ir atbrīvoti.

“Starptautisko Jūras spēku klātbūtne ir ļoti svarīgs solis pareizajā virzienā, lai pasargātu tirdzniecības flotes jūrnierus no pirātu uzbrukumiem, bet ilgtspējīgas drošības uzturēšana Gvinejas līcī nevar notikt bez reģiona atbalsta,” situāciju komentēja BIMCO ģenerālsekretārs un izpilddirektors Deivids Loslijs. “Gvinejas līča reģiona valstīm ir jāuzņemas atbildība par pirātu saukšanu tiesas priekšā pēc tam, kad tos aizturējuši starptautiskie drošības spēki, jo aizdomās turēto saukšanu pie atbildības vislabāk var nodrošināt tikai reģionālās piekrastes valstis.”

Ar šo paziņojumu BIMCO ģenerālsekretārs Deivids Loslijs nāca klajā pēc tam, kad Dānijas tiesa bija spiesta atbrīvot trīs no četriem aizdomās turamajiem pirātiem. Viņš arī norādīja, ka 2021. gadā ievērojami samazinājusies pirātu aktivitāte, uzsverot, ka pirātu

UZZIŅAI

“The Deep Blue Project” ir pirmā integrētā jūras drošības stratēģija Rietumāfrikā un Centrālāfrikā, kuras mērķis ir apturēt pirātisma un laupīšanas draudus reģionā. Valsts ekskluzīvās ekonomiskās zonas (EEZ) uzraudzībai Nigērijā izveidojusi 16 bruņotas piekrastes patruļas, iegādājusies divus īpašo misiju kuģus, 17 ātrgaitas laivas, divas lidmašīnas, trīs helikopterus meklēšanas un glābšanas operācijām, kā arī četrus bezpilota lidaparātus. Jūras drošības vienību veido 600 īpaši apmācīti karavīri. “The Deep Blue Project” Nigērijas Jūras drošības vienībā (MSU) iesaistīta Nigērijas Jūras kara flote, Nigērijas armija, Nigērijas Gaisa spēki, Nigērijas policija un Valsts dienesta departaments.

uzbrukumu un nolaupīto jūrnieru skaits ir stipri sarucis, tieši pateicoties starptautisko jūras spēku klātbūtnē šajā reģionā. “Lai gan jāatzīst, ka Gvinejas līča piekrastes valstis arvien vairāk koncentrējas uz jūras drošību, joprojām netiek izmantoti visi pieejamie resursi, piemēram, Nigērijas “The Deep Blue Project”, lai aktivizētu pretpirātisma operācijas,” secināja Deivids Loslijs.

“Ja reģiona piekrastes valstis palīdzēs saukt pie atbildības aizturētos pirātus, tas ievērojami stiprinās starptautiskās sabiedrības spēju veicināt zilās ekonomikas attīstību Rietumāfrikā,” viedokli puda BIMCO Kuģošanas drošības vadītājs Jakobs Larsens.

Nigērijas Transporta ministrija un Nigērijas Jūras administrācija un drošības aģentūra (NIMASA) “The Deep Blue Project” īstenošanai 2017. gadā no Kabotāžas kuģu finansēšanas fonda (CVFF) novirzīja 195 miljonus ASV dolāru, bet tagad, pēc pieciem gadiem, Nigērijas Pārštāvju palāta izvirza apsūdzības projekta virzītājiem un īstenotājiem, jo uzskata, ka projekta nauda tērēta nesaprātīgi, notikuši nelikumīgi darījumi ar privātām ārvalstu firmām, maksātas nesaprātīgas summas par tehnikas iegādi, kā arī izdarīti citi pārkāpumi. Piedevām, neskatoties uz solījumiem, ka ar “The Deep Blue Project” palīdzību tiks darīts gals postam, pirātisms un citas noziedzīgas darbības ir turpinājušas gan valsts iekšējos ūdeņos, gan Gvinejas līcī.

Taču ir vēl kāds jautājums, ko uzdod drošības analītiķi: vai Nigērijai ir īsta politiskā griba stāties pretī pirātismam? Analītiķi uzsver, ka fakti runā par pretējo, jo pirātu uzbrukumi kļūst arvien nekaunīgāki un vardarbīgāki. Piemērs tam ir 2021. gada janvāra uzbrukums tirdzniecības kuģim, ko

sarīkoja četri bruņoti laupītāji. Tas nekādā gadījumā nebija spontāns uzbrukums, tā bija koordinēta un labi izplānota operācija, kuras rezultātā gāja bojā viens kuģa apkalpes loceklis un 15 jūrnieri tika nolaupīti. Tāpat ir ziņas par organizētiem un koordinētiem pirātu uzbrukumiem, kad par mērķi izraudzīti zvejas kuģi, kas strādā tālu jūrā, dažreiz pat vairāk nekā 200 jūras jūdzes no krasta.

Lai gan kuģošanas nozare kopumā atzinīgi vērtē “The Deep Blue Project” programmas ieviešanu un iniciatīvas, tomēr tā ir noraižusies par reālo situāciju Nigērijas reģionā. Pagājuši jau vairāki gadi, kopš projekts sāks, bet nešķiet, ka būtu jūtami reāli ieguvumi, tāpēc kuģošanas nozares asociācijas “Intertanko” un “Intercargo”, Starptautiskā Kuģniecības palāta, BIMCO un “International Marine Forum”, kā arī naftas uzņēmumi iesniedza Nigērijas valdībai kopīgu aicinājumu nopietnāk rīkoties, lai mainītu situāciju un tiešām ierobežotu pirātu grupu spēju uzbrukt tirdzniecības kuģiem un jūrnieriem.

Eiropas politika Gvinejas līcī

Gvinejas līcis, ko ietver aptuveni 6000 km gara krasta līnija no Senegālas līdz Angolai, ir svarīga kuģošanas zona naftas, gāzes un citu preču transportēšanai uz un no Centrālāfrikas un Dienvidāfrikas, un tur ik dienu kuģo aptuveni 1500 tirdzniecības un zvejas kuģu. Šobrīd Gvinejas līcis ir viens no pasaules pirātisma karstajiem punktiem, un pirātu aktivitātes ir liels izaicinājums gan starptautiskajai tirdzniecības flotei, kuras kuģi ar miljoniem vērtu kravu šķērso šo reģionu, gan starptautiskajām misijām, kuras cenšas uzturēt drošību reģionā, gan reģiona valstu institūcijām, kuru pienākums un uzdevums ir panākt drošu kuģošanu. Pirātisms, bruņota laupīšana jūrā, jūrnieru nolaupīšana, nelegāla zveja, kontrabanda un narkotiku tirdzniecība, starptautiskā organizētā noziedzība rada lielus draudus Gvinejas līča drošībai un galu galā arī visa reģiona ekonomiskajai attīstībai. Apvienotā Karaliste (AK) lēš, ka, šķērsojot Gvinejas līci, gada laikā tiek pārvadātas aptuveni sešus miljardus sterliņu mārciņu vērtas AK kravas.

Eiropas Savienības Jūras drošības stratēģijas rīcības plāns, kā arī ES Gvinejas līča stratēģijas rīcības plāns paredz ES reakciju uz problēmām Gvinejas līcī.

2019. gadā Nigērijas Jūras administrācijas un drošības aģentūras (NIMASA) rīkotajā Pasaules jūras drošības konferencē piedalījās vairāk nekā 30 valstis. Konferen-

►►► 36. lpp.

▶▶▶ 35. lpp.

mērķis bija sniegt informāciju un radīt labāku izpratni par jūras satiksmes drošības problēmām Gvinejas līcī, kā arī meklēt risinājumus noziedzības mazināšanai un izstrādāt plānu šo mērķu sasniegšanai. Tā kā kopš konferences bija pagājuši divi gadi, bet Gvinejas līča valstu valdības joprojām nespēja garantēt drošību starptautiskās tirdzniecības flotes kuģiem, joprojām notika pirātu uzbrukumi, kravas un jūrnieku nolaupīšanas gadījumi un izpirkuma maksas

pieprasīšana, turpināja zelt un plaukt organizētā noziedzība, 2021. gada 25. janvārī Eiropas Padome apstiprināja koncepciju par Eiropas Savienības koordinētu klātbūtni šajā reģionā "The Coordinated Maritime Presences" (CMP).

CMP mērķis ir stiprināt ES kā uzticama partnera un jūras drošības nodrošinātāja spējas, piedāvājot lielāku Eiropas operatīvo iesaisti, nodrošinot pastāvīgu klātbūtni jūrā un informācijas apriti.

CMP projekta ietvaros vairākas Eiropas valstis, tai skaitā Dānija. Itālija un Portugāle, kopā ar Apvienoto Karalisti Gvinejas līča reģionā piedalās pirātisma apkarošanas misijā, uz kuru nosūtījušas savus karakuģus. Piemēram, misijā atrodas AK jūras patruļkuģis HMS "Trent" (P224), Itālijas fregate "Marcegaglia", Dānijas fregate HDMS "Esbern Snare", Portugāles flotes patruļkuģis VRP "Zairas". Eiropas valstu kopīgā misija ir būtisks Jūras spēku izaugsmes elements, kā arī iespēja apmainīties ar informāciju. ■

Konteineru apstrāde Āzijā paātrinās, ostu pārslogotība Eiropā un ASV kavē piegādes ķēžu atveseļošanos

Saskaņā ar pasaulē vadošā loģistikas tehnoloģiju uzņēmuma "Container xChange" un vienas no pasaulē vadošajām lietišķo pētījumu organizācijām "Fraunhofer – CML" kopīgo ziņojumu 2021. gadā pieauga eksporta pieprasījums, bet preču apstrādes vidējais laiks Ķīnas noliktavās ir samazinājies no 61 dienas 2020. gadā līdz piecām dienām šobrīd.

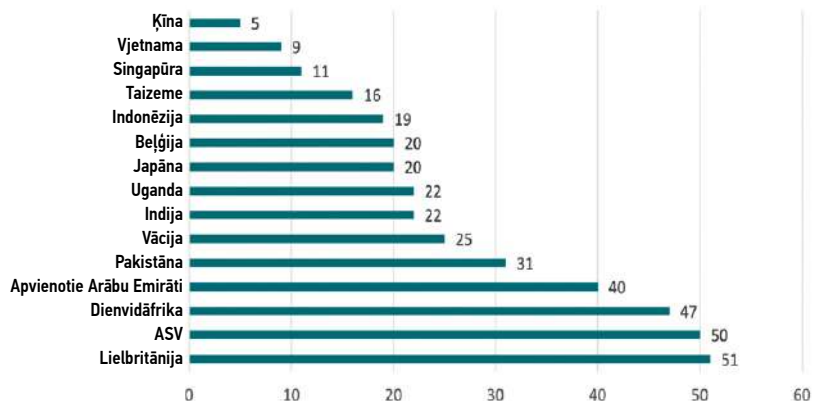
Ne tikai Ķīna 2021. gadā piedzīvoja eksporta preču pieprasījuma bumu, pieprasījumu pēc konteinerpārvadājumiem piedzīvoja arī Vjetnama, Singapūra, Taizeme un Indonēzija.

"Kad konteineri sasniedz Āziju, tos piepilda rekordlielā ātrumā, tomēr neatbilstība starp piedāvājumu un pieprasījumu daudzās eksporta ostās, tai skaitā Ķīnā, nozīmē, ka ASV un Eiropas importētājiem klājas diezgan grūti, ja viņi jau laikus nav plānojuši vai cieši nesadarbojas ar savu konteineru taras piegādātāju, ekspeiditoriem vai konteineru līnijām, lai nodrošinātu taras pieejamību un līdz ar to arī kravas savlaicīgu saņemšanu," komentē "Container xChange" līdzdibinātājs un izpilddirektors Dr. Johanness Šlingmeiers.

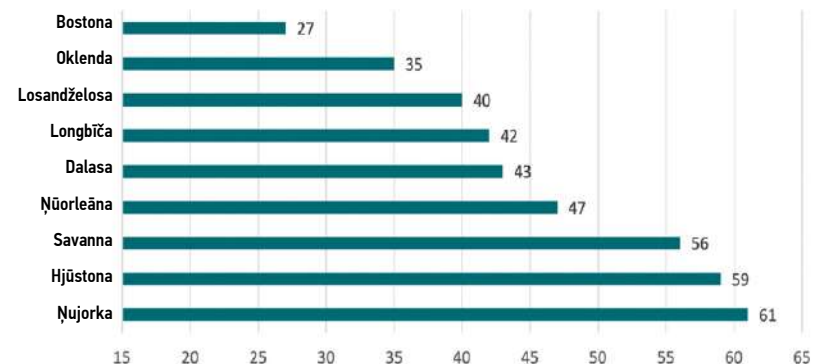
Sastrēgumi daudzās gala ostās 2021. gadā sasniedza gandrīz rekordaugstu līmeni.

2021. gadā ASV un Apvienotās Karalistes preču noliktavās ostās kravas pavadīja vidēji 50 dienas. Nākamie vājākie rezultāti bija Dienvidāfrikai – 47 dienas, Apvienotajiem Arābu Emirātiem – 40 dienas, Pakistānai – 31 diena un Vācijai – 25 dienas.

Vidējais konteineru dīkstāvē pavadītais laiks 2021. gadā, pa valstīm (dienas)



Vidējais konteineru dīkstāvē pavadītais laiks 2021. gadā ASV (dienas)



Dr. Šlingmeiers: "Konteineru pārvadājumu tarifi ir augsti, un viens no galvenajiem iemesliem tam ir ostu pārslogotība. 2021. gada novembrī ostās atradās aptuveni 36,2% konteineru. Kamēr šie sastrēgumi netiks likvidēti, mēs nespēsīm ievērot grafikus un sabalsēt konteineru piedāvājumu un

pieprasījumu. Tā kā omikrona dēļ tiek noteikti arvien lielāki ierobežojumi, piedevām tuvojas ķīniešu jaunais gads, dažas ostas, tostarp Ningbo, jau saskaras ar sastrēgumiem, tāpēc sagaidām ļoti nepastāvīgu un īsti arī neprognozējamu pirmo ceturksni konteinerkravu pārvadājumu loģistikā." ■

Samazinās kravu apjoms Baltijas jūras austrumu krastā

Baltijas jūras austrumu krasta ostās, sākot no 2019. gada, kopējais kravu apjoms samazinājies par 7,9%. Kravu apstrādes apjoma ziņā līderes ir četras ostas:



Ustjluga



Primorska



Sanktpēterburga



Klaipēda

Šīs ostas apstrādā 66,6% no visām kravām, kas tiek apkalpotas Baltijas jūras austrumu krasta ostās. Sanktpēterburgas osta 2021. gadā

apstrādāja 62,03 milj. tonnu, par 4% vairāk nekā iepriekšējā gadā, turklāt ģenerālkraavu apjoms pieauga par 13%.

Ir apdraudēts Klaipēdas ostas uzrāviens

2021. gadā Klaipēdas osta apstrādāja 45,6 milj. tonnu kravu un, lai gan piedzīvoja 4,6% kravu kritumu, šī gadu pēc kārtas bija līdere starp Baltijas valstu ostām, apsteidzot Latviju un Igauniju. Diemžēl politiskā situācija pasaulē, īpaši domājot par Ukrainas krīzi un Baltkrievijas īstenoto politiku pret Poliju, Lietuvu un Latviju, kā arī attiecību saasināšanās starp Lietuvu un Baltkrieviju automātiski atspoguļojas arī Klaipēdas ostas rādītājos, jo sevišķi 2021. gada



pēdējo mēnešu statistikā. Tā kā aptuveni trešo daļu no Klaipēdas ostas kravu apgrozījuma veido Baltkrievijas kravas – minerālmēsli un graudi, šo kravu zaudēšana sāpīgi atsauca uz ostas darbu. Vēl jo vairāk tāpēc, ka Klaipēdas osta ir veikusi lielus ieguldījumus infrastruktūras attīstībā – beramkravu piestātņu izbūvē un modernizācijā, lai spētu apstrādāt pieaugošos minerālmēslu un graudu apjomus. Līdz pat 2021. gadam šīs investīcijas lietuviešiem atmaksājās, jo, pateicoties Baltkrievijas kravām, beramkravu pārkraušanas apjoms Klaipēdā 2020. gadā pieauga par 10% un sasniedza 23,9 miljonus tonnu. Protams, Klaipēdas ostā tiek apstrādātas arī cita veida kravas, un tā noteikti ir daudzfunkcionāla osta, tomēr lielu akcentu tā likusi tieši uz

Baltkrieviju, un tagad tas var sāpīgi atspēlēties.

Lietuva aktīvi gatavoja vēja enerģijas ražošanas attīstīšanai Baltijas jūrā

Lai attīstītu ilgtspējīgus energoresursus, tādējādi samazinot vides piesārņojumu un palielinot Lietuvas enerģētisko neatkarību, Lietuva aktīvi gatavoja jūras vēja enerģijas ražošanas attīstīšanai Baltijas jūrā. 2021. gada nogalē Klaipēdas Valsts jūras ostu attīstības padome Klaipēdā rīkoja darba grupas sanāksmi, ko vadīja transporta un sakaru ministrs Marjūs Skudodis, lai apspriestu, kā paātrināt projekta īstenošanu.

“Lai nodrošinātu vēja parka darbībai nepieciešamos sagatavošanās procesus Klaipēdas ostā, darba grupā pārrunājām ostas darbību, jūras tehnikas nozares attīstību ne tikai stivordropkalpojumu sniegšanā, bet arī ražošanas attīstībā. Transporta un sakaru ministrija uzņemsies vadību, lai kopā ar Ekonomikas un inovāciju ministriju, “Invest Lithuania” un Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldi sagatavotu piedāvājumu jūras inženierijas nozares attīstībai,” tikšanās laikā sacīja ministrs Skudodis.

Klaipēdas ostai, kas gatavoja Baltijas jūrā būvēt aptuveni 700 MW jaudas vēja parku, jāklūst par svarīgu resursu platformu šim projektam.

“Ostas pārvalde ir aptaujājusi ostas uzņēmējus, kuri, ņemot vērā savus biznesa attīstības plānus, būtu ieinteresēti vēja parka projekta īstenošanā, un aptauja parādīja, ka ostā strādājošie uzņēmēji ir ieinteresēti vēja parku izveidē,” sacīja Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Alģis Lataks.

Jūras vēja enerģijas ražošanas attīstība Baltijas jūrā ir iekļauta Lietuvas Nacionālajā enerģētikas stratēģijā un Nacionālajā enerģētikas un klimata rīcības plānā.

►►► 37. lpp.

Tallinas osta cieš Covid-19 dēļ, bet nezaudē kravas

Tallinas osta 2021. gadā apstrādāja 22,39 miljonus tonnu kravu un apkalpoja 3,5 miljonus pasažieru. Kravu apgrozījums pieaudzis par 5%, galvenokārt pateicoties *ro-ro* un beramkravu apjoma pieaugumam. Eksporta kravas Tallinas ostā veido 30%. Eksperti uzskata, ka Igaunijas ostām ir svarīga loma kravu pārvadājumā ķēdē, tās nodrošina dzelzceļa un jūras kravu ritmiskus



pārvadājumus. Pandēmijas dēļ pasažieru skaits 2021. gadā samazinājās par 18%, bet kuģu izsaukumu skaits palielinājās par 4%, turpinoties kravu pārvadājumiem starptautiskajās pasažieru līnijās. Covid-19 krīze, kas sākās 2020. gadā, slēdza daudzas pasažieru līnijas, tai skaitā arī ikdienas reisus starp Tallinu uz Stokholmu, tomēr 2021. gada jūlija sākumā maršruts Tallina – Stokholma atkal tika atvērts un otrajā pusgadā starp abām galvaspilsētām tika pārvadāti gandrīz 200 tūkstoši pasažieru. 2020. gadā koronavīrusa izplatības dēļ Tallinā neienāca neviena krūza kuģis, bet no 2021. gada jūlija līdz oktobrim Tallinu apmeklēja 45 krūza kuģi, un tā ir zīme, ka krūžu bizness, kas ir viens no koronavīrusa izraisītās krīzes visvairāk skartajām nozarēm, pakāpeniski atgūstas.

2021. gadā Tallinas osta no 28,5 miljonu eiro peļņas dividendēs izmaksāja 20,3 miljonus eiro jeb 0,077 eiro par akciju. Kopumā dividendes saņēma 17 856 akcionāri, kas bija gandrīz par 30% vairāk nekā pirms trim gadiem, kad uzņēmums tika iekļauts biržas sarakstā. Tallinas ostas kā biržas sarakstā iekļauta uzņēmuma mērķis ir piedāvāt saviem akcionāriem stabilus ienākumus, un, neskatoties uz sarežģītajiem apstākļiem, 2020. un 2021. gadā galvenokārt

pasažieru apkalpošanā akcionāru apstiprinātā dividendžu politika veiksmīgi tika īstenota, par ko ostas vadība ir īpaši gandarīta.

Tallinas pilsētas un ostas sinerģija zaļā kursa zīmē

2021. gada februārī Tallinas osta atvēra jaunu autostāvvietu ar vienu pazemes un četriem virszemes līmeņiem Pasažieru ostas D termināļa tuvumā. Tagad pasažieri var baudīt ērtu piekļuvi savam kuģim tieši no autostāvvietas. Savukārt jūlijā Tallinā tika atklāts jauns viedais un zaļais krūžu terminālis un 850 metrus gara ar jumtu segta promenāde. Būvniecības gaitā tika veikta virkne pasākumu, lai nodrošinātu jaunā termināļa vides ilgtspēju. Enerģija tiek iegūta no saules paneļiem, kas pielāgoti ziemeļvalstu klimatam, un iekārtas tiek apsildītas ar jūras enerģiju, izmantojot siltumsūkni. Šie risinājumi terminālim ļauj darboties arī ārpus krūžu sezonas, rīkojot tur dažādus pasākumus, koncertus



un konferences. Jaunais terminālis, izmantojot videi draudzīgas ostas iekārtas, padara Igaunijas galvaspilsētu arvien pievilcīgāku tūristiem un drošāku pašiem pilsētniekiem, jo samazina negatīvo ietekmi uz vidi. Gandrīz kilometru garā ar jumta segtā promenāde, kas savieno jūras krastu ar pilsētas kultūras objektiem, ir atvērusi ostas teritoriju Tallinas iedzīvotāju brīvajam laikam. Promenādē ir daudz atpūtas zonu, restorāns "Ocean 11", bērnu rotaļu laukums un sporta zona.

24. augustā Pasažieru ostā atvēra gājēju tiltu, kas savieno A un D termināļu krasta teritorijas. Jaunais tilts, kas šķērso Admirālītes kanālu, nosaukts par Admirāļu tiltu, un tas ir unikāls grozāmais tilts Igaunijā.

2021. gada martā Tallinas osta parakstīja līgumu ar "Eesti Energia",

kas pērn nodrošināja ostai 10 GWh elektroenerģijas, kas iegūta no atjaunojamiem energoresursiem. Pateicoties tam, CO2 emisijas gadā samazinājās par gandrīz 7000 tonnām. Tallinas ostas vadība uzsver, ka tā konsekventi ir investējusi uzņēmējdarbībā un visās aktivitātēs, lai mazinātu ostas negatīvo ietekmi uz vidi. Energoefektivitāte un plašāka atjaunojamo enerģijas avotu izmantošana ir svarīgi priekšnosacījumi, lai samazinātu ostas ekoloģisko nospiedumu un panāktu klimatneitralitāti. No 2021. gada 1. jūlija "Tallink" pasažieru kuģi "Silja Europa" un "Baltic Queen" var izmantot krasta enerģiju, stāvot pietātnē Pasažieru ostā. Iepriekš krasta elektrības pieslēgums tika nodrošināts Tallinas – Helsinku maršruta kuģiem "Viking XPRS" un "Victoria I", bet tagad krasta elektrosistēmai var pieslēgt jau piecus kuģus. Tiek lēsts, ka CO2 emisijas no viena ar krasta enerģiju savienota pasažieru kuģa samazināsies par aptuveni 100 tonnām mēnesī.

Sacenšas Baltijas jūras austrumu reģiona ostas

Dzīlākās ostas Baltijas jūras austrumu reģionā ir Tallina (18 m), Primorska (17,8 m), Ventspils (17,5 m) un Rīga (16 m), to dziļums ir no 16 līdz 18 metriem, un 18 metri ir maksimālais kuģu ceļu dziļums Baltijas jūras Dānijas šaurumos.

Primorska ir lielākā naftas pārkraušanas osta ar lielāko dziļumu lejammkravu pietātnēs. Visockas un Primorskas ostas specializējas tikai viena kravu veida apstrādē – Visockas ostai tās ir beramkravas, Primorskai nafta un naftas produkti.

Klaipēdas ostā ir lielākais pietātnu kopgarums – 26,8 km, seko Sanktpēterburga ar 21,8 km un Primorska ar 20,3 km.

Rīgas, Klaipēdas un Sanktpēterburgas ostās ir visvairāk pietātnu.

Ventspils un Tallinas ostās ir visdziļākās *ro-ro* pietātnes, Klaipēdas osta joprojām ir līdere *ro-ro* kravu apstrādē, tur vides prasību dēļ aizliegts pārkraut ogles.

Rīgas ostā ir lielākās atvērtās (1 894 278 m²) un slēgtās (418 603 m²) noliktavas.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2017.–2022.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	1914,1	1704,0	1891,0	1244,2	946,1	1193,1	26,1
labība un tās produkti	42,3	215,4	109,2	193,5	275,3	155,5	-43,5
ķīmiskās beramkravas	192,8	210,0	224,5	121,8	102,2	64,3	-37,1
ogles	1211,4	888,5	1029,9	389,9	4,0	458,3	↑114 reizes
koksnes šķelda	69,9	56,9	90,3	154,4	74,7	100,9	35,1
Lejamkravas	734,9	442,8	283,3	262,3	208,8	188,8	-9,6
naftas produkti	728,4	438,1	278,0	257,1	202,8	182,8	-9,9
Ģenerālkravas	555,2	623,8	667,4	626,7	545,8	496,6	-9,0
konteineri	376,5	390,5	391,2	399,7	333,5	322,7	-3,2
(TEU)	36204	36546	38923	37642	32691	33641	2,9
Roll on/Roll off	27,1	40,0	39,9	32,0	0,0	0,0	0,0
vienības	5768	6713	5861	4831	0	0	0,0
kokmateriāli	121,2	147,7	217,2	165,3	190,4	151,9	-20,2
tūkst. m ³	143,1	176,9	254,4	201,8	244,2	200,4	-17,9
metāli, metāllūžņi	11,3	35,8	17,7	29,2	19,1	20,7	8,4
Kopā	3204,2	2770,6	2841,7	2133,2	1700,7	1878,5	10,5

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2017.–2022.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	897,7	329,2	1126,2	169,0	203,9	410,4	101,3
minerālmēsli	12,9	9,7	89,2	29,7	57,0	52,4	-8,1
ogles	605,2	156,5	700,4	73,8	0,0	235,4	100,0
labība un tās produkti	0,0	34,1	66,1	0,0	47,0	33,8	-28,1
Lejamkravas	1473,4	921,4	720,7	807,1	856,2	516,2	-39,7
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
naftas produkti	1410,2	862,8	651,9	759,7	821,4	452,3	-44,9
Ģenerālkravas	178,5	226,9	223,7	208,8	197,5	200,7	1,6
konteinerizētas kravas	0,0	3,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	308	0	28	0	0	0,0
Roll on/Roll off	166,4	185,9	180,6	164,5	174,7	170,7	-2,3
vienības	6393	7431	7234	6717	7036	7451	5,9
kokmateriāli	12,1	34,5	38,3	43,6	22,5	29,9	32,9
tūkst. m ³	14,2	40,3	44,8	47,3	25,4	33,7	32,7
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	2549,6	1477,5	2070,6	1184,9	1257,6	1127,3	-10,4

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2017.–2022.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	476,3	485,1	449,6	408,0	339,0	394,8	16,5
ogles	111,0	98,3	119,8	11,5	0,0	15,4	100,0
labība un tās produkti	287,7	286,9	246,7	248,1	216,3	249,4	15,3
celtniecības materiāli	32,6	54,8	23,8	50,1	45,0	47,9	6,4
koksnes šķelda	32,7	18,1	39,4	18,6	51,2	25,8	-49,6
Lejamkravas	25,2	69,9	29,9	72,4	52,1	32,7	-37,2
jēlnafta	0,0	0,0	6,3	6,1	0,0	3,6	100,0
naftas produkti	20,4	61,3	22,0	55,5	45,4	24,1	-46,9
Ģenerālkravas	85,4	88,0	88,3	90,0	98,2	127,3	29,6
konteineri	2,6	2,7	0,7	3,2	6,4	19,8	209,4
skaits TEU	129	216	158	191	455	1826	301,3
Roll on/Roll off	45,3	57,7	51,4	54,2	70,2	89,5	27,5
skaits	2324	2884	3068	3126	3457	4440	28,4
kokmateriāli	30,8	26,2	35,5	25,3	21,5	14,6	-32,1
tūkst. m ³	32,4	28,3	40,5	35,5	22,6	14,2	-37,2
metāli, metāllūžņi	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Kopā	586,9	643,0	567,8	570,4	489,3	554,8	13,4

Satiksmes ministrijas informācija

Uzlabojas Latvijas ostu kravu apgrozījuma rādītāji

2021. gada nogalē kravu apgrozījums Latvijas ostās palielinājās: oktobrī kopējais kravu apgrozījums lielajās ostās bija 3,4 miljoni tonnu, novembrī 3,7, bet decembrī 3,8 miljoni tonnu, turklāt novembra un decembra rādītāji pārsniedz iepriekšējā gada šo pašu mēnešu datus.

“2021. gadā tranzīta un loģistikas nozari turpināja ietekmēt gan geopolitiskās situācijas, gan globālās pandēmijas radītie izaicinājumi,” komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Viņš akcentē, ka vairākās kravu grupās, piemēram, kokmateriālu, labības un tās produktu pārkraušanā rezultāti ir stabili un ar tendenci pieaugt.

2021. gada pēdējos mēnešos pieauga pārkrauto akmeņogļu kravas, kas novembrī un decembrī sasniedza un pat pārsniedza 2020. gada labākos rādītājus. Novembrī Latvijas lielajās ostās kopā pārkāva 489 tūkstošus tonnu akmeņogļu, decembrī – 679 tūkstošus tonnu. Decembra rezultāti ievērojami pārsniedz 2020. gada šā paša mēneša rezultātus un kopumā lielākos 2020. gadā vienā mēnesī pārkrautos apjomus.

Akmeņogļu kravu plūsmas atjaunošanās caur Latviju vēlreiz apliecina Latvijas tranzīta koridora un ostu pievilcību un nepieciešamību Krievijas uzņēmējiem, pieaugumu veicina arī pasaules energoresursu tirgus konjunktūra.

T. Linkaits uzsver, ka ostām un visiem loģistikas procesa dalībniekiem aktīvi jāstrādā pie alternatīvu kravu piesaistes – kravu diversifikācijas, kā arī jāturpina darbs pie pievienotās vērtības kāpināšanas

►►► 40. lpp.

▶▶▶ 40. lpp.

ostās. Ostu termināļi jau pašlaik demonstrē gatavību elastīgi pielāgoties tirgus prasībām.

Nozares uzņēmēji ostās ne tikai aktīvi cenšas piesaistīt jaunas kravu grupas, bet arī attīsta alternatīvus biznesa virzienus un meklē jaunas attīstības iespējas. Ostās arvien vairāk veidojas apstrādes rūpniecība un pieaug pievienotā vērtība precēm un pakalpojumiem. Industriālajos ražošanas uzņēmumos ir vairāk nodarbināto nekā ostu termināļos, un šī tendence turpinās.

Satiksmes ministrijas apkopotie dati liecina, ka 2021. gadā ostās kopumā pārkrāva 41,7 miljonus tonnu kravu. *Ro-ro* kravu segmentā apgrozījums pieauga par 14%, un īpaši šajā jomā izceļas Liepājas osta, kur reģistrēts *ro-ro* kravu pieaugums par 61,7%. Rīgas ostā savukārt par 17,3% palielinājās pārkrauto kokmateriālu apjoms. Arī, apkopojot datus par visām ostām kopumā, redzams, ka kokmateriāli ir viena no tām kravu grupām, kurās 2021. gadā ir apgrozījuma pieaugums – pārkrauti 5,4 miljoni kubikmetru kokmateriālu, un tas veido 18,6% pieaugumu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu.

Pa dzelzceļu 2021. gadā pārveda 21,9 milj. tonnu kravu, par 8,9% mazāk nekā 2020. gadā. Galvenokārt samazinājās tranzīta kravu pārvadājumi caur ostām un importa kravu pārvadājumi, savukārt sauszemes tranzīta pārvadājumi palielinājās par 18,3%. Pieaudzis pa dzelzceļu pārvadāto minerālmēslu, labības un minerālvielu apjoms. Pa dzelzceļu transportēja 4,4 miljonus tonnu labības, par 2% vairāk nekā gadu iepriekš, minerālmēslu pārvadājumu apjoms sasniedza 2,4 miljonus tonnu (pieaugums par 9%), bet minerālvielas pārvadātas par 58% vairāk – 856 tūkstoši tonnu.

Pamazām savu tirgus daļu kāpinā privātie dzelzceļa pārvadātāji, piemēram, AS "Baltijas tranzīta serviss" pārvadāja par 13% vairāk kravu nekā pirms gada, AS "Baltijas ekspressis" pieaugums bija 8%, bet SIA "Euro Rail Cargo" pat 217%. ■

Osta digitālo tehnoloģiju un IT projektu īstenošanā ieguldīs miljonu eiro

Apzinoties viedo tehnoloģiju un zaļās enerģijas nozīmi un ietekmi uz tautsaimniecības un biznesa procesiem, gan Rīgas ostas uzņēmumi, gan Rīgas brīvostas pārvalde pauž gatavību turpināt attīstīt un investēt zaļās enerģijas, viedo tehnoloģiju un IT projektos. Energoefektivitāte, ostas procesu automatizācija un kravu aprites ātrums ir vieni no būtiskākajiem šodienas jautājumiem, kas tieši ietekmē un nākotnē vēl vairāk ietekmēs Rīgas ostas piedāvājumu un konkurētspēju. Ostas digitālo tehnoloģiju un IT risinājumu projektu īstenošanā Rīgas brīvostas pārvalde plāno šogad investēt teju miljonu eiro.

"Katram Rīgas ostā strādājošam stividoram un uzņēmumam būs jākļūst efektīvākam no enerģijas patēriņa viedokļa un jākļūst zaļākam, atļūcinot investīcijas zaļajām tehnoloģijām. Šo virzienu mēs ostas attīstībā esam stingri iezīmējuši. Otrs būtisks virziens – digitalizācija, lai mēs spētu iet kopsolī ar šodienas transporta un loģistikas attīstības tendencēm un virzieniem pasaulē," akcentē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

"Zaļajām tehnoloģijām ir milzīgs atbalsts no Eiropas – līdzfinansējums atsevišķos gadījumos var sasniegt pat 85 procentus. Tas nozīmē, ka investīcijas atmaksātos ļoti ātri. Ja skatāmies uz šodienas enerģijas cenām, tad, piemēram, saules baterijas pie tik ievērojama līdzfinansējuma var atpelnīties pāris gadu laikā," norāda Rīgas ostā strādājošo uzņēmumu intereses pārstāvošais organizācijas izpilddirektors Rihards Strenga.

UZZIŅAI

Ostā darbojas daudz noliktavu ar kopējo platību vismaz 50 tūkst. m², kuru darbību varētu nodrošināt ar saules baterijām. Iespējas kļūt energoefektīvākiem un videi draudzīgākiem nav pilnā apjomā jāfinansē no saviem līdzekļiem – līdz pat 85% finansējuma ir iespējams piesaistīt no ES.

"Sākot ar pagājušo gadu, parādījies ļoti daudz programmu Eiropas līmenī, kur uzņēmēji kā klasteris var startēt ar "zaļajiem" projektiem un piesaistīt finansējumu tiešā veidā. Tas ir ļoti apjomīgs līdzfinansējums, un mēs skatāmies šajā virzienā. Lai gan finansējuma saņemšanai neapšaubāmi ir jāizpilda daudz dažādu kritēriju, ja viss izdodas, kā plānots, tad tās noteikti ir investīcijas, kas mērāmas miljonos. Jebkura vidēja apjoma investīcija ostu sektorā Eiropā ir, sākot no 100 miljoniem eiro. Piemēram, saules bateriju projekts neapšaubāmi būtu liels un nozīmīgs kā ostai, tā pilsētai gan no ekonomikas, gan vides aspektiem," stāsta R. Strenga.

Pēc Strengas teiktā, otrs būtisks attīstības virziens ir ostas procesu un kravu apstrādes operāciju digitalizācija. Jau šobrīd daudzi Rīgas brīvostā strādājošie uzņēmumi lielu daļu ikdienā veicamo darbu ir automatizējuši un digitalizējuši. Tomēr kopējā ambīcija ir ostā radīt vienotu kravu uzskaites sistēmu, kura būtu savienota ar muitu un citiem valsts dienestiem, tādējādi būtiski samazinot papīra dokumentu apriti un ievērojami palielinot kapacitāti un kravu aprites ātrumu.

"Investīcijas ostas attīstībā – tās ir investīcijas Latvijas tautsaimniecībā. Ja skatāmies uz netiešo ietekmi uz iekšzemes kopproduktu, tie ir vairāki desmiti procentu. To mēs arī gribam akcentēt jaunajā ostu attīstības stratēģijā – ja būs spēcīgākas ostas un modernāki termināļi, tad Latvijas ekonomika augs ātrāk. Latvijas eksports galvenokārt iet caur ostām, tāpēc ostām ir ļoti liela nozīme, lai Latvijas ekonomika kopumā augtu ātrāk. Arī daudzas izejvielas, tai skaitā transports – vieglie auto, vieglais komercitransports – nāk caur ostām. Tāpat arī metālapstrādes, mašīnbūves izejvielas – visas tiek piegādātas caur Latvijas ostām. Ostām modernizējoties un kļūstot vēl spējīgākām, mēs sniedzam ļoti lielu atbalstu Latvijas eksportčempioniem, ar ko mēs lepojamies," akcentē R. Strenga. ■

Rīgas ostā 2022. gadā prognozē kravu pieaugumu

Apkopojot stividorkompāniju prognozes un vērtējot globālās tendences un ekonomiskos procesus nozarē, Rīgas ostā šajā gadā tiek plānots kravu apgrozījuma pieaugums 5–6% apmērā, kopējam kravu apjomam sasniedzot 22,8 milj. tonnu atzīmi.

2022. gadā tiek gaidīts labības produktu kravu pieaugums, kas pamatojams ar pēdējo gadu laikā ostas uzņēmumu veiktajām vērienīgajām investīcijām šī segmenta kravu apkalpošanas infrastruktūrā un ostas uzņēmumu spēju veiksmīgi piesaistīt labības produktu tranzīta kravas gan no Lietuvas, gan Krievijas reģioniem. Taču vienlaikus tiek ņemts vērā, ka šis segments ir tieši atkarīgs no laika apstākļiem, kas, kā to apliecināja arī 2021. gads, var būtiski ietekmēt gan graudu ražas apjomus, gan kvalitāti.

“Šogad plānojam nelielu, bet stabilu kravu apgrozījuma pieaugumu, kas ir būtiski, lai Rīgas osta ilgtermiņā veiksmīgi spētu turpināt investēt infrastruktūrā, zaļajās tehnoloģijās un piesaistītu privātās investīcijas. Kā norāda arī Rīgas brīvdostas analītiķi, šī prognoze būs ļoti atkarīga no dažādiem globālajiem procesiem – gan pasaules spējas kopumā atkopties no Covid-19 radītās krīzes, gan energoresursu cenu krīzes risinājumiem, gan politiskās stabilitātes mūsu kaimiņvalstīs un citiem apstākļiem,” atzīmē Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. Viņš uzsver, ka līdztekus



pozitīvas kravu apjoma tendences saglabāšanai šobrīd aktīvi turpinās darbs pie ostas industrializācijas, jauna loģistikas parka izveides plāniem un esošās sauszemes infrastruktūras rekonstrukcijas.

Pozitīvs pienesums kravu plūsmā tiek sagaidīts arī no energoresursu kravām – 2021. gada pēdējā ceturksnī Rīgas osta atsāka apkalpot ogļu un koksas kravas, un tiek prognozēts, ka arī 2022. gadā varētu turpināties šo kravu apkalpošana. Tāpat tiek sagaidīts, ka pakāpeniski sakārtosies pandēmijas iespaidā izjauktās loģistikas ķēdes, kas varētu sekmēt konteinerkravu plūsmas pieaugumu apmēram 9–10% apmērā.

Vienlaikus ostas stividorkompānijas piesardzīgi prognozē situāciju mežsaimniecības kravu segmentā. Tas šobrīd ir lielākais kravu veids ostā, kurā 2021. gadā tika reģistrēts apjoma pieaugums. Šīm kravām tiek sagaidīta apjoma samazināšanās aptuveni 5% apmērā.

Lielākā kravu grupa pērn ostā bijusi mežsaimniecības kravas, kas veidoja 6,2 milj. tonnu jeb 29% no kopējā pārkrauto kravu apjoma. Konteinerkravas 2021. gadā Rīgas ostā veidoja piekto daļu (20%) no visām kravām jeb 4,23 milj. tonnu, jeb 415,6 tūkst. TEU, kas ir par 8,7% mazāk nekā 2020. gadā.

Trešā lielākā kravu grupa ar 14% īpatsvaru Rīgas ostas kravu portfelī ir lauksaimniecības kravas, un kopumā pērn tika pārkrauti 2,92 milj. tonnu, tai skaitā 2,79 milj. tonnu labības produktu, kas pavisam nedaudz (par 2,4%) atpaliek no 2020. gadā iespētā. ■



"Stena Line" paplašina darbību Baltijas jūrā

Turpinoties Zviedrijas prāmju kompānijas "Stena Line" darbības paplašināšanai Baltijas jūrā, 19. janvārī pirmajā reisā maršrutā Ventspils – Nīneshamna dodas jaunais prāmis "Stena Baltica". Tas šajā maršrutā turpmāk kursēs kopā ar "Stena Scandica", aizstājot "Stena Flavia", kas savukārt kopā ar "Stena Livia" veiks pasažieru pārvadājumus maršrutā Liepāja – Trāvēminde.

"Stena Baltica" pēc uzbūves ir prāmja "Stena Scandica" māsaskuģis, kurš veic pasažieru pārvadājumus starp Ventspili un Nīneshamnu jau kopš 2021. gada vasaras. Tas ir 222 metrus garš, un tajā ir 202 kajītes. Prāmis var uzņemt 970 pasažieru, tajā ir 2875 līnijmetri kravas vienībām un papildu automašīnu klājs. Prāmiem ir atjaunināts interjers, jaunas kajīšu kategorijas, plašs veikals ar populāru zīmolu preču izdevīgu piedāvājumu, atpūtas zonas, dažādas ēdināšanas iespējas un valējais klājs.

"Gandrīz desmit gadus pārvadājot pasažierus un kravas Baltijas jūras reģionā, mēs pastāvīgi sekojam



klientu vajadzībām un pieprasījumiem. Salīdzinājumā ar prāmjiem, kuri iepriekš kursējuši šajā maršrutā, "Stena Scandica" un "Stena Baltica" nodrošina par 30% lielāku kravas un par 70% lielāku pasažieru ietilpību, plašākas atpūtas iespējas un vēl patīkamāku ceļošanu uz Latviju un no tās. Abi jaunie prāmji ir izcils papildinājums "Stena Line" kuģu flotē, un tas ir tikai pirmais solis ceļā uz mūsu vērienīgo plānu trīs gadu

laikā dubultot pasažieru skaitu šajā Baltijas jūras maršrutā," saka Johans Edelmans, "Stena Line" tirdzniecības direktors Baltijas jūras ziemeļu reģionā.

Jaunie prāmji ir aprīkoti ar vairākām ilgtspējīgām funkcijām un degvielas patēriņa uzlabojumiem, piemēram, hibrīdām attīrīšanas sistēmām un balasta ūdens attīrīšanas sistēmām. Liepāja ietilpība nozīmē arī zemāku emisiju uz vienu pārvadāto vienību.■

Ventspils brīvostā sasniegts vēsturiski lielākais *ro-ro* kravu apjoms

2021. gadā Ventspils brīvostā sasniegts vēsturiski lielākais *ro-ro* vienību skaits un svars – 93 098 kravas vienības, kas kopā sver 2,3 miljonus tonnu, par 6% vairāk nekā 2020. gadā.

20% no Ventspils brīvostas kopējā kravu apjoma pārvadā prāmju līnijā Ventspils – Nīneshamna. Tas ir īsākais ceļš pāri Baltijas jūrai šajā reģionā un galvenais Latvijas transporta ceļš uz Stokholmu, Zviedrijas centrālo daļu un Norvēģijas saimnieciskās darbības centriem. 2021. gadā 64% visu *ro-ro* kravu Latvijā izveda caur Ventspili.

2021. gada sākumā prāmju operators "Stena Line" un Ventspils brīvostā strādājošais "Noord Natie Ventspils Terminals" (NNVT) parakstīja

līgumu uz 20 gadiem, vienojoties par pastāvīgu prāmju satiksmi no Ventspils brīvostas. Kā vizuāli uzskatāmākais lielo attīstības plānu simbols no Ventspils sāka kursēt 222 metrus garais prāmis "Stena Scandica", kas ir par 30% ietilpīgāks nekā iepriekšējie. Turklāt septembrī "Stena Line" paziņoja par divu pilnīgi jaunu prāmju piesaisti Ventspils līnijai no 2022. gada. Šie jaunie *E-Flexer* tipa prāmji būs 240 metrus gari un ar 25% lielāku kravas un 33% lielāku pasažieru salona ietilpību.

2021. gadā Ventspils brīvostā strādājošie termināļi kopā pārkrāva 11,1 miljonu tonnu kravas. Elastīgi pielāgojoties tirgus apstākļiem, termināļiem izdevies palielināt vietējo kravu īpatsvaru ostas kravu apjomā. Gada laikā Ventspils brīvostā apkalpoti

1310 kravas kuģi, no tiem 1007 sauskravas kuģi un 303 tankkuģi. Ostas maksas ir galvenais Ventspils brīvostas pārvaldes ienākumu avots, kas ļāvis veiksmīgi turpināt gan ostas, gan industriālās teritorijas infrastruktūras projektus. Ventspils pašvaldības budžetu no ostas maksām brīvostas pārvalde pagājušajā gadā papildināja ar vairāk nekā 864 tūkstošiem eiro, ielu, laukumu un apstādījumu uzturēšanai izlietoja ap 1,15 miljoniem eiro, pievedceļu atjaunošanā ieguldīja vairāk nekā miljonu eiro. 2021. gadā pabeigta Ventspils ostas Ziemeļu mola atjaunošana, kas izmaksāja gandrīz 13 miljonus eiro, bet industriālajā teritorijā darbu sākušas divas jaunas pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma būvētas rūpnīcas.■

Liepājas ostas ziņas

2021. gadā kravu apjoma pieaugums ostā, jaunas rūpnīcas un darbavietas

2021. gadu Liepājas speciālajā ekonomiskajā zonā strādājošie uzņēmumi pabeidza ar kopējo kravu apjoma pieaugumu ostā par 6,9%, ekspluatācijā nodotām piecām jaunām rūpnīcām, radītām jaunām darbavietām un apstrādes rūpniecības ražošanas apjoma pieaugumu. Rādītāju kāpumu vistiešākajā veidā ietekmēja LSEZ pārvaldes pārdomātā un ciešā sadarbība ar uzņēmējiem, gan veidojot nepieciešamo infrastruktūru, gan atbalstot ikdienas jautājumu risināšanā, nodrošinot stabilus un saprotamus darbības priekšnosacījumus. Ostas uzņēmēji ir spējuši pielāgoties tirgus situācijai, ģeopolitiskajiem izmaiņumiem un sīvajai konkurencei Baltijas jūras reģionā un spējuši apstrādāt 7,06 milj. tonnu kravu, par 6,9% vairāk nekā 2020. gadā. 2021. gadā Liepājas SEZ pārvalde turpināja ES Kohēzijas fonda projektus, kas paredz 2022.–2023. gadā veikt gan apgaismojuma ierīkošanu Loču kanālā un Karostas kanālā, gan vadulu izbūvi pie O. Kalpaka tilta. Vienlaikus notika aktīvs darbs, gatavojoties nākamajam ES Kohēzijas fonda periodam.

Lielākais kravu apjoma pieaugums ģenerālkraavu segmentā

Tradicionāli lielākā kravu grupa bija beramkravas – 4724,3 tūkst. tonnu jeb 67% no visām kravām, no kurām lielāko daļu veidoja lauksaimniecības produkcija. Kopumā 2021. gadā pārkrauti 2,8 milj. tonnu dažādu lauksaimniecības produktu, aptuveni tikpat, cik gadu iepriekš. Kā uzsver ostas uzņēmēji, tas ir labs rādītājs, ņemot vērā salīdzinoši zemo ražu un pieaugošo konkurenci. Otra lielākā kravu grupa bija ģenerālkraavas – 1786,5 tūkst. tonnu jeb 25%, savukārt lejāmkravas veidoja 8% jeb 545,9 tūkst. tonnu.

Lielākais kravu apjoma pieaugums aizvadītajā gadā panākts tieši ģenerālkraavu segmentā. Ar prāmi



pārvadāto kravu apjoms pieauga par 61,7%, kas saistīts ar Liepājas SEZ un LSEZ SIA "Terrabalt" iepriekš veiktajām investīcijām sauszemes infrastruktūrā, kā arī "Stena Line" lēmumu palielināt reisu skaitu prāmja līnijā.

Aizvadītā gada augustā darbu sāka konteineru fiderlīnija Liepāja – Gdaņska, kas pavēra iespēju sākt vietējo kravu konteinerizāciju Liepājas ostā, nodrošinot 124,8% pieaugumu ar konteineriem pārvadāto kravu grupā.

UZZIŅAI

2021. gadā Liepājas ostā apkalpoti 1652 kuģi, iebraukušo un izbraukušo pasažieru skaits pieauga par 40% – līdz 44 576 pasažieriem. Pārvadāto ro-ro vienību skaits pieauga par 54%, bet konteineru (TEU) skaits par 220%. Liepājas ostā 2021. gadā aptuveni 50% bija vietējās izcelsmes kravas.

Stabila ostas darbība saistīta ar apstrādes rūpniecības izaugsmi

Stabila ostas darbība vienmēr bijusi cieši saistīta ar apstrādes rūpniecības izaugsmi. 2021. gadā Liepājas SEZ teritorijā ekspluatācijā nodeva piecas jaunas ražošanas ēkas ar kopējo platību 20 840,3 m². Februārī Liepājas Būvvaldes komisija pieņēma ekspluatācijā jauno SIA "iCotton" ražošanas ēku Pulvera ielā 4A, bet augustā LSEZ SIA "GF

Powdercoating" ražotni bijušajā rūpnīcas "Liepājas metalurģs" teritorijā. Novembrī darbu sāka UPB grupas "Dzelzsbetons MB" dzelzsbetona konstrukciju ražotne, bet decembrī ekspluatācijā nodeva vēl divas jaunas ražošanas ēkas – LSEZ SIA "RT Metāls" ražošanas ēku Karostā, Laboratorijas ielā 20, un LSEZ SIA "Vecās ostmalas biznesa parks"(VOBP) ražošanas ēku Vecajā ostmalā 10. Katra jaunā ražotne nodrošina jaunas darbavietas. 2021. gadā LSEZ teritorijā sāka triju jaunu ražošanas ēku būvniecība – LSEZ SIA "Pumac Liepāja", "Jensen Metal SIA" un SIA "EB Liepāja". Tāpat 2021. gadā palielinājās ārvalstu investīciju apjoms un par savas ražošanas izvietojumu Liepājas SEZ teritorijā paziņoja četri uzņēmumi, kas novērtējuši Liepājas uzņēmējdarbības vides un infrastruktūras priekšrocības, – Dānijas mēbeļu ražotājs "KVIST Industries", zivju pārstrādes uzņēmums ar Lietuvas kapitālu "Syfud", Somijas metālapstrādes uzņēmums "Premekon" un Norvēģijas kapitāla uzņēmums "Norplast Piemare".

Turpina projektus "Liepājas metalurģa" teritorijā

2021. gadā LSEZ pārvalde turpināja konsolidēt bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģs" teritoriju, izmantojot arī pirmpirkuma tiesības uz nekustamo īpašumu ar kopējo platību aptuveni 32 ha. Pirmpirkuma tiesību

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

izmantošana nodrošina iespēju pilsētai un Liepājas SEZ pārvaldei turpināt attīstīt bijušo "Liepājas metalurģa" teritoriju kā vienotu veselumu, atbrīvojot to no vēsturiskā piesārņojuma, ar vienotu pārvaldību, infrastruktūru, kurā darbojas inovatīvi un videi draudzīgi uzņēmumi. Lai diskutētu par industriālā parka izveidi Liepājā un veicamajiem soļiem Latvijas ceļā uz zaļāku ražošanu, 20. oktobrī notika Liepājas pašvaldības un LSEZ pārvaldes tiešsaistes forums "Latvija ceļā uz atbildīgāku un zaļāku ražošanu — starts Liepājā". Foruma dalībnieki atzina, ka, sekojot pasaules tendencēm, bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģa" teritoriju iespējams padarīt par lielisku zaļās ražošanas un aprites ekonomikas efektivitātes paraugu. Savukārt novembrī sabiedriskajai apspriešanai tika nodots bijušās rūpnīcas teritorijas lokālpārveidojums, kurš paredz to no slēgtas teritorijas pārvērst par publisku, izveidojot vienotu un pieejamu infrastruktūru.

Zaļā gaisma zvejniekiem

2021. gadā Liepājas SEZ pārvalde sāka projektu "Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā", kura ietvaros tiek rekonstruēta ostas 71., 72., 83., 85., 86. un 87. piestātne un pārbūvēs Atslēdznieku ielas posmu. Saskaņā ar iepirkumu darbus veic SIA "Tilts", kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu par zemāko cenu – 2 616 525,45 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Zvejniecības nozare Liepājas ostā visos laikos ir bijusi ļoti nozīmīga. Sakārtojot nepieciešamo infrastruktūru, LSEZ pārvalde atbalsta zvejniecību, palīdz uzlabot zvejnieku ikdienas darba apstākļus un reizē sakārto pilsētvidi, padarot to pievilcīgu ikvienam liepājniekam un pilsētas viesim.

Notiek Karostas kanāla attīrīšana

Liepājas SEZ pārvalde 2021. gadā sāka īstenot projektu "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana. II kārtā" ar mērķi samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu

negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. Mērķa sasniegšanai sāncīnijas darbu ietvaros no kanāla gultnes tiks izņemti 202 247 m³ likumdošanas normām neatbilstošo nogulumu, kuros ieslēgtas 400 t bīstamu ķīmisko vielu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647 eiro, tai skaitā 4 350 000 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums. Projekta realizācijas rezultātā Liepājas iedzīvotāji vairs netiks pakļauti vēsturiskā piesārņojuma iedarbības riskam un tiks būtiski uzlabots jūras ekoloģiskais stāvoklis un apkārtējās vides kvalitāte visā Baltijas jūras reģionā.

"Jensen Metal" jaunā ražotne Liepājā nodrošina jaunas darbavietas

LSEZ SIA "Jensen Metal" uzņēmuma plāns pārcelt visu ražošanu uz Karostu ir īstenojies – šā gada 4. janvārī Liepājas Būvvaldes komisija pieņēma ekspluatācijā jauno ražošanas ēku Karostas industriālajā parkā. Līdz ar to visi uzņēmuma departamenti (metāla, furnitūras un nerūsējošā tērauda) tagad strādā jaunās un modernās telpās, nodrošinot ne tikai izaugsmes iespējas uzņēmumam un pilnveidojot produkcijas plūsmu, bet arī nodrošinot darbiniekiem daudz labāku, plašāku un modernāku darba vidi.



"Jensen Metal" 2019. gadā kļuva par celmlauzi Karostas industriālā parka attīstīšanā, no Biznesa centra pārceļot turp metāla un furnitūras departamentus. Šā gada janvārī ekspluatācijā nodota arī otra jaunā rūpnīca, kas atrodas Ģenerāļa Baloža ielā 34 līdzās esošajiem

"Jensen Metal" metāla un furnitūras departamentiem. Jaunā rūpnīca dod iespēju uzņēmumam būtiski kāpināt apgrozījumu, kā arī palielināt strādājošo skaitu. Uzņēmums piedāvā darbavietas metinātājiem un ciparu programmas vadības darbagaldu operatoriem.

Kā norāda "Jensen Metal", lai atrastu darba vietu ar patīkamu vidi un izaugsmes iespējām, šaubas jāmet pie malas un jāsaņem drosmē sākt ko jaunu, iespējams, pat izmēģināt spēkus jaunā profesijā. Izrādot interesi un vēlmi mācīties, arī bez pieredzes uzņēmumā "Jensen Metal" paveras plašas izaugsmes iespējas. "Jensen Metal" piedāvā interesantu darbu stabilā, uz attīstību orientētā uzņēmumā, kvalifikācijai un prasēm atbilstošu ikmēneša atalgojumu, sociālās garantijas, veselības apdrošināšanu un apdrošināšanu nelaimes gadījumiem, sporta zāles neierobežotu apmeklēšanu bez maksas, apmācības iespējas, sakārtotu darba vidi, kolēģu un vadības atbalstu darba procesā.

Uzņēmuma "Jensen Metal" prokuriste Ieva Līmeža atklāj: "Sākām kā neliels "J.J.Staal" meitasuzņēmums, kurš nodarbināja vien 30 darbiniekus, taču, gadiem ejot un paplašinoties mūsu piedāvājumu klāstam, pieauga arī pieprasījums. Pašlaik "Jensen Metal" Latvijā ir pilnībā patstāvīgs uzņēmums, kurš vairākkārtīgi pāraudzis kādreizējo Dānijas mātesuzņēmumu gan apjoma, gan tehnoloģiju, gan arī vadības sistēmu ziņā. Šobrīd Liepājā ir nodarbināti 330 cilvēki. Jaunajās rūpnīcās nodrošinām patīkamāku darba vidi, daudz efektīvāku un loģiskāku darba plūsmu, kā arī nākotnes izaugsmes iespējas."

Tāpat uzņēmumā uzsver, ka jaunajā "Jensen Metal" ražotnē darbs atradīsies gan cilvēkiem, kuri vēlas noslīpēt savas iemaņas, gan arī tiem, kas vēlas dažādību darbā ar jauniem izstrādājumiem un izaicinājumiem. Uzņēmums piedāvā darbu gan sievietēm, gan vīriešiem ar pieredzi vai bez tās. Katru mēnesi tiek pieņemts noteikts skaits apmācāmo bez pieredzes, bet augstu tiek vērtētas tādas īpašības kā atbildības sajūta un disciplīna, vēlme un interese mācīties un apgūt jaunas zināšanas un iemaņas. ■

LSEZ informācija

Ja vari uzticēties savai *javai*

Tikpat pārliecināts kā par to, ka klūs jūrnieks, Eduards vienmēr bijis arī par to, ka būs tieši kuģu mehāniķis. Eduards Straumītis atceras, ka jau no agras bērnības uz tradicionālo jautājumu "kas tu būsi, kad izaugsi liels?" vienmēr ar pārliecību atbildējis: "Jūrnieks, tāpat kā tētis!" Tāpat viņš atbildējis arī skolā līdz pat 7. vai 8. klasei, kad sācis šaubīties un apdomāt, vai nemācīties vidusskolā un tālāk nedoties uz Fizikultūras institūtu, jo nopietni aizrāvēs ar orientēšanās sportu. Tomēr, pabeidzis pamatskolu, iestājies jūrskolā. "Es tolaik biju mazs augums, ierindā trešais no beigām, saimniecības vadītāja prātoja: "Ko lai es tev iedodu, viss taču ir lielāks nekā tu!" Formas cepure man balstījās uz ausīm," atceras Eduards. Taču ne jau augums īstam vīram galvenais. Jūrskola tika pabeigta, un 1991. gadā Eduards iestājās Jūras akadēmijā, kas tolaik gan vēl bija tagadējās Tehniskās universitātes sastāvā. "Es labi atceros, kad akadēmija kļuva autonoma, atceros, kā rektors Jānis Bērziņš mums to pavēstīja. Grūti noticēt, ka tagad viss notiek pretējā virzienā, ka akadēmiju atkal gatavojas pievienot Tehniskajai universitātei," piebilst Eduards. Viņš akadēmiju pabeidza 1996. gadā un devās jūrā.

Eduards Straumītis ir kuģu mehāniķis, arī tēvs bijis kuģu mehāniķis. Savukārt viens no vectēviem visu mūžu nostrādājis par dzelzceļa mašīnistu, vispirms uz tvaika lokomotīvēm, pēc tam jau uz dizellokomotīvēm. Tātad interese par tehniku, varētu teikt, jau gēnos ierakstīta, un nav brīnums, ka arī Eduarda vaļasprieks cieši saistīts ar tehniskām lietām.

"Mani vecāki bija stingri pret močiem, viņi bija nolēmuši, ka puikām nebūs ne mopēdu, ne motociklu. Iemesls tam bija traģiska avārija, kurā gāja bojā tēva draugi. Tēvam pašam piederēja 1968. gada *Jawa*, taču pēc apprecēšanās viņš motociklu atdeva radniekiem. Tā tas motocikls bija mētājies pa garāžām, nevienam īsti nevajadzīgs, bet, kad pienāca laiks, es to dabūju atpakaļ un biju apņēmības pilns savest darba kārtībā.

Mums tolaik bija vienistabas dzīvoklis, garāžas nebija, taču motociklam vajag telpu. Vieta atradās pie sievas vecākiem laukos, un 2006. gadā tas bija salabots tik tālu, ka varēja iziet tehnisko apskati. Sievastēvs izstāstīja, ka Skrundā notiks Liepājas antīko auto kluba "Albatross" rīkots



2019. gada 10. augusts, "Cinevilla". Iejūtoties Františka Janečka lomā.



2019. gadā izstādē "Outdoor Riga" Ķīpsalā kopā ar Čehijas Republikas vēstnieku Latvijā M. Koseka kungu un Latvijas Jawa kluba biedriem.



2019. gada 24. maijs. Jelgavas pilsētas svētku gājienā.

seno spēkratu saiets ar noslēgumu Liepājas stadionā. Protams, man uz to vajadzēja aizbraukt. Faktiski tā arī viss sākās," stāsta Eduards.

Padomju laika populārākajam motociklam, izrādās, fanu netrūkst, un pagājušajā gadā 10 gadu jubileju atzīmēja Latvijas Jawa klubs. Eduards Straumītis ir aktīvs šī kluba biedrs. "Klubs apvieno Jawa un Čezeta markas motociklu īpašniekus. Abu šo marku moči ir līdzīgi, abas rūpnīcas vienu laiku pat bija apvienotas. Klubā ir arī daži reti motocikli – tādi, kas uz PSRS netika importēti. Dažiem kluba biedriem ir pašiem savi jaunības dienu motocikli, citiem no tēviem mantoti," skaidro Eduards.

Par sevi Eduards saka, ka viņam esot divarpus *javas*. Viena no tām ir jau pieminētā no tēva mantotā Jawa 350. Krietni nopietnāka, meža takām un stigām piemērota ir 1981. gadā ražotā Jawa ar rezerves daļu komplektu no ražotājas rūpnīcas. Un trešā, vēl atjaunošanas procesā, ir 1967. gada Jawa 250, kas esot izglābta no metāllūžņiem. "Pašlaik šis motocikls ir izjaukts, ko varu un protu, to daru pats, ko ne, to dodu meistariem," skaidro Eduards.

Par savu štābiņu kluba biedri dēvē Jawa motociklu veikalu Ķekavā, jo pašiem savas kluba ēkas pagaidām vēl nav. "Sākumā tā bija tāda domubiedru kopā sanāksšana, lai dalītos pieredzē par remontu un tehnisko kļūmju novēršanu. Piemēram, daudziem Jawa īpašniekiem bija problēmas ar elektrību, jo šie motocikli tika speciāli ražoti tā, lai ar tuvajām gaismām nebrauktu visu dienu. Izrādījās, ka šo problēmu var atrisināt, aprīkojot motociklu ar elektronisko aizdedzi. Tad jau sākām organizēt kopīgus braucienus, sākām piedalīties dažādos pasākumos. Motoklubu asociācijas sezonas atklāšanas un sezonas noslēguma pasākumos piedalāmies regulāri. Meklējām un atradām kontaktus ar citu valstu Jawa faniem, izrādās, ka tādi ir arī Somijā, Norvēģijā, Zviedrijā, Lietuvā, Igaunijā, Krievijā, pat Lielbritānijā – tur līdzīgam klubam nesen bija 65 gadu jubileja, daži kolēģi bija

►►► 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

aizbraukuši. Protams, visvairāk *Jawa* fanu ir Čehijā.”

Jawa, arī solīdu vecumu sasniedzot, ir uzticams braucamais. Aktīvākie kluba biedri aizbraukuši pat līdz Baikāla ezeram, arī apkārt Melnajai jūrai, izbraukājuši Karpatus un piedalījušies braucienā pa Atlantijas ceļu Norvēģijā, nemaz jau nerunājot par Lietuvu, Igauniju, Somiju, Čehiju.

Taču visvairāk maršrutu izbraukāts tepat pa Latviju. “Ir mums, piemēram, projekts, kas saucas “*Jawa* brauc tur, kur vilciens vairs nebrauc”, tātad – braucam pa vecajiem vilcienu maršrutiem, kur kādreiz bija slīdes. Rīga – Ērgļi, Ieriķi – Gulbene, Gulbene – Balvi, Ventspils – Alsunga – Liepāja. Tas ir interesanti – tu it kā brauc ar vilcienu, bet apkārtni redzi no vilciena vadītāja skatu punkta. Vilcienā sēžot jau var redzēt tikai pa labi un pa kreisi, bet ne uz priekšu. Ļoti ekstrēms mums bija brauciens no Meizakilas Igaunijā uz Ipiķiem – tur slīdes ir nojauktas, bet gulšņi palikuši! Maršruts nav garš, kilometri piecpadsmit, bet mēs tur kratījāmies vairākas stundas,” atceras Eduards.

Protams, parasti ar motociklu tiek braukts vasaras sezonā, taču Eduards pārliecinājies, ka braukt var arī skarbākos laika apstākļos. “Vieņu gadu 18. novembrī braucām pa strēlnieku cīņu vietām Rīgā un tuvākajā apkārtnē. Diena īsa, ātri paliek tumšs, braucienu noslēdzām pie Brīvības pieminekļa, kur nolikām svecītes. Tas bija tāds emocionāls brauciens. Dažākus pasākumus rīko Antīko automobiļu klubs, kam ir arī moto sekcija. Reiz bijām uzaicināti uz retro motociklu pasākumu “Siguldas serpentīns”. No rīta pamostos, skatos – tāds vējš un lietus! Sieva prasa, vai tiešām braukšu. Ja ir sarunāts, tad jābrauc! Tagad jau motociklistiem ir apgērbs arī ļoti nelabvēlīgiem laika apstākļiem – termoveļa, ūdensnecaurlaidīgas virsdrēbes. Kad aizbraucu, tikai cimdi bija slapji. Siguldā bija dažādi uzdevumi, piemēram, blakus kamaniju trasei iet tehniskais ceļš, pa to vajadzēja gan uzbraukt, gan nobraukt vienā ātrumā – bez pulksteņa, pēc paša izjūtas. Vai arī braukšana pa veco ceļu augšā uz Krimuldas pili, kur gaisa tramvaja trase, tur ceļš bija slapjš,



2020. gada 25. novembris. Filmas “Nebaidies ne no kā” filmēšanas laikā Ragaciema pludmalē.



2016. gada 9. jūlijs. Ziemeļlatgales retro rallija ietvaros apmeklējot kontrolpunktu Vecumos.



2013. gada 17. augusts, Daugavpils “Grand Prix” spīdvejā. Gaidot izbraucienu goda aplī Latvijas spīdveja veterānu godināšanai.

slidens, sakrituši nolauzti koku zari. Patiesībā tas bija starptautisks pasākums, bija ļoti interesanti!”

Eduards piebilst, ka lielākoties motobraucēju pasākumi notiek kopā ar ģimenēm, sievietēm un bērniem, tā nav tikai “veču lieta”. Ģimenes gan bieži vien norises vietās ierodas ar mašīnu, taču tur sev piemērotu nodarbi var atrast ikviens.

Arī *Jawa* klubs rīko atraktīvus pasākumus, katru gadu citā Latvijas reģionā – Latgalē, Zemgalē, Kurzemē, Vidzemē un Pierīgā. Tā izveidojoties tāds piecu gadu cikls. “Lai kaut ko tādu noorganizētu, vispirms tiek sadalīti pienākumi, katrs kluba biedrs dara to, ko labāk māc un kas labāk padodas. Dalībnieku ir daudz, sabrauc pat līdz 170 moču, un cilvēku daudz

vairāk. 2019. gadā “Cinevillā” svinējām motocikla *Jawa* 90 gadu dzimšanas dienu. Bijām uzaicinājuši Čehijas vēstnieku, viņš uzstājās ar runu. *Jawa* rūpnīcas pārstāvji bija atbraukuši ar motocikliem, mūs filmēja televīzija. Es vadīju jubilejas svinības un biju ieturēts Janečka tēlā. Františeks Janečeks ir *Jawa* rūpnīcas dibinātājs, viņš nopirka motociklu ražošanas licenci no vācu rūpnīcas “Wanderer”, un tā arī radās nosaukums no viņa uzvārda un iepriekšējās firmas sākuma burtiem – Ja + Wa = *Jawa*,” stāsta Eduards. Čehijas vēstnieks *Jawa* klubu apmeklēja arī izstādes stendā Ķīpsalā, kur kluba dalībnieki piedalās aktīvās atpūtas izstādē “Outdoor Riga”.

Jawa kluba dalībnieki piedalās dažādos pilsētu svētkos, nereti tiek aicināti arī kuplināt kāzas un pat filmēties. “Andrejs Ēķis 2020. gadā uzņēma mākslas filmu “Nebaidies ne no kā”, tur piedalījāmies trīs kluba biedri ar saviem motocikliem. Manu motociklu pēc scenārija tur nozog. Filmēšana notika jūrmalā, Ragaciemā, motocikli tika filmēti arī pludmalē. Cik tad nu bieži var ar motociklu braukt pa pludmali, tas taču nav atļauts!” smejas Eduards.

Latvijas *Jawa* klubs lepojas pat ar savu alu – alusdarītava “Viedi”, kas atrodas Jelgavā, speciāli brūvē “*Jawa* kluba” alu! Eduards gan piebilst, ka tas domāts lielceļu putekļu noskalošanai dienas beigās, kad vīri nokāpuši no saviem močiem.

Jautāts, kas pašam vairāk pie sirds – motociklu atjaunošana un “ķīlēšana”, braukšana vai pasākumu rīkošana, Eduards teic, ka tas viss kopā. “Ja reiz ir mehānisms, tad gribas, lai tas strādā, un ir gandarījums, ja izdevies to panākt. Pašam prieks, ja apzinies, ka vari savam mocim uzticēties! Saorganizēt lielus pasākumus – tas ir izaicinājums un arī neapraķstāms gandarījums, ja viss labi izdevies un cilvēki apmierināti un priecīgi. Un, protams, arī braukšana. Dažreiz vienkārši vajag izvēdināt galvu, no visa atslēgties – sēdies uz motocikla un brauc, kur acis rāda. Cik vērtas ir kaut vai tikai smaržas – zeme pēc lietus, ievu smarža, siena smarža, labības smarža, pat kūtsmēsli smarža! To nevar aprakstīt un, ar mašīnu braucot, to nevar arī sajūst.”

Sarma Kočāne

Brīvības sala

Vecākais mehāniķis Uldis Mačs izgājis Atlantiju, piedalījies pirmajos Atlantijas zvejas reisos, strādājis uz Baltijas mācību kuģu kopas buriniekiem “Tropiks” un “Kurgāns”, bijis vecākais mehāniķis uz Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūta zvejas kuģa “Zvezda Baltiki”. Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā strādājis par vecāko mehāniķi kompānijā “Jonatans un Co”, kā arī par vecāko maiņas mehāniķi Rīgas brīvostas pārvaldes Kuģošanas departamenta Jūras kanāla dienestā.



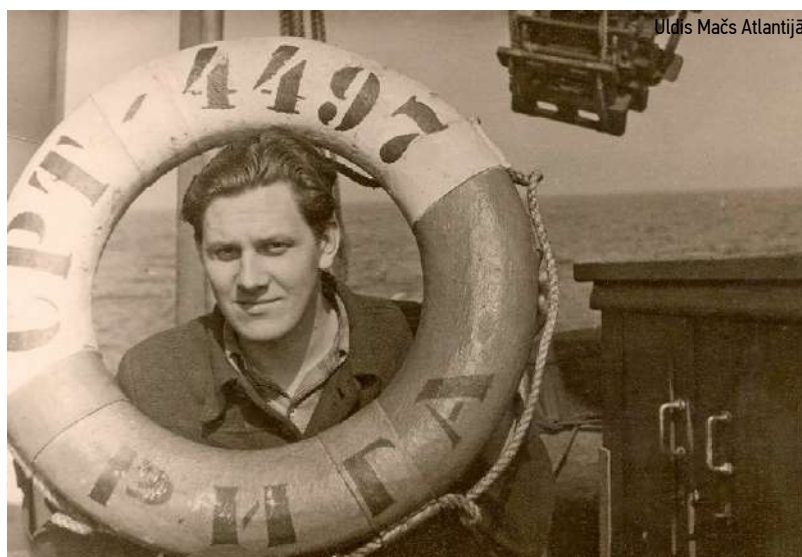
“Kubas cukurs, krievu trupas, velns lai parauj linu druvas!” Tā ar jaunradītiem vārdiem mājas ballītēs jautrās kompānijās dziedāja Raimonda Paula “Zilos linus”. Bet 1962. gada oktobrī pasaulē nemaz tik jautri negāja.

“Mums bija jāiet uz Kubu, jo kubieši vārda vistiešākajā nozīmē mira badā. Viss bija tik noslēpumaini, paņēmām degvielu un gājām. Nevienam neko nedrīkstēja stāstīt, uz kurieni dodamies. Mēs vairāk arī neko nezinājām, kā tikai to, ka ejam uz Kubu, bija jādara, ko liek. Patiesībā toreiz visi bija lielā sajūsmā, ka redzēs dzīvas kubietes, un sprieda, kā tik nu būs un kas tik notiks. Trīs kuģīši no Latvijas, pa ceļam piebiedrojās vēl trīs kuģi no Igaunijas, trīs no Lietuvas un trīs no Kaļiņingradas, un tā visa karavāna kādas divdesmit piecas dienas kūrāmies līdz Havanai. Tur mums bija milzīga sagaidīšana. Kubietis stāv tribīnē un runā, blakus divas rokas granātas. Ostā milzīgs uzraksts: “Hruščov predatel!”. Kas te notiek? Izrādās, kubieši bija neapmierināti, ka Hruščovs Fidelam neļāva šaut uz amerikāņiem. Kuba bija pilna ar krievu zaldātiem privātās drēbēs, tādos strīpainos kreklīņos, un runā krieviski.”

No Fidela Kastro runas mītiņā Havanā 1963. gada 26. jūlijā: “Padomju Savienība atsūtīja mums 15 modernus zvejas kuģus, kas mums deva iespēju apgādāt ar zivīm mūsu iedzīvotājus. Viņi apmāca mūsu apkalpes, lai nodotu mums šos kuģus.”

“Mēs strādājām Kubā”. Tāds virsraksts rotāja laikraksta “Latvijas Zvejnieks” 1963. gada 17. augusta publikāciju. No Kubas tikko bija atgriezies liela Latvijas jūras arāju grupa, kas vairāk nekā septiņus mēnešus kubiešiem palīdzēja uzlabot iedzīvotāju apgādi ar zivīm.

Padomju propaganda it kā atspoguļoja jūrnieru viedokli, un lielāki ticamībai kā



Uldis Mačs Atlantijā



raksta autors bija minēts VZTR-9106 “Tēvija” arodbiedrības komitejas priekšsēdētājs Arsenijs Bondars. Lai saprastu, ko nozīmēja tālaika ideoloģija, lūk, fragmenti no šī raksta.

“Visur, kur vien bija mūsu zvejnieki, viņi izjuta kubiešu kvēlo mīlestību pret padomju

zemi, pret mūsu tautu. Tiekoties bieži varēja dzirdēt vārdus: “Russo i kubano – brāļi!” (...) Pie Floridas jūras šauruma mūs bez mitas aplidoja amerikāņu helikopteri un reaktīvās lidmašīnas, apkārt grozījās zemūdenes un kara kuģi. Amerikāņu kara kurinātāji gribēja iebiedēt mūsu jūrniekus, vēl vairāk sasprindzinot stāvokli. (...) Mēs vēl pamanījām, ka uz ostas nama milzīgiem burtiem bija uzrakstīts: “Nikita – Fidels”. Šie divi vārdi simbolizēja padomju un kubiešu tautu nesatricināmo draudzību. Padomju kuģu ierašanās Havanā kubiešu sirdīs viesa jaunas cerības uz laimīgu rītdienu, ticību sociālisma nometnes spēkam un varenībai, ticību proletāriskā internacionālisma spēkam. (...) Tribīnē uzkāpa 16 – 17 gadus vecs puisis Kubas tautas milicijas cīnītāja formā ar karabīni rokā. Kubas jauno komunistu savienības vārdā viņš no sirds sveica padomju jūras arājus.

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

Puisis runāja tik aizrautīgi, ka mēs viņu sapratām arī bez tulka. Ļeņina komjaunatnes slavenie darbi ir brīnišķīgs paraugs. "Cuba libre! Patria o muerte!" (...) Kāds klusām sāka dziedāt "Piemaskavas vakarus", tūdaļ šo dziesmu uztvēra visa zāle. Lai gan dziedāts tika dažādās valodās, draugi labi saprata viens otru. Ar milzīgu interesi kubieši mācās krievu valodu. Mēs paši pārliecinājāmies, ka Brīvības salas varonīgā tauta pārvarēs visus šķēršļus un dzīvos laimīgu dzīvi. Kuba mācās, Kuba ceļ, Kuba cīnās, Kuba – uzvarēs! Ar šiem vārdiem var precīzi izteikt mūsu iespaidus, kas gūti, septiņus mēnešus uzturoties Brīvības salā."

Rakstā bija arī par zvejnieku darbu. "Beidzās neilgās, ja tā varētu teikt, svētku dienas, un bija jādodas uz zveju. Tīlpnes ātri tika piekrautas ar ledu, sagatavoti zvejas rīki. Jauno zvejas rajonu uzdeva apgūt Latvijas traleru "Tēvija" un "Imanta" apkalpēm. Man gribas pastāstīt par vienu no labākajām Kubas ekspedīcijas zvejas kuģu komandām – VZTR-9106 apkalpi, ko vada daudz pieredzējušais zvejnieks un lieliskais biedrs Bruno Biete. Jaunie, sarežģītie apstākļi netraucēja teicami zvejot, mobilizēt visu mūsu apkalpi. Mūsu jūras arājiem zvejas vietās nācās saskarties ar lielām grūtībām. Nepierasti klimatiskie apstākļi, nepazīstamas zvejas vietas, nepazīstamas zivis sarežģīja darbu. Temperatūras starpība sastādīja 45 grādus. Havannā bija plus 35–40, turpretim zvejas rajonā minus 10 grādi. Man īpaši gribas cildināt mūsu apkalpes jūrnieku draudzību ar traleru "Imanta" ļaudīm. Kapteiņi Biete un Jahontovs visu laiku dalījās pieredzē. Sevišķas grūtības bija mašīnkomandas ļaudīm. Viņiem nācās strādāt 50 grādu lielā karstumā. Dzinēju dzesēšanai lietotā jūras ūdens temperatūra sasniedza 35 grādus. Taču vecākā mehāniķa U. Mača, mehāniķu M. Tabačuka un A. Azāna lielā neatlaidība, teicamās zināšanas palīdzēja tikt pāri visiem šķēršļiem. Reisa laikā mašīnkomandas vainas dēļ nebija nevienas dīkstāves. "Tēvijas" draudzīgais un saliedētais kolektīvs godam izpildīja Dzimtenes uzdevumu."

Uldim Mačam tomēr atmiņā palikusi savādāka Kuba. "Visi kubieši gribēja šaut. Ielādējām rūmēs ledu un labāk laidāmies projām uz Labradoru zvejot viņiem zivis. Silķes nedrīkstēja zvejot, jo kubieši tās neēda, pārāk daudz asaku, zivis nedrīkstēja būt saldētas, tikai atdzesētas. Šādas prasības bija dīvainas, jo veikali Kubā bija pilnīgi tukši. Pilnīgi (Mačs izteiksmīgi to rāda ar rokām)! Vairāk nekā pusgadu zvejojām un viņiem vedām zivis, bet neviens tās

Mācību kuģis "Kurgāns".



negribēja lādēt laukā no kuģa, jo neviens kubietis negribēja strādāt.

Pa visu to laiku, kamēr tur zvejojām, mums pietrūka ēdamā, tāpēc atļāva ieiet Hali-faksas ostā. Tur nu gan mēs sapirkāmies visādus kapronus, neilonus un jakas dažādās krāsās, kas tajā laikā bija kaut kas vienreizējs."

Par to toreiz visi klusēja

Prese cildināja kubiešu sirsnīgās jūtas pret katru padomju cilvēku, bet pilnīgs tabu toreiz bija, lūk, kāds atgadījums. Prese nerakstīja, ka no Kubas ekspedīcijas pēc septiņiem mēnešiem "Tēvijas" komanda atgriezās mājās par vienu vīru mazāka.

"Havannas ostā ienāca liels, balts amerikāņu kuģis ar sarkaniem krustiem uz sāniem. Visapkārt kuģim bija militārie posteņi ar šaujamrīkiem. Tie kubieši, kuriem bija nauda, varēja izceļot uz ASV. Strīpām nāca cilvēki ar čemodāniem, un tos viņiem rāva laukā no rokām, tie taču bija Kubas revolūcijas nodevēji, kontras. Bet mēs jau domājām

par mājupceļu, visu bijām sapakojuši, sēdējām uz klāja, sūcām aliņu un klausījāmies mūziku. Mūsu stūrmanis bija jauns puisis Krapošins Saša. Viņš saka: vajadzētu kuģi piekrāsot, jo tas izskatās pārāk noplucis. Ar laivu aizbrauca, paņēma no mūsu otra kuģa plostiņu, krāsu, pa dienu piekrāsoja kuģi, bet vakarā vilka plostu atpakaļ. Mēs sēžam uz klāja un gaidām, kad Sašiņš atbrauks atpakaļ. Un tad laiva atnāca, tā bija pilna ar asinīm, un mūsu Sašiņš nokritis laivā, nošauts. Laikam bija par tuvu amerikāņu kuģim piegājis un tumsā uz viņu šāva kubiešu revolucionāri. Tas visu mūžu man sēž iekšā (sirmais vīrs nekaitrējas no asarām). Mums morgā ļāva no viņa atvadīties. Izvelk mūsu Sašiņu no saldētavas. Šausmas, un to visu šodien neviens vairs nezina un neatceras. Cilvēks gāja bojā pilnīgi ne par ko, jo kubiešiem visur rādījās kontra. Man Havanna palikusi atmiņā kā milzīga smirdoņa, visās malās krievu zaldātu pilna. Un tās krievu meitenes, kuras tur bija sanitāres, bija neapskaužamā situācijā, jo melnie viņas bija gatavi saplēst gabalos. Ja toreiz, kad bijām ceļā uz Kubu, viss būtu gājis vaļā, tad mēs neviens mājās vairs nebūtu atgriezušies. Mums palaimējās, tikai Sašiņam ne. Kad atgriezāmies, viņš jau bija apglabāts, pirmais, ko darījām pēc atgriešanās, aizgājām uz kapiem nolikt puķītes."

Arī Ulda sieva Biruta nespēj aizmirst to šausmu pilno laiku un pārdzīvojumus, ko nācās piedzīvot viņām – jūrnieku sievām. "Mēs mājās zinām, ka viens ir nošauts, bet kurš tas ir, neviens nesaka," atceras Ulda sieva. Un no visām vien šo rūgto kausu bija spiesta izdzert līdz galam. ■

Pierakstīja Anita Freiberga



Latvijas Jūras akadēmijas

28. izlaidums

2022. gada 8. janvārī kultūras pilī "Ziemeļblāzma" notika Latvijas Jūras akadēmijas 28. izlaidums. Bakalaura grādu ieguva 51 jaunais kuģu vadītājs, kuģu mehāniķis un ostu speciālists. Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova sveica absolventus ar diploma saņemšanu, izteica pateicību pasniedzējiem par ieguldīto milzīgo darbu jauno speciālistu sagatavošanā un vecākiem par atbalstu, uzsverot, ka, neskatoties uz tām grūtībām un izaicinājumiem, ko pēdējo gadu laikā nācies pārvarēt, strādājot Covid-19 pandēmijas apstākļos, visiem kopā ir izdevies sasniegt labus rezultātus.

Uzrunājot absolventus, Latvijas Jūras akadēmijas Zinātniskās padomes priekšsēdētāja JTN asoc. profesore Dr. oec. Astrīda Rijkure uzsvēra izglītības lielo lomu ikviena cilvēka profesionālās attīstības ceļā un aicināja neapstāties pie sasniegtā. Ievērojot Jūras akadēmijas tradīciju, pulksteņus ar īpašu gravējumu saņēma akadēmijas labākie studenti – kuģu vadītāju specialitātē Kristis Žukovskis un kuģu mehāniķu specialitātē Gints Kūla. Uzrunājot absolventus Latvijas Jūras administrācijas vārdā un īpaši sveicot labākos diplomdarbu autorus Kristu Žukovski un Germanu Puriņu, Jānis Krastiņš atgādināja: "Būtu maldīgi domāt, ka ar diploma saņemšanu un svinīgo izlaiduma brīdi viss jau ir galā. Patiesībā viss tikai sākas." Šo domu turpināja pasniedzējs Oļģerts Sakss, kuru studenti šoreiz bija izraudzījuši ceļa vārdu teikšanai. Pasniedzējs Sakss pauda veco patiesību, ka šodien jūrnieka profesijai ir daudz izaicinājumu: ienāk jaunas tehnoloģijas, pieaug prasības kuģošanas drošības un vides aizsardzības jomā, tāpēc izglītošanās jāturpina ik dienu visa mūža garumā.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos Edgars Sūna un Ventspils ostas kapteinis Gunārs Trukšāns īpaši sirsnīgus novēlējumus veltīja ostu un kuģošanas vadības specialitātes absolventiem, piemiņas veltes par labām sekmēm pasniedzot Martai Annijai Gobergai un par labāko diplomdarbu Sabīnei Kļaviņai. Par labām sekmēm pateicību saņēma Uldis Urtāns, bet par aktīvu sabiedrisko darbu Mādara Lāsma Bedikere un Stella Tomsone-Kundziņa. Savukārt kuģošanas kompānijas LSC pārstāvji īpaši sveica tos, kas jūras praksi izgāja uz kompānijas kuģiem, un izteica cerību, ka turpināsies labi iesāktā sadarbība.

Studenti pateicās pasniedzējiem, vecākiem un visiem, kas četrarpus gadu garumā viņus mācījuši un atbalstījuši. Gadi pagāja ļoti ātri, tagad atliek attīstīt sevi tālāk un pilnā gaitā uz priekšu! Kad no zāles tika iznests Latvijas Jūras akadēmijas karogs, gaisā virmoja viena doma: vai šis kļūs par pēdējo neatkarīgās Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumu? Bet cerība taču mirst pēdējā! Lai septiņas pēdas zem ķīļa!



LTFJA uzmanības centrā ir jūrnieki



International
Transport Workers'
Federation



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

ARODBIEDRĪBA IR KOPĀ AR CILVĒKU PRIEKOS UN BĒDĀS

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) prezidents Igors Pavlovs, atskatoties uz jau aizvadītajiem 30 darbības gadiem, uzsver, ka ir gandarīts par jūrnieku izrādīto uzticību un savu tiesību aizsardzības deleģēšanu arodbiedrībai.

“Kad 1991. gadā tika dibināta mūsu arodbiedrība, bija pārmaiņu laiks, vajadzēja būt tālredzīgiem, lai saprastu, ka Latvijā sākušies jauni laiki, tāpēc skatīties pagātnē nav vērts, ir jāraugās nākotnē un jādoma, kā aizsargāt Latvijas jūrnieku tiesības starptautiskajā darba tirgū,” stāsta LTFJA prezidents Igors Pavlovs.

Patiesībā pirmos stūrakmeņus arodbiedrības mājā I. Pavlovs lika jau 1990. gadā, kad “Latvijas kuģniecības” peldošā sastāva konferencē pirmo reizi tika izteikts viedoklis par neatkarīgas struktūras veidošanu, toreiz vēl nenosaucot, kādas struktūras. Viņš arī uzsver, ka gan 1991. gadā, gan arī šobrīd ir ļoti daudz izaicinājumu, tāpēc vienmēr ir svarīgi pieņemt pareizo lēmumu.

“Šodien esmu gandarīts un pateicīgs visiem, kuri toreiz uzticējās. Tagad jaunajiem cilvēkiem ir pilnīgi cita domāšana, viņi pavisam savādāk raugās uz nepieciešamību stāties arodbiedrībā, jo viņu apziņā nedzīvo informācija par ceļazīmju piešķiršanu, dzīvokļu vai ledusskapju dalīšanu,” saka arodbiedrības šefs. “Jautāti, kāpēc viņi stājas arodbiedrībā, jaunie jūrnieki atbild, ka viņi to dara, lai būtu drošība, laba alga uz kuģa un pārliecība, ka gadījumā, ja tas būs nepieciešams, viņi varēs griezties ne tikai pēc juridiska vai finansiāla atbalsta, bet arī gluži vienkārši pēc cilvēciskas sapratnes. Man ir liels prieks, ka ļoti bieži saņemmu zvanus no jūrniekiem ar lūgumu palīdzēt sadzīvisku jautājumu risināšanā, jo viņi izjūt savu piederību šai saimei un saprot, ka arodbiedrība ir kā ģimene, kas ir kopā priekos un bēdās. Arī Jūras svētkus ik gadus rīkojam, lai jūrnieki un viņu ģimenes justu piederību un kopības sajūtu – tu esi viens no ģimenes locekļiem. Mans telefons strādā 24/7 režīmā, jo cilvēkiem ir svarīgs atbalsts istajā brīdī.”

Igors Pavlovs visus aicina sēsties pie apaļā galda un saka, ka trīsdesmit gadu laikā nekad nav sarunājies ar cilvēkiem, formāli sēdēdams pie priekšnieka galda. “Ir svarīgi sarunāties ar cilvēku, un pilnīgi vienalga, vai viņš ir lielas firmas vadītājs vai matrozis uz kuģa,” atzīst I. Pavlovs.

(Plašāka saruna ar LTFJA prezidentu Igoru Pavlovu būs lasāma žurnāla 2. numurā)



Vienotībā ir spēks!