



# JŪRNIEKS

NR. 3 (124) 2021



## Numura tēma: Drošības jūrā nevar būt par daudz

Pasaules okeāni  
sauc pēc palīdzības

Mikroplastmasas pētījumu  
lauks vēl ir neapgūts

Jūras meklēšanas  
un glābšanas  
koordinācijas centra  
(MRCC) priekšnieks  
komandleitnants  
**PĒTERIS SUBBOTA:**

“Darām savu darbu,  
ja viss izdodas,  
par to neviens pat  
nenojauš, ja kaut ko  
neizdodas izdarīt,  
rezonanse ir milzīga.”



**JA Hidrogrāfijas  
dienesta kuģis  
“Kristiāns Dāls”  
ierindā jau 20 gadus**

Jūrnieku arodbiedrības “Nautilus”  
ģenerālsekretārs uzsver: “Kamēr vien  
jūrnieki netiks noteikti par galvenajiem  
darbaņēmējiem, ko nevar izdarīt jau gadu,  
kuģu apkalpju maiņas krīze turpināsies!”





## LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: [lja@lja.lv](mailto:lja@lja.lv)

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

### LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: [kr@lja.lv](mailto:kr@lja.lv)

### LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: [jr@lja.lv](mailto:jr@lja.lv)

### HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: [lhd@lja.lv](mailto:lhd@lja.lv)

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: [kdd@lja.lv](mailto:kdd@lja.lv)

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: [kdi@lja.lv](mailto:kdi@lja.lv)

### KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: [koai@lja.lv](mailto:koai@lja.lv)

**ŽURNĀLU "JŪRNIEKS"  
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS  
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS  
TĪMEKĻA VIETNĒ  
[WWW.LJA.LV](http://WWW.LJA.LV)**



@LVJurasAd

# Saturs

## LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi. Maijs – jūnijs
- 7 Kuģu apkalpju maiņas krīze nav atrisināta
- 8 Saeimas komisijas konceptuāli atbalsta grozījumus ostu likumā
- 9 "Ever Given" jūrniece kļuva par ķīlniekiem
- 10 Latvijas transporta un loģistikas nozare var nodrošināt konkurētspējīgus pakalpojumus  
G7 valstis vienojas līdz 2021. gada beigām pārtraukt valsts finansējumu ogļu spēkstacijām

## DROŠĪBA

- 11 Lai prognozētu, ir vajadzīgi fakti
- 17 Drošības jūrā nekad nevar būt par daudz

## CILVĒKS, VIDE, POLITIKA

- 20 Plastmasas tara piesārņo ekosistēmu
- 21 Pasaules okeāni sauc pēc palīdzības
- 22 Mikroplastmasas pētījumu lauks vēl ir neapgūts
- 25 Arktika ir pasaules okeānu un klimata sistēmas galvenais virzītājspēks
- 26 Vēl ir laiks sagatavoties ģeopolitiskām pārmaiņām ziemeļos
- 28 Ķīna izrāda arvien lielāku interesi par Arktiku

## JŪRĀ UN KRASĀ

- 29 Svarīgs ir katrs cilvēks un katra cilvēka dzīves stāsts
- 32 Jūras uzraudzības operācijās iesaistās attālināti vadāmas lidmašīnas
- 33 Starptautiskā jūrniece sabiedrība aicina aktīvi iesaistīties pirātisma apkarošanā
- 34 Gada otrajā pusē pakāpeniski normalizēsies konteinerpārvadājumi  
Pieprasījums pārsniedz piedāvājumu
- 35 Jauna kuģu dizaina koncepcija emisiju samazināšanai  
Piedzīvojums divdesmit sešu dienu garumā
- 36 Kuģošanas kompānija "Bore" būs jaunas paaudzes RoLo kuģi

## OSTAS

- 37 Statistika  
Jokohamas osta kļūst par līderi
- 38 Rīgas ostas uzņēmēji iegulda infrastruktūrā  
E-komercija veic izrāvienu
- 39 Mācību mērķis ir celt sadarbības kapacitāti un garantēt drošību ostas teritorijā
- 40 Liepājas SEZ ziņas  
Pirmajā ceturksnī lielākais kravu pieaugums "Ventspils Grain Terminal"
- 41 Paliek cerības uz fondu finansējumu
- 42 Būvējam, vairojot ostas atpazīstamību

## VALASPRIEKSVĒSTURE

- 44 Braucot ar motociklu, vislabāk jūti, ka esi dzīvs
- 46 Caur pagātni uz nākotni. Ainažiem – 95!



Žurnāls "Jūrniece". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

E-pasts: [jurnieks@lja.lv](mailto:jurnieks@lja.lv). Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: [marnews@com.latnet.lv](mailto:marnews@com.latnet.lv). Datogrāfika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Jura Pempera, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, Satiksmes ministrijas, ICS, SCC/CNN, SCC, OMS, "Reuters", IMO, NASA, NWF, COSCO, EMSA, "Bore", Pasaules Vides fonda, youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, Ainažu jūrniece muzeja, Roberta Streiča, kā arī kompāniju publicitātes foto. Foto no Renātes Kalniņas un Kaspars Zelča personīgā foto arhīva. Māksliniece Agra Liepiņa zīmējumi.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.



## Priecīgus Jūras svētkus!

# Notikumus dokumentējot

Ir vasara. Lietus jau aizskalojis pavasara satraucošo zājumu.

Maijs vienmēr ir lietišķs un nedaudz darbelīgs, jo pirms vasaras vilinājumiem un praktiski neko nedarīšanas vēl šo to jāpagūst paveikt: militāristi vingrinās starptautiskās mācībās, pārliecinoties, cik ātri spēj reaģēt un cik labi prot sadarboties, loģistikas nozare spriež par konkurētspējas celšanu, ostas, domājot par jauniem izaicinājumiem, vēsturē noraksta ogļu un naftas kravas, daži jūrniecības nozarei svarīgi likumprojekti maldās pa Saeimas gaiteniem, bet jūrniecības izglītības iestāžu studenti un audzēkņi meklē prakses vietas, kurš pirmajai, kurš otrajai jūras pieredzei. Pirmā prakse parādīs, vai izvēlēta profesija tiešām ir bijusi pareiza, bet otrā nostiprinās pārliecību. Protams, visiem šāda pārliecība neradīsies, daži būs sapratuši, ka darbs jūrā viņiem ir cietums un arī krastā var nopelnīt.

Jūnijs ir tāds nedaudz mistisks. Visticamāk, pie vainas ir vasaras saulgriežu maģija, kad kopā jaucas smaržas, garšas un emocijas, vīst jāņuzāles, reibina jasmīni, dzeļ nātres, bet to, kā zied papardes, tas lai paliek katra paša ziņā. Pie manām jūnija emocijām pieder "Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2020", kas šogad nodrukāta pāris mēnešus vēlāk nekā parasti. Nebija jāsteidzas ar izdošanu, jo marta beigās Covid-19 pandēmijas ierobežojumu dēļ jūrniecības sabiedrība nevarēja pulcēties uz Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulci, kad gadagrāmatas atvēršana pieder

pie dienaskārtības un vienmēr ir emocionāls notikums. Bet piezvanīja mans draugs un cīņu biedrs Gints un parāva vaļā emocijas. "Vai tu to saproti, ka Jūrniecības gadagrāmata ir glābšanas riņķis mūsu jūrniecības sabiedrībai un nozarei?" Pirmajā brīdī domāju, Gints ir emocionāls, viņš pārspilē, jo tā ir tikai kārtējā, 28. gadagrāmata, kas gan tur tik īpašs (īsti, protams, tā nedomāju)! Tomēr Gintam ir taisnība. Gadagrāmata satur kopā jūrniecības nozari, apvieno, visiem parāda, ka jūrniecības nozare – Jūrniecības savienība, ostas, jūrniecības pārvaldība, jūrnieki, jūrniecības izglītība, Jūras spēki, arī Jūras svētki ir dzīvi, ka mums ir sen iedibinātas un jaunradītas tradīcijas, ka pie viena galda kopā sanāk senioru pieredze un jauno entuziasms, un, lai cik neticami tas būtu, tiek izdotas pat grāmatas.

Kad iznāks šis žurnāls, jūnija maģija jau būs ierakstīta vēsturē, bet apgriezienus uzņems jūlijs. Jūlija otrajā sestdienā piecsimt kilometrus garajā jūras krastā tiks svinēti Jūras svētki, kad sāļais jūras gaiss jauksies kopā ar žāvētu zivju smaržu un nelielu nostalgijas piešprici. Bet tas jau būs jauns stāsts un pavisam cits žurnāla numurs. Žurnāls neskrien notikumiem pa priekšu, vien dokumentē svarīgāko, un tas ir tikai loģiski, jo "Jūrnieks" pie lasītājiem dodas reizi divos mēnešos. Kad iznāks nākamais, klāt būs rudens, bet nesteigsimies taču notikumiem pa priekšu! Baudīsim vasaru, nepiemirstot seno senču gudrību: ratus taisām ziemā, ragavas vasarā!

*Anita Freiberga, žurnāla redaktore*

# Notikumi. Maijs – jūnijs

## Izsludina grozījumus likumā “Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās”

Saeima 2021. gada 13. maijā galīgajā lasījumā pieņēma un Valsts prezidents izsludināja grozījumus likumā “Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās”, nosakot, ka valsts atbalsts jaunu darbavietu veidošanai ir attiecināms arī uz Liepājas speciālo ekonomisko zonu. Tas veicinās Liepājas un reģiona turpmāko ekonomisko attīstību, kā arī mazinās Covid-19 izraisītās krīzes sekas ietekmi uz LSEZ kapitālsabiedrību darbību.

Liepājas SEZ tiesiskā statusa saglabāšanu līdz 2035. gadam 2021. gada 13. aprīļa valdības sēdē atbalstīja advokāts Lauris Liepa un ostu komersantu pārstāvis Rihards Strenge. Ministru prezidents Krišjānis Kariņš aicināja MK sēdes protokolā atzīmēt, ka valdība atbalsta Liepājas SEZ statusa saglabāšanu līdz 2035. gadam. Pret to gan iebilda trīs ministri – tieslietu ministrs Jānis Bordāns, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs un veselības ministrs Daniels Pavļuts.

## Auditori atzinīgi vērtē Jūras administrācijas darbu

SIA “Bureau Veritas Latvia” veiktā Latvijas Jūras administrācijas kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audita ziņojumā JA darbība novērtēta pozitīvi, neatbilstības nav konstatētas.

Ziņojumā auditori snieguši atsevišķus ieteikumus kvalitātes vadības sistēmas optimizēšanai. JA speciālisti šos ieteikumus izvērtēs un lems par ieteikto uzlabojumu ieviešanu.

Kā laba prakse audita ziņojumā atzīmēta JA īstenotā risku pārvaldība. Īpaši uzsvērts, ka risku pārvaldības process aptver arī specifiskos riskus, kuri tiek regulāri pārskatīti un vērtēti.

Audita gaitā tika pārbaudīta JA kvalitātes vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot Jūrnieku reģistra, Juridiskā departamenta un IT nodaļas procesus, kā arī kvalitātes vadības procesu kopumā.

Ievērojot Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktās epidemioloģiskās drošības prasības, audits klātienē tika veikts Jūrnieku reģistrā, savukārt Juridiskais departaments un IT nodaļa tika auditēta tiešsaistē. Tāpat tiešsaistē auditori sazinājās ar uzņēmuma vadību un kvalitātes vadības sistēmas vadītāju.

## Izdota Ventspils ostas karte

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši karti “Ventspils osta”. Karte izveidota, optimizējot karti “Ventspils osta ar pieejām” mērogā 1:10 000. Jaunās Ventspils ostas kartes mērogs ir 1:7500, papīra kartes numurs 3720 INT 12735, atbilstoša elektroniskā karte – ENC LV5H3720.



Līdz ar Ventspils ostas kartes izdošanu visām lielajām ostām tagad ir ostas karte un ostas karte ar pieejām. Drīzumā tiks izdota arī karte 2257 INT 1163 mērogā 1:25 000 “Pieejas Ventspils ostai” ar elektronisko versiju ENC LV4A2257.

JA kartogrāfi turpina darbu pie karšu pakāpeniskas pārejas uz jauno augstuma sistēmu BSCD LAS 2000,5.

## Neatslābst interese par sadarbību ar Ķīnu

2021. gadā Latvija un Ķīna atzīmē diplomātisko attiecību 30 gadus

un piekto gadu, kopš Latvija pievienojusies Ķīnas “Josla un ceļš” iniciatīvai un Ķīnas – Centrālās un Austrumeiropas valstu sadarbības formātam. Balstoties uz divpusējo Latvijas – Ķīnas nolīgumu par gaisa pārvadājumiem un jūras transportu, kā arī starpministriju nolīgumu par dzelzceļa transportu, uzņēmēji abās valstīs var īstenot abpusēji izdevīgu sadarbību. Latvija jau šobrīd ir veiksmīgi savienota ar Ķīnu ar dzelzceļa, jūras gaisa transportu, kas veido ilgtermiņa pamatu Ķīnas un Latvijas ekonomiskās sadarbības attīstībai. 27. maijā Satiksmes ministrijas valsts sekretāre Ilonda Stepanova un Ķīnas Tautas Republikas vēstnieks Latvijas Republikā Lians Dzjaņcjuans tiešsaistē pārrunāja abu valstu sadarbības iespējas transporta un loģistikas jomā.

## Mācības “Baltops” šogad notiek jau piecdesmito reizi

Mācības “Baltops” šogad notiek jau 50. reizi, un tajās piedalās aptuveni 4000 karavīru, kā arī 40 kuģi un 60 gaisa kuģi no 18 valstīm, tādējādi





demonstrējot sabiedroto un partnervalstu sadarbību un savietojamību un apliecinot ilgtermiņa ieguldījumu reģiona drošībā un stabilitātē.

Starptautisko militāro mācību "Baltops 50" mērķis ir veicināt sabiedroto bruņoto spēku sadarbību un savietojamību, stiprināt spēju strauji reaģēt, izmantojot visus spēku veidus, kā arī demonstrēt sabiedroto un partnervalstu apņēmību nodrošināt stabilitāti reģionā un gatavību aizsargāt Baltijas jūras reģionu.

Latvijas Jūras spēkus Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā mācībās pārstāv štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" un minū kuģis M-06 "Tāļivaldis", patruļkuģis P-08 "Jelgava", kā arī virsnieki mācību "Baltops 50" štābā.

Starptautisko militāro mācību "Baltops 50" un "Baltic Fortress 2021" laikā notika kuģu sadursmes imitācija, kurā štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" bija cietušā lomā, bet Jūras spēku kuģi M-06 "Tāļivaldis" un P-08 "Jelgava" pildīja atbalsta funkcijas.

## Skultes ostā vingrinās naftas piesārņojuma seku likvidēšanā

12. maijā Skultes ostas reidā jūrā un ostas akvatorijā norisinājās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Skultes ostas organizētās naftas piesārņojuma seku likvidācijas mācības "Oilex Skulte 2021".

Mācību ietvaros Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs saņēma trauksmes signālu no Skultes ostas

pārvaldes par ievērojamu jūras negadījumu ostā, kura rezultātā no kuģa notikusi naftas produktu noplūde. Noplūdes seku novēršanā iesaistījās Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība ar kuģi "Aģe" un Skultes ostas pārvalde ar velkoni "Aitik" un loču kuteri "Pilot Skulte". Mācību mērķis ir uzturēt un pilnīgot valsts gatavību reaģēt uz kuģu negadījumiem jūrā un ostu akvatorijā, lai vides piesārņošanas gadījumā spētu efektīvi ierobežot piesārņojumu un iespējami ātri novērst kaitējumu videi. Mācību laikā negadījumā cietušais kuģis un ostas akvatorija tika norobežota ar peldošajām barjerām un veikta iedomātā naftas plankuma savākšana ar speciālu aprīkojumu pārvietojamās tilpnēs.

## Rīgas brīvostā testē dienestu gatavību sadarboties

Zemessardzes 1. Rīgas brigāde sadarbībā ar Jūras spēkiem, Rīgas brīvostu, Rīgas brīvostas policiju un Rīgas pašvaldības policiju, kā arī Valsts robežsardzi sekmīgi aizvadīja pirmās starp institūciju mācības, kas bija vērstas specifiski uz Rīgas ostas teritorijas aizsardzības nodrošināšanu. Iepriekš šāda līmeņa mācības nav notikušas, bet tās ir īpaši svarīgas, jo Rīgas osta ir lielākā Latvijas osta gan



pēc kravu apgrozījuma, gan sauszemes un ostas akvatorijas platības.

Tā kā apmēram viena piektā daļa no Rīgas teritorijas ir ūdensceļi, kuru kontrole krīzes situācijā ir vitāli svarīga, mācību mērķis bija apzināt visus dienestu resursus un līdzekļus ūdensceļu kontrolei un vienotu sakaru un informācijas apmaiņas procedūru nodrošināšanai. Mācību scenārijs paredzēja, ka Rīgas brīvostas akvatorijā iefiltrējies pretinieks, lai veiktu diversijas.

Rīgas pašvaldības policijas priekšnieka vietnieka pienākumu izpildītājs Andrejs Aronovs atzina, ka šāda veida mācībām jānotiek biežāk, jo tas ļauj sadarbību izstrādāt "refleksu līmenī".

## Turpinās darbs pie Latvijas ostu attīstības programmas 2021.–2027. gadam

Satiksmes ministrija Loģistikas padomes dalībniekus informēja par Latvijas ostu attīstības programmas izstrādi 2021.–2027. gadam. Raksturojot pašreizējo situāciju, uzsvērts, ka, neskatoties uz naftas un ogļu kravu apjoma kritumu, pārejās kravu grupās ir iespējama attīstība. Auglielo ostu industriālo ražotāju darba vietu skaits un samaksāto nodokļu apjoms. Attīstības iespējas var pavērt kravu diversifikācija, nišas produktu piesaiste un kravu konteinerizācija. Par perspektīvu uzskatāma arī prāmju satiksmes un vietējo dzelzceļa pārvadājumu attīstība. Būtisku pienesumu nozarei nodrošinās "Rail Baltica" līnija, Latvijas un Baltijas valstu eksports caur Latvijas ostām. Plašāki loģistikas pakalpojumi, augstāka pievienotā vērtība, industrializācija un investīciju piesaiste brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās ļaus veidot jaunas darba vietas nozarē un kāpināt apgrozījumu.

## Loģistikas nozare diskutē par Latvijas tranzīta koridora konkurētspēju

9. jūnijā uz sēdi pulcējās Loģistikas nozares padome atjaunotā sastāvā, lai ekspertu lokā pārrunātu situāciju Latvijas transporta un loģistikas nozarē, nākotnes prognozes un

►►► 4. lpp.



►►► 3. lpp.

iespējas stiprināt nozares konkurētspēju. Atklājot padomes sēdi, satiksmes ministrs Tālis Linkaits norādīja, ka pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā un ņemot vērā pandēmijas ietekmi ir jādomā par to, kā piesaistīt jaunas kravas un kravas ar lielāku pievienoto vērtību, attīstīt iekšzemes pārvadājumus pa dzelzceļu, veidot jaunus sadarbības modeļus un veicināt industrializāciju ostās. Tāpat ministrs uzsvēra, ka mērķtiecīgi jāstiprina Latvijas tranzīta nozares starptautiskā konkurētspēja, analizējot, ko Latvijas tranzīta un loģistikas ķēdē iespējams darīt labāk vai citādāk, lai kravu piegādātājiem Latviju varētu piedāvāt kā kvalitatīvu un pievilcīgu transporta koridoru.

Sēdes dalībnieki pārrunāja aktuālo situāciju nozarē, uzsverot nepieciešamību gan turpināt dažādus infrastruktūras attīstības projektus, gan stiprināt moderno tehnoloģiju un digitalizācijas risinājumus nozares uzņēmumos. Tāpat tika pārrunāts jautājums par līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšanu piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai.

## Latvija piedāvā loģistikas pakalpojumus Uzbekistānai

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits attālinātā sarunā 9. jūnijā tikās ar Uzbekistānas transporta ministru Ilhomu Makhamovu. Tālis Linkaits apliecināja Latvijas puses ieinteresētību turpināt sarunas ar Uzbekistānu par sadarbību Eirāzijas pārvadājumos, tai skaitā izmantojot Latvijas ostu infrastruktūru uzbeku produkcijas distribūcijai Ziemeļeiropā.

Uzbekistānas transporta ministrs norādīja, ka, lai gan starp Latviju un Uzbekistānu notiek visu veidu pārvadājumi un to apjomi pastāvīgi pieaug, sadarbības iespējas transporta jomā nebūt nav izsmeltas. Viņš arī uzsvēra, ka saredz Latviju kā uzticama partneri un tiltu uz Eiropas tirgu, īpaši kontekstā ar Uzbekistānas centieniem atrast jaunus un maksimāli efektīvus loģistikas risinājumus lauksaimniecības produkcijas eksporta plūsmas palielināšanai. Puses vienojās turpināt attīstīt sadarbības projektus un uzturēt aktīvu dialogu, tostarp izveidotās Transporta darba grupas ietvaros, kuru no Latvijas puses vadīs Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

## Piešķir finansējumu vēsturiskā piesārņojuma likvidēšanai

Ar Norvēģijas granta finansējumu tiek turpinātas investīcijas Latvijas vides atveseļošanā. Atklātā konkursa "Ar vēsturiski piesārņotajām teritorijām saistīto risku samazināšana" ietvaros līdz 2024. gada pavasarim tiks veikti sanācijas darbi vēsturiski piesārņotās vietās Daugavpils novadā, Liepājā un Ventspilī par kopējo summu 11,9 milj. eiro, tai skaitā 10,1 milj. eiro jeb 85% ir Norvēģijas granta līdzfinansējums. 2021. gada 11. jūnijā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija apstiprināja trīs vēsturiski piesārņoto vietu sanācijas projektus, kuru ietvaros piesārņotajās vietās tiks uzlabota vides kvalitāte un novērsts apdraudējums iedzīvotāju veselībai.

Papildus sanācijas darbiem sadarbībā ar nevalstisko sektoru tiks īstenotas arī plašas sabiedrības informēšanas kampaņas, lai paaugstinātu sabiedrības izpratni par aktuālajiem vides un klimata jautājumiem. Tāpat arī projektu ietvaros tiks stiprināta divpusējā sadarbība ar Norvēģijas organizācijām, apmainoties ar pieredzi šāda veida projektu īstenošanā.

Daugavpils novada dome īsteno Višķu profesionālās vidusskolas mazuta glabātavas sanācijas projektu, likvidējot piesārņojuma avotus un revitalizējot piesārņojuma areālu. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 1,7 miljoni eiro.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde realizēs projektu, kas paredz samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēku veselību, reizē mazinot negatīvo ietekmi uz Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 5,1 miljons eiro.

Ventspils brīvostas pārvalde paredzējusi attīrīt ar naftas produktiem vēsturiski piesārņotu teritoriju, kas rada būtisku risku Baltijas jūrai un tās piekrastei. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 5,1 miljons eiro.

## Baltijas jūrā pēta īpaši aizsargājamus biotopus

LIFE REEF projekta ietvaros no 3. līdz 7. jūnijam notika jūras izpētes darbi. Ar Klaipēdas Universitātei piederošo burukuģi "Brabander" un divām laivām veikti dziļo sēkļu apsekojumi Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Dziļo sēkļu izpētei tika izmantotas dažādas metodes – zemūdens biotopu filmēšana 30–35 metru dziļumā, niršana un pētnieku tiešie novērojumi. LIFE REEF projekta gaitā Baltijas jūras akvatorijā plānots kartēt un izpētīt Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamus jūras biotopus – smilts sēkļus



jūrā un akmeņu sēkļus jūrā 4116 kvadrātkilometru platībā. Filmēšanas laikā speciālisti atrada rīfus ar veselīgām gliemeņu audzēm, tika novērota grunts ar dažādu mozaīkveida substrātu, dolomīts, laukakmeņu krāvumi vietām mijās ar morēnu un smilšu laukumiem. Vēl ir jāveic rūpīga iegūto materiālu apstrāde, bet pirmie dati liecina par rifu veselīgu dzīvotspēju.

LIFE REEF jeb "Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā" projektu īsteno Dabas aizsardzības pārvalde kā vadošais partneris sadarbībā ar pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātnisko institūtu "BIOR" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. Tā kopējais budžets ir četri miljoni eiro, no tiem 60% sedz ES vides un klimata pasākumu programma LIFE, bet 40% – Latvijas Vides aizsardzības fonds un projekta partneri.

## Ikgadējās zvejas laivu pārbaudes visā piekrastē

Maijā, jūnijā un jūlijā visā piekrastē notiek ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR).

Pārbaūžu laikā galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsamajiem aparātiem. Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi.



Pārsvārā gadījumu laivas un to aprīkojums atbilst drošības prasībām, biežākais "klupšanas akmens" ir prasībām neatbilstošas glābšanas vestes – vai nu pārāk mazas, bez atbilstošas celtspējas, vai arī nepiemērotas krāsas (melnas, pelēkas, tumši zilas). Otrs biežāk konstatētais trūkums – beidzies signāllāpu lietošanas termiņš. KR pavisam reģistrēts ap 600 jūras zvejas laivu.

## Maija jubilārs: kapteinim Arvīdam Bukam – 85

Kapteinis Arvīds Buks 1. maijā atzīmēja savu 85. dzimšanas dienu.

Kapteiņa Arvīda Buka cilvēka un darba mūžs ir novērtēts. 2018. gads viņam bija ļoti nozīmīgs, jo 3. maijā, dienu pirms Latvijas Republikas Neatkarības deklarācijas pasludināšanas gadadienas, kapteinis no



Valsts prezidenta Raimonda Vējoņa rokām saņēma augstāko valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Jau 2010. gadā Latvijas Jūrniece savienības biedru kopsapulcē Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks saņēma LJS apbalvojumu "Par mūža

▶▶▶ 6. lpp.



▶▶▶ 5. lpp.

ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā” un arī Satiksmes ministrijas Pateicības rakstu, bet 2014. gadā Ventspils pilsētas dome novērtēja Arvīda Buka ieguldījumu pilsētas un ostas attīstībā, pasniedzot viņam balvu par godu Ventspils 724. dzimšanas dienai.

Saimniecībā “Buki” kapteinim Bukam rit sprāga dzīve, tur kopā satiekas ģimenes četru paaudžu pārstāvji, kuriem vienmēr noder dzimtas vecākā padoms. 2018. gadā, kad Ventspils ostas kapteinis stafetes kociņu nodeva kapteinim Gunāram Trukšānam, viņš teica: “Ja man jautā, kā jūtas cilvēks, kas nostrādājis 64 gadus, varu atbildēt: kā sprinteris, kurš sprinta tempā noskrējis garo distanci un tagad var noslaucīt sviedrus un atpūsties.”

Taču arī tagad kapteinis Arvīds Buks ir optimisma, enerģijas un cilvēciskas labestības piepildīts. Labu veselību un daudz prieka, kapteinī!

## Pasaule

### NATO mācības Atlantijas okeānā

NATO spēki no 15. maija līdz 3. jūnijam Atlantijas okeāna ziemeļu daļā rīkoja plaša mēroga pretgaisa un pretraķešu aizsardzības mācības “Formidable Shield”, kas ir nozīmīga NATO integrētās gaisa un pretraķešu aizsardzības sistēmas pārbaude.

Šīs ir jau sestās ASV flotes vadītās mācības, kuras rīko NATO Jūras spēku trieciena un atbalsta spēki (STRIKFORNATO), piedaloties citiem NATO sabiedrotajiem. Mācību mērķis ir uzlabot sabiedroto savietojamību dzīvās uguns vidē, integrētās pretgaisa un pretraķešu sistēmas (Integrated Air and Missile Defense – IAMD) vidē, izmantojot NATO komandvadības un kontroles ziņošanas



struktūras. Iekļauta arī dzīvā uguns un izsekošana NATO pretraķešu aizsardzības tīkla ietvaros, ko kontrolē Gaisa pavēlniecība.

### Diskutē par ES pielāgošanās klimata pārmaiņām stratēģiju

2021. gada 10. jūnijā Luksemburgā notika Eiropas Savienības Vides ministru padomes sanāksme, kas lika akcentu uz trim būtiskiem jautājumiem – pielāgošanās klimata pārmaiņām, bateriju un atkritumu regulējums un nepieciešamā ES rīcība virzībā uz nulles piesārņojumu. Vides ministru padomē plānots



apstiprināt ES Padomes secinājumus par ES pielāgošanās klimata pārmaiņām stratēģiju, kas ietver dalībvalstu viedokli par stratēģijā noteikto pasākumu īstenošanas prioritātēm. Klimata pārmaiņu ietekme jūtama arvien biežāk, arvien plašākas teritorijas piemeklē plūdi, sausums un citi ekstrēmi apstākļi, tāpēc ES un tās dalībvalstīm nepieciešams palielināt pielāgošanās spējas, stiprināt noturību un mazināt neaizsargātību pret klimata pārmaiņām. Svarīgi ir uzlabot klimata risku un katastrofu pārvaldību. Latviju sanāksmē pārstāvēja vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs.

### Japāna vēlas atbrīvoties no radioaktīvajiem atkritumiem

Japānas valdība pēc ilgstošām debatēm nolēmusi, ka nākamo divu gadu laikā valsts atbrīvosies no 1,3 miljoniem tonnu radioaktīvā ūdens, kas pašlaik glabājas īpašos rezervuāros. Japānas valdības atbalstītais plāns paredz, ka ūdens tiks attīrīts no gandrīz visiem radioaktīvajiem elementiem un tad atšķaidīts. Radiācijas



līmenis šajā ūdenī būšot ne lielāks par pieļaujamo normu, kas ir spēkā dzeramā ūdens kvalitātes standartiem. Ūdens nopludināšana jūrā, domājams, vēl nesāksies vismaz divus gadus. “Mēs to darīsim tikai tad, kad būs pārliecība, ka process ir drošs. Negatīvās baumas to nedrīkst aizkavēt vai sagraut Fukušimas iedzīvotāju cerības uz atveseļošanos,” uzsvēra Japānas premjerministrs Josihide Suga.

Zinātnieki apgalvo, ka nav zināms, kādu ietekmi uz zemūdens iemītniekiem ilgtermiņā varētu radīt saskarsme ar šādu radioaktīvu materiālu. Pret radioaktīvā ūdens ielaišanu okeānā iestājas vietējie vides aizstāvji, kā arī Japānas kaimiņvalstis Ķīna un Dienvidkoreja. Speciālisti norāda, ka Fukušimas ūdenī ir paaugstināts radioaktīvā tritija līmenis.

### Spānija pievienojas Honkongas konvencijai

Spānija ir septiņpadsmitā IMO dalībvalsts, kas pievienojusies Honkongas starptautiskajai konvencijai par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstādi. Honkongas konvencija attiecas uz kuģu projektēšanu, būvniecību, ekspluatāciju un uzturēšanu, kā arī sagatavošanu pārstrādei.

Saskaņā ar konvenciju kuģiem, kas paredzēti pārstrādei, jāveic bīstamo materiālu inventarizācija, bet pārstrādes rūpnīcām jāiesniedz kuģu pārstrādes plāns, norādot veidu, kā katrs kuģis tiks sagriezts un pārstrādāts.

Hongkongas konvencijai pievienojusies 17 IMO dalībvalstis, kas veido aptuveni 29,77% no pasaules tirdzniecības kuģniecības bruto tonnāžas: Beļģija, Kongo, Horvātija, Dānija, Igaunija, Francija, Vācija, Gana, Indija, Japāna, Malta, Nīderlande, Norvēģija, Panama, Serbija, Spānija un Turcija.

## Āzijas ostas atsakās pieņemt kuģi, kura kapteinis miris no Covid-19

Kompānija "Hapag – Lloyd" paziņojusi, ka saņēmusi ziņu no Taivānas partnera par to, ka zem Itālijas karoga kuģojošā konteinerkuģa "Ital Liberia" kapteinis miris no Covid-19 un neviena Āzijas osta nav gatava ielaist šo kuģi, jo pieņemušas ārkārtīgi stingrus protokolus attiecībā uz kuģa apkalpju un krasta dienestu kontaktēšanos. Pēc Durbanas ostas apmeklējuma ļoti daudziem "Ital Liberia" apkalpes locekļiem atklāta inficēšanās ar koronavīrusu. Saistībā ar notikumu šo izsludināta nepārvarama vara sakarā ar kravas piegādi, un kuģis dodas uz Itāliju.

## Pieaug kuģu reģistrēšana Panamas kuģu reģistrā

Saskaņā ar "IHS Markit" datiem 2021. gada pirmajos četros mēnešos Panamas kuģu reģistrā reģistrēti 104 jaunbūvēti kuģi, kuru tilpība ir 3,2 miljoni BT, kuģu reģistrs palielinājies par 2,58%, sasniedzot 236,5 miljonus BT. Tagad reģistrā ir 8652 kuģi, par 1,6% vairāk nekā tajā pašā laikā 2020. gadā.

## Sastrēgumi un kravu kritums Dienvidķīnas ostās

Dienvidķīnas ostās turpina pasliktināties situācija un pieaug sastrēgumi, kas arvien vairāk ietekmē konteinerkravu pārvadājumus. Lielākais sastrēgums novērots Jantajas starptautiskajā konteineru terminālī, situācija pasliktinās arī citu ostu konteineru termināļos. "Maersk" jau brīdinājis savus klientus, ka kravu aizkavēšanās būs vismaz 14



dienas. Līdzīgus brīdinājumus klientiem izteikušas arī citas lielās konteinerpārvadājumu kompānijas. Kavēšanās Dienvidķīnas ostās notiek laikā, kad konteinerpārvadājumu ķēdes cieš no sastrēgumiem ASV rietumu piekrastes ostās, no taras trūkuma, kā arī no nelīdzsvarotības kravu loģistikā.

## Atjaunota "SafeSeaNet" ECOSYSTEM grafiskā lietotne

2021. gada 20. aprīlī tika veiksmīgi izvietots un ieviests jauns "SafeSeaNet" grafiskā lietotāja interfeisa (SEG) laidniens, kas būtiski uzlabo integrēto jūras satiksmes pakalpojumu lietotāju mijiedarbību ar sistēmu, jo īpaši atvieglojot kuģu darbības operatīvo skenēšanu. Izmantojot jauno darbības režīmu, lietotāji var pielāgot interfeisa darbību tā, lai tas atbilstu viņu īpašajām vajadzībām.

## EMSA analizē Covid-19 ietekmi uz kuģošanas nozari

Covid-19 uzliesmojums ietekmējis cilvēku dzīvi un darbu visā pasaulē. Jau kopš Covid-19 krīzes sākuma Eiropas Komisija, dalībvalstis un kuģošanas nozares institūcijas dara visu iespējamo, lai nodrošinātu nepārtrauktus jūras kravu pārvadājumus un piegādes drošību. Nevienš šobrīd nevar atbildēt uz jautājumu, kāda būs kuģošana pēc pandēmijas, bet EMSA jau vairāk nekā gadu apkopo datus, lai analizētu pandēmijas ietekmi uz konkrētām kuģošanas darbībām un sniegtu ticamu informāciju, kas varētu palīdzēt veidot atveseļošanas politiku un pieņemt konkrētu pasākumu plānu.

EMSA rīcībā ir neinterpretēti un precīzi dati par Covid-19 ietekmi uz kuģu satiksmi, kas iegūti no reālajiem kuģu kustības grafikiem un ostu statistikas. Šie dati ļauj izdarīt secinājumus, kā Covid-19 pandēmija ir ietekmējusi ES ostu un ES valstu karoga kuģu darbību un finansiālo situāciju un kā bijuši ietekmēti kuģošanas ceļi no Eiropas uz Ķīnu un ASV. ■

## Kuģu apkalpju maiņas krīze nav atrisināta

Covid-19 pandēmijas izraisītā globālā kuģu apkalpju maiņas krīze nebūt nav beigusies, turklāt pēc lielāko kuģu īpašnieku domām 2021. gadā sagaidāmi vēl lielāki sarežģījumi. Lai gan aģentūras "Neptun" aptaujā, kurā piedalījās desmit vadošās kuģošanas kompānijas, kuģu īpašnieki puda viedokli, ka 2021. gada pirmajā ceturksnī situācija uzlabojusies, tomēr sakarā ar Covid-19 vīrusa jaunā Indijas paveida izplatīšanos un atjaunotajiem ierobežojumiem nākotni viņi krāso visai drūmās krāsās. Ka situācija nav spoža, rāda statistika: līdz 2021. gada aprīļa beigām 5,8% jūrnieku uz kuģiem atradās pēc līguma termiņa beigām, bet 0,4% uz kuģiem bija ilgāk par 11 mēnešiem, kas saskaņā ar MLC konvenciju ir maksimāli pieļaujamais darba laiks. Jūnijā jau 7,4% jūrnieku bija beidzies līguma termiņš, tomēr industrija apgalvo, ka rādītāji īsti neatspoguļo patieso situāciju, kādā atrodas kuģu īpašnieki un jūrnieki, jo jaunie ierobežojumi liecina par problēmu turpināšanos. Jauni vīrusa uzliesmojumi valstīs, kas tirdzniecības flotei piegādā darbaspēku, padara neiespējamu apkalpju nomaiņu. Jūnija sākumā tādas lielās ostas kā Fudžeira Apvienotajos Arābu Emirātos, Singapūrā un Honkongā nav ļāvušas veikt apkalpju maiņu, tāda pati situācija ir Indijā, bet Ķīna aizliegusi savās ostās ienākt kuģiem, kas nāk no Indijas un Bangladešas. Aplēses rāda, ka aptuveni 200 tūkstoši jūrnieku no tirdzniecības flotes 1,5 miljoniem joprojām strādā virs līguma termiņa.

## Aicina jūrniekus vakcinēt ārpus kārtas

Vairāk nekā gadu apkalpju maiņa ir bijusi izaicinājums nozarei, kas visiem – gan darba ņēmējiem, gan darba devējiem – rada lielu stresu,

▶▶▶ 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

apdraudot kuģošanas drošību un kravu pārvadājumus, tāpēc kuģošanas nozarē iesaistītie aicina jūrniekus noteikt par galvenajiem darbiniekiem un vakcinēt ārpus kārtas.



Jūrnieku arodbiedrības "Nautilus" ģenerālsekretārs uzsver, ka, kamēr vien jūrnieki netiks noteikti par galvenajiem darba ņēmējiem, ko nevar izdarīt jau gadu, un kamēr jūrniekiem netiks nodrošināta vakcinēšanās, arī esot darbā uz kuģa, krīzi nevarēs uzskatīt par pārvarētu.

Daudzi kuģu īpašnieki paziņojuši, ka pieņems darbā tikai tos Indijas jūrniekus, kuri būs vakcināti pret Covid-19. Informācija par vīrusa izplatību Indijā ir satraucoša – tikai vienas dienas laikā tika reģistrēti 350 tūkstoši jaunu saslimšanas gadījumu, un vīrusa izplatība neļauj indiešu jūrniekiem pievienoties kuģu apkalpēm, kas ievērojami ietekmē jūrnieku darba tirgu pasaulē. Kuģu īpašnieki pauž viedokli, ka nevar riskēt ar to jūrnieku veselību, kuri strādā uz kuģa, jo ir bijis ne mazums gadījumu, kad jūrniekiem pirms izlidošanas no Indijas Covid-19 tests bijis negatīvs, bet pēc ierašanās galamērķī jau pozitīvs, tāpēc arī kuģu īpašnieki pieprasa obligātu vakcinēšanos. Saslimstība ar Covid-19 pieaug tādās valstīs kā Indija, Pakistāna, Šrilanka, Bangladeša un Filipīnas, kas ir lielākie jūrnieku darba tirgus apgādātāji ar darbaspēku. ■

## Saeimas komisijas konceptuāli atbalsta grozījumus ostu likumā

Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāti trešdien, 9. jūnijā, konceptuāli atbalstīja izmaiņas ostu likumā, kas paredz mainīt lielo ostu pārvaldības modeli, savukārt mazajām ostām – izvēlēties savu pārvaldības formu.

"Ņemot vērā ostu attīstību pasaulē, tās vairs nenodarbojas tikai ar kravu pārkraušanu, bet arī veicina ražošanu, tirdzniecību un preču apmaiņu. Ostu pārvaldības modeļa maiņas galvenā priekšrocība ir precīzais regulējums. Tas būs skaidrs un saprotams arī starptautiskā līmenī. Šīs izmaiņas paredz apņemšanos lielo ostu darbībā piemērot Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināt efektīvāku resursu izmantošanu," uzsvēra komisijas priekšsēdētājs Krišjānis Feldmans.

Grozījumi paredz noteikt, ka katrai lielajai ostai būs sava kapitālsabiedrība, kuras kapitāldaļas (akcijas) piederēs valstij. Tāpat akcijas varēs piederēt arī pašvaldībai ar nosacījumu, ka valstij būs ne mazāk kā divas trešdaļas kapitāldaļu.

Likumprojektā ietverta norma, ka kapitālsabiedrības akciju turētāja no valsts puses būs Satiksmes ministrija, Finanšu ministrija, Ekonomikas ministrija un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Kapitāldaļas nebūs atsavināmas vai iekļājamās. Valstij piederošās akcijas paredzētas šādās proporcijās: 40 procenti būs Satiksmes ministrijai kā vadošajai valsts pārvaldes iestādei transporta un sakaru nozarē, tostarp ostu sektorā, 20 procenti – Finanšu ministrijai, 20 procenti – Ekonomikas ministrijai, 20 procenti – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai.

Plānots, ka deviņu mēnešu laikā pēc likuma spēkā stāšanās valstij un pašvaldībai būs jāvienojas par kapitālsabiedrības dibināšanu Rīgas

ostas pārvaldes funkciju veikšanai un pašvaldības līdzdalību akciju sabiedrībā "Ventas osta" Ventspils ostas pārvaldes funkciju veikšanai, teikts likumprojekta anotācijā.

Privātā sektora līdzdalībai likumā iecerēts ietvert jaunu pantu, kas paredz ostu pārvaldēm izveidot sadarbības padomes, kurās būs pārstāvēti ostu lietotāji, pakalpojumu sniedzēji, nodarbināto darbinieku arodbiedrību un attiecīgās pašvaldības pārstāvji, kā arī citas ieinteresētās puses, lai apspriestos par būtiskiem jautājumiem saistībā ar ostu attīstību. Kārtību, kādā notiks apspriešanās padomē, sēžu darba kārtības un protokolus ostas pārvaldei būs jāpublicē savā tīmekļvietnē, paredz likumprojekts.

Tāpat paredzēts noteikt, ka valdībai līdz 2023. gada 31. martam jāizvērtē Ventspils un Rīgas ostu pārvaldības modeļa maiņas rezultāti un akciju sabiedrības "Ventas osta" saimnieciskā darbība, kā arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes finanšu un nefinanšu mērķu izpilde. Valdībai arī būs jāpieņem lēmums, vai dibināt kapitālsabiedrību, kas veiks Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes funkcijas.

Savukārt mazajām ostām paredzēta iespēja izmantot gan esošo modeli, proti, tās pārvaldis pašvaldības izveidota iestāde, gan arī dibināt kapitālsabiedrību. Pašvaldībai, pieņemot lēmumu dibināt kapitālsabiedrību, būs nepieciešams segt visas ar to saistītās izmaksas – gan pamatkapitāla apmaksu, gan arī līdzšinējās ostas pārvaldes saistības pret to kreditoriem, paredz izmaiņas.

Šobrīd likums noteic, ka ostas pārvalde ir publisko tiesību subjekts, kuru izveido attiecīgās pilsētas vai novada dome un kura likumā noteiktajos ietvaros ir Ministru kabineta pārraudzībā. Taču likumā Rīgas un Ventspils ostām ir katrai atsevišķa modeļa kārtība.

Lai izmaiņas stātos spēkā, grozījumi Likumā par ostām trīs lasījumos vēl jāpieņem Saeimai. ■



# “Ever Given” jūrnieki kļuviši par ķīlniekiem

Pēc tam, kad konteinerkuģis “Ever Given” nedēļu bija nobloķējis Suecas kanālu un 29. martā to izdevās atbrīvot, novelkot kuģi no sēkļa un uz izmeklēšanas laiku novietojot kanāla tā dēvētajā Sālajā ezerā, pasaules interese par šo incidentu zuda, nevienam vairs nenodarbina jautājums, kas tagad notiek ar kuģi un tā jūrniekiem. Nāk jauni gadījumi, incidenti un notikumi, kuriem sekot un par kuriem interesēties.

Bet izmeklēšana konteinerkuģa “Ever Given” lietā turpinās, un kuģis gandrīz trīs mēnešus ir arestēts. Suecas kanāla pārvalde (SCA) apgalvo, ka kapteinis ir pieļāvis kļūdu, bet “Ever Given” īpašnieki uzskata, ka kļūdu pieļāvusi SCA, smilšu vētras laikā ļaujot kuģim ieiet Suecas kanālā. Uz spēles ir 550 miljoni ASV dolāru kompensācija, tai skaitā 200 miljonus CSA pieprasa no “Ever Given” apdrošinātājiem, lai atbrīvotu kuģi. Kamēr strīds turpinās un kamēr nevar izlemt, kas vainīgs, kuģa apkalpe ir kļuvusi par situācijas ķīlnieku.

“Ever Given” ir tikai viens no gadījumiem, kad jūrnieki nonāk ķīlnieku lomā, un tas nav ne pirmais, ne pēdējais, taču šis ir daudz plašāka pētījuma vērts temats kādā no nākamajiem žurnāla numuriem.

Tikmēr “Ever Given” lietā turpinās izmeklēšana, skaidrošanās un apsūdzības.

Apdrošinātāji un kuģa īpašnieki atzīst, ka CSA ir tiesības uz kompensāciju par prasībām, kas ir likumīgas saistībā ar incidentu, bet viņi arī ir noraizējušies par tām apsūdzībām, kas, viņuprāt, nepamatoti tiek celtas pret kuģa īpašnieku un kapteini. “Lai arī kapteinis ir atbildīgs par kuģi, tomēr kustību Suecas kanālā kontrolē kanāla loči un SCA kuģu satiksmes vadības dienests,” teikts apdrošinātāju un īpašnieku paziņojumā.

“Ever Given” īpašnieki un apdrošinātāji ir apstrīdējuši kuģa aizturēšanu un kompensācijas prasību, un viņu advokāti ir paziņojuši, ka SCA bija vainīga, jo ļāva kuģim nonākt

kanālā, nenodrošinot piemērotus velkoņus. Atbildot uz šo apsūdzību, SCA priekšsēdētājs Osama Rabija ar aģentūras “Reuter” starpniecību publiski paziņojis, ka “Ever Given” pārvietojies ar ātrumu 15,5 jūdzes stundā, nevis 8–9 jūdzes, ka kuģa stūre nebija kārtībā un ka kapteinis varēja izvēlēties neiet kanālā. “Kapteinis divpadsmit minūšu laikā izdeva astoņus rīkojumus, mēģinot atjaunot kuģa gaitu,” teikts SCA paziņojumā.

Ismailijas pilsēta tiesa pēc Suecas kanāla advokātu un “Ever Given” īpašnieku advokātu lūguma tiesas sēdi nolikusi uz 20. jūniju. “Sarunas notiek, un abas puses ir elastīgas,” sacīja “Ever Given” īpašnieka advokāts Ahmeds Abu Šanabs, par ko liecinot tas, ka no 916 miljonu lielās prasības SCA atkāpusies līdz 550 miljoniem, savukārt “Ever Given” īpašnieks piedāvājis 150 miljonu lielu kompensāciju, bet SCA apgalvo, ka tas nesedz tranzīta zaudējumus, ūdensceļa un tehnikas, kā arī darbspēka izmaksas.■

## Latvijas transporta un loģistikas nozare var nodrošināt konkurētspējīgus pakalpojumus

27. maijā Satiksmes ministrijas valsts sekretāre Ilonda Stepanova un Ķīnas Tautas Republikas vēstnieks Latvijas Republikā Lians Dzjaņcjuans tiešsaistē pārrunāja Latvijas un Ķīnas sadarbības iespējas transporta un loģistikas jomā.

“Lai atgūtos no Covid-19 pandēmijas, Latvijas transporta un loģistikas nozare meklē jaunas biznesa iespējas, un uzņēmumiem ir liela interese par jaunu sakaru veidošanu kravas un pasažieru pārvadājumiem ar gaisa, sauszemes, dzelzceļa un jūras transportu. Mūsu uzņēmumi var nodrošināt efektīvu transporta plūsmu, savienojot Āziju ar Eiropu,” komentēja Satiksmes ministrijas valsts sekretāre Ilonda Stepanova.

Covid-19 pandēmija radījusi daudz grūtību, izraisot milzīgus

ekonomiskus un sociālus satricinājumus un pārmaiņas. Sanāksmes dalībniekiem bija vienots viedoklis, ka sekmīga starpvalstu sadarbība ir pamats, lai atveseļošanās no pandēmijas globālā un valstu līmenī būtu iespējami ātrāka.

Reaģējot uz pandēmijas situāciju pasaulē, mainās tradicionālās tirdzniecības plūsmas, izmantotie transporta veidi un maršruti starp Āziju un Eiropu, tostarp Ķīnu un Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm. Šobrīd Ķīna ir pasaules līdere pandēmijas kontroles un profilakses jomā, tāpēc atrodas labākās pozīcijās, lai pārskatītu tradicionālās pasažieru un kravas transporta plūsmas starp Āziju un Eiropu un otrādi. Savukārt Latvijas transporta un loģistikas nozare var piedāvāt efektīvus, ekonomiskus un drošus

pakalpojumus un risinājumus liela apjoma beramkravu, lejamkravu, ķīmijas, lauksaimniecības produkcijas, ģenerālkraavu un konteineru tranzīta pārvadājumiem.

2021. gadā Latvija un Ķīna atzīmē diplomātisko attiecību 30 gadus un piekto gadu, kopš Latvija pievienojusies Ķīnas “Josla un ceļš” iniciatīvai un Ķīnas – Centrālās un Austrumeiropas valstu sadarbības formātam. Balstoties uz divpusējo Latvijas – Ķīnas nolīgumu par gaisa pārvadājumiem un jūras transportu, kā arī starpministriju nolīgumu par dzelzceļa transportu, uzņēmēji abās valstīs var īstenot abpusēji izdevīgu sadarbību. Latvija jau šobrīd ir veiksmīgi savienota ar Ķīnu ar dzelzceļa, jūras un gaisa transportu, kas veido ilgtermiņa pamatu Ķīnas – Latvijas ekonomiskās sadarbības attīstībai. ■

## G7 valstis vienojas līdz 2021. gada beigām pārtraukt valsts finansējumu ogļu spēkstacijām

Pirms jūnijā Lielbritānijā gaidāmās līderu tikšanās G7 valstu klimata un vides ministri pēc divu dienu virtuālā samita apliecināja savu apņemšanos ierobežot globālo temperatūras kāpumu zem 1,5 grādiem pēc Celsija līdz 2050. gadam.

Zinātnieki uzskata, ka lielāka sasilšana izraisīs nekontrolējamu klimata pārmaiņas. Ministri norādīja, ka globālo investīciju turpināšana ogļu spēkstacijās ir nesavienojama ar 1,5 grādu mērķi, tādēļ šādas investīcijas ir jāpārtrauc.

Starptautiskā Enerģētikas aģentūra (IEA) ieteica nākotnē atteikties no



visiem fosilā kurināmā projektiem, ja vēlamies sasniegt nulles līmeņa oglekļa emisiju un ierobežot sasilšanu līdz 1,5 grādiem pēc Celsija.

Vācijas vides ministre Svenja Šulce G7 valstu vienošanos nodēvēja par nozīmīgu soli uz priekšu, un viņas Francijas kolēģe Barbara Pompili komentēja, ka šī vienošanās rada pamatu radikālai pārejai uz tīru enerģiju, un uzslavēja Japānu, kura sākotnēji iebilda, par nostājas maiņu un pievienošanos pārējām valstīm šajos centienos.

G7 valstīs plānots pakāpeniski atteikties arī no fosilās degvielas, un ministri solīja aizstāvēt jaunus globālus bioloģiskās daudzveidības mērķus, tostarp līdz 2030. gadam saglabāt vai aizsargāt vismaz 30% pasaules zemes un vismaz 30% pasaules okeāna, lai apturētu bioloģiskās daudzveidības samazināšanos.

Vides aktivisti atzinīgi novērtēja panākto vienošanos un aicināja bagātās valstis izstrādāt plānus ar konkrētiem termiņiem. ■

### UZZIŅAI

G7 valstis – Kanāda, Francija, Vācija, Itālija, Japāna, Amerikas Savienotās Valstis un Lielbritānija – ir mājvieta lielākajiem autoražotājiem, un tās arī piekrita desmit gadu laikā ievērojami paātrināt pāreju no benzīna uz citiem degvielas veidiem transporta nozarē.

# Lai prognozētu, ir vajadzīgi fakti

Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (KAD) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) priekšnieks komandleitnants PĒTERIS SUBBOTA, atbildot uz jautājumu, kāpēc izvēlējies militārā jūrnieka karjeru, atmiņā atsauc deviņdesmito gadu sākumu un atklāti atzīst, ka vēlējis studēt Rīgas Tehniskajā universitātē, bet Rīgā īsti nav spējis integrēties ne pilsētas, ne augstskolas vidē. Saprotot, ka kļūdījies studiju programmas izvēlē un piedzīvojot motivācijas trūkumu, viņš izmantoja iespēju doties dienēt, pēc principa – izdarīs, kas jāizdara, jo tolaik Latvijā vēl nebija atcelts obligātais militārais dienests. Tieši ar obligāto dienestu arī sākās Pētera Subbotas militārā karjera.

“Man bija privilēģija izvēlēties, kur dienēt, izvēlējos Jūras spēkus, un šī izvēle bija loģisks turpinājums bērnības sapņiem par mācīšanos jūrskolā. Pēc obligātā dienesta piedāvāja kļūt par virsnieku, un es, ilgi nedomājot, piekritu, jo visvairāk aizrāva iespēja tikt uz Zviedriju un tur mācīties virsnieku skolā. Bija 1997. gads, tajā laikā Latvijā jūras virsniekus nesagatavoja, bet tikt mācīties uz ārzemēm bija kaut kas tāds, par ko nebiju atļāvis pat sapņot. Angļu valoda man bija tīri labā līmenī, bet tas nebija tik svarīgi, jo mācības notika zviedru valodā. Tā nu pusgada laikā man no nulles vajadzēja iemācīties zviedru valodu, un vēlāk tas tiešām izrādījās ļoti vērtīgi, jo, zinot zviedru valodu, lieliski varu komunicēt arī ar norvēģu, dāņu un daļēji arī somu kolēģiem. Pusgadu, kas bija dots, lai sagatavotos mācībām, pavadīju Zviedrijas obligātā militārā dienesta sistēmā, tā ka zināmā mērā esmu

izgājis militāro dienestu arī Zviedrijas armijā, bet pirms tam divus mēnešus skolā mācījāties tikai zviedru valodu.

Zviedrijā apguvu kuģu vadītāja profesiju, tāpēc loģiski, ka attiecīgi veidojās arī karjera, izejot cauri visiem amatiem un pienākumiem, kas saistīti ar navigāciju un kuģu vadīšanu: uz patruļkuģa “Linga” biju ieroču virsnieks, uz flagmaņkuģa “Virsaitis” navigācijas komandas komandieris, uz mīnu meklētāja “Namejs” kā jaunais virsnieks biju ūdenslīdzēju komandieris, vēlāk uz patruļkuģiem P-03 “Linga” un P-05 “Skrunda” biju kuģa komandieris.”

Pēteris Subbota bija pirmais patruļkuģa “Skrunda” komandieris, un tas bija pirmais no pieciem “Skrundas” tipa kuģiem, ko uzbūvēja Latvijā.

Piebilstu, ka Pēterim Subbotam ir bijis tas gods būt par komandieri

uz mūsu Jūras spēku jaunā kuģa “Skrunda”, par ko viņš mazliet pasmaida: “Prieks dzirdēt vēl arvien šo kuģi saucam par jaunu, taču aprīlī tam nosvinējām jau desmito dzimšanas dienu. Bet dienēt uz “Skrundas” tiešām bija gods.”

**– Pieļauju, ka militārajā karjerā katram cilvēkam ir kādas ambīcijas un tieksšanās uz augšu, bet, visticamāk, ar to vien nepietiek, jo karjera ir atkarīga arī no vadības redzējuma un politikas. Ko jūs savā karjerā vēlētos sasniegt?**

– Noteikti gribētu iziet karjeras kursus, un man ir iespēja to darīt, tātad būs iespēja pakāpties arī militārajā pakāpē. Ļoti labprāt vēlētos dienēt Latvijas Nacionālo bruņoto spēku štābā, tomēr man nav izteiktas ambīcijas uz kādu konkrētu amatu. Esmu vērstis uz sevi un diezgan pārliecināts par to, ko daru, un, ieņemot kādu konkrētu amatu, vienmēr cenšos savu darbu paveikt maksimāli profesionāli un godīgi.

**– Vai to amatu, ko tagad pildāt, tēlaini runājot, varētu uzskatīt par tādu kā ieskrējieni un starta līniju jaunam karjeras lēcienam?**

– Jebkuru ieņemamo amatu varētu uzskatīt par pakāpienu uz nākamo, bet starta līnija bija pirmais amats Jūras spēkos, savukārt šis ir ļoti svarīgs dzīves un darba posms, kas ļāvis pasauli ieraudzīt savādāk, nekā to redzēju līdz šim. Lai arī drīz būs divdesmit pieci gadi, kopš dienu Jūras spēkos, par Krasta apsardzi,

▶▶▶ 12. lpp.



▶▶▶ 11. lpp.

pirms sāku tajā dienēt, zināju ļoti maz. Protams, bija izveidojies zināms priekšstats, taču tikai tad, kad 2017. gadā nokļuva šeit, man sāka rasties detalizēta sapratne par to, kas patiesībā ir Krasta apsardze, kādas ir šī dienesta funkcijas, ko dara Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs Jūras spēku ietvaros un kāds ir Krasta apsardzes dienesta pienums Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem. Esot Krasta apsardzē, saprotu, ka līdz šim ne novērtēju, cik svarīgus pienākumus pilda šis dienests. Tagad Krasta apsardzi uztveru kā ļoti svarīgu posmu, tādu kā tiltu starp Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un civilo sabiedrību. Krasta apsardze ir mīnēta ļoti daudzos Latvijas likumos un Ministru kabineta noteikumos, definējot dažādus uzdevumus un pienākumus, kas tieši attiecas uz civilo sabiedrību, bet tajā pašā laikā Krasta apsardze ir integrēta Latvijas Nacionālajos bruņotajos spēkos kā to sastāvdaļa, un gluži kā monētai tai ir divas puses: viena – Bruņotie spēki un pienākumi saistībā ar tiem, bet otra – milzīgi liela atbildība pret sabiedrību, un šajā ziņā droši var teikt, ka tik cieša saistība ar civilo sabiedrību nav nevienai citai Jūras spēku vienībai. Krasta apsardzei ir pilnīgi cits režīms un cita, ja tā var teikt, aura.

## Vides monitorings divdesmit četras stundas diennaktī

– Kādā no vides ziņojumiem izlasīju informāciju, ka gadā jūrā notiek apmēram pieci seši incidenti, kas saistīti ar vides piesārņojumu.

– Es teiktu, ka ir vairāk šādu gadījumu. Vides monitorings ir stipri vien kompleksāks, nekā tikai Krasta apsardzes dienesta veiktās darbības, Krasta apsardzes dienests, kas esam mēs, pilda noteiktus, mums deleģētus uzdevumus, un vides aizsardzība un monitorings, protams, ir tikai viens no mūsu dienesta uzdevumiem, kura veikšanā cieši sadarbojamies gan ar Latvijas Valsts vides dienestu, gan ar Eiropas kolēģiem. Galvenais mūsu vides monitoringa instruments pašlaik ir Eiropas

Savienības EMSA projekta "CleanSeaNet" nodrošinātie tehniskie līdzekļi – "Synthetic Aperture Radar" (SAR), kas ar satelītattēlu palīdzību nodrošina jūras zonu pārklājumu, veic monitoringu un nosūta informāciju. Šis projekts tiešām lielā mērā atbalsta mūsu centienus uzraudzīt ekoloģisko situāciju Latvijas atbildības zonā Baltijas jūrā. Ziņojums no satelītattēla atnāk automātiski, mēs apstrādājam saņemto informāciju un padziļināti to pētām, lai saprastu, kurš no kuģiem nelikumīgi radījis piesārņojumu. Ja rodas pārliecība, ka varētu būt kāds nopietnāks incidents, piemēram, naftas noplūde, tad datu precizēšanai un situācijas pārbaudei papildus uz iespējamo notikuma vietu nosūtām kādu no Jūras spēku kuģiem.

## UZZIŅAI

Viens no nozīmīgākajiem MRCC informācijas plūsmas sadarbības partneriem ir Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), no kuras tiek saņemta un kurai nosūta informāciju par kuģošanas līdzekļiem. EMSA nodrošina MRCC ar regulāri veiktiem Baltijas jūras satelītuizmēģumiem, kas ļauj plašāk priekš par jūrā notiekošo.

### – Kādu piesārņojumu kuģi parasti rada jūrā?

– Kā kuru reizi, taču jāņem vērā, ka ir gadījumi, kad kuģis, ievērojot visas prasības, drīkst jūrā izlaist noteikta sastāva noteikdēņus, bet satelīts informāciju nešķiro, tikai parāda, ka attiecīgajā vietā kaut kas ir noticis. Tāpat satelīts neuzrāda, kas veido piesārņojumu – nafta vai noteikdēņi, tikai iekrāso piesārņojuma koncentrāciju trijās krāsās – zaļš, dzeltens, sarkans, tātad neliels, vidējs un stiprs piesārņojums. Kad

## UZZIŅAI

"CleanSeaNet" ir Eiropas naftas noplūdes un kuģu atklāšanas satelītpakalpojums, kas piedāvā palīdzību iesaistītajām valstīm šādās darbībās:

- naftas piesārņojuma identificēšana un izsekošana uz jūras virsmas;
- nejauša piesārņojuma monitorings ārkārtas situācijās;
- veicināt piesārņotāju identificēšanu.

saņemam ziņojumus par *kleenseanet* gadījumiem, kā mēs tos saucam, vienmēr veicam izmeklēšanu. Mūsu statistika rāda, ka 2018. gadā bija trīspadsmit *kleenseanet* gadījumi, 2019. gadā septiņi, 2020. gadā trīspadsmit gadījumi, bet šā gada piecos mēnešos vēl nevienš.

### – Tas jums nešķiet aizdomīgi, ka šogad vēl nav bijis nevienš piesārņojuma gadījums?

– Ir samazinājusies kuģošanas intensitāte, un, lai gan samazinājums nav īpaši liels, tomēr šis fakts varētu būt iemesls tam, kāpēc samazinājies arī ziņojumu skaits par iespējamo piesārņojumu. Šajā gadījumā runāju ne tikai par tiem kuģiem, kas nāk

## UZZIŅAI

Pēc Valsts vides dienesta aprēķiniem, kas balstīti uz Latvijas NBS Jūras spēku Krasta apsardzes patruļkuģu ievāktajiem datiem par naftas plankuma laukumu un krāsu, un no gaisa uzņemtajiem attēliem, 2020. gada 28. decembrī no Būtiņģes naftas termināla noplūdušās naftas apjoms bija aptuveni 444 litri jeb 0,44 m<sup>3</sup>, svara mērvienībās 510 kg jeb 0,51 tonna, kas nav uzskatāms par ekoloģisko katastrofu. Tomēr šis vides nokļuvušais piesārņojums kopā ar piesārņojumu, kas radies no dažādām cita veida darbībām jūrā, summējoties var atstāt negatīvu ietekmi uz Baltijas jūras vidi.

uz Latvijas ostām, bet par visiem kuģiem, kas vispār kuģo Baltijas jūrā. Esam novērojuši, ka pēdējā laikā kuģi bieži vien jūrā gaida kravu, reizēm bezmērķīgi riņķo, pievērsot mūsu uzmanību, un tas ir pamats paaugstināt, kas īsti notiek. Parasti saņemam atbildi, ka kuģis gaida kravu, bet kāpēc tā notiek, tas jau jāanalizē citām institūcijām.

– 2020. gadā no Būtiņģes naftas termināla noplūda nafta, un arī mūsu Jūras spēki bija spiesti sekot šim incidentam un iesaistīties tā risināšanā, jo vējš naftas piesārņojumu dzina uz Latvijas pusi.

– Valstu starpā ir stingri noteiktas atbildības zonas, un šis incidents notika Lietuvas atbildības zonā. No saviem Lietuvas kolēģiem saņemām informāciju par reālo situāciju, ka no termināla varētu būt noplūduši



aptuveni četrsimt litri naftas, tāpēc mūsu Krasta apsardzes patruļkuģi gāja pretim noplūdušajam naftas pleķim, un mums izdevās to arī identificēt. Izrādījās, ka naftas koncentrācija bija ļoti niecīga, savukārt vilņošanās jūrā liela, tāpēc tobrīd nevarēja uzsākt naftas savākšanu. Tā nu šis naftas produkts kūlās pa vilņiem, kāda daļa no tā grima un zuda, bet kāda daļa iztvaikoja, beigu beigās varam tikai minēt, kur īsti tas viss palika, visticamāk, ka tomēr nogrima.

**– Šī naftas produktu noplūde bija kvalificēta kā neliels incidents, bet vai ir bijis arī kāds lielāks?**

– Pēdējo piecu gadu laikā Būtiņģes gadījums ir lielākais naftas piesārņojuma incidents, lai gan godīgi jāteic, ka tas nebija nekas īpaši liels, vairāk šis gadījums izraisīja sabiedrības rezonansi un mediju uzmanību, apjomīgu un akūtu kaitējumu videi tobrīd nenovērojām.

**– Tas tiešām ir apsveicami, ka jūrā nekas īpaši bīstams nenotiek, bet kā šādos, salīdzinoši mierīgos apstākļos, jūsu dienests**

**uztur tonusu, jo modrību nedrīkst zaudēt, tieši tāpat kā spēju reaģēt un profesionāli rīkoties?**

– Mēs rīkojam mācības. Un darām to ļoti nopietni četras piecas reizes gadā, tomēr saglabāt modrību un uzturēt sevi tonusā, ja reāli nekas nenotiek, nemaz nav tik viegli. Tāpēc varētu teikt, ka Būtiņģes incidents bija ļoti labs atgādinājums Krasta apsardzes dienesta sastāvam par to, ka ne uz mirkli nedrīkst atslābt, tieši tāpat kā nedrīkst zaudēt profesionālās iemaņas. Labi, ka Būtiņģē naftas noplūde nebija liela, bet jāsaprot, ka incidents varēja būt arī daudz nopietnāks. Ostās un ostu akvatorijā regulāri notiek jūras vides aizsardzības mācības "Oilex" – "Oilex Rīga", "Oilex Ventspils" un "Oilex Liepāja", nesen bija mācības arī Skultes ostā "Oilex Skulte", lai uzturētu un pilnveidotu gatavību reaģēt uz vides piesārņojuma incidentiem ostās vai to tiešā tuvumā, lai spētu efektīvi novērst piesārņojumu un iespējami ātri ierobežotu un novērstu kaitējumu videi. Reizi gadā vingrināties kopā ar kolēģiem no Igaunijas, kad notiek plānotas jūras vides aizsardzības

mācības "LAT-EST OILEX", lai trenētu Latvijas un Igaunijas atbildīgās institūcijas piesārņojuma seku novēršanas darbu organizēšanā, kā arī trenētu mācībās iesaistīto kuģu apkalpes Irbes šaurumā vai Rīgas jūras līcī.

**– Īsti nezinu, vai būtu pareizi teikt, ka mums patīk, tomēr mēs mēdzam salīdzināties ar saviem ziemeļu un dienvidu kaimiņiem. Kā izskatās Latvijas Krasta apsardze, salīdzinot ar Igaunijas un Lietuvas Krasta apsardzi, kādas ir jūsu spējas reaģēt?**

– Man šķiet, ka salīdzinoši mierīgās situācijas dēļ, Latvijā Krasta apsardzes jautājumi ikdienā nenonāk mediju virsrakstos. Varbūt tas tāpēc, ka nopietni incidenti par laimi notiek salīdzinoši reti un savā ikdienas darbā lielāko akcentu liekam uz mācībām. Šāds relatīvs miers, ietekmē mūsu jautājumu aktualitāti ikdienā, liek atslābina uzmanību un, iespējams, rada uzskatu, ka esam pašpietiekami un apmierināti. Zinu, ka Lietuvas kolēģi būvē kuģi, lai iespējami operatīvi

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

varētu reaģēt uz vides aizsardzības problēmām. Igaunijas Krasta apsardzei nesen jau ir uzbūvēta jauna, darbam jūrā piemērota platforma. Mums šādas, īpaši Krasta apsardzes funkcijām paredzētas platformas nav, tāpēc iztiekam ar Jūras spēku flotes karakuģiem. Pielāgojamies, kā varam, bet tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka nespējam pilnvērtīgi veikt mums uzticētos uzdevumus, tomēr daudz vieglāk būtu tad, ja kuģis būtu būvēts, domājot par Krasta apsardzes specializāciju un darba specifiku.

**– Ja mūsu kaimiņiem jau ir vai tūlīt būs šādi krasta apsardzes darbam piemēroti kuģi, vai pastāv iespēja, ka vajadzības gadījumā Latvija varēs piesaistīt arī kaimiņvalstu resursus?**

– Pilnīgi noteikti, un ne tikai no Lietuvas un Igaunijas, jo Baltijas jūras baseinā mēs ļoti paļaujamies uz savstarpējo palīdzību. Ne tikai mēs paļaujamies uz savu kolēģu atbalstu, arī viņi uz mums var paļauties, jo esam diezgan labi mūsu kuģus pielāgojuši reaģēšanai dažādās situācijās.

**– Pielāju, ka teorētiski esat izspēlējuši situāciju, kas un kā notiku, ja Baltijas jūrā atgadītos patiešām milzīga katastrofa. Vai ir scenārijs šādai X stundai un vai ir spējas reaģēt?**

– Spējas reaģēt noteikti ir, bet glābt situāciju vieni paši mēs varētu tikai nosacīti, tāpēc ļoti lielā mērā paļautos uz starptautisko palīdzību. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka Baltijas jūras baseinā starptautiskās palīdzības mehānisms ir ļoti labi izveidots un attīstīts, un arī Eiropas Jūras drošības aģentūra ļoti atbalsta visas iniciatīvas.

## Kuģošanas drošība un drošība jūrā

**– Lai arī visi vides jautājumi ir arī Baltijas jūras drošības jautājumi, tomēr Krasta apsardzes pārziņā ir vēl citi, tieši ar drošību jūrā saistīti jautājumi, ko angļu valodā nošķir ar *security* un *safety*.**

– Runājot par drošības jautājumiem, informācija pie mums nonāk tad, kad viss jau ir pārkāpts un tie jau



kļūst par statistikas datiem. Kad 2017. gadā atnācu turpināt dienestu Krasta apsardzē, biju pārliecināts, ka MRCC galvenie klienti, kā es viņus saucu, varētu būt tirdzniecības flotes jūrnieki, bet tie tirdzniecības flotes jūrnieki, kuri kuģo Baltijas jūrā, ir ļoti profesionāli un disciplinēti. Izvērtējot jūrā notikušo incidentu statistiku, Latvijā jau gadus trīs ar profesionāliem jūrniekiem problēmu nav bijis, protams, ir atsevišķi gadījumi un pārkāpumi, kas jārisina, taču lielākā problēma nav vis jūrnieki, bet gan atpūtnieki, kuru skaits līdz ar sabiedrības labklājības celšanos pēdējos gados ir krietni pieaudzis un cilvēki attīsta savas spējas apgūt jūru. Pagaidām vēl tiekam ar viņiem galā, bet jūtam, ka problēma pieaug, protams, ne tik ļoti kā, piemēram, Norvēģijā, kur mēneša laikā reģistrē vairāk nekā divsimt pārkāpumu, bet arī pie mums situācija mainās. Un tas attiecas gan uz peldlīdzekļu izmantošanu ūdeņos, gan cilvēku uzvedību pludmalēs, kas arī ir mūsu atbildības jautājums, jo incidenta gadījumā ir jāreaģē un jāsteidzas palīgā.

**– Ko tad saka jūsu statistika par pēdējo gadu tendencēm?**

– Ūdenstilpēs gada laikā dzīvību zaudēju aptuveni simt cilvēku, no tiem lielākā daļa noslīkst iekšējos ūdeņos. Ja skatāmies uz jūru un jūras piekrasti, tad te bojā iet mazāk nekā pieci procenti no kopējā skaita, tie būtu pieci cilvēki piecsimt kilometrus garā jūras piekrastē, un šo statistiku

varam vērtēt kā labu rādītāju. Lai arī gadās kāda traka vasara, kopumā, salīdzinot ar iekšējiem ūdeņiem, jūra ir mierīga, tomēr arī te ir ko pilnveidot un uzlabot.

**– Un kā ir ar peldlīdzekļu vadītāju apzinīguma līmeni?**

– Šajā gadījumā jārunā par preventīvo pārbaudi, un tā vistiešākajā veidā ir mūsu atbildība, tas, cik aktuāli šo jautājumu tveram un uzturam, cik spēcīga ir mūsu iniciatīva rīkoties un, protams, kādi ir mūsu resursi un tehniskie līdzekļi, lai to veiktu. Viena no preventīvām darbībām, kas tika aktualizēta vēl salīdzinoši nesen, bija atpūtas kuģu vadītājiem uzliktais pienākums ziņot par izešanu no ostas un atgriešanos ostā, bet reāli tas nedarbojās, šī prasība izrādījās neefektīva, jo nevarējām situāciju izkontrolēt. Ziņojumu skaits bija ievērojami mazāks, nekā to peldlīdzekļu daudzums, kuri patiesībā atradās jūrā. Bija laiks, kad mūsu patruļkuģi fiziski pārbaudīja jahtas jūrā, apjautājot to vadītājus, vai viņi ir ziņojuši par savu atrašanos jūrā, un daudziem tā bija pirmā dzirdēšana, ka viņu pienākums ir ziņot par savu pārvietošanos. Krasta apsardzes dienestam šādas pārbaudes bija papildu slodze, un vienu brīdi radās iespaids, ka esam kļuvuši par tādu kā dispečeru punktu. Tagad spēkā esošais regulējums nosaka, ka katrs var ziņot pēc saviem ieskatiem, tas vairs nav obligāts pasākums.



## **– Vai tas nozīmē, ka Krasta apsardzes dienests peldlīdzekļu pārvietošanos vēro tikai datora ekrānā?**

– Nosacīti, jo atpūtas kuģu kustību AIS sistēmā mēs praktiski neredzam, ar to uzraugām tirdzniecības kuģu pārvietošanos, un, ja mēs savos monitoros neredzam jahtas, nevaram arī apgalvot, ka pārrēdzam jūru. Fiziski mūsu kuģu klātbūtne un uzraudzība notiek gadījumos, kad tiek rīkotas jahtu regates, norisinās organizēts pasākums vai vērojama kāda īpaši liela aktivitāte un jūrā ir daudz atpūtnieku. Rezumējot par atpūtas kuģu uzvedību jūrā, varu teikt, ka apmierinātībai nav pamata, jo daudzas drošības prasības vēl arvien netiek ievērotas, kaut vai pati elementārākā prasība par drošības vestēm, bet katram jau pārbaudītāju klāt nevar pielikt un pamatā atbildība jāuzņemas katra peldlīdzekļa vadītājam.

Ievērojamākā mūsu darba daļa ir medicīniskā evakuācija, kas lielākoties notiek tieši no pasažieru prāmjēm. Ja tā varētu teikt, "Tallink" bija tāds kā mūsu sadarbības partneris, jo uz šīs kompānijas kuģiem atradās daudz cilvēku, tāpēc loģiski, ka reizēm kuģa kapteinis ziņoja, ka nepieciešama mūsu palīdzība. Ir bijušas dzemdības, kas beigušās helikopterā pa ceļam uz slimnīcu, kaulu lūzumi, sirds problēmas, dažādu slimību saasinājumi, reizēm kāds pārlieku daudz *atpūties* un viņam jāsniedz palīdzība, bet katru gadu ir bijuši arī viens vai divi suīcīda gadījumi. Kopš pandēmijas sakarā ieviesto ierobežojumu dēļ vairs notiek regulāra prāmjū kustība, protams, ievērojami samazinājusies nepieciešamība pēc medicīniskās evakuācijas.

Sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju organizējam kuģu pārbaudes, jo mūsu pienākums ir kuģošanas režīma uzraudzība. Ja rodas aizdomas, ka kuģis neievēro Latvijas normatīvos aktus, kuģošanas noteikumus vai nav izpildījis ziņošanas prasības, pārbaudām kuģi. Kopīgi ar Valsts vides dienesta inspektoriem pārbaudām zvejniekus. Rīkojam reidus vairākas reizes mēnesī. Līdzīgi kā tas notiek uz sauszemes ceļiem, arī jūrā tiek veikti alkohola testi. Tā ir neatņemama procedūra situācijās, ja

## **i UZZIŅAI**

Uz katra kuģa jābūt uzstādītam Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) modulim, kas ļauj sekot, kurp kuģis iet un kur bijis. Tā iespējams atrast, piemēram, jūrā iekritušas kravas saimnieku. Šajā datu sistēmā MRCC nodrošina vairāk nekā 95% informācijas pieejamību, kas Eiropas Savienībā ir starp augstākajiem rādītājiem. Spēja uzturēt šīs sistēmas un informācijas plūsmu ir drošības garantu kuģotājiem un uzticamības rādītājs citu valstu apriņķī.

kuģis, piemēram, uzskrējis sēklim. Protams, sākumā tiek novērsta bīstamība, bet pēc tam noteikti veicam pārbaudi, lai izvērtētu apstākļus, kas ietekmējuši negadījumu. Sods par alkohola lietošanu jūrā ir paredzēts septiņsimt eiro.

## **Tehnoloģijas attīstās**

**– Jūs jau teicāt, ka liels akcents ir uz novērošanas sistēmām, tālrunu monitoringu no krasta. Tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, tāpēc pasaulē daudz tiek runāts gan par datu drošību, gan arī par kibernetisku draudiem. Vai šajā ziņā jūsu sistēmas un dati ir pietiekami nodrošināti, lai nebūtu ievainojami?**

– Dzirdot vārdu salikumu kibernetika, kā arī datu un informācijas drošība, kā militāra iestāde mēs, protams, to uztveram ļoti nopietni un šajā ziņā uzmanība ir maksimāli saasināta. Mūsu IT speciālisti ir testējuši MRCC, tāpēc jūtamies diezgan droši. Neskatoties uz to, ka sistēmu darbībā tiek lietots internets, tāpēc esam diezgan atkarīgi no uz internetu balstītām sistēmām, tomēr esam gatavi veikt visas funkcijas arī bez interneta nodrošinājuma, jo paši uzturam šādu nodrošinājumu. Protams, tas varētu nopietni samazināt spējas vienā vai otrā jautājumā, bet kopumā mēs varētu pielāgoties, tomēr es īsti nezinu, kāda varētu būt motivācija uzbrukt MRCC sistēmām, un līdz šim šajā ziņā neesam cietuši. Divtūkstošo gadu sākumā MRCC tika izveidota Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra sakaru sistēma, lai mēs pastāvīgi varētu klausīties jūru un sarunāties ar visiem jūrā,

neatkarīgi no telefona vai interneta sakariem. Tā kā šī sistēma darbojas nu jau divdesmit gadus ar visu savu smago centrālo serveri, ir pienācis laiks mainīt, kā mēdzam teikt, dzelzi, bet funkcionāli neko mainīt nevēlamies, jo pati sistēma ir laba un nodrošina globālus sakarus, tā tikai jāpapildina atbilstoši visam jaunajam, kas ienāk. Ceram, ka jau 2022. gadā mūsu sistēmai būs jauns tehniskais aprīkojums.

## **Sadarbība ir panākumu pamatā**

**– Jūras spēki vienmēr uzsver, un jūs sarunas laikā arī to uzsvērt, ka liela nozīme ir starptautiskajai sadarbībai.**

– Tā tiešām ir. Regulāri notiek starptautiskas mācības. Jau pieminēju "Oilex" mācības, kurās reizi gadā kopā ar Igauniju atjaunojam savas prasmes. Diezgan plaša starptautiskā sadarbība ir arī meklēšanas un glābšanas jomā, reizi divos gados Baltijas jūras baseinā NATO organizē meklēšanas un glābšanas mācības. Vismaz reizi gadā rīkojam Latvijas nacionālā mēroga meklēšanas un glābšanas mācības jūrā, iesaistot Jūras spēku resursus. Līdz pandēmijai bija izveidota sistēma, ka reizi gadā mēs tikāmies ar kaimiņvalstu koordinācijas centriem un apmainījāmies ar pieredzi, bet pēdējos divus gadus diemžēl šādas tikšanās nav bijušas, tāpēc ka neuzskatām par lietderīgu rīkot tās attālināti, jo vissvarīgākais ir dzīvais kontakts. 2022. gadā atsāksies starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācības "Baltic Sarex", ko līdz 2015. gadam uzturēja Dānijas Jūras spēki, bet tagad pārņem Vācijas kolēģi. Tāpat ļoti svarīgi ir uzturēt tonusā mūsu vietējo koordinatoru kapacitāti ne tikai ar praktiskiem treniņiem, tāpēc regulāri sūtām mūsu koordinatorus, koordinatoru kandidātus un palīgus uz kursiem Igaunijā, ko organizē Igaunijas Jūras akadēmijā, un pats vērtīgākais šajosursos, protams, ir tikšanās ar kolēģiem. Ja starp dažādu valstu speciālistiem, mācoties kursus, ir izveidojusies savstarpēja sapratne, tad daudz vieglāk saprasties arī tad, kad tas nepieciešams jau kādā reālā situācijā. Šajā ziņā koordinācijas

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

centriem izveidojusies tāda kā sava komūna, tāpēc bez problēmām jebkurā laikā varam sazvanīties ar kolēģiem Zviedrijā, Igaunijā vai Lietuvā.

Kas attiecas uz sadarbību Latvijas institūciju starpā, tad varu teikt, ka mums ir lieliska sadarbība ar robežsargiem, jo viņi atbalsta MRCC Koordinācijas centra darbu ne tikai ar jūras kuteriem, kas bāzējas lielajās ostās, bet arī ar helikopteru.

**– Diemžēl ik pa laikam tomēr mēdz notikt arī lielāka mēroga negadījumi, piemēram, kā tas bija 2007. gadā, kad vētras laikā uz sēkļa uzskrēja Kiprai piederošais kuģis "Golden Sky" un notika degzan liela degvielas noplūde. Šādās ārkārtas situācijās MRCC kļūst par krīzes koordinatoru.**

– Mehānisms ir ne tikai izveidots, bet arī pārbaudīts reālajā darbā, un gadījumā, ja notiek incidents, kas pārsniedz MRCC iespēju robežu, tiek sasaukta tā dēvētā MRCC komiteja, un arī šajā ziņā ik pa laikam notiek vingrināšanās. Pēdējo reizi MRCC komiteju mācību ietvaros sasaucām 2019. gadā. Taču var būt gadījumi, kad incidents pārsniedz tikai vienas valsts kompetenci, un tad tiek iesaistītas arī citu valstu krīzes komitejas, un ir mehānisms, kā izsludināt starptautisku trauksmi.

**– Kas ir tie darbi, kurus esat sev uzdevis paveikt laikā, kamēr strādājat par MRCC vadītāju?**

– Ir divas lietas, kas man uzreiz nāk prātā. Spēkā esošie Ministru kabineta noteikumi paredz, ka Krasta apsardzes dienests izstrādā operatīvās rīcības plānu par meklēšanu un glābšanu jūrā, bet pašlaik nav vienotas izpratnes par to, kam vajadzētu būt ietvertam šajā plānā, kā tas būtu jāsaprot un kādu lomu šim plānam vajadzētu spēlēt. Pirms tieku aizrotēts kādā citā amatā, noteikti gribētu atrisināt šo lietu, lai operatīvās rīcības plāns par meklēšanu un glābšanu jūrā būtu sakārtots, gatavs un pieņemts, lai tas mierīgi gulētu plauktā, bet, ja kas atgadās, lai visiem būtu skaidrs, kas un kā jā dara, lai būtu pilnīgi skaidrs, kā notiek starpinstitūciju un resoru iekšējā sadarbība un rīcības saskaņošana. Tas nav jautājums par plāna saturu,

## **...Ministru kabineta noteikumi paredz, ka Krasta apsardzes dienests izstrādā operatīvās rīcības plānu par meklēšanu un glābšanu jūrā, bet pašlaik nav vienotas izpratnes par to, kam vajadzētu būt ietvertam šajā plānā...**

bet virzības mehānismu. Otra lieta, kas man šķiet svarīga, ir kopīgas nacionāla līmeņa masu glābšanas mācības, kas mērķētas, piemēram, uz liela mēroga pasažieru prāmja avāriju. Tas ir scenārijs, no kā mēs šeit baidāmies visvairāk, tāpēc uzskatu, ka tā ir mana atbildība sākt kustināt šo jautājumu. Tomēr pagaidām pats nejūtos īsti gatavs to darīt, jo neesmu sev īsti atbildējis, kā šo problēmu pareizāk risināt, kāda būtu tā ambīcija, ko MRCC būtu gatavs pacelt, kādas institūcijas vajadzētu iesaistīt un kā reāli noorganizēt tādas nacionāla līmeņa mācības. Tas pamatā ir jautājums par palīdzības sniegšanu krastā, kad tur tiek nogādāti iespējamie prāmja avārijas upuri, kad glābšanas darbos jāiesaistās gan ugunsdzēsējiem, gan policijai, gan mediķiem. Reāls piemērs ir pirms pāris gadiem notikušais negadījums Norvēģijā, kur kritiska situācija izveidojās uz pasažieru prāmja, kad tam noslāpa dzinēji un prāmi nesa virsū klintīm. Toreiz tā bija cilvēku evakuācija, kas kaut kādā veidā tomēr notika, bet es gribētu būt vairāk sagatavots šāda iespējama negadījuma scenārijam. Protams, pilnīgi sagatavoties visiem varbūtējiem gadījumiem nav iespējams, bet ir jābūt spējai reaģēt, zināšanām un mehānismam, kā to izdarīt, kā arī gatavībai uzņemties atbildību, un šajā ziņā ļoti noder labi sagatavots rīcības plāns.

Lai par MRCC padarīto būtu gandarījums, jācenšas sakārtot šīs divas lietas, un apmēram pēc gada, kad, visticamāk, beigsies mans dienesta laiks šajā amatā, kas uz virsnieku rotācijas kopējā fona ir ļoti normāli, gribētos atstāt padarītus darbus un labu komandu, jo no iepriekšējā

MRCC priekšnieka mantojumā saņēmu ļoti labi iestrādātu mehānismu un ļoti labu komandu, un joprojām šeit ir ļoti laba komanda.

Nesen aizdomājos, kas tad ir tā mūsu unikālā spēja, un mana atbilde bija, ka MRCC ir profesionāļu komanda – četrdesmit viens cilvēks, kas vajadzības gadījumā spēj mobilizēt jūras resursus un paredzēt nelaime nonākuša cilvēka atrašanās vietu. Lai gan interneta resursi tagad gandrīz katram ļauj prognozēt, cik ilgs laiks būs nepieciešams kāda attāluma pārvarēšanai, ņemot vērā laika apstākļu prognozes, straumes un citas nianšes, tomēr gadījumos, kad nav pieejams internets, MRCC speciālisti prognozēšanu var veikt arī bez papildierīcēm, un, izmantojot papīra karti un pamatojoties uz savām zināšanām un pieredzi, izkalulēt, kur meklēt, piemēram, jūrā pazudušu cilvēku vai peldlīdzekli. Pateicoties pieredzei, nelielajā Baltijas jūras baseinā mēs vienmēr zinām, kur varētu būt notikusi nelaime.

**– Ja jūrā notiek kāda nelaime, un šādi piemēri ir bijuši, cilvēki, tai skaitā masu mediji, vienmēr uzdod jautājumu, ko glābēji neizdara, bet nekad nejautā, ko glābēji izdara. Glābēji taču ir tādi paši cilvēki, un, ja situācija būs bezcerīga, jūs taču tišuprāt nevienu glābēju nesūtīsiet nāvē.**

– Protams, nē! Bet paldies par šo jautājumu. Esam pieraduši pie tā, ka darām savu darbu un, ja viss izdodas, tad par to nevienam pat nenojauš, bet gadījumā, ja kaut ko neizdodas izdarīt, tad rezonanse ir milzīga. Skumji, ka mūsu darbs tiek vērtēts tikai tad, kad kaut kas mums nesanāk, un tieši to visvairāk pārdzīvo paši glābēji, kas darijuši visu iespējamu, bet nav varējuši palīdzēt. Es vienmēr saku, ka mēs esam ļoti prognozētāji, bet neesam ļoti minētāji. Varam prognozēt diezgan precīzi, kur meklēt, bet, ja nav precīzas un savlaicīgas informācijas par notikumu, mums atliek tikai minēt, bet minējums ir un paliek tikai minējums. Lai glābēji kaut ko spētu izdarīt, ir vajadzīga savlaicīga un precīza informācija, bet viena lieta gan ir jāsaprot un jāapzinās, ka katrs pats ir atbildīgs par sevi un savu rīcību. ■

Anita Freiberga

# Drošības jūrā nekad nevar būt par daudz

Šo patiesību atgādina Latvijas Jūras akadēmijas Mācību centrs, kas piedāvā konvenciālos STCW APPROVED un nekonvenciālos kursus, kā arī profesionālās pilnveides izglītības programmas kuģu vadītāju vadības līmeņa un kuģu mehāniķu vadības līmeņa programmās.

Ikviens jūrasbraucējs pēkšņi var nonākt situācijā, kad jūrā jāglābj nelaimē nonācis cilvēks. Tas var būt kuģa komandas biedrs, pasažieris vai cilvēks no cita peldlīdzekļa, un tad ļoti īsā laikā jābūt gatavam glābt cilvēka dzīvību. Lai kas būtu šis cilvēks, viņa dzīvība būs glābēja rokās, un tieši no glābēja spējām un pieņemtajiem lēmumiem būs atkarīgs – cilvēks tiks izglābts vai aizies bojā. Bet reizēm no katra paša ir atkarīga arī viņa dzīvība, un tad ļoti svarīgi ir ne tikai teorētiski zināt par glābšanas rīkiem un rīcību ārkārtas situācijā, bet arī spēt praktiski izmantot teorētiskās zināšanas.

Mācību centra direktora p.i. Juris Pempers īpaši uzsver, ka nereti cilvēks ir pārāk pārliecināts par savām spējām un zināšanām. "Ja studenti pavisam objektīvu iemeslu dēļ nezina daudzas lietas, jo viņiem vēl nav jūras pieredzes, tad profesionāli jūrniki, kuri nāk uz kursiem, lai saņemtu nepieciešamo sertifikātu, nereti ir pārliecināti, ka tāpat visu jau zina un atnākuši vienīgi tāpēc, ka vajadzīgs dokuments. Viņu attieksme ir aptuveni tāda: "Ko mēs te kursos darīsim, tās taču ir elementāras lietas, bet mēs ne pirmo gadu strādājam jūrā, visu jau sen zinām un mākam, dodiet tikai sertifikātu!" Bet, kad tu sāc jautāt, vai jūrnīks uz kuģa ir piedzīvojis kādu ārkārtēju gadījumu – degšanu vai slīkšanu, ir daudzi, kuriem nekāds tāds nav bijis jāpiedzīvo. Tad, kad liec viņiem kaut vai pašu vienkāršāko – pārbaudīt elpošanas aparātu, salikt tos un pārliecināties, vai viss darbojas, izrādās, ka tik augstās domās par sevi esošie profesionāļi to visu nemaz neprot izdarīt. Kad uzdod vēl kādu šķietami elementāru kontroljautājumu un arī



Juris Pempers.

uz to nesaņem vajadzīgo atbildi, tad atliek tikai noplātīt rokas: kādu gan sertifikātu šāds jūrnīks var saņemt? Zināšanas un praktiskās iemaņas nozīmē, ka jūrnīks vajadzības gadījumā spēs rīkoties, bet, ja būs jārīkojas zibenīgi, ko darīs tāds, kurš nav apguvis drošības pamata lietas? Reiz, kad baseinā vajadzēja darboties ar glābšanas vestēm, kāds jūrnīks jau krietni gados paziņoja, ka viņš neprot peldēt, nekādu glābšanas vesti nevilks mugurā un, ja jūrā notiks nelaime, tad kopā ar kuģi arī ies uz grunti. Kad tā pamatīgāk izskaidroju profesionālas glābšanas vestes darbības principus un pierunāju arī peldēt nepratēju tomēr uzvilkt vesti, pieredzējušais jūrnīks beidzot pārliecinājās, ka ar glābšanas vesti mugurā atrasties ūdenī ir diezgan droši, un pēc tam smeļoties teica, ka tagad, ja nu tiešām būs tāda vajadzība, arī viņš noteikti glābsies.

Drošības jūrā nekad nevar būt par daudz, un katram jūrnīkam jāzina pašas elementārākās lietas, piemēram, ko tu vilksi mugurā un izmantosi, ja būs ugunsgrēks. Ja tu nezini pamata lietas, ko tu varēsi izdarīt? Un arī ar pieredzējušiem jūrnīkiem es runāju par tām drošības pamata lietām, ko māca Jūras akadēmijas otrajā kursā, pirms kadeti dodas pirmajā jūras praksē."

Lai gan lielāko akcentu akadēmijā, protams, liek uz studentu apmācību un tikai pēc tam piesaista jūrnīkus, piedāvājot viņiem kvalifikācijas kursus, Juris Pempers atzīst, ka pagaidām zināmā mērā tas ir Jūras akadēmijas Mācību centra mīnuss, jo profesionālās pilnveides kursi ļauj akadēmijai nopelnīt, bet diemžēl trenāžieru un pasniedzēju resursi akadēmijā ir ierobežoti, tomēr tiek

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

izmantota katra mazākā iespēja, lai organizētu kvalifikācijas kursus arī jūrniekiem.

## Pieredze noder

Mācību centra vadītājs Juris Pempers pats ir Latvijas Jūras akadēmijas 1998. gada kuģu vadības specialitātes absolvents. Sešpadsmit gadus nostrādājis jūrā, viņš atgriezās kras-tā, lai te liktu lietā savas zināšanas un pieredzi.

Pēc augstskolas beigšanas viņa pirmā darba vieta bija "Latvijas kuģniecībā" uz toreiz jauna tankkuģa, un Juris atzīst, ka četri pirmie darba mēneši uz kuģa viņam bijušas gatavās mocības, jo ne tikai jaunajam kuģim bija dažādas problēmas, problēmas bija arī pašam jaunajam trešajam stūrmanim, tāpēc ka trūka gan pieredzes, gan stūrmanim nepieciešamo praktisko zināšanu. "Tolaik prakses laikā kadetiņiem vairāk bija jāstrādā uz klāja ar pindzeli un krāsu, tāpēc apgūt elementāras zināšanas, kas nepieciešamas katram kuģu vadītājam, bija praktiski nereāli," atceras Juris. "Pēc izglītības dokumenta saņemšanas, jau strādājot uz kuģa, ir vajadzīgas gan zināšanas, gan iemaņas, tam visam klāt nāk vēl milzīgā atbildība, kādas nav prakses laikā. Galvā nemitīgi skrien domas, ko un kā tu darīsi, piedevām vēl visapkārt notiek intensīva kuģu kustība. Pēc pirmā reisa mājās atnācu ar ļoti sliktām sajūtām, atmiņām par nostrādātajiem mēnešiem, un arī kapteiņa atsauksmes par manu darbu bija diezgan sliktas.

Vēl tagad atceros, kādas man bija sajūtas, kad pēc studiju beigām sāku strādāt uz kuģa. Kad biju praktikants, man bija bail iet uz tiltiņa un stūrēt kuģi, jo īpaši, kad vajadzēja iet caur kanāliem un aiz muguras stāvēja stingrie padomju laika kapteiņi. Nedod dievs, ka tu nokļūdisies, tāpēc iekšā ir tāds stress, no kura nekādi nevar atbrīvoties. Atbrīvoties no stresa izdevās tikai tad, kad kādu laiku jau biju nogājis par trešo stūrmani un nonācu uz zviedru *ro-ro* kuģa, kas kursēja no Somijas un Angliju. Toreiz, kuģojot šajā visai saspringtajā kuģu ceļā, piedevām manevrējot caur Dānijas šaurumiem, kapteinis ar papīru aizlīmēja visus logus un, valjā atstājis



tikai vienu iluminatoru, teica: "Juri, ja tiešām ir tāda nepieciešamība, vari paskatīties iluminatorā, bet centies iziet šo kuģu ceļu ar radara un elektroniskās kartes palīdzību!" Tas tiešām bija kārtīgs treniņš un pamatīgs adrenalīns, un tieši šis kuģojums man palīdzēja tikt valjā no saspringuma un nedrošības uz tiltiņa. Tikai tad beidzot

apzinājos, ka esmu gatavs otrā stūrmaņa amatam. Ja pilnīgi godīgi, tad no iekšējās spriedzes nekad nevar pilnīgi atbrīvoties, jo atbildība par cilvēkiem un kravu ir milzīga. Taču, ja tev ne no kā pat drusciņ nav bail, tad pastāv risks, ka var zust nepieciešamā piesardzība un nepatīkšanas var rasties paviršības dēļ. Ko, stāstot par savu pieredzi, vēlos pateikt? Tikai to, ka zināšanām un katram sīkumam ir milzīga nozīme, jo jūrā sīkumu nemaz nav un reizēm šķietamam sīkumam ir liktenīga nozīme."

## Pirmajā vietā Jūras akadēmijas studenti

Studenti lielākoties jūru ir redzējuši tikai filmās, tāpēc viņiem jāapgūst daudzas lietas.

"Visu jūrā reāli piedzīvoto – dažādus incidentus un bīstamus momentus, to, kas jāzina bez domāšanas un arī to, par ko vienmēr ir jādomā un nekad nedrīkst aizmirst, tagad, vadot drošības pamatkursu, stāstu studentiem. Drošības pamatkursā tiek mācīts viss: par vestēm, hidrotērpiem, glābšanas laivām, dežūrlaivām, kā rīkoties, kad ir ugunsgrēka trauksme, par ugunsdzēsamajiem aparātiem un to, kā dzēst, vārdu sakot, viss, kas jūrniekam tiešām būtu jāzina. Reizēm studentiem šķiet, ka viņi visu ir ļoti labi apguvuši, tad, lai mazliet viņus atvēsinātu, uzdošu dažus jautājumus. Ir nakts, tu esi kajītē un izdzirdi trauksmes signālu, kāda būs tava rīcība? Un vispār kāds ir trauksmes signāls? Un kāds ir ugunsgrēka signāls? Kāds signāls atskan tad, kad cilvēks aiz borta? Studenti domā, daži zina, citi samulst, un daudzi jautājumi tomēr paliek bez atbildes un parāda, ka studenti nezina, kādai jābūt konkrētai rīcībai.

Otrs ir aizsardzības kurss, kurā apgūst kuģu aizsardzībai nepieciešamās zināšanas un prasmes, spēju atpazīt riskus un draudus, kiber aizsardzības un citus ar šo tēmu saistītus jautājumus, par darbu pirātu rajonos, kā arī to, kā pareizi lietot aizsardzības aprīkojumu un sistēmas. Drošības un aizsardzības kursiem ir jābūt apgūtiem, lai topošais jūrnieks vispār varētu iet jūrā.

Kad studenti uz labi un teicami nokārto drošības pamatkursa testu,

aicinu viņus uz pārrunām, jo esmu pilnīgi pārliecināts, ka tests neatspoguļo patiesās zināšanas, kur nu vēl prasmes. Kad sākam runāt par praktiskām lietām, izrādās, ka zināšanas ir visai bēdīgas, jo īpaši tiem, kuri vēl nav bijuši uz kuģa,” stāsta Juris. “Un te nu mēs pienākam pie ļoti svarīgas atziņas, ka šādus kursus var vadīt tikai profesionāļi, kuri paši ir strādājuši jūrā un visu piedziņojuši uz savas ādas. Man ir nācies piedzīvot ugunsgrēku uz kuģa, tāpat esmu piedalījies cilvēku glābšanā no plosta Indijas okeānā, kas notika, kad vēl biju kadets praksē uz tankkuģa “Mate Zalka”. Toreiz, izejot no Suecas kanāla Indijas okeānā, vecākais palīgs pamanīja, ka tiek šautas raķetes. Piegājām klāt plostam cik tuvu vien var, plostu piesēja pie kuģa, bet, lielajos vilņos šūpojoties, tam neizturēja troses. Tā kā toreiz vēl nebija prasības, ka uz kuģiem ir jābūt vieglajām dežūrlaivām, glābšanas darbu laikā nācās improvizēt un pieņemt lēmumus, ko darīt, lai glābtu cilvēkus. Ar līnmetēju izmeta drošības jostas, cilvēki uz plostā tās sēja sev ap vidukli, un visbeidzot mums izdevās izglābt visus piecus. Izrādījās, ka tie ir jūrniki – trīs no Klaipēdas un divi no Kaļiņingradas, kuri bija aizbēguši no sava kuģa. Bēgšanas iemeslu īsti nevarēja saprast, iespējams, ka viņus darbā bija nolīgušas šaubīgas kruinga kompānijas, kādu tolaik bija ne mazums, un reālais darbs neatbilda solītajam.

Šādi atgadījumi, par kuriem stāstu studentiem, ļoti labi noder, jo veido reālistisku skatījumu gan uz ikdienas darbu, gan nestandarta situācijām un visu to, uz ko ir jābūt gatavam katram jūrnīkam.

Tieši tāpēc mācību laikā ļoti svarīgas ir tieši praktiskās nodarbības. Piemēram, mācībās uz pontona ar studentiem izšāvējam līnmetēju, lai zinātu, kā tas reāli tiek lietots, jo, kamēr cilvēks praksē nav pārliecinājies, kā attiecīgā ierīce strādā, nevar būt drošs, ka ārkārtas situācijā viņš



zinās, kā rīkoties. Tāpat studenti šāva pirotehniku, sākumā viņi baidās, jo nezina, kā to darīt, bet, kad vienu reizi tas ir izdarīts, prasme ir rokā.

Akadēmijā šiem diviem kursiem ir paredzētas piecdesmit sešas akadēmiskās stundas, bet neesmu pārliecināts, ka tas ir pietiekami, lai apgūtu nepieciešamās zināšanas. Vides aizsardzība, tāpat MARPOL, ir iekļauta studiju programmā kā atsevišķs priekšmets, bet drošības un aizsardzības kursiem atvēlēts tikai noteikts stundu skaits, piedevām šī apmācība notiek reizi nedēļā, un nereti tas, kas bija stāstīts pirms nedēļas, jau ir piemirsies. Patiesībā šis nav līdz galam sakārtots jautājums, jo drošības lietām būtu jāvēlta daudz lielāka vērība, būtu jāsniedz plašāks ieskaits drošības jautājumos un jāpiestrādā arī pie metodikas. Ja pilnīgi godīgi, arī es no sava studiju laika neatceros, ko mācīja SOLAS kursus, jo astoņpadsmit deviņpadsmit gadu vecumā daudzas lietas paslīd garām un nelielas tik būtiskas, šķiet, ka kursi vajadzīgi tikai ķeksītim. Tikai strādājot jūrā sāku apzināties, cik svarīgi ir drošības jautājumi, jo uz spēles parasti tiek likta cilvēka dzīvība, un reizēm tieši tas, kas iemācītsursos, var noderēt kritiskā brīdī.

sirdij nav bijušas, bet 1993. gads, kad stājies Jūras akadēmijā, vēl bijis visai nesaprotams laiks, kad īsti ne par ko nevarēja būt drošs, vien par jūrnīka profesiju bijis viedoklis, ka jūrnīki var labi nopelnīt un piedevām redzēt ārzemes. Tolaik daudzi viņa vienaudži vēl nebija tikuši ārpus Latvijas, bet Juris jau bija paguvjis gan nopelnīt naudu dzīvoklim, gan apskatīt pasauli. Strādājot ar studentiem, Juris vienmēr liek uzsvaru uz profesionalitāti, kas nerodas vienā dienā. Viņš godīgi atzīstas, ka arī tagad, strādājot par loci Rīgas ostā un vedot ostā kādu lielāku kuģi, mazliet uztraucas, lai gan šo darbu dara jau kopš 2016. gada un ostu pazīst ļoti labi. Lai arī esot pārliecība par to, ko dara, tomēr īsti līdz galam nekad nevarot paredzēt, kas un kā notiks, tāpēc jābūt gatavam reaģēt neordinārā situācijā, un to viņš vienmēr uzsver arī studentiem.

“Norakstīties krastā, izgāju instruktoru kursus, lai varētu vadīt mācību kursus studentiem un jūrnīkiem. Kā jau akadēmijas produkts, vispirms, protams, sāku strādāt Jūras akadēmijā, tas bija vēl rektora Jāņa Bērziņa laikā. Diemžēl tolaik no akadēmijas puses Mācību centram nebija nekāds finansiāls atbalsts un vadības ieinteresētība, lai izveidotu tādu kursu sistēmu, kas dotu labumu pašai akadēmijai. Lai iegādātos kādu vajadzīgu inventāru, piemēram, hidrotērpu, bija jācinās un jāpierāda, ka tas tiešām ir nepieciešams. Ar šādu situāciju neviens nebija apmierināts,

▶▶▶ 20. lpp.

## UZZIŅAI

Līnmetējs ir ierīce līnes padošanai uz citu kuģi vai krastu – raķešpistole ar papildu rokturi, raķeti un 400 m garu līni, kas ievietota speciālā kastē.

## Restarts LJA mācību kursiem

Lai gan Mācību centra vadītājs Juris Pempers jūrā nostrādājis diezgan ilgu laiku, viņš atzīstas, ka vispār jau tās jūras lietas nemaz tik tuvu



►►► 19. lpp.

īpaši neapmierināti bija studenti, kuriem agrā pavasarī nācās lēkt ūdenī ar cauriem hidrotērpiem. Tas nebija īsti pieņemami, tāpēc mēs ar kolēģi aizgājām strādāt uz “Novikontas” Jūras koledžu, lai tur mācītu SOLAS kursus profesionāliem jūrnikiem.

Kad par LJA rektori kļuva akadēmijas absolvente Kristīne Carjova, kura pati strādājusi uz velkoņiem, tāpēc ļoti labi izprot, cik svarīgas ir tās teorētiskās zināšanas un praktiskās iemaņas, ko akadēmijas studenti un jūrskolas audzēkņi apgūst mācībuursos, sapratu, ka manas zināšanas var noderēt, lai restartētu LJA novārtā atstātos mācību kursus gan studentiem, gan kvalifikācijas celšanas kursus jau esošajiem jūrnikiem. Kristīne ir profesionāla, neatlaidīga un mērķtiecīga, un tikpat mērķtiecīgu un profesionālu viņa vēlas redzēt savu komandu. Tāpat rektore saprot, ka kursi ir arī iespēja akadēmijai nopelnīt. Lēmumu atgriezties akadēmijā pieņēmu tāpēc, ka jutu, ka šeit beidzot kaut kas var notikt, jo tiek rakstīti projekti, piesaistīts finansējums, notiek kustība. Iepriekš šāda atbalsta nebija, jo pirmajā vietā vienmēr bija jautājums, vai to un to var izdarīt par velti. Daudz ko var izdarīt arī par velti, tikai uz entuziasma pamata, bet ilgi šāda sistēma nevar pastāvēt, kur nu vēl dot kādu labumu, par attīstību nemaz nerunājot. Tagad akadēmijai sakarā ar projektiem un iespējamo Eiropas finansējuma piesaisti ir lieli plāni gan par trenāžieru iegādi, gan virtuālās realitātes programmas izveidi, tāpat

nākotnē plānojam iegādāties glābšanas laivu. Protams, tas viss nav izdarāms vienā dienā vai gadā, bet pozitīvi ir jāvērtē fakts, ka notiek virzība uz priekšu.”

Lai gan Covid-19 pandēmijas noteikto ierobežojumu dēļ LJA zināmu laiku klātienē nevarēja rīkot kursus, Mācību centra vadītājs Juris Pempers uzsver, ka tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka mērķis izveidot modernu mācību centru līdz ar to būtu atmests, jo ir lietas, ko attālināti nevar apgūt. “Mums ir viss nepieciešamais, lai sekmīgi varētu organizēt kursus, ievērojot visas Covid-19 drošības prasības. Tiklīdz tika atviegloti ar pandēmiju saistītie ierobežojumi, arī mēs atsākām darbu. Kursi notiek ar pilnu sparū. Visu nepieciešamo informāciju par mums var uzzināt gan kruinga kompānijās, gan facebook vietnē, gan arī internetā. Klientiem varam būt pievilcīgi ar vairākām lietām. Vispirms jau maksa par mūsu kursiem ir daudz pieticīgāka, jo, ņemot vērā esošo infrastruktūru un attālumu no pilsētas centra, LJA var noteikt zemākas cenas, bet tas gan nekādā gadījumā nenozīmē, ka jūrniki šeit saņem vājākas zināšanas. Piedevām jūrskolas un akadēmijas absolventi saņem desmit procentu atlaidi. Mūsu lielais pluss ir arī dabīgais Daugavas baseins, kur notiek apmācība, kā arī mums vienīgajiem ir iespēja dedzināt pirotehniku. Dabū, protams, ir daudz, bet mēs esam pārliecināti, ka LJA mācību kursi spēs restartēties un piedzīvot daudz labākus laikus.”

Anita Freiberga

# Plastmasas tara piesārņo ekosistēmu

Plastmasas izstrādājumu izmantošana pēdējos divdesmit gados ir bijusi ārkārtīgi liela. Būtībā ražotāji un patērētāji ir kļuvuši pilnīgi atkarīgi no materiāla, kas praktiski ir neiznīcināms. Pasaulē katru gadu saražo vairāk nekā 380 miljonus tonnu plastmasas, un dažos pētījumos parādās informācija, ka cilvēki ir radījuši vienreizlietojamo dzīvesveidu: gandrīz 50% no saražotajiem plastmasas izstrādājumiem ir domāti vienreizējai izmantošanai, tos lieto tikai dažus mirkļus, bet šo materiālu pēdas un ietekme uz planētas paliek daudzus simtus gadu. Tas ir noziegums, ka katru gadu pasaules okeānos tiek izgāzti vairāk nekā 10 miljoni tonnu plastmasas.

Plastmasa daudzējādā ziņā ir vērtīgs resurss, bet plastmasas piesārņojums ir nevajadzīga un neilgtspējīga šī resursa izšķērdēšana.

- Iepakojums aizņem lielāko tirgus segmentu un veido vairāk nekā 40% no kopējā plastmasas patēriņa.
- Katru gadu pasaulē tiek izmantoti aptuveni 500 miljardi plastmasas maisiņu.
- Katru minūti tiek izmantots vairāk nekā viens miljons iepakojuma maisiņu.
- Plastmasas izstrādājuma vidējais *darba mūžs* ir 15 minūtes.
- Dažu pēdējo gadu laikā ir saražots vairāk plastmasas nekā visā pagājušajā gadsimtā.
- Saskaņā ar datiem 2014. gadā ASV tika pārdoti 100,7 miljardi plastmasas dzēriena pudeļu jeb 315 pudeles uz katru ASV iedzīvotāju. 57% no šīm plastmasas pudelēm

bija ūdens pudeles, kuru ražošanas procesā patērē aptuveni sešas reizes vairāk ūdens nekā stikla taras ražošanā.

- 14% no visiem plastmasas atkritumiem nāk no dzērienu traukiem, bet, ja ņem vērā arī pudeļu vāciņus un etiķetes, skaitlis ir vēl lielāks.

## Notekūdeņu attīrīšanai no mikroplastmasas pievērš nepiedodami maz vērības

Pasaules Veselības organizācija (PVO) aicina turpināt izvērtēt un pētīt mikroplastmasas izplatību vidē un tās iespējamo ietekmi uz cilvēku veselību, tostarp mikroplastmasas īpatsvaru dzeramajā ūdenī. Pētījumi liecina, ka mikroplastmasa, kas lielāka par 150 mikrometriem, var uzsūkties cilvēka organismā, lai gan zinātnieki atzīst, ka pagaidām pētījumu dati ir ļoti ierobežoti. Mikroplastmasa cilvēka veselību pamatā apdraud trīs veidos: ar fizikālajām daļiņām, ķīmiskajām vielām un patogēniem kā daļu no bakteriālās bioplēves. Pamatojoties uz veiktajiem, tomēr vēl ierobežotajiem pētījumiem, tieši ķīmiskās vielas un bakteriālā bioplēve kā



mikroplastmasa dzeramajā ūdenī rada vislielāko apdraudējumu cilvēka veselībai, bet pagaidām nav pietiekami daudz informācijas, lai izdarītu nopietnus secinājumus par plastmasas daļiņu fizikālo bīstamību.

Ar notekūdeņu attīrīšanu, piemēram, filtrēšanu, var atdalīt vairāk nekā 90% mikroplastmasas, tomēr ievērojama pasaules iedzīvotāju daļa pašlaik negūst labumu no ūdens un notekūdeņu attīrīšanas, jo mikroplastmasas attīrīšanai vēl arvien tiek pievērsta nepiedodami maza vērība.

## Paredz atkritumu apjoma dubultošanos

Aptuveni 12,7 miljoni tonnu atkritumu gadā tiek ieskaloti vai ar nodomu izmesti jūrā, un pētījumi ir parādījuši, ka jūrā nonākušie

atkritumi aizsprosto gremošanas ceļus vismaz 267 dažādām jūras iemītnieku sugām. Pasaules Bankas pētījums liecina, ka nākamo 15 gadu laikā sadzīves atkritumu apjoms dubultosies, un tas liek domāt, ka šie atkritumi nebūs tikai vienreiz lietojamie plastmasas priekšmeti. Pašlaik 60% plastmasas atkritumu okeānos nonāk pamatā tikai no piecām valstīm – Ķīnas, Indonēzijas, Filipīnām, Taizemes un Vjetnamas. Līdz 2025. gadam plastmasas patēriņš Āzijā palielināsies par 80%, un nozares eksperti paredz, ka līdz tam pasaulē saražos trīs reizes vairāk plastmasas nekā tagad, tāpēc tiek izteikts minējums, ka 2025. gadā okeānos plastmasas būs vairāk nekā zivju.

Tomēr plastmasas piesārņojums nav vienīgais drauds pasaules jūrām. Politiski ļoti jutīgs jautājums ir saistīts ar derīgo izrakteņu ieguvu, jūras dzelmes bagarēšanu un zemes reģenerāciju, jo pēdējo četrdesmit gadu laikā kalnrūpniecība acīmredzami ir pārcēlusies no sauszemes uz jūru, tāpēc arvien satraucošāks kļūst jautājums, kas notiks nākamo desmit gadu laikā un kādas sekas tas radīs.

Ja plastmasas atkritumi un piesārņojums ir acīm redzams, tāpēc mediji par to ceļ trauksmi un pievērš sabiedrības uzmanību, tad derīgo izrakteņu ieguve skatienam lielā mērā paliek apslēpta, bet tas nenozīmē, ka šīs darbības mazāk ietekmē ekosistēmu. ANO iestājas par ilgtspējīgu okeāna izmantošanas stratēģiju, lai saglabātu ar jūru saistītos resursus. Īstermiņa mērķis ir līdz 2025. gadam ievērojami samazināt jūras piesārņošanu, jo īpaši tos procesus, kas saistīti ar darbībām uz sauszemes un rada neatgriezeniskas sekas jūrā.

Vairāk nekā 40% planētas aizņem pasaules okeāni, kas tīri teorētiski pieder ikvienam zemes iedzīvotājam un tieši tāpēc lielā mērā paliek tik neaizsargāti, jo juridiski nav sakārtota un noregulēta atbildība. Lai gan zivsaimniecības, vides, tūrisma un aizsardzības politika ir vienota un vērsta uz to, lai censtos aizsargāt un pārvaldīt jūras teritoriju, kas piekrīt attiecīgās valsts jurisdikcijai, tomēr aiz valstu teritoriālajiem ūdeņiem zināmā mērā ir brīva teritorija, kas liek uzdot gluži vai retorisku jautājumu: kāda nākotnē būs šīs teritorijas pārvaldība un vai jau tagad nav jāpārskata zilās ekonomikas stratēģija?

"The Global Ocean Commission" ir aicinājusi pieņemt vērienīgu ilgtermiņa stratēģiju, lai novērstu plastmasas atkritumu nonākšanu jūras vidē. Iespējams, ka tikai tad, ja nākamo desmit gadu laikā plastmasas atkritumus sāks uztvert kā resursu, varētu mainīties attieksme pret vides piesārņošanu. ■

# Pasaules okeāni sauc pēc palīdzības

Kalifornijas universitātes zinātnieki Deivids Šemans, Braiens Hovers un Viljams Sidemans pētījuši un apkopojuši putnu migrācijas un vairošanās tendences klimata pārmaiņu apstākļos, īpašu vērību veltot jūras putnu pētīšanai.

"Pasaules lielākie migranti ir putni, un tieši tie pirmie izjutī klimata pārmaiņas, kas vistiešākajā veidā ir saistītas ar barības pieejamību, no kā atkarīga arī putnu vairošanās. Mēs apkopojām un analizējām jūras putnu populācijas datu bāzi, kas rāda ne visai iepriecinošu tendenci: Ziemeļu puslodes okeānu ekosistēma ir degradējusies, tai nepieciešama labāka pārvaldība un steidzama atveseļošana,



savukārt Dienvidu puslodes okeānu ekosistēmai, lai gan klimata pārmaiņas un arvien pieaugošā rūpnieciskā zveja tai rada apdraudējumu, tomēr vēl pastāv iespēja izvairīties no sliktākā scenārija, protams, ja tiks darīts viss iespējamais, lai novērstu neatgriezeniskus procesus," pētījumā secina zinātnieki.

►►► 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

Jūras putnu migrācijas ceļš ir visai iespaidīgs. Piemēram, Arktikas zīriņi katru gadu ceļo starp Arktiku un Antarktīdu, un šajā garajā ceļojumā tie barojas ar zivīm un planktonu. Savukārt satelīti, kas pēta izmaiņas okeānu ūdeņos, zinātniekiem sūta signālus par piesārņojumu un citām izmaiņām ekosistēmā. Apkopojot visus šos datus, zinātnieki var izdarīt secinājumus gan par okeānu veselību, gan barības vielu pieejamību okeānos, gan arī jūras putnu populāciju vairošanās tendencēm.



"No 1964. līdz 2019. gadam mūsu pētījumos piedalījās zinātnieki no četrdesmit sešām pasaules valstīm, apskatot sešdesmit sešu jūras putnu sugu vairošanās tendences, kas ļauj izdarīt secinājumus par pēdējo piecdesmit gadu laikā notikušajām pārmaiņām putnu dzīvē, par vairošanās riskiem un nākotnes iespējām. Pētījumi liecina, ka to jūras putnu produktivitāte, kuri barojas ar planktonu, strauji samazinās, bet to, kuri barojas ar zivīm, pagaidām saglabājas iepriekšējā līmenī. Par ko tas liecina? Pirmkārt, par to, ka cilvēku radītais piesārņojums, piemēram, plastmasa, koncentrējas tuvāk okeāna virsmai, tāpēc putni, kuru barības vielas atrodas uz okeānu virsmas, cieš no piesārņojuma. Otrkārt, tas parāda, ka pēdējo piecdesmit gadu laikā okeāna virsma sasilst pārāk strauji, un tas rada pārmaiņas, samazinot barības vielu daudzveidību.

Klimata pārmaiņas notiek ļoti strauji, un arī jūras putni ir šo pārmaiņu apliecinājums. Ja cilvēki neveidos ilgtspējīgu turpmākās darbības stratēģiju, situācija turpinās pasliktināties. Pasaules okeāni sauc pēc palīdzības, tāpēc steidzami nepieciešami novatoriski atjaunošanas plāni."

# Mikroplastmasas pētījumu lauks vēl ir neapgūts

**No 2020. gada 1. aprīļa Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) uzsāka Eiropas Reģionālās attīstības fonda atbalstītu pēcdoktorantūras pētniecības projektu Nr.1.1.1.2/VIAA/3/19/477 – "Zaļās tehnoloģijas risinājumi kuģa ekoeftektivitātes paaugstināšanai Baltijas jūras vides ilgtspējībai un cilvēka veselības apdraudējuma samazināšanai".**

Pie projekta strādā pētniece Renāte Kalniņa, un šajā darbā viņa iesaista arī vienu doktoranti un trīs maģistrus, kā arī akadēmijas bakalaura studentus, kuriem ir interese par šo tematu. Tāpat laba sadarbība zinātniecei ir ar Klaipēdas Universitāti, un liels atbalsts pētījumu procesā ir tie Jūras akadēmijas studenti, kuri iziet jūras praksi un tās laikā veic kādu noteiktu pētījuma sadalu, kas veido plašāku priekšstatu par reālo darbību uz kuģiem, kura var ietekmēt piesārņojumu jūrā.

## UZZIŅAI

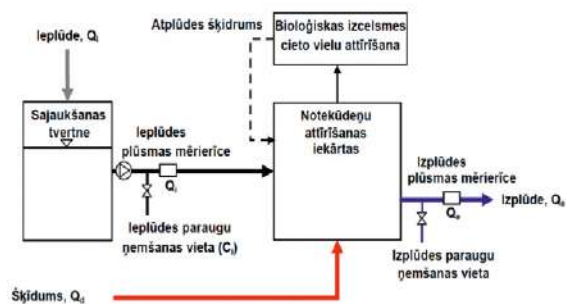
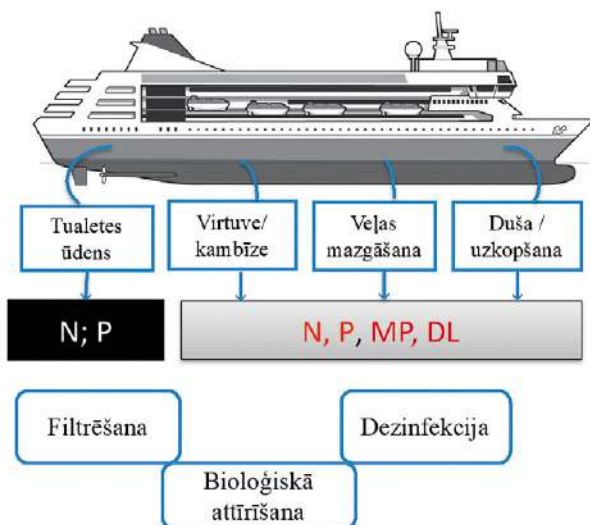
Šajā projektā VIAA ir sadarbības partneris, projekta ilgums ir 36 mēneši, kopējās izmaksas 133 805,88 eiro, no kurām 85% (113 734,98 eiro) ir Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums. 10% ir valsts finansējums, bet LJA piedalās ar 5% līdzfinansējumu.

"ANO ilgtspējas attīstības programmā "IMO 2030" ir noteikti septiņpadsmit kritēriji, kuriem kuģim jāatbilst, lai sasniegtu IMO izvirzītos mērķus un saņemtu jauno sertifikātu, tātad ekoserifikātu, kuru iegūstot kuģis var saņemt daudzus bonusus, piemēram, ostu maksu atlaides, jo arī ostu mērķis ir iegūt zaļās ostas statusu," saka Renāte Kalniņa. "Kuģis ir potenciāls vides piesārņotājs. Šis teikums parasti ievada lekciju kursu studentiem vides aizsardzībā, tāpēc ir tikai loģiski, ka manā pēcdoktorantūras pētniecības projektā galvenā uzmanība tiek pievērsta inovatīvu tehnoloģisko iekārtu risinājumu izstrādei balasta ūdens un notekūdeņu apstrādes sistēmām, integrējot tajās jaunos



tehnoloģiskos risinājumus, kas veicinās kuģa ekoeftektivitātes paaugstināšanos un ekoloģisko stabilitāti jūrā, samazinot apdraudējumu cilvēka veselībai. Latvijā līdz šim pētījumiem par jauno tehnoloģisko risinājumu pielietojumu kuģu ekoloģiskās efektivitātes (ekoeftektivitātes) paaugstināšanai nav veltīta pietiekama uzmanība, tāpēc pētniecības projekta rezultāti sniegs būtisku ieguldījumu Baltijas jūras vides ilgtspējības problēmu risināšanā. Taču, ņemot vērā problēmas globālo mērogu, risinājumi visnotaļ būs pielietojami daudz plašākā kontekstā. Savukārt Baltijas jūra pētījumiem ir izvēlēta tāpēc, ka 2019. gadā Eiropas Vides aģentūra publicēja informāciju, ka tieši Baltijas jūra ir piesārņotākā jūra Eiropas Savienībā, piesārņojums tur sasniegjis 96,3 procentus. Tikai seši līdz septiņi procenti Baltijas jūrā ir piesārņojuma neskartas teritorijas, bet ar katru gadu arvien pieaug mirušo zonu skaits saistībā ar eitrofikāciju, kas Baltijas jūrā tiek pētīta jau aptuveni simt četrdesmit gadus, tāpēc var teikt, ka šajā ziņā Baltijas jūra ir arī viena no visvairāk izpētītajām jūrām. Pētījumam liela nozīme ir arī tāpēc, ka kopš 2011. gada Baltijas jūra kuģošanai ir noteikta kā īpašs rajons,

## Vides piesārņojuma risks



“Vispārējā attīrīšanas sistēmas shēma” saskaņā ar  
MEPC 227(64)  
20 mg/L (N); 1mg/L (P)

bet no 2016. gada pasažieru kuģiem noteikti ierobežojumi saistībā ar notekūdeņiem, taču caurumi likumos ļauj legāli jūrā izlaist, piemēram, tā sauktos pelēkos notekūdeņus, kas ir pietiekami piesārņoti. To pilnībā pierāda arī mani pētījumi par to, ka pelēkie notekūdeņi satur ne tikai organiskās vielas, bet arī mikroplastmasu un dezinfekcijas līdzekļus.”

### Mikroplastika – visur esošs piesārņotājs pasaules mērogā

Renāte Kalniņa norāda, ka jutīgo Baltijas jūras ekosistēmu līdztekus eutrofikācijas problēmai sāk apdraudēt piesārņojums ar mikroplastmasas grūžiem, kas iepriekš netika uzskatīts par problēmu. “Mikroplastmasa var nākt, piemēram, no veļas mazgāšanas ūdeņiem, jo audumos tiek kombinētas sintētiskās šķiedras, kas notekūdeņos rada vienu no lielākajiem piesārņojumiem. Lai gan jūrnīeku darba apgērbs pamatā tiek šūts no kokvilnas auduma, tomēr atstarojošās daļas ir no polimēra, kas pārklāts ar silīcija oksīdiem, un stikla lodītes, kas iestrādātas šajā materiālā, mazgāšanas laikā rada piesārņojumu. Pētījumi arī parāda, ka uz ūdens virsmas ļoti nelielā koncentrācijā atrodams titāns, cinks un silīcijs, kas, pēc mūsu domām, varētu nākt no iepakojuma materiāla. Visiem plastmasas maisījumiem, kas



Saplīsis balasta ūdens filtra siets.



Pētniece Renāte Kalniņa veic mikroplastmasas vizuālo identificēšanu.

ir baltā krāsā, pievienots titāns, kas nodrošina, piemēram, ilgāku pārtikas produktu uzglabāšanas laiku, bet tas uz kuģiem ir ļoti svarīgi. Starp citu, pat šokolādes konfektes satur titāna dioksīdu.

Mikroplastmasai ir divi avoti: primārais un sekundārais. Tie atšķiras ar to, vai mikroplastmasa jau sākotnēji ražota kā mazas daļiņas (primārā) un pievienota gala produktā. Tādas daļiņas satur daudzas

### UZZIŅAI

2017. gadā Singapūras Nacionālās universitātes pētījumi atklāja vairāk nekā 400 baktēriju veidus uz 275 mikroplastmasas gabaliņiem. To vidū bija baktērijas, kas cilvēkiem izraisa gastroenterītu un brūču infekcijas, kā arī tādas, kas veicina koraļļu rifu izžušanu. Piesārņojuma līmenis Vidusjūrā ar mikroplastmasu ir sasniedzis augstāko līmeni. Vairāk nekā 130 dažādu jūrasugu ir to uzņēmušas. Satraucoši arī tas, ka mikroplastmasu saturošās toksiskās vielas var uzkrāties jūras iemītņu organismā un kopā ar jūras veltēm nonākt cilvēka organismā un apdraudēt veselību.

patēriņa preces, tādas kā pilinga un abrazīvie materiāli, personīgās higiēnas un kosmētikas līdzekļi. Turklāt šīs daļiņas var būt ļoti dažādas pēc savas formas, piemēram, kā neregulāri fragmenti, lodītes, granulas un loksniņas. Savukārt, mazgājot sintētisko tekstilu, izdalās šķiedras, kas arī uzskatāmas par primāro mikroplastmasu. Daļiņas, kas radušās no lielākiem priekšmetiem, kuri tieši vai netieši izgāzti vai pazaudēti jūrā,

►►► 24. lpp.

►►► 23. lpp.

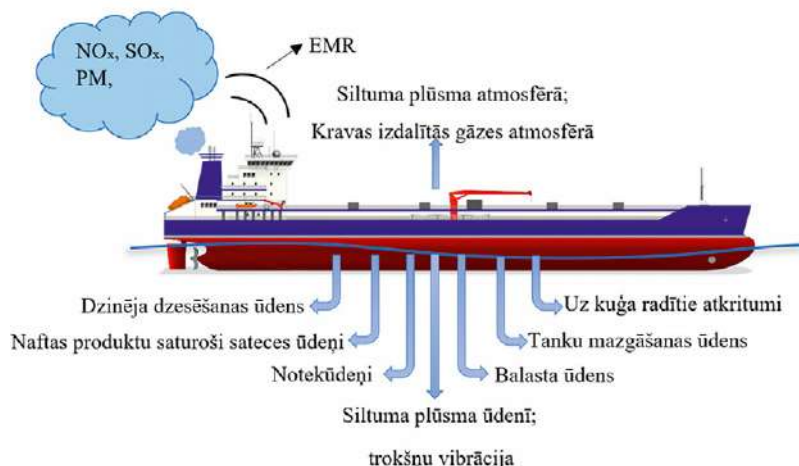
piemēram, zvejas rīki, degradējas lēnām un sadrūp nelielos fragmentos, un tās tiek dēvētas par sekundāro mikroplastmasu.

Mikroplastmasa nav viegli saskatāma ar neapbruģotu aci, tāpēc to mēdz dēvēt arī par "grūti pamanāmiem plastmasas gabaliem", bet mazākos – par "plastmasas putekļiem". Tā ir atklāta visās jūrās un piekrastes vidē – no pola līdz polam, uz ūdens virsmas līdz pat dziļūdens nogulumiem, tādējādi mikroplastmasa ir kļuvusi par visuresošu piesārņotāju pasaules mērogā."

## Mikroplastikas pētījumiem trūkst metodikas

Pamatotas ir bažas, ka ar balasta ūdeni piesārņojumu var pārvietot uz vietām, kur iepriekš tas nav bijis vai arī ir zems piesārņojuma līmenis. R. Kalniņa saka, ka to apliecina arī projekta ietvaros veiktais pētījums, kas norisinājās 2020. gadā no jūlija līdz oktobrim. "No Baltijas jūras reģionā kuģojošiem kuģiem paņemtajos balasta ūdens paraugos tika konstatētas mikroplastmasas daļiņas neatkarīgi no tā, vai kuģis bija vai nebija aprīkots ar balasta ūdens apstrādes sistēmu. Tas liecina, ka uzstādītie filtri nespēj aizturēt mikroplastmasas daļiņas. Turklāt, pieaugot piesārņotības līmenim ar mikroplastmasas daļiņām balasta ņemšanas vietās, filtri var aizsērēt un rezultātā saplīst sieti, tādējādi tiek apdraudēts balasta ūdens apstrādes sistēmas tiešākais uzdevums – ierobežot kaitīgo organismu un nevēlamo sugu izplatību. Arī paņemtajos kuģu notekūdens paraugos tika konstatētas mikroplastmasas daļiņas. Satraucoši ir tas, ka uz kuģa uzstādītās notekūdeņu attīrīšanas iekārtas nespēj aizturēt mikroplastmasas daļiņas un, izvadot attīrītos ūdeņus, tās netraucēti nokļūst jūras vidē. Tieši tāpēc, ka viena no vajākamajām vietām ir filtru sieti, mans mērķis ir strādāt pie tādu filtru materiālu veidošanas, kas būtu reizē izturīgi un cenas ziņā pievilcīgi, un šajā ziņā lielāku akcentu lieku tieši uz tankkuģu filtriem. Zināmu interesi par maniem pētījumiem šajā virzienā izrāda kuģošanas kompānija LSC."

Zinātniece uzsver, ka savos pētījumos vienmēr balstās tikai uz tiem



datiem, kas iegūti, pamatojoties uz analizēm, tomēr ļoti svarīga ir arī metodika, pēc kuras tiek veiktas šīs analīzes. "Mikroplastmasas pētījumi kā tēma ir ļoti jauna, tāpēc pasaulē vēl nav noteikta metodika, kā, piemēram, no pelēkajiem notekūdeņiem, kas satur taukus un pārtikas atliekas, atdalīt mikroplastmasu, lai, balstoties uz pētījumiem un atklājumiem, radītu konceptuālu modeli – iesākumā no pasažieru kuģu ostās nodotajiem notekūdeņiem, kas bagāti ar organiskajām vielām, varētu ražot jaunu produktu – biogāzi, kas būtu viens no atspaidiem, lai krasts varētu kuģiem piegādāt enerģiju, ņemot vērā regulu, kas nosaka, ka no 2025. gada kuģiem vajadzēs pieslēgties krasta energoresursiem.

Pētot notekūdeņus, modificēju ASV Okeanoloģijas institūta jūras vides pētījumiem pielāgoto metodiku, un tas ir ļoti darbietilpīgs process."

Projekta zinātniskais mērķis bija izstrādāt inovatīvas kuģa balasta ūdens un notekūdeņu attīrīšanas sistēmas iekārtas, integrējot tajās jaunos tehnoloģiskos risinājumus, kas balstīti uz trim aktivitātēm. Pirmā – kuģu balasta ūdens un kuģu notekūdeņu, piesārņojošo vielu emisijas un nano, mikroplastmasas ietekmes uz vidi samazināšanas prasību apzināšana un tehnoloģiju analīze, jaļā tehnoloģiskā risinājuma stratēģijas izstrāde. Otrā – jaļā tehnoloģiskā risinājuma projektēšana un modeļa izstrāde integrācijai reālās kuģa balasta un notekūdeņu dezinfekcijas tehnoloģiskajās sistēmās. Un trešā aktivitāte – inovatīva kuģa balasta

ūdens un notekūdeņu attīrīšanas sistēmas dezinfekcijas tehnoloģiskās iekārtas prototipa izstrāde kuģa ekoeftektivitātes paaugstināšanai, validēšana un testēšana.

"Mikroplastmasas pētījumu lauks vēl ir neapgūts. Eiropas kontekstā var teikt, ka tiek izsekoti mikroplastikas ceļi, kā tā nonāk jūrā un ko dara, bet, lai identificētu piesārņojuma sastāvu, Eiropā ir tikai divas laboratorijas – Somijā un Vācijā, kas pēta nanodaļiņas, tāpēc uz pētījumiem ir garas rindas, bet viena analīze maksā ap diviem tūkstošiem eiro. Pašlaik ir konstatēts fakts par mikroplastikas daļiņu klātbūtni jūrā, bet pagaidām vēl nav apstiprināta metodika, pēc kuras tiek pētītas šīs nanodaļiņas.

Potenciālie piesārņotāji esam mēs visi, jo, piemēram, viens cilvēks, tikai tirot zobus ar zobu pastu, gadā rada aptuveni piecus kilogramus mikroplastikas piesārņojuma, tāpēc ļoti svarīga ir sabiedrības izglītošana. Neloloju cerību, ka būs situācija, kad visa mikroplastika tiks savākta, bet ieguvums būs arī tas, ka tiks izrādīti centieni vispirms jau izglītēt sabiedrību un cilvēkus veidot apziņu, lai veicinātu sabiedrības ekoloģiskās kompetences izaugsmi. Ja tam klāt nāks vēl atbilstoši likumi, tad laika gaitā arī izdosies šo jautājumu atrisināt, bet tas nekādā gadījumā nebūs tik ātri, kā varētu vēlēties. Taču ir jārikojas, domājot par bērniem un mazaugstiem, un tieši tāpēc arī ir nepieciešama ilgtermiņa domāšana. No savas puses varu teikt, ka darišu, cik vien būs manos spēkos."

Sagatavoja Anita Freiberga

# Arktika ir pasaules okeānu un klimata sistēmas galvenais virzītājspēks

Lai gan zinātnieki pauž viedokli, ka Arktikas unikālā daba joprojām ir samērā neskarta, bagāta ar lediem, ogļūdeņraža resursiem un zivju krājumiem, tomēr tie Arktikas izmantošanas un kuģošanas attīstības tempi, ko pēdējo gadu laikā īsteno valstis un nozares, rada arvien lielākas bažas.

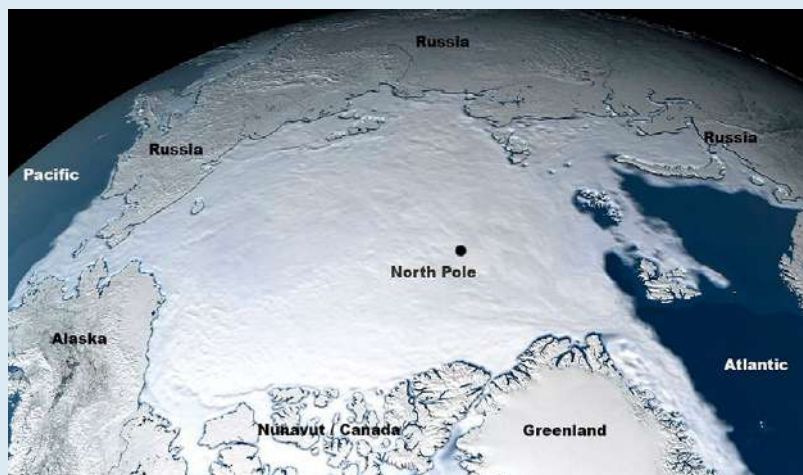
Pieaugošā ekonomikas attīstība un jaunu kuģošanas ceļu meklējumi pavisam drīz situāciju Arktikā varētu mainīt uz sliktu pusi, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai attīstība tiktu sabalansēta un darbības pamatā būtu augstu vides standartu ievērošana. Diemžēl zinātnieki brīdina sabiedrību, ka klimata pārmaiņas, kas notiek pasaulē, atstāj arvien nopietnāku iespaidu arī uz Arktiku un šo tendenču turpināšanās Arktikā var radīt neatgriezeniskas izmaiņas, kuru sekas būs jūtamas visā pasaulē.

Arktikas reģionā dzīvo aptuveni četri miljoni cilvēku, no kuriem gandrīz pusmiljons ir Eiropas Savienības iedzīvotāji. Trim ES dalībvalstīm – Dānijai (Grenlande), Somijai un Zviedrijai, divām Eiropas ekonomiskās zonas valstīm – Islandei un Norvēģijai, kā arī Kanādai, Krievijai un ASV ir teritorijas Arktikā.

ES ir parakstījusi Konvenciju par Ziemeļrietumu Atlantijas jūras vides aizsardzību (OSPAR), kas aptver aptuveni vienu trešdaļu Ziemeļu Ledus okeāna līdz pat Ziemeļpolam. Arktikā zināmā mērā ir spēkā arī vairāki citi daudzpusēji vides nolīgumi, ko parakstījušas Arktikas valstis. Arktikas padomes valstu ministru sanāksmē Kirunā 2013. gada maijā apstiprināja Eiropas Savienības pieteikumu kļūt par pastāvīgo novērotāju Arktikas padomē, bet galīgais lēmums vēl nav pieņemts. ES ir Barenca Ei-roarktiskās padomes (BEAC) locekle.

Galvenās problēmas Arktikā, uz kurām ES vērs uzmanību:

- piesārņojums, ko rada rūpniecība, enerģijas ražošana, lauksaimniecība, kā arī citas cilvēku darbības, kas veicina vides degradāciju;
- ekonomiskās attīstības ietekme uz vidi – naftas, gāzes un minerālu izpēte un ieguve, kuģošanas



pieaugošais spiediens uz Arktikas vidi;

- apdraudējums bioloģiskajai daudzveidībai. Daudzas migrējošās Eiropas putnu sugas, vaļi un zivis ir atkarīgi no iespējām vairoties un baroties arktiskās vasaras laikā;
- apdraudējums Arktikas dzīvniekiem.

ES ir apņēmības pilna sadarboties ar Arktikas valstīm, vietējām kopienām, uzņēmējiem, lai risinātu vides problēmas. Jau 2016. gadā Eiropas Komisija publicēja paziņojumu par integrētu ES politiku Arktikas reģionam, ko paredzēts atjaunināt 2021. gadā, izvirzot trīs prioritātes: klimata pārmaiņas un Arktikas vides aizsardzība, ilgtspējīga attīstība Arktikā un tās apkārtnē un starptautiskā sadarbība Arktikas jautājumos.

2021. gadā Eiropas Savienība paredz atjaunināt 2016. gada paziņojumu par Arktiku, kā arī noteikt Arktiku par prioritāti citos stratēģiskajos dokumentos, piemēram, ES Globālajā stratēģijā un Septītajā vides rīcības programmā.

## NASA pētīs procesus Arktikā

2021. gadā NASA okeanogrāfiskās kampaņas laikā, kurā piedalīsies vairāk nekā 150 zinātnieku no 30 valsts institūcijām, universitātēm un nevalstiskām organizācijām, veiks monitoringu, lai savāktu un apkopotu datus par reālo situāciju Arktikā. Zinātnieku grupa strādās uz trim okeanogrāfiskās izpētes kuģiem, bet kopumā 52 augsto tehnoloģiju platformas veiks ķīmisko un bioloģisko procesu nepārtrauktu monitoringu, īpašu vērību veltot fitoplanktona izpētei, kas būtiski ietekmē oglekļa ciklu un klimatu pasaulē. Iepriekšējais tik liela mēroga pētījums tika veikts astoņdesmitajos un deviņdesmitajos gados, un tagad šie dati ir novecojuši, jo pasaule, tai skaitā arī Arktika, ir piedzīvojuši ievērojamas klimata pārmaiņas.

"Export Processes in the Ocean from Remote Sensing" (EXPORTS) zinātniskais vadītājs Deivids Sīgels no Kalifornijas universitātes pauž viedokli, ka mūsdienu tehnoloģiskie

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

sasniegumi ļaus detalizētāk veikt pētījumus. "Precīzie sensori, autonomie roboti, īpaši jutīgi mikroskopi un citas palīgierīces ļaus rast atbildes uz svarīgiem jautājumiem, tai skaitā, cik daudz organiskā oglekļa izplūst no okeāna virsmas," saka zinātnieks. "Pētnieki izvēlējušies Klusā okeāna ziemeļu daļu un Atlantijas okeāna



Zinātnieku grupa 29. aprīlī iekāpj pētniecības kuģi "Sarmiento de Gamboa" pēc karantīnā pavadītajām 14 dienām.



Zinātnieku grupa no pētniecības kuģa "James Cook" iegremdē paraugu ņemšanas platformu, kas ļauj savākt ūdens paraugus un citu informāciju no okeāna dziļēm. Vienlaikus to dara arī abi pārējie tuvumā esošie izpētes kuģi "Discovery" un "Sarmiento de Gamboa".

ziemeļu daļu, jo tie piedzīvo pretējas fizisko procesu iedarbības, piemēram, virpuļviesuļus un straumes. Kontrastējošas vides izpēte sniegs maksimāli objektīvu ieskatu nākotnes klimata scenāriju modelēšanā.

Tas, ko mēs šobrīd zinām, aprobežojas ar to, kas pašlaik notiek pasaules okeānos, bet, ņemot vērā klimata pārmaiņas, kas vērojamas ne tikai okeānā, bet visās Zemes sistēmās, mums jāspēj paredzēt, kas notiks 2075. gadā, taču pagaidām mums vēl nav šādas prognozēšanas izpratnes."

2020. gadā visi iecerētie pētījumi diemžēl aizkavējās Covid-19 pandēmijas dēļ. Tagad, lai nodrošinātu katra iesaistītā individa drošību, pirms došanās ekspedīcijā bija jāievēro divu nedēļu karantīna. ■

# Vēl ir laiks sagatavoties ģeopolitiskām pārmaiņām ziemeļos

Klimata pārmaiņas izraisījušas dažādas pārmaiņas Arktikā, tai skaitā pieejamākas kļuvušas Arktikas ostas un pieaugusi iespēja izmantot Arktikas kuģošanas ceļus. Lai gan tradicionāli Arktika ir bijis reģions, ko raksturoja laba sadarbība dažādu valstu starpā un salīdzinoši zema politiskā un ekonomiskā spriedze, pēdējo desmit gadu laikā situācija ir mainījusies. ASV Kongresa Izpētes dienesta (DRS) ziņojumā par Arktiku teikts, ka, lai gan reģionā joprojām liela nozīme ir sadarbībai, Arktika arvien vairāk tiek uzskatīta par ģeopolitiskās konkurences zonu starp ASV, Ķīnu un Krieviju.

Ar jaunajiem transarktiskajiem kuģošanas maršrutiem, tai skaitā Ziemeļu jūras ceļu (NSR) un Ziemeļrietumu pāreju (NWP), kā arī jaunuzceltajām un atjaunotajām Krievijas ostām šis reģions kļūst par politisko un militāro interešu zonu un vienu no ģeopolitiskās sacensības arēnām, un valstis maina savu uzvedību Arktikā. Mainoties ledus apstākļiem, jūras ceļi, ostu iespējas un dabas resursi rada pastiprinātu interesi par reģionu, kas vēsturiski tika uzskatīts par nekuģojamu zonu. Tagad daudzas valstis izrāda interesi par jaunajiem kuģošanas ceļiem, lai saīsinātu tranzīta laiku, tāpat pieaug interese par stratēģiski svarīgu resursu ieguvī, militāro darbību, reģionālo kuģošanu, zivsaimniecību un tūrismu. Tomēr problēmas joprojām sagādā grūti prognozējamie laika apstākļi, augstās kuģošanas izmaksas, attīstītas infrastruktūras trūkums ziemeļu teritorijās. Tāpat Arktikas valstīm arvien aktuālāks kļūst jautājums par to, kā kontrolēt savas ziemeļu robežas. Pieaug spriedze, ko rada neidentificēti kuģi šo valstu krastu tuvumā, par kuru mērķiem nekas nav zināms. Tā varētu būt gan nelegāla zveja, gan kontrabandas tirdzniecība. Neatrisināti strīdi par jauno ziemeļu jūras ceļu suverenitāti ir reāla problēma,

tāpat Ķīnas un Krievijas sadarbība NSR attīstībā līdzī nes bažas par Ķīnas pieaugošo ietekmi Arktikā, un arī ASV nevēlas izkrist no aprites.

## Ziemeļu jūras maršruts

Lai gan Ziemeļu jūras ceļu (NSR) Padomju Savienība pirmo reizi kuģošanai atvēra 20. gadsimta 30. gados, tas gadu desmitiem tomēr nav bijis uzticams tranzīta ceļš, bet klimata pārmaiņu dēļ, kuru rezultātā pieaug polāro ledāju kušana, NSR arvien vairāk sāk izskatīties pēc potenciāla tranzīta maršruta. Un te nu sākas ģeopolitiskās spēlītes. Krievija apgalvo, ka NSR atrodas tās teritoriālajos ūdeņos un šis apstāklis tai piešķir ekskluzīvas tiesības attīstīt šo teritoriju un noteikt kuģošanas stratēģiju reģionā, savukārt ASV, kas gadiem ilgi nav paudušas interesi par Arktiku, un citas lielvaras apstrīd Krievijas apgalvojumus, un neviena no pusēm nepiekāpjas, tāpēc nav iespējams vienoties par to, kas un kā kontrolēs šo teritoriju. Interesants ir fakts, ka Kanāda atzīst Krievijas prasību par NSR, jo Krievija savukārt atzīst Kanādas prasību par NWP. Vislielāko interesi izrāda Ķīna, kas sadarbojas ar Krieviju, lai attīstītu NSR, jo Ķīna uzskata maršrutu par svarīgu

savām nacionālajām ekonomiskajām interesēm. Lai gan investīcijas ir ārkārtīgi lielas, un tādas tās būs arī turpmāk, tomēr Ķīna skaidri redz NSR attīstību kā ilgspēlējošu pasākumu. Ģeopolitiski tam var būt tālejošas sekas, jo vienošanās par sadarbību satuvina abas lielvaras, piemēram, Ķīna un Krievija kopīgi attīstīs ledlaužu būvniecību, kas ir viens no svarīgākajiem instrumentiem, lai noteiktu toni reģionā.

## Ķīna gatavojas brīvai kuģošanai Ziemeļu Ledus okeānā

Kamēr lielākā daļa pasaules valstu, runājot par klimata pārmaiņām, gluži kā strausi slēpj savu kolektīvo galvu smiltīs, Ķīna optimistiski gatavojas nākotnei un paredz, ka 21. gadsimta vidū Ziemeļu Ledus okeāns būs tik brīvs no ledājiem, ka kuģošana tur būs pilnīgi iespējama. Pat gadījumā, ja planēta šodien pārtrauktu emitēt visas siltumnīcefekta gāzes, tās, kas jau ir nonākušas atmosfērā, vēl gadiem ilgi radīs sasilšanas efektu.

### UZZIŅAI

Austrumu ceļu gar Norvēģijas un Sibīrijas Arktikas krastiem sauc par Ziemeļaustrumu pāreju (*Northeast Passage, NEP*). Kanādas ziemeļos dažādas arhipelāga salas vienu no otras un no Kanādas kontinentālās daļas atdala virkne Arktikas ūdensceļu, ko kopā sauc par Ziemeļrietumu pāreju (*Northwest Passage, NWP*).

## Ziemeļrietumu jūras ceļš

Lai gan daudzi analītiķi sliecas uzsvērt tieši NSR nozīmi, tomēr *Northwest Passage* (NWP) jeb Ziemeļrietumu pāreja starp Atlantijas un Klusā okeānu caur Ziemeļu Ledus okeānu rada domstarpības valstu starpā, jo arī šis reģions kļūst interesants nākotnes iespēju kontekstā.

Kanāda apgalvo, ka NWP atrodas Kanādas iekšējos ūdeņos, tāpēc uz ikvienu šeit kuģojošu kuģi attiecas Kanādas likumi. Kanādas analītiķi pauž bažas par iespējamām vides katastrofām, kā arī militāro drošību un iespējamo apdraudējumu cilvēku drošībai. Kanāda saistībā ar jūras ceļu izmantošanu tās teritoriālajos

ūdeņos aktualizē arī jautājumu par savu suverenitāti, ko neatzīst ASV un Eiropas Savienība, apgalvojot, ka NWP ir starptautisks šaurums un ka pastāv tranzīta tiesības, bet, kā jau minēts iepriekš, Krievija un Kanāda atzīst viena otras tiesības un prasības par attiecīgajiem Arktikas reģioniem.



Starptautiski juridiskie jautājumi joprojām nav sakārtoti un nav atbildēti uz jautājumu, kas noteiks kontroli pār jūras ceļiem Arktikas reģionos, tomēr, ņemot vērā salīdzinoši lēnos klimata pārmaiņu tempus, vēl ir laiks, pirms Arktikas maršruts lielākajā daļā būs brīvs no ledus, rast kompromisu šajā svarīgajā ģeopolitiskajā jautājumā. Otrs ģeopolitiski karstais jautājums ir un paliek par iespējamām katastrofām un militāro drošību reģionā. Analītiķi norādījuši uz iespēju, ka teroristi varētu iekļūt Kanādā no mazapdzīvotā Arktikas reģiona, padarot šā maršruta atvēršanu par apdraudējumu Kanādas nacionālajai drošībai. Lai gan pagaidām tas varētu šķist maz ticams, ņemot vērā augstās izmaksas, kas būtu saistītas ar iekļūšanu Kanādā šādā veidā, tomēr drošības problēmas ir jāpatur prātā, jo drošības nekad nevar būt par daudz.

## Ģeopolitiskā drošība

Krievija ir galvenais militārās darbības virzītājs Arktikas reģionā, un šī militarizācija rada arvien lielākas

bažas daudziem politikas veidotājiem, jo īpaši Amerikas Savienotajās Valstīs. Pēdējos gados Krievija ir atvērusi vairāk nekā 50 militārās bāzes Arktikā, un tas ir bijis zināms vēstījums citām valstīm un apliecinājums, ka nevienai citai valstij nav tik stabila klātbūtne Arktikā, kā tas ir Krievijai. Jaunu ostu atvēršana Arktikā, neatkarīgi no šo ostu praktiskās nozīmes, ir signāls, ka Krievija vēlas dominēt reģionā. Līdz ar NSR atvēršanu, kā arī ogļudeņražu ieguves un pētniecības palielināšanu Krievijai nepieciešams arvien vairāk bāzu, tāpēc ļoti ticams, ka turpmāk var sagaidīt Krievijas valdības atbalstu šo bāzu veidā.

Jaunu kuģu ceļu atvēršana un jaunu ostu būvniecība pēc būtības norāda uz pieaugošu ģeopolitisko spriedzi Arktikā. Ne vienā, ne otrā no minētajiem kuģošanas ceļiem nav skaidrības, kam faktiski ir vara pār to un kādi standarti jāievēro, bet bez šīs skaidrības pieaugs nenoteiktība un līdz ar to arī iespējama lielāka nesaprašanās valstu starpā. Otrs dienas kārtības jautājums ir par transnacionālas noziedzības iespējamību, jo, palielinoties satiksmei šajos ūdensceļos, Arktikas valstīm būs jāatrod veids, kā uzraudzīt ne tikai kuģu kustību, bet arī neidentificētu kuģu darbības, piemēram, nelegālo zveju un tirdzniecību. Tas nozīmē, ka Arktikas valstīm, jo īpaši Kanādai un Krievijai, ir jāatrod labāki veidi, kā kontrolēt savas ziemeļu robežas. Stingrāka robežkontrole nozīmē militārās klātbūtnes pieaugumu, un arī tas radīs spriedzi starp varām. Tomēr ģeopolitiski vislielākās bažas ir par Krievijas un Ķīnas attiecībām. NSR attīstība ir iezīmējusi Krievijas un Ķīnas potenciālās alianses sākumu, kur Ķīna nodrošina finansējumu un tehnoloģijas NSR attīstībai, bet Krievija nodrošina piekļuvi reģionam un nākotnes ieguvumus Ķīnai, kura vēlēšies izmantot NSR, tāpat neizbēgami palielināsies Ķīnas ietekme Arktikā.

Lai gan šķiet, ka pārmaiņas Arktikā ir uzņemušas apgrīzienus, tomēr vēl ir laiks sagatavoties ģeopolitiskām pārmaiņām ziemeļos. Valstīm būs jālemj, kāda būs jaunā politika, lai ģeopolitiskā spriedze neradītu saspīlējumu.■

Izmantoti ārzemju preses materiāli

# Ķīna izrāda arvien lielāku interesi par Arktiku

**2021. gada novembrī Helsinkos paredzēts Arktikas kuģošanas forums, kas tiek uzskatīts par lielāko starptautiska mēroga pasākumu un īpašu uzmanību veltīs kuģošanas operācijām Arktikā un kuģošanai šajā reģionā piemērotām tehnoloģijām un kuģu konstrukcijai.**

Forumā paredzētas diskusijas par Arktikas reģiona stratēģisko, operatīvo un tehnoloģisko attīstību, kā arī darbības regulēšanas mehānismiem. Īpaša vērība tiks veltīta jautājumiem par Krievijas turpmāko stratēģiju Arktikā, Covid-19 ietekmi uz kuģošanu reģionā, klimata pārmaiņu ietekmi uz ledus apstākļiem Arktikā, par ASV, Kanādas un Krievijas mērķiem Arktikas izmantošanā, par datu pārvaldību, jaunām idejām par partnerību navigācijā Arktikas jūras maršrutos.

Pēdējo desmit gadu laikā diskusijas par kuģošanas maršrutiem Arktikā kļuvis arvien intensīvākas, tieši tāpat kā Arktikas valstu vēlme dominēt šajā reģionā. Taču savu interesi izrāda ne tikai Dānija (Grenlande), Somija, Zviedrija, Islande, Norvēģija, Kanāda, Krievija un ASV, kas ir Arktikas valstis, bet arī Ķīna, kura visiem spēkiem cenšas palielināt savu ietekmi. Piemēram, pasaules trešās lielākās kuģošanas kompānijas "Cosco Shipping Group" meitasuzņēmums "Cosco Specialized Carriers Company" jau 2013. gadā sāka sūtīt savus kuģus maršrutā gar Krievijas ziemeļu krastu un "Yong Sheng" kļuva par pirmo Ķīnas kuģi, kas veica tranzītu šajā maršrutā. Turpmākajos gados reisu skaits arvien pieauga: 2015. gadā tika veikti divi, 2016. gadā seši, 2017. gadā pieci, 2018. gadā astoņi, bet 2019. gadā jau 14 pilni reisi no Āzijas uz Eiropu. Ķīnai ir vismaz desmit kuģu, kas piemēroti kuģošanai Arktikas apstākļos.

Lai gan eksperti joprojām ir skeptiski jautājumā par liela mēroga kravu pārvadājumiem Arktikas reģionā, kas ekonomiski ir salīdzinoši neizdevīgi, kuģošanas lielvalstis nedomā tik viegli atteikties no saviem Arktikas iekarošanas plāniem.

Tā, piemēram, "Cosco" savā prezentācijā uzsvēra, ka trijos reisos pāri Ziemeļu Ledus okeānam ceļā pavadīto laiku ir izdevies saīsināt par 280 dienām, kas ļāvis samazināt CO2 izmešus par aptuveni 27 500 tonnām.



Kā minēts, protams, tiek minēts ierobežotais kuģošanas laiks šajā maršrutā, jo navigācija te iespējama mazāk par četriem mēnešiem, tāpat kuģošanu apgrūtina ledus apstākļi, kas liek izmantot finansiāli dārgos ledlaužu pakalpojumus, kā arī ierobežotās komunikācijas iespējas un pieejamais atbalsts kuģošanai. Tomēr "Cosco", neskatoties uz šiem sarežģījumiem, nedomā mazināt savu klātbūtni Arktikā, un pierādījums tam ir kompānijas iesaistīšanās Arktikas dabasgāzes iegūšanā, iegādājoties naftas korporāciju akcijas.

Ķīnas uzņēmumi ir daļēji īpašnieki un darbojas deviņos no piecpadsmit Arc7 LNG pārvadājumiem, kas

padara Ķīnu par lielāko ārvalstu kuģu operatoru Krievijas LNG tirgū. "Cosco" mērķis ir kļūt arī par nozīmīgu spēlētāju sašķidrinātās dabasgāzes transportēšanā Arktikas maršrutā, un tai jau ir izdevies parakstīt nolīgumu ar "Novatek" par Arktikas transporta LLC izveidi, kura mērķis ir nodibināt ilgtermiņa partnerību tranzītkravu organizēšanā un ogļūdeņraža transportēšanā Arktikas maršrutā.

"Cosco" joprojām ir vienīgais lielais starptautiskais operators, kas strādā šajā maršrutā, jo Dānijas kompānija "Maersk" pēc konteinerkuģa "Venta Maersk" izmēģinājuma reisa atteicās no tālākiem plāniem, jo nesaskatīja Ziemeļu jūras maršrutā dzīvotspējīgu komerciālo alternatīvu esošajam austrumu – rietumu maršrutam. Savukārt Ķīna turpinās būvēt savu Polāro Zīda ceļu un aktīvi piedalīsies Arktikas un Antarktīdas reģionu attīstībā. Savā 2021. gadā publicētajā piegādes plānā Ķīna uzsver, ka paredz līdz 2025. gadam piedalīties pragmatiskā sadarbībā abu polu aizsardzībā un izmantošanā. Ķīna plāno 2022. gadā palaist jaunu satelītu, lai izsekotu kuģošanas maršrutus un uzraudzītu izmaiņas Arktikā, bet pasaulē arvien lielākas bažas rada iespējamā negatīvā ietekme uz Arktikas trauslo vidi. ■



# Svarīgs ir katrs cilvēks un katra cilvēka dzīves stāsts

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības nodibinātā kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība “Jūrnieku forums”, kas apkalpo tikai jūrniekus un viņu ģimenes locekļus, strādā nu jau divdesmit trešo gadu. Sabiedrības darbību regulē LR Krājaizdevu likums, LR Kooperatīvo sabiedrību likums, LTFJA KKS “Jūrnieku forums” statūti, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un Latvijas Bankas normatīvie dokumenti un rīkojumi, kā arī citi Latvijas Republikas un Eiropas Savienības likumdošanas un normatīvie akti. “Vēl pirms gadiem pieciem pensiju fonds nebija starp populārākajiem pakalpojumiem, bet tagad cilvēki arvien vairāk sāk domāt par nodrošinājumu vecumdienās. Pensiju programmas popularitāti var skaidrot ar to, ka jūrnieki ir sapratuši, ka daudziem gaidāmas visai mazas pensijas no valsts, ja paši nebūs pietiekami tālredzīgi šajā ziņā,” saka „Jūrnieku foruma” valdes priekšsēdētājs ARTŪRS KORBUTS. Ar viņu saruna par to, ko viņa vadītā krājaizdevu sabiedrība paveikusi, kas mainījies vairāk nekā divdesmit gadu laikā un kādus uzdevumus “Jūrnieku forums” sev izvirzījis nākamajam darba cēlienam.

– Pirms pāris gadiem intervijā jūs teicāt, ka jūrnieki, protams, zina, ka ir tāds “Jūrnieku forums”, bet viņiem nav skaidra priekšstata, kas īsti ir krājaizdevu sabiedrība, jo Latvijā šis finanšu instruments nav īpaši izplatīts, atšķirībā, piemēram, no Amerikas, kur bankas pamatā strādā ar juridiskajiem klientiem, kuri apgroza ievērojamas naudas summas, bet visas fiziskās personas zina, kas ir “Credit Union”, jo izmanto krājaizdevu sabiedrības pakalpojumus. Vai šajā ziņā ir kas mainījies un vai jūsu vadītā krājaizdevu sabiedrība jūrnieku vidū ir ieguvusi lielāku atpazīstamību?

– Mūsu uzdevums, mērķis un sūtība ir strādāt LTFJA biedru labā, un visus šos gadus to godprātīgi darām, tāpēc droši varu teikt, ka šajā ziņā mūsu darbības politikā nekas nav mainījies. Cenšamies palīdzēt jūrniekiem, kuriem diemžēl dažādu iemeslu dēļ dzīves situācija nav no tām spožākajām, un vispirms, protams, tas attiecas uz pensijas vecuma jūrniekiem. Pēdējo desmit gadu laikā populārāka kļūst “Jūrnieku foruma” pensiju programma, un šo faktu var skaidrot ar to, ka jūrnieki arvien labāk apzinās, ka tad, ja paši



Artūrs Korbuts.

jau laikus nedomās par savām vecumdienām un paši neuzkrās naudu, var atrasties pie sasistas siles, jo valsts noteiktās pensijas viņiem būs visai mazas. Jāteic, ka jūrnieki ir kļuvuši atbildīgāki un vairāk domā par to, kā uzkrāt naudu pensiju fondā, bet gribētos, protams, lai viņi to sāk darīt daudz jaunākos gados, tomēr pieredze rāda, ka visvairāk to darīt sāk cilvēki pēc piecdesmit, kad bērni jau izauguši un pirmās lielākās vajadzības apmierinātas. Patiesībā jau mums nav tik svarīgi, kad cilvēks ir nolēmis sākt uzkrāt naudu pensijai, tas svarīgi ir pašam cilvēkam, jo,

uzkrājot naudu, viņš pats nodrošina savu labklājību pēc aktīvo darba gaitu beigām.

– Nosaukumā ietvertais termins “krājaizdevu sabiedrība” pēc būtības jau nosaka jūsu darbības virzienu, tātad viens ir depozīta noguldījumi, bet otrs ir naudas aizdošana. Jūrnieki taču nopelna pietiekami labi, lai viņiem nebūtu sevišķi liela vajadzība aizņemties naudu.

– Tā gluži nav, jo gandrīz vienmēr vajadzības ir lielākas nekā iespējas. Kad tika dibināts “Jūrnieku forums”, bankas ne sevišķi vēlējās strādāt ar jūrniekiem, īpaši jau viņus kreditēt, jo jūrniekiem ir sava darba specifika, darba līgumi bieži vien tiek slēgti uz konkrētu reisu – trim, četriem vai sešiem mēnešiem, bet bankām nav intereses iedzīljināties dažādās nišās un jūrnieku darba specifika, tāpēc arī tika izveidots “Jūrnieku forums”, kura piedāvātie īstermiņa un pēc tam arī ilgtermiņa kredīti jūrniekiem ir labs atbalsta instruments, jo vienmēr ir cilvēki, kas vēlas tērēt tagad un tūlīt. Tas īpaši attiecas uz gados jauniešiem jūrniekiem, kuri lielākoties mēdz domāt īstermiņā, nedomājot, kas būs pēc gadiem.

▶▶▶ 29. lpp.

Esam sekmīgi strādājuši un spējuši attīstīt savu darbību gan kreditēšanas, gan uzkrājumu jomā. Kopš 2010. gada arī tehniskā ziņā esam strauji attīstījušies, tāpat esam vienotās eiro maksājumu telpas dalībnieki, un naudas pārskaitījumi notiek tieši tāpat kā banku sektorā. Ar internetbankas starpniecību var veikt maksājumus un saņemt darba algu, piedevām mūsu klientiem internetbankas maksājumi notiek bez komisijas maksas. Vismaz astoņdesmit procenti mūsu jūrnieku atalgojumu saņem dolāros, un tā kā bankām ir problēmas ar dolāru kontu apkalpošanu, jūrnieki ir neapmierināti, ka ļoti aizkavējas naudas pārskaitījumi. Mums šādu problēmu nav, piedevām varam piedāvāt ļoti labu valūtas maiņas kursu.

Kad 2010. gadā sāku strādāt "Jūrnieku forumā", uzkrājumu portfelis bija divsimt tūkstoši latu, pēc valūtas kursa apmēram trīssimt tūkstoši eiro, tagad varam būt gandarīti, ka mūsu portfelis aug – fonda uzkrājums jau pārsniedz piecus miljonus eiro, un tas ļauj izdarīt secinājumu, ka mūsu centieni pārliecināt jūrniekus par uzkrājumu veidošanas lielo nozīmi ir devuši ļabu rezultātu. Savukārt uzkrājuma fonda sekmīga darbība ļauj palielināt kreditēšanas apjomu, kas pieaudzis aptuveni trīs reizes un sasniedz divpadsmit miljonus eiro. Esam apmierināti, jo attīstāmies gan finanšu aktīvu ziņā, gan arī tehniskā nodrošinājuma jomā. Pirms gadiem pieciem daudz strādājām ar internetbankas pārskaitījumiem, bet tagad tehnoloģijas tik strauji attīstās, ka varam piedāvāt daudz modernākus pakalpojumu rīkus. 2020. gadā darbs Covid-19 apstākļos lika pielāgoties, un arī mēs, tieši tāpat kā daudzi citi, diezgan ātri pārgājām uz elektroniskajiem parakstiem, lai jūrnieks, arī strādājot uz kuģa, var veikt visus nepieciešamos darījumus, lietojot elektronisko parakstu. Jūrnieki samērā ātri apguva visus jaunus attālinātās apkalpošanas instrumentus, jo būtībā jau citas iespējas nemaz nebija. Ja vēl pirms pāris gadiem elektroniskais paraksts jūrniekiem bija liels retums, tagad tā ir reāla ikdienas nepieciešamība, un, pateicoties tam, jau otro gadu varam attālināti noslēgt aizdevuma līgumu.

Piemēram, bez problēmām varam noslēgt aizdevuma līgumu ar jūrnieku, kurš strādā, teiksim, pie Mumbajas krastiem, un rezultātā apmierināti ir visi – gan jūrnieks un viņa ģimene, gan, protams, arī mēs. Lai gan darbs Covid pandēmijas apstākļos nebija viegls, ļoti svarīgi bija sniegt pilnu pakalpojumu spektru, ņemot vērā, ka pandēmija ļoti būtiski ietekmēja jūrnieku darbu.

### **– Kas jūrniekiem būtu jāzina par to, kā darbojas pensijas uzkrājumu fonds un ko jūrnieks iegūst, ieguldot naudu šajā fondā?**

– Lai jūrnieks veidotu uzkrājumu pensiju fondā, pirmkārt ir jāiestājas LTFJA un jāklūst arī par "Jūrnieku foruma" biedru. Tad jūrniekam tiek atvērts termiņnoguldījuma, tātad pensijas uzkrājuma konts, viņš saņem rekvizītus, paraksta līgumu un, kad vien vēlas un kad viņam tas ir izdevīgi, ieskaita kontā naudu. Kad to darīt un cik iemaksāt, tas paliek paša cilvēka ziņā. Par uzkrājumu pensiju kontā tiek rēķināti arī procenti. Gribu īpaši uzsvērt, ka, šķiet, nav nevienas bankas, kas par termiņnoguldījumiem eiro valūtā maksātu procentus. Ir bankas, kas paredz soda sankcijas pat līdz trim procentiem gadījumā, ja cilvēks pirms laika vēlas lauzt termiņnoguldījuma līgumu un izņemt savu naudu, un piedevām tas ir pie termiņnoguldījuma nulles procentu likmes. Savukārt "Jūrnieku foruma" termiņnoguldījumu likme, tā sauktā saliktā procentu likme, ir 3,75 procenti gadā, un tas nozīmē, ka gada beigās procenti tiek pieskaitīti pie noguldījuma pamatsummas. Šajā gadījumā uzkrājuma fonds palielinās straujāk nekā tad, ja procenti tiktu izmaksāti tikai termiņnoguldījuma beigās. Protams, līgumam ir arī īpaši nosacījumi, kas paredz, ka pensijas termiņnoguldījums tiek atvērts laikā, kad cilvēks sasniedz pensijas vecumu, kā to nosaka Latvijas likumi.

### **– Tas nozīmē, ka cilvēks ar šo naudu agrāk nevar rēķināties kā vien tad, kad pienāk pensijas vecums?**

– Lai gan standarta līguma nosacījumi to paredz, zinot, kāda pēdējo divu gadu laikā ir reālā situācija, ko radījuši pandēmija, katru gadījumu skatām atsevišķi. Gadās, ka jūrnieki, kuri tuvojas sešdesmit gadu vecumam, un

vairāk tas attiecas uz ierindas jūrniekiem, izkrīt no darba tirgus. Iemesli tam var būt visdažādākie: cilvēkam rodas veselības problēmas, tiek zaudēts kuģis, vēl kādu citu apsvērumu dēļ viņš vairs nevar iziet jūrā un nāk pie mums, lai risinātu jautājumu par pensijas noguldījuma līguma pirmtermiņa laušanu. Vienmēr cenšamies individuāli izskatīt šo lūgumu. Līgumā ir paredzētas sankcijas, proti, ka šādos gadījumos netiek izmaksāti procenti par šo un iepriekšējo gadu, tomēr valdei ir tiesības pieņemt lēmumu un nepiemērot līgumā paredzētās sankcijas vai piemērot nepilnā apjomā. Ja redzam, ka cilvēks no paša neatkarīgu iemeslu dēļ tiešām ir nokļuvis grūtā situācijā un vairs nevar turpināt darbu jūrā, tad izrādām viņam pretimnākšanu un atrodam labāko risinājumu.

### **– Vai jums ir statistika, kādas vidēji ir tās naudas summas, ko jūrnieki uzkrāj savā pensiju fondā?**

– Summas ir ļoti dažādas, jo atšķiras jūrnieku iegemamie amati un attiecīgi arī atalgojums. Protams, tirdzniecības flotes virsnieki saņem ievērojami lielāku darba samaksu nekā ierindnieki, tāpēc arī viņu pensijas uzkrājumā ir diezgan lielas summas, bet ierindas jūrnieki pensiju fondā iemaksā naudu savu iespēju robežās. Patiesībā neveicam izpēti par to, cik daudz naudas cilvēki iemaksā. Zinām, ka ir jūrnieki, kuri iemaksas pensijas fondā ir internetbankā uzlikuši kā ikmēneša regulāros maksājumus, citi pēc reisa paši atnāk pie mums un iemaksā naudu savā pensijas noguldījumā.

### **– Nedod Dievs, ja jūrnieks nomirst, nesasniedzis pensijas vecumu! Kas tadā gadījumā notiek ar viņa uzkrāto naudu?**

– Kad tiek atvērtā mirušā cilvēka mantojuma lieta, viņa mantinieki saņem arī šo pensijas uzkrājumu.

### **– Tas nozīmē, ka pensiju uzkrāšanas fonds ir pamats kreditēšanai?**

– Ievērojot Finanšu un kapitāla tirgus komisijas noteiktās prasības, krājkonta noguldījumi tiek izmantoti kreditēšanai. Pensiju noguldījuma fonds ir tas pamats, uz kura vispār tika veidots "Jūrnieku forums", ja

jūrnieki nevēlētos veidot pensijas uzkrājumu, tad nebūtu pamata arī "Jūrnieku foruma" tālākai darbībai un pastāvēšanai, jo zustu krājaizdevu sabiedrības jēga.

**– Arī kreditēšanai taču ir savi noteikumi. Kādas ir summas, ko jūrnieki var aizņemt, un kur ir robeža, kad sakāt, piedodiet, nē?**

– Kreditēšanas jomā piedāvājam dažādus produktus. Ir patēriņa kredīts, ko varētu saukt par ātro kredītu, un to var saņemt diezgan ātri. Ja jūrniekam nav kavēti maksājumi, nav parādu un viņa maksāspēja to atļauj, tad aptuveni stundas laikā jūrnieks attālināti vai klātienē var saņemt kredītu. Zināmā mērā patēriņa kredīta piešķiršana ir atkarīga arī no jūrnieka ieņemamā amata, piemēram, otrais mehāniķis, vecākais mehāniķis, vecākais palīgs un kapteinis kredītu līdz astoņpadsmit tūkstošiem eiro var saņemt pusstundas laikā, bet ierindas jūrniekiem līmits ir noteikts trīs tūkstošu divsimt eiro apmērā.

Piedāvājam arī hipotekāro kredītu, ko cilvēki ņem ilgtermiņā nekustamā īpašuma iegādei, remontam vai vēl kādam ar nekustamo īpašumu saistītam mērķim, un šim kredītam par nodrošinājumu kalpo pats nekustamais īpašums. Patēriņa kredītam summas netiek ierobežotas, vienīgais ierobežojums ir konkrētā jūrnieka maksāspēja. Banka, izvērtējot maksāspēju, ņem vērā tikai oficiāli pieejamo informāciju, cilvēks un viņa situācija banku neinteresē, turpretī "Jūrnieku forums" cenšas objektīvi izvērtēt katru gadījumu, ņemot vērā, cik daudz mēnesi cilvēks bez lieka uztraukuma var atvēlēt kredīta saistībām. Pandēmijas laikā daudzi jūrnieki nonāca sarežģītā situācijā, tāpēc vērsās pie mums pēc padoma un palīdzības. Nācām pretim jūrniekiem gan ar padomu, gan pārskatījām maksājuma grafiku, daudziem devām pat kredīta brīvdienas, bet tiem, kam radās problēmas ar banku kredīta maksājumiem, palīdzējām nokārtot kredīta saistības.

Kad 2020. gada martā sākās problēmas ar Covid-19, kopā ar LTFJA izveidojām speciālu programmu, jo arodbiedrības kredo bija "Arodbiedrības biedri bez palīdzības nepaliks!". Ar interneta resursu starpniecību

sniedzām informāciju un bezprocentu finansiālu atbalstu tiem arodbiedrības biedriem, kuri nevarēja doties reisā, saslima, pašam jūrniekam vai viņa ģimenes loceklim radās vēl kādas citas pandēmijas izraisītas problēmas. Lai gan šo naudu jūrniekam vajadzēs atdot, tomēr tā bija reāla palīdzība sarežģītā situācijā, un šāda palīdzība bija nepieciešama aptuveni septiņdesmit jūrniekiem. Aizdotās naudas summas bija ļoti dažādas, sākot no divsimt un beidzot ar pieciem tūkstošiem eiro. Pandēmijas laikā arodbiedrībā un "Jūrnieku forumā" iestājās arī jauni biedri, kuri līdz tam nebija izrādījuši interesi par šo organizāciju.

**– Visticamāk, bezizejas situācijā meklēja jēl kādu izeju un saprata, ka arodbiedrība varētu sniegt tik ļoti vajadzīgo atbalstu?**

– Godīgi sakot, daudzi no šiem jūrniekiem bija ļoti vieglprātīgi izturējušies pret dzīvi, ja tā var teikt, nerīkojās finansiāli atbildīgi, tērēja naudu pa labi un kreisi, cerot, ka vienmēr būs darbs. Un tad pēkšņi notiek kaut kas iepriekš tik neparedzams kā ārkārtējā situācija, kas visu sagriež ar kājām gaisā. Pandēmijas laikā visvairāk cieta tieši šie cilvēki, jo tie, kas ar savām finansēm rīkojās atbildīgi un domāja dažus gājienus uz priekšu, bez īpašām problēmām spēja pārlaist grūtos laikus, viņiem finansiāla palīdzība nebija vajadzīga, jo viņi vairāk bija interesējušies par to, kas notiks, ja radīsies problēmas, vai tādā gadījumā "Jūrnieku forums" būs gatavs palīdzēt risināt situāciju. Bet bija cilvēki, kuriem tiešām nācās ļoti nopietni palīdzēt, burtiski aiz matiem vilkt ārā no ūdens, jo nepareizā finansiālā uzvedība un neapdomīgi ņemtie ātrie kredīti nolika viņus ārkārtīgi sarežģītā stāvoklī. Kamēr cilvēks iet jūrā, viņam, protams, nav grūti atmaksāt ātros kredītus, bet, kad sistēma nobrūk, problēmu ir vairāk nekā saprašanas.

**– Šādās situācijās lasīt morāli ir bezjēdzīgi, jo cilvēkam ir tikai viena doma – kā izkļūt no problēmām, bet jūs jau nevarat mēties ar naudu tikai tāpēc, ka kāds ir bijis bezatbildīgs.**

– Mēs vispirms cenšamies saprast, vai cilvēks tagad apzinās, ko izdarījis

nepareizi, un ir sapratis savas kļūdas. Vispirms ar katru individuāli runāja arodbiedrības priekšsēdētājs Igors Pavlovs, tad runāju es, un ja mums bija sajūta, ka nekas nemainīsies, nauda tikai šodien ātri jāda-bū, tad bija pieci seši gadījumi, kad atteicām palīdzību. Tā taču nav ne arodbiedrības, ne "Jūrnieku foruma" nauda, tā ir jūrnieku nauda, un ja mēs nevaram būt droši un uzticēties cilvēkam, tad šāds darījums nav iespējams.

**– Vai "Jūrnieku forumam" ir nācies risināt problēmas, kad kāds kreditņēmējs negrib vai nespēj atmaksāt aizņēmumu?**

– Pēdējo divu gadu laikā esam pagarinājuši kredītu atmaksas termiņus, mainījuši maksājumu grafikus, jo saprotam, cik sarežģītos apstākļos pandēmijas dēļ ir nonākuši daudzi jūrnieki. Nevienam jūrniekam nav pazudis, tikai situācija ir tāda, ka viņš objektīvu iemeslu dēļ nespēj pildīt savas saistības. Ja runājam kopumā par "Jūrnieku forumu", tad jāteic, ka vairāk nekā divdesmit darbības gados ir bijušas dažādas situācijas, tiesas procesi, parādu piedzišana un pat nekustamo īpašumu pārdošana, lai atgūtu kredītos izsniegto naudu.

"Jūrnieku forumā" ir aptuveni divarpus tūkstoši biedru, laipni gaidīts ir ikviens jūrnieks, kurš jūt nepieciešamību iestāties arodbiedrībā un arī "Jūrnieku forumā", bet mēs ļoti vēlētos, lai cilvēks saprot un apzinās, kāpēc viņš to dara. Esam priecīgi, ja pie mums atnāk jūrnieki, kuriem varam ne tikai izsniegt kredītu, bet sniegt arī morālu atbalstu, un ne tikai jūrniekam, bet arī viņa ģimenei.

"Jūrnieku forums" cenšas darīt visu iespējamo, lai atrisinātu vissarežģītākās situācijas, nerēķinot, cik daudz laika un nervu tas prasīs. Vajadzības gadījumā reizēm piesaistām juristus, meklējot labākos tiesiskos ceļus, lai atrisinātu kādu lietu, un vienmēr mēģinām konsultēt jūrniekus arī par vienu vai otru darījuma lietderību. Vēlamies strādāt ar klientiem, kas pēc būtības ir mūsu pašu biedri, kuri arī vēlas ar mums sadarboties, vienmēr esam sasniedzami un at-radīsim veidu, kā palīdzēt. Mums ir svarīgs katrs cilvēks un katra cilvēka dzīves stāsts. ■

Uzklausīja Anita Freiberga

# Jūras uzraudzības operācijās iesaistās attālināti vadāmas lidmašīnas

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), neatkarīga ES institūcija, kuras centrālais birojs atrodas Portugālē, Lisabonā, pārstāv ES jūrnieceības intereses drošas, zaļas un konkurētspējīgas jūrnieceības nozares attīstībā. Lai realizētu šādu politiku, nepieciešams operatīvi reaģēt uz iespējamiem incidentiem, pastāvīgi uzraudzīt drošību jūrā, sniegt tehnisko palīdzību, turpināt digitalizāciju, kā arī nodrošināt integrētus pakalpojumus. 2020. gadā EMSA sāka visām ES dalībvalstīm bez maksas piedāvāt tālvadības lidaparātu sistēmas (RPAS) pakalpojumus, kas izstrādāti, lai visās ES valstīs piegulošajās jūras teritorijās operatīvi sniegtu atbalstu krasta apsardzes funkciju veikšanā, tai skaitā jūras uzraudzības operācijās, kuģu emisiju monitoringā, ātrā reaģēšanā un piesārņojuma novēršanā, kā arī meklēšanas un glābšanas darbos. Lai gan pakalpojumi dalībvalstīm tiek piedāvāti individuāli, EMSA reģionālās RPAS stratēģijas ietvaros tiek pieļauts, ka ar vienu vai vairākiem RPAS pakalpojumiem var atbalstīt vairākas krasta apsardzes funkcijas vairākās ES dalībvalstīs.

2020. gadā EMSA reģionālais RPAS dienests pievērsa pastiprinātu uzmanību Baltijas jūras uzraudzībai. Lai gūtu labāku priekšstatu par Baltijas jūrā notiekošajiem procesiem, ņemot vērā to, cik šeit noslogoti kuģošanas ceļi un intensīva satiksme, kas vienmēr ir zināms izaicinājums kuģošanas drošībai, RPAS nodeva Igaunijas policijas un robezsardzes rīcībā tālvadības lidaparātu. Sākotnēji to apkalpoja Igaunijas policija un robezsardze, 2020. gada beigās procesā iesaistījās arī Somijas robezsardze, bet operatīvā sadarbība ir iespējama starp visām šī reģiona valstīm – Igauniju, Somiju, Latviju un Zviedriju. Attālināti vadāmās lidmašīnas savāktā informācija vienlaikus tiek nosūtīta visām kaimiņvalstīm, tā palīdz radīt kopīgu jūras ainu, ciešāku koordināciju, kā arī sadarboties un vajadzības gadījumā operatīvi reaģēt.

"Tas, ko esam redzējuši, kā strādā bezpilota droni Igaunijā, un arī mums ir iespēja *online* sekot notikumiem jūrā, varu teikt, ka esam patīkami pārsteigti, cik laba ir fotoattēlu kvalitāte. Tā ir optiskā informācija, ko iegūst drons, un mēs redzam optiskā sensora attēlu, ar kura palīdzību varam atpazīt kuģus, novērot situāciju jūrā, kā arī sekot ūdens virsmas stāvoklim," saka Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (KAD) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) priekšnieks komandleitinants Pēteris Subbota. "Tas ir pilnīgi cits attēls un cita infor-



Attālināti vadāmais lidaparāts Baltijas jūras uzraudzībai.

mācija, nekā tā, ko iegūstam, ja uz attiecīgo jūras rajonu nosūtām kuģi iespējamā piesārņojuma pētīšanai, jo kuģa signāls tver attēlu aptuveni no sešu metru augstuma, bet drons to dara no kilometru liela augstuma. Dronam, kas strādā Igaunijā, ir četru stundu gatavības laiks, tas ir neatverams palīdzības rīks: mazs izmērs, ātrs un ar plašu tvērumu. Pašlaik sekojam, kā viss notiek pie igauniem, kuri izmanto EMSA dronu, visu izvērtēsim un tuvākajā laikā centīsimies šo spēju piesaistīt arī Latvijai."

Jautāts, kāpēc Latvija atšķirībā no Igaunijas un Lietuvas šādu EMSA piedāvāto iespēju vēl nav izmantojusi, Pēteris Subbota pauda viedokli, ka Latvijā šis jautājums nav bijis aktualizēts valdības līmenī. Būtu loģiski, ja šo jautājumu uzturētu aktuālu Aizsardzības ministrijas ierēdņi.

No 2021. gada 23. marta Klaipēdas osta trīs mēnešus izmantoja EMSA RPAS sniegto pakalpojumu, lai ar bezpilota dronu noteiktu sēra saturu degvielā kuģiem, kas ienāk

Klaipēdas ostā vai arī kuģo drona sensoru darbības zonā. Sensori monitorē emisijas no kuģiem, ņemot vērā, ka sēra saturam flotes degvielā šajā sēra emisiju kontroles zonā (SECA) jābūt ne lielākam par 0,1%. EMSA šo sistēmu izmanto, lai palīdzētu pildīt ES sēra direktīvu, kā arī atbalstītu ostas inspektoros, kad tie vērsās pret kuģiem, kas nepilda direktīvas prasības.

Lai gan Lietuvā ir liela interese par EMSA RPAS dienesta emisiju monitoringa spējām, tomēr Vides aizsardzības departaments sadarbībā ar citām Lietuvas iestādēm, tostarp Jūras spēkiem, MRCC un zivsaimniecības kontroles dienestiem, turpinās strādāt arī pie tā, lai varētu veikt arī cita veida jūras uzraudzības funkcijas.

RPAS sistēma atbalsta arī vairākas Melnās jūras reģiona valstis, tai skaitā Rumānijas Jūras administrāciju un Valsts zivsaimniecības un akvakultūras aģentūru.

RPAS integrācija tika veikta sadarbībā ar Rumānijas Gaisa spēkiem un Rumānijas Gaisa satiksmes vadības dienestu, kas sniedza specializētu atbalstu. Vēlāk EMSA pievienos reģionam otro RPAS (kvadracikla gaisma), kas būs operators no Rumānijas patruļkuģa "Stefan Cel".

Vidēja izmēra RPAS lidaparāts gaisā var uzturēties līdz septiņām stundām, tā darbības rādiuss ir 200 kilometru robežās, tas aprīkots ar kameru, kas spēj veikt dienas un nakts operācijas, jūras virsmas skeneri, briesmu signāluguns detektoru un sensoru, kas var noteikt kuģa atrašanās vietu. Lidaparātu var izmantot dažādām darbībām: robežkontrolei, satiksmes uzraudzībai, meklēšanai un glābšanai, kā arī vides aizsardzībai. RPAS datus var reģistrēt un pārsūtīt EMSA RPAS datu centram reāllaikā un pēc tam nekavējoties darīt pieejamus valstu iestādēm.

EMSA paredz 2022. gadā turpināt projektu un paplašināt darbību arī citos reģionos. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

# Starptautiskā jūrnieceības sabiedrība aicina aktīvi iesaistīties pirātisma apkarošanā

**Starptautiskā jūrnieceības kopiena arvien uzstājīgāk aicina sabiedrību, valstis, tiesībsargājošās institūcijas un drošības dienestus aktīvi rīkoties, lai novērstu pieaugošos pirātisma draudus Gvinejas līcī. 2020. gadā pasaulē no tirdzniecības kuģiem tika nolaupīti 135 apkalpes locekļi, vairāk nekā 95% no tiem Gvinejas līcī. Pirāti sāk uzbrukumus no Nigēras deltas, kur pēc tam savus ķīlniekus tur gūstā.**

IMO ziņo, ka 2021. gada pirmajos trijos mēnešos Rietumāfrikas reģionā saņemti ziņojumi par 23 ar pirātismu saistītiem incidentiem, bet 2020. gadā šajā reģionā notikuši 90 uzbrukumi tirdzniecības kuģiem, 112 jūrniecei nolaupīti vai pazuduši. Incidenti Gvinejas līcī veidoja ievērojamu daļu no kopējiem 226 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumiem pret kuģiem 2020. gadā visā pasaulē.

Uz drošības problēmām Gvinejas līcī un citos pirātu apdraudētajos reģionos reaģējusi Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas Kuģošanas drošības komiteja (MSC), kas savā sesijā, kura notika no 2021. gada 5. līdz 14. maijam, pieņēma rezolūciju, kurā akcentēta nepieciešamība pilnīgot tiesību normas, lai varētu vienkāršāk un ātrāk apcietināt pirātus un saukt tos pie atbildības, kā arī nodrošināt militāru eskortu tirdzniecības kuģiem, lai panāktu kuģu un jūrnieceku lielāku drošību.

IMO MSC arī aicina dalībvalstis, starptautiskās organizācijas un visas ieinteresētās puses sniegt finansiālu atbalstu Rietumāfrikas un Centrālāfrikas Jūras drošības fondam, ar kura starpniecību tiktu sniegta palīdzība Gvinejas līča valstīm, lai mazinātu šo valstu atpalicību un paaugstinātu drošību reģionā.

“Rezolūcijā uzsvērts, ka vajadzīga ciešāka sadarbība starp visām ieinteresētajām pusēm, lai veidotu kopīgu politiku un stiprinātu drošības pasākumus. Tāpat ļoti svarīgi ir nodrošināt efektīvu informācijas apmaiņu par patieso situāciju pirātu apdraudētajos reģionos, kas ļautu objektīvi novērtēt, cik apdraudēta šajos reģionos ir jūrnieceku dzīvība un kuģošanas drošība,” teikts IMO paziņojumā.

Šāds aicinājums starptautiskajai jūrnieceības sabiedrībai nāca klajā pēc tam, kad vairāk nekā 120 starptautiskās jūrnieceības organizācijas pieņēma deklarāciju par pirātisma apkarošanu Gvinejas līcī, kurā vērsta uzmanība uz drošības paaugstināšanu Rietumāfrikas ūdeņos, kas kļuvuši par visbīstamākajiem jūrniecekiem un kuģniecībai.

“Gribētos cerēt, ka šo deklarāciju parakstīs visi, kas ir interesēti, lai Gvinejas līcis būtu kuģošanai un jūrniecekiem drošs,” sacīja BIMCO prezidente un kuģīpašniece Sadana Kaptanoglu, kurai Gvinejas līcī ir nolaupīts kuģis kopā ar apkalpi.



BIMCO atzinīgi vērtē pozitīvās pārmaiņas un drošības pasākumus, ko veikušas šī reģiona valstis, jo īpaši Nigērija. Tomēr realitāte ir tāda, ka vajadzēs vēl vairākus gadus, lai šīs valstis spētu efektīvi tikt galā ar pirātisma problēmu, tāpēc pagaidām labākais risinājums ir nodrošināt starptautisku militāru klātbūtni reģionā un atbalstīt reģiona valstu centienus. Tie, kas jau parakstījuši deklarāciju par pirātisma apkarošanu Gvinejas līcī, ir cieši pārliecināti, ka pirātisms, kuģu un jūrnieceku nolaupīšana ir novēršama tikai ar aktīvām pirātisma apkarošanas

operācijām un, operatīvi un izlēmīgi rīkojoties, pirātu uzbrukumu skaitu līdz 2023. gada beigām iespējams samazināt vismaz par 80%. Deklarācijas mērķis nav rast pirātisma problēmas ilgtermiņa risinājumu, bet skaidri runāt par pirātisma problēmu Gvinejas līcī un panākt, lai visas iesaistītās puses risinātu reālās problēmas ar efektīviem instrumentiem, sniedzot palīdzību jūrniecekiem un garantējot viņu drošību jau šodien.

“Pirātisma problēmas pamatcēloņus Gvinejas līcī var novērst tikai pašas šī reģiona valstis. Tā, piemēram, trīsdesmit miljoni cilvēku, kas dzīvo Nigēras deltā, atrodas ļoti sarežģītos ekonomiskajos apstākļos, un būtu naivi domāt, ka kāds cits, izņemot Nigēriju, varētu atrisināt šīs valsts ekonomiskās problēmas un tādējādi novērst pirātisma cēloņus, tomēr stingra starptautiska rīcība var ierobežot pirātu uzbrukumus un palīdzēt mūsu jūrniecekiem tieši tāpat, kā tas notika pirms vairākiem gadiem Somālijā,” viedokli puda BIMCO Kuģošanas drošības komitejas priekšsēdētājs Karlo Kameli.

Starptautiskā jūrnieceības sabiedrība un kuģošanas biznesā iesaistītās kompānijas aicina starptautiskās organizācijas aktīvi iesaistīties jūrnieceības problēmu risināšanā, tai skaitā pieaugošā pirātisma apkarošanā, bet šīs organizācijas diemžēl neizrāda īpašu ieinteresētību. Lielbritānijas drošības kompānija “Dryad Global” 2021. gadā savā ikgadējā ziņojumā uzsver, ka tādas starptautiskās organizācijās kā Apvienoto Nāciju Organizācija, NATO un Eiropas Savienība visai inerti izturas pret pirātisma apkarošanu Rietumāfrikā un praktiski nepiedāvā nekādu taustāmu risinājumu problēmas mazināšanai.■

## Gada otrajā pusē pakāpeniski normalizēsies konteinerpārvadājumi

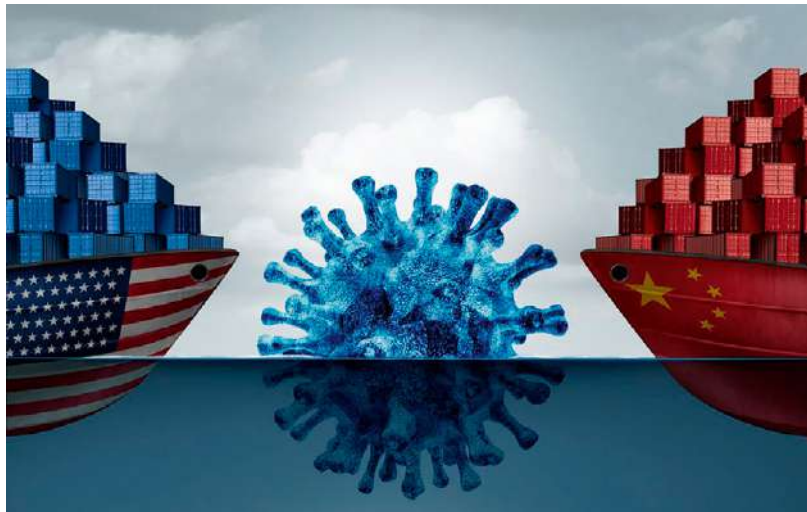
Vācijas konteinerpārvadājumu kompānija "Hapag-Lloyd" prognozē, ka 2021. gadā izaugsme ievērojami pārsniedz 2020. gada līmeni, jo pieprasījums konteineru tirgū turpinās pieaugt visā pasaulē. 2021. gada pirmajā pusē tirgū jau palielinājās kravu apjoms, un paredzams, ka pieaugums turpināsies arī gada otrajā pusē. Kompānijas analītiķi paredz, ka otrajā pusgadā notiks pakāpeniska konteinerpārvadājumu darbības normalizēšanās.

Lielais pieprasījums pēc konteinerpārvadājumiem un kravu nosūtīšanas no galvenā eksportējošā Ziemeļāzijas reģiona ir ievērojami apgrūtinājis un kavējis ostu darbību importējošajos reģionos, jo īpaši Ziemeļamerikā un Eiropā.



Neraugoties uz lielo pieprasījumu pēc konteinerkravu pārvadājumiem, "Hapag-Lloyd" pārvadājumu apjoms 2021. gada pirmajā ceturksnī samazinājās par 2,6% – līdz 2,98 miljoniem TEU, un tam iemesls bija tukšo konteineru deficīts, kas savukārt ietekmēja arī ostu darbību.

Situācija ostās visā pasaulē šķiet nedaudz nestabila, jo īsti nevar prognozēt, kas gada otrajā pusē notiks pārvadājumu tirgū. Piedāvām pēc martā notikušās Suecas kanāla bloķēšanas gan Eiropas, gan Āzijas ostās izveidojušies prāvi sastrēgumi, ko vēl vairāk saasinājis konteineru taras trūkums. Kravas pārvadājumu likmes pieaugušas vairāk nekā desmit reizes.■



## Pieprasījums pārsniedz piedāvājumu

"Pandēmijas laikā pasaulē būtiski mainījušies iepirkšanās paradumi, ievērojami pieaudzis pieprasījums pēc internetveikalu pakalpojumiem, un liela daļa šo preču tiek pārvadāta konteineros. Pieprasījuma pieaugums bija lielāks, nekā gaidīts, un kuģošanas biznesa piedāvājuma kapacitāte atpalika no pieprasījuma," teikts UNCTAD politikas kopsavilkumā, piebilstot, ka sekojošais tukšo konteineru trūkums ir bezprecedenta gadījums. "Šī situācija ir pārsteigusi visus – pārvadātājus, ostas un kravu īpašniekus, tukšie konteineri neatradās tur, kur tas bija vajadzīgs, jo tādu kravu plūsmu neviens nebija plānojis."

2020. gada sākumā konteinerpārvadājumu tirgū valdīja depresija, jo Covid-19 ierobežojumu dēļ kritās pieprasījums, tika apturēta ražošana, bija apgrūtināta ostu darbība, un šo iemesli dēļ bija kavēti arī transporta savienojumi un kravu piegādes.

Pašlaik visaugstākās likmes ir maršrutos uz Dienvidameriku un Rietumāfriku. Piemēram, līdz 2021. gada sākumam kravu pārvadājumu likmes no Ķīnas uz Dienvidameriku bija kāpušas par 443% salīdzinājumā ar 63% maršrutā starp Āziju un Ziemeļamerikas austrumu krastu. Maršrutos no Ķīnas uz Dienvidamerikas un Āfrikas valstīm

iknedēļas pārvadājumiem nepieciešams vairāk kuģu, kas nozīmē, ka šajos maršrutos ir *iestrēguši* konteineri. Trūkst tukšo konteineru, tāpat apgrūtināta ir tukšās taras nogādāšana pie ražotājiem Ķīnā.

Lai samazinātu līdzīgas situācijas iespējamību nākotnē, UNCTAD savā politikā aktualizējusi uzmanību uz trim jautājumiem: tirdzniecības atvieglošanas reformu veicināšana, jūras tirdzniecības izsekošanas un prognozēšanas uzlabošana un valstu konkurences stiprināšana.

Politikas veidotājiem ir jāīsteno reformas, lai iezīmētu vieglāku un lētāku tirdzniecības sadarbību ar tiem, kas iekļauti Pasaules Tirdzniecības organizācijas Tirdzniecības veicināšanas nolīgumā.

UNCTAD ir apvienojusi spēkus ar ANO reģionālajām komisijām, lai palīdzētu valstīm paātrināt šādas reformas un sekmīgi risinātu tirdzniecības un transporta problēmas, ko radījuši pandēmija. Politikas veidotājiem jāveicina sadarbība jūras piegādes ķēdēs, lai uzlabotu ostu pieejamību un līnijpārvadātāju grafiku ievērošanu.

Un valdībām ir jānodrošina, lai konkurences iestādēm būtu resursi un zināšanas, kas vajadzīgas, lai izmeklētu potenciāli ļaunprātīgu praksi kuģniecības nozarē.■



## Jauna kuģu dizaina koncepcija emisiju samazināšanai

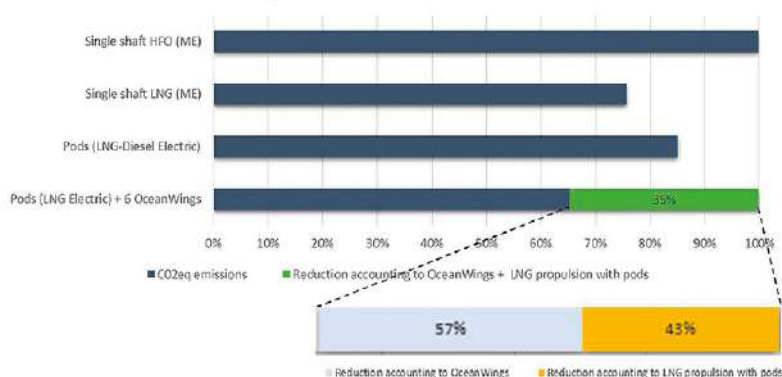
Jūrniecības nozarē tiek pētītas dažādas koncepcijas vēja enerģijas izmantošanai, un tā ir daļa no kuģošanas nozares centieniem samazināt emisijas, uzlabot un modernizēt kuģu ekspluatāciju, pilnīgot vides aizsardzības prasību izpildi.

Klasifikācijas sabiedrība "Bureau Veritas" ir devusi zaļo gaismu un apstiprinājumu (AIP) "Trade Wings 2500" konteinerkuģu dizainparauga būvei. Kuģa dizainu un tehnoloģiju koncepciju kopīgi izstrādājušas Francijas kompānijas "VPLP Design" un "Alwena Shipping", kā arī Ķīnas kompānijas "Shanghai Ship Design & Research Institute" un "AYRO". Kuģa dizains apvieno sešas ar vēju darbināmas buras un sašķidrinātās dabasgāzes elektrisko

piedziņu. Sānos izvietotās buras uzstādītas uz vertikāla bīdāma mehānisma, lai tās varētu daļēji ievilk, kad kuģis atrodas ostā, tā netraucējot veikt kravas operācijas. Šī koncepcija ir paredzēta 2500 TEU konteinerkuģiem tuvsatiksmes pārvadājumu veikšanai Eiropā, Centrālamerikā, Karību jūras reģionā un Ķīnā. Pēc konstruktoru domām un "Bureau Veritas" atzinuma, jaunās tehnoloģijas var darboties arī četrus tūkstošus garajā transatlantiskajā maršrutā un ļaus par 35% samazināt CO<sub>2</sub> izmešus.

Projekta autori pauž viedokli, ka novatoriskais projekts parāda, cik efektīvi var izmantot vēja enerģiju arī uz konteinerkuģiem, kam raksturīgi klāja vietas ierobežojumi. ■

CO<sub>2eq</sub> reduction - Navigation only



## Piedzīvojums divdesmit sešu dienu garumā

Šis būs viens aizraujošs ceļojums, kas ilga 26 dienas, un stāsts par to, ko piedzīvoja "Horizon Air Freight" piegādes aģents Niks Skots, lai izpildītu pasūtījumu – piegādātu kuģim 700 dolāru vērtu un 20 kilogramu smagu detaļu gaisa kondicionierim.

Kad kompānija "Horizon Air Freight" saņēma rezerves daļas pasūtījumu un piegādes nodrošināšanu uzticēja Nikam Skotam, laika nebija īpaši daudz, jo pēc nedēļas kuģim vajadzēja ierasties Čīlē, kur detaļa arī bija jānogādā. Sākumā nekas neliecināja, ka kaut kas varētu neizdoties, bet, kad Skots ieradās Singapūrā pēc detaļas, ražotājs paziņoja, ka kavēsies un kurjeram nāksies dažas dienas pagaidīt.

No Singapūras uz Čīli nebija tiešo avioreisu, tāpēc Skots uz Čīli lidoja caur Amsterdamu. Diemžēl Amsterdamā Covid-19 dēļ



reiss uz Čīli aizkavējās par trim stundām, un Skotam tās bija izšķirošas. Kuģis no ostas izgāja trīs stundas pēc tam, kad Skota lidmašīna bija nolaidusies lidostā, bet Skotam vajadzēja trīs stundas un piecpadsmit minūtes, lai nokļūtu ostā. Piecpadsmit minūšu aizkavēšanās iemesls bija ceļa remonts, bet kuģa aģents atteicās gaidīt un lūdza rezerves daļu piegādāt nākamajā ostā.

"Tu jau vari skriet ar bojātu galveno kompresoru, bet tas rada lielu spiedienu uz citām dzinēja daļām, un tas tiešām ir ļoti nopietni," pie sevis domāja Skots, kurš

▶▶▶ 35. lpp.

ilgāku laiku bija strādājis par mehāniķi uz tirdzniecības kuģiem.

Nu Skots bija gatavs doties ceļā no Čīles uz Ekvadoru, taču viņu aizkavēja muitas operācijas Čīlē. Muitas process Čīlē nav no tiem efektīvākajiem, tāpēc Skotam bija jāiesaista paziņas, lai paātrinātu procesu un saņemtu vajadzīgos muitas zīmogus. Tas prasīja četras dienas. Kad muitas procedūras bija nokārtotas, Skotam vajadzēja vēl trīs četras dienas, lai rezerves daļu nogādātu Ekvadorā, taču nākamajā rītā viņš saņēma zvanu no klienta, kurš paziņoja, ka kuģis Ekvadoras ostu atstās jau pēc pāris stundām, jo starp kuģošanas kompāniju un kuģa fraktētāju notikusi kaut kāda nesaprašanās par laikiem, kravām un pasūtīto rezerves daļu.

Rezerves daļa ar kurjeru jau bija ceļā uz Ekvadoru, kad Skotam izdevās to pārtvert pie Panamas, lai pāradresētu sūtījumu uz nākamo ostu, kur iegriezīsies kuģis. Sliktā ziņa bija tā, ka tā būs Manzanillo osta Meksikā, bet Meksika nebija tā labākā vieta muitas procedūrām, nereti tur bija vajadzīgas divas trīs nedēļas, lai izietu muitu, un arī tas vēl nebija tik droši, piedevām Meksikā nākas maksāt vairāk nekā 30% no preces vērtības, tāpēc visi vienmēr mēģina šo valsti apiet, tikai šoreiz tas nebija iespējams. Skots sazinājās ar uzticamu agentu Meksikā, lai pārrunātu, kā iespējami ātrāk varētu veikt muitas procedūras.

Kad trešdienas pēcpusdienā Skots sazinājās ar agentu Meksikā, tas priecīgi paziņoja, ka viss būs kārtībā un viņš jau no rīta varēs nogādāt pasūtījumu klientam. Kuģa atiešana no ostas paredzēta tikai pirmdienas rītā, tāpēc laika ir atliku likām. Skots šo priecīgo ziņu darīja zināmu klientam, bet tās pašas dienas vakarā atskanēja vēl viens zvans no Meksikas, un agents paziņoja, ka diemžēl muiža prasa vēl tādus un tādus dokumentus. Sekoja vēl dažas saspringtas dienas, kad Skots sazinājās ar agentu. Svētdienas vakarā beidzot prece bija nomuitota, bet aģentam atlika tikai dažas stundas, lai to nogādātu uz kuģa.

Šoreiz viss izdevās un beidzās laimīgi. Rezerves daļa nonāca uz kuģa un galvenais kompresors tika salabots. Process prasīja divdesmit sešas dienas...

## Kuģošanas kompānija “Bore” būvē jaunas paaudzes RoLo kuģi



Somijas kuģošanas kompānija “Bore”, kas dibināta 1897. gadā, ir Nīderlandes “Spliethoff Group” (NSG) locekle un kā daļu no korporatīvās filozofijas par savu darbības politiku pasludinājusi koncentrēšanos uz videi draudzīgiem transporta risinājumiem, atbalsta modernas, nākotnes prasībām atbilstošas un drošas kuģu tehnoloģijas, īpaši ņemot vērā IMO izvirzītos emisiju samazināšanas mērķus līdz 2030. gadam un turpmākajos gados.

2019. gadā “Bore” čartera partneri izrādīja interesi un ierosināja pasūtīt trīs hibrīdtipa *roll-on-roll-off* kuģus, ko varētu izmantot gan *ro-ro* un konteinerkravu transportēšanai, gan arī beramkravu un lieltgabarieta kravu pārvadāšanai. Kuģiem būs augsta ledu klase, uzlabota tilta konstrukcija, un tos darbinās ar LNG.

Lai gan 120 metrus garie un 21 metru platie 7000 dwt RoLo kuģi no klasifikācijas viedokļa ir sauskraavas kuģi, kas piemēroti plaša spektra beramkravu transportēšanai, ko raksturo klasifikācijas atzīme *+1A General dry cargo ship RO/RO Container DBC DG (B,P) LCS NAUT(NAV) Ice (1A) E0 Gas-fuelled Recyclable BIS BWM (T) TMON (oil lubricated)*, un pamatā paredzēti kokmateriālu pārvadāšanai, tie būs piemēroti arī ļoti specifisku kravu, piemēram, papīra ruļļu transportēšanai, ņemot vērā, ka papīrs ir ļoti jutīgs pret temperatūras un gaisa mitruma izmaiņām. Teiksim, ja papīrs no Somijas

jāttransportē uz Spāniju, krava ceļā piedzīvo krasas laika apstākļu maiņas, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai kuģu konstrukcija būtu piemērota klimata kontroles prasībām.

Iesākumā kuģus darbinās ar LNG, kas tiek uzskatīta par pārejas degvielu, jo paredzēts, ka šie kuģi pāries uz biodegvielu, kas būs papīra un celulozes ražošanas blakusprodukts.

Somijā viena šāda biodegvielas ražotne jau ir atvērta, drīzumā tai pievienosies vēl citas, jo Skandināvijas kuģu īpašnieki savu kuģošanas biznesu nākotnē saista ar biodegvielas izmantošanu.

Līdztekus visiem citiem konstrukcijas uzlabojumiem un pilnveidojumiem RoLo kuģiem būs uzlabotas arī datorvadības un uzraudzības funkcijas. Kompānija ļoti nopietni izturas pret kibernetiskām drošību, tāpēc stipri tiks ierobežota piekļuve borta sistēmām, piešķirot tikai individuālu pagaidu piekļuvi, piemēram, konkrētu darbības programmu lejupielādēm. Kā norāda kompānijas pārstāvji, neviens nesāņems nepārtrauktu piekļuvi datiem.

Darbs Ķīnas kuģu būvētavā “Vuhu” noris saskaņā ar plānoto grafiku, un pirmais no trim kuģiem tiks nodots ekspluatācijā 2021. gada nogalē, bet nākamie divi katrs ar triju mēnešu intervālu. Visu šo laiku būvniecības procesu klātienē uzrauga astoņu kompānijas speciālistu komanda, un klātienēs darbs ļoti palīdzēja pandēmijas izraisīto ceļošanas ierobežojumu laikā.

## Jokohamas osta klūst par līderi

Pasaules Banka un "IHS Markit" publicējušas pasaules konteinerostu darbības jauno indeksu (CPPI), tas pirmajā vietā ierindo Japānas ostu Jokohamu, kas nosaukta par visefektīvāko ostu pasaulē. "Jokohama Port Corporation" statistika liecina, ka 2019. gadā osta apkalpojusi vairāk nekā 32 tūkstošus kuģu, kuru kopējā tilpība bija aptuveni 300 miljoni tonnu.

Pasaules Bankas vadošais ekonomists, transporta sektora vadītājs Mārtins Hamfrijs uzsvē, ka būtisks faktors, kas raksturo kvalitatīvu un produktīvu konteineru ostu, ir moderna infrastruktūra. "Veidojot reitingu un nosakot indeksu, tiek ņemti vērā daudzi un dažādi rādītāji, un viens no tiem ir kravu apstrādes ātrums ostā. Jokohamas ostai ir visizcilākais rādītājs. Lai iekrautu un izkrautu vienu konteineru pie pietātnes, te nepieciešama tikai 1,1 minūte, bet Āfrikas ostās tiek patērēts aptuveni trīs reizes ilgāks laiks – vidēji 3,6 minūtes," sacīja Mārtins Hamfrijs.

No Eiropas ostām indeksa tabulā 10. vietu ieņem Spānijas osta Algesirasa, bet no Ziemeļamerikas ostām labāko piecdesmit ostu vidū spējusi ierindoties tikai Halifaksas osta Kanādā. Indeksā parāda, ka Āzijas konteinerostas pārliecinoši ieņem augstākās pozīcijas un tām ir vislielākā ietekme pasaulē.

Četras piektdaļas pasaules mazumtirdzniecības apjoma tiek pārvadātas konteineros, kas veido 35% no kopējā kravu apjoma, un tas ir vairāk nekā 60% no pasaules kravu komerciālās vērtības.

Indeksa veidotāji apkopoja 351 ostas iesniegtos datus, tika ņemti vērā pieci atšķirīgi kuģu izmēri un izanalizētas vēl ļoti daudzas nianšes, tomēr analītiķi arī uzsvē, ka metodoloģija tiks pilnveidota un ostu skaits palielināts.

Starptautiskās Ostu asociācijas (IAPH) prezidents Patriks Verhoevens uzsvēra, ka datu iegūšanas metodiku tiešām vajadzētu pilnveidot, jo diemžēl informācijas iegūšana no ostām līdz šim ir bijusi ļoti sarežģīta, un tas jo īpaši bija jūtams Covid-19 pandēmijas apstākļos, kas ievērojami apgrūtināja pasaules ostu darbību. ■

## Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2016.–2021.g. janvāris–maijs)

| Kravu veidi            | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           | 2020           | 2021          | 2021./2020., % |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
| Beramkravas            | 8844,4         | 9246,2         | 9537,9         | 8459,3         | 5849,7         | 4625,2        | -20,9          |
| labība un tās produkti | 469,0          | 438,6          | 669,4          | 679,9          | 804,5          | 1231,2        | 53,0           |
| ķīmiskās beramkravas   | 1217,3         | 1064,8         | 869,2          | 716,9          | 587,1          | 493,8         | -15,9          |
| ogles                  | 5009,2         | 5531,7         | 5877,0         | 4358,4         | 1549,8         | 175,9         | -88,7          |
| koksnes šķelda         | 282,7          | 323,6          | 378,9          | 467,2          | 573,1          | 362,6         | -36,7          |
| Lejamkravas            | 4130,0         | 2880,5         | 1764,6         | 1590,3         | 1164,6         | 987,4         | -15,2          |
| naftas produkti        | 4111,1         | 2845,5         | 1742,7         | 1576,4         | 1141,0         | 952,5         | -16,5          |
| Ģenerālkravas          | 2532,1         | 2753,0         | 3402,9         | 3495,5         | 3045,2         | 2930,6        | -3,8           |
| konteineri             | 1622,3         | 1832,9         | 1996,9         | 2028,6         | 1904,2         | 1738,2        | -8,7           |
| (TEU)                  | 154670         | 174585         | 190592         | 198290         | 190364         | 171633        | -9,8           |
| Roll on/Roll of        | 103,7          | 145,5          | 210,5          | 214,0          | 105,1          | 0,0           | -100,0         |
| vienības               | 22850          | 28890          | 32976          | 29056          | 13975          | 0             | -100,0         |
| kokmateriāli           | 730,3          | 643,8          | 1012,7         | 1090,2         | 873,9          | 1051,5        | 20,3           |
| tūkst. m³              | 901,3          | 760,3          | 1182,2         | 1280,9         | 1083,2         | 1354,2        | 25,0           |
| metāli, metāllūžņi     | 56,6           | 76,4           | 147,0          | 143,6          | 149,5          | 128,0         | -14,4          |
| <b>Kopā</b>            | <b>15506,5</b> | <b>14879,7</b> | <b>14705,4</b> | <b>13545,1</b> | <b>10059,5</b> | <b>8543,2</b> | <b>-15,1</b>   |

## Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2016.–2021.g. janvāris–maijs)

| Kravu veidi            | 2016          | 2017           | 2018          | 2019           | 2020          | 2021          | 2021./2020., % |
|------------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| Beramkravas            | 2289,0        | 3939,1         | 2426,1        | 4523,3         | 923,6         | 1004,7        | 8,8            |
| minerālmēsli           | 62,4          | 164,9          | 243,6         | 230,6          | 100,3         | 218,3         | 117,6          |
| ogles                  | 1499,5        | 2728,8         | 1393,4        | 3208,5         | 245,0         | 10,7          | -95,6          |
| labība un tās produkti | 192,2         | 72,1           | 101,5         | 229,7          | 54,5          | 212,3         | 289,5          |
| Lejamkravas            | 5684,4        | 5804,0         | 4814,4        | 4438,0         | 3903,4        | 3107,2        | -20,4          |
| nafta                  | 0,0           | 0,0            | 3,2           | 0,0            | 0,0           | 96,8          | 100,0          |
| naftas produkti        | 5400,9        | 5543,3         | 4514,9        | 4131,0         | 3733,0        | 2902,0        | -22,3          |
| Ģenerālkravas          | 982,2         | 1028,1         | 1138,9        | 1060,3         | 1083,0        | 1094,2        | 1,0            |
| konteinerizētas kravas | 0,0           | 0,0            | 18,1          | 1,7            | 2,8           | 0,0           | -100,0         |
| (TEU)                  | 0             | 0              | 1966          | 216            | 153           | 0             | -100,0         |
| Roll on/Roll of        | 798,7         | 867,7          | 937,3         | 906,4          | 893,9         | 948,1         | 6,1            |
| vienības               | 31380         | 33797          | 37478         | 36146          | 35952         | 38860         | 8,1            |
| kokmateriāli           | 181,3         | 153,6          | 179,6         | 145,9          | 185,8         | 143,8         | -22,6          |
| tūkst. m³              | 196,9         | 165,1          | 197,7         | 161,5          | 201,5         | 162,2         | -19,5          |
| metāli, metāllūžņi     | 0,0           | 0,0            | 0,0           | 0,0            | 0,0           | 0,0           | 0,0            |
| <b>Kopā</b>            | <b>8955,6</b> | <b>10771,2</b> | <b>8379,4</b> | <b>10021,6</b> | <b>5910,0</b> | <b>5206,1</b> | <b>-11,9</b>   |

## Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2016.–2021.g. janvāris–maijs)

| Kravu veidi            | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          | 2021          | 2021./2020., % |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Beramkravas            | 1675,9        | 2232,4        | 2407,4        | 2360,9        | 1941,0        | 1888,6        | -2,7           |
| ogles                  | 118,5         | 723,4         | 581,4         | 627,8         | 181,9         | 28,8          | -84,2          |
| labība un tās produkti | 1182,3        | 1045,8        | 1374,1        | 1081,3        | 1074,6        | 1062,4        | -1,1           |
| celtniecības materiāli | 206,3         | 222,6         | 261,7         | 380,2         | 280,0         | 282,2         | 0,8            |
| koksnes šķelda         | 68,9          | 150,7         | 94,4          | 167,7         | 135,1         | 205,2         | 51,9           |
| Lejamkravas            | 164,2         | 223,0         | 202,7         | 211,2         | 247,5         | 236,3         | -4,5           |
| jēlnafta               | 24,1          | 12,8          | 13,0          | 19,3          | 12,3          | 6,4           | -48,0          |
| naftas produkti        | 111,8         | 187,9         | 159,8         | 162,2         | 190,5         | 191,2         | 0,4            |
| Ģenerālkravas          | 478,9         | 435,1         | 574,5         | 495,1         | 464,9         | 680,6         | 46,4           |
| konteineri             | 16,9          | 24,2          | 19,0          | 16,5          | 24,5          | 51,2          | 109,0          |
| skaitis TEU            | 959           | 1657          | 1394          | 1330          | 1473          | 4054          | 175,2          |
| Roll on/Roll of        | 231,2         | 231,1         | 311,5         | 289,1         | 269,1         | 461,2         | 71,4           |
| skaitis                | 12719         | 13308         | 15929         | 17590         | 14215         | 23870         | 67,9           |
| kokmateriāli           | 157,7         | 142,6         | 214,1         | 177,6         | 143,5         | 152,2         | 6,1            |
| tūkst. m³              | 173,1         | 161,9         | 232,1         | 198,6         | 166,5         | 166,4         | -0,1           |
| metāli, metāllūžņi     | 43,7          | 5,0           | 0,0           | 0,0           | 0,0           | 3,7           | 100,0          |
| <b>Kopā</b>            | <b>2318,7</b> | <b>2890,5</b> | <b>3184,6</b> | <b>3067,2</b> | <b>2653,4</b> | <b>2805,5</b> | <b>5,7</b>     |

Satiksmes ministrijas informācija

# Rīgas ostas uzņēmēji iegulda infrastruktūrā

Rīgas ostas uzņēmēji, kas strādā ostas teritorijā, ir Rīgas brīvdostas zemes un piestātņu nomnieki un veido ostas komercsabiedrību pamata klasteri, 2020. gadā infrastruktūras attīstībā investējuši 36,3 miljonus eiro, kopējam investīciju apjomam pēdējo piecu gadu periodā sasniedzot 195 miljonus eiro. Investīciju plūsmas atspoguļojas kravu apstrādes un uzglabāšanas infrastruktūras platību pieaugumā. 2020. gadā atklāto nolikta kopējā platība ostā palielinājusies par 123 630 m<sup>2</sup>, slēgto nolikta – par 40 110 m<sup>2</sup>. Ievērojami līdzekļi ieguldīti arī termināļu tehnikas un iekārtu attīstībā – 2019. gadā par 116 vienībām pieauga Rīgas brīvdostas uzņēmumu rīcībā esošais

tehnikas un iekārtu klāsts, kas liecina par pakalpojumu kvalitātes un jaudas pieaugumu.

Valdot neziņai par pasaules ekonomiskās situācijas turpmāko attīstību, ostas uzņēmēji nākotnes investīcijas plāno piesardzīgi – prognozētais investīciju apjoms 2021.–2024. gada periodā novērtēts 149 miljonu eiro apmērā.

“Globālā Covid-19 pandēmija, ekonomiskie un ģeopolitiskie procesi, tostarp sankcijas pret mūsu kaimiņvalstīm Krieviju un Baltkrieviju, ir faktori, kas būtiski ietekmējuši arī Rīgas ostas darbību un kravu konjunktūru. Ostā strādājošie uzņēmumi pielāgojas, pārorientē savu darbību

un, kas īpaši svarīgi, investē attīstībā, kas liecina, ka darbs Rīgas ostā neapsīks un tai aizvien būs svarīga loma Latvijas tautsaimniecībā,” uzsver Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps, piebilstot, ka “nozīmīgu investīciju apjoma pieaugumu šobrīd kavē sarežģīti piemērojamie apbūves tiesību noteikumi”.

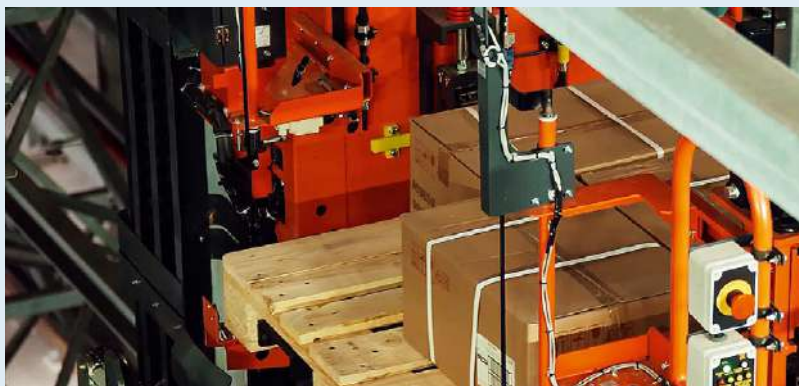
Rīgas brīvdostas komercsabiedrības 2021. gada sākumā ostas teritorijā nodrošināja 4139 darba vietas, kas uzskatāmas par ostas klastera tiešajām darba vietām ostas teritorijā. Taču kopējais ostā strādājošo vai ar ostas pakalpojumiem saistīto darbinieku skaits (aģenti, ekspeditori, kuģu apgādātāji, kravu kontrolieri,

## E-komercija veic izrāvienu

Covid-19 pandēmijas laiks devis izrāvienu e-komercijā strādājošajiem uzņēmumiem – Eiropā pagājušā gada laikā nozare augusi par 14%. Sekojot tirgus pieprasījumam, Rīgas brīvdostas teritorijā, Kundziņsalā, bāzētajā “TFS Trans” loģistikas centrā pašlaik top jauns e-komercijas projekts – programmatūra, kuras ieviešana turpmāk klientiem palīdzēs būtiski ietaupīt uz preču piegāžu laika un ātruma.

Baltijā modernākais augstplauktu nolikta (High-bay warehouse) tipa loģistikas centrs Rīgas ostā tika atklāts 2017. gadā Kundziņsalā. Ar vērienīgo investīciju apjomu – vairāk nekā 30 miljoni eiro – “TFS Trans” loģistikas centrs ir viens no lielākajiem, tehnoloģiski attīstītākajiem un progresīvākajiem Baltijā, kā arī otrs lielākais Austrumeiropā. Loģistikas centrs paredzēts visdažādāko kravu uzglabāšanai gan īslaicīgi, gan ilglaicīgi, un tas ir īpaši piemērots kravu šķirošanai un preču konsolidācijai – preču apvienošanai no dažādiem nosūtītājiem vienam saņēmējam.

“Preču apstrādes un līdz ar to arī piegādes laiks e-komercijā ir ļoti būtisks. Dažkārt preces, piemēram, no “Amazon” Vācijā uz Latviju tiek piegādātas divu dienu laikā,



savukārt sūtījumu apmaiņa Rīgas robežās nereti var aizņemt līdz pat septiņām dienām. “TFS Trans” izstrādātā sistēma ļaus ievērojami paātrināt preču piegādi gan Latvijas, gan Baltijas robežās. Turklāt e-komercijas noliktavas pakalpojumus plānojam piedāvāt ne vien Baltijas e-komersantiem, bet arī lielajiem Āzijas valstu spēlētājiem, kurus interesē Krievijas tirgus. Interese par šāda veida pakalpojumiem mūsu reģionā no austrumiem ir liela,” skaidro “TFS Trans” mārketinga vadītājs Mihails Frolovs.

Uzņēmums “TFS Trans” savu e-komercijas projektu nodēvējis par “Jinn”. “Mums

bija jārada sarežģīta sistēma, kurā notiek preču uzglabāšana, uzskaitē, vadība un analītika. Te jāsalāgo procesi, ko veic darbinieki, ar tiem, ko veic roboti, un milzīgo datu daudzumu, kurus sūta e-komersanti, viņu klienti un citi procesā iesaistītie. Rezultātā e-komersantiem tikai atliks parūpēties par savu produktu pozicionēšanu un pārdošanu tirgū,” komentē M. Frolovs.

Uzņēmuma lielākais investors ir rūpniecības, metāltechnikas, elektronikas un telekomunikācijas instrumentu ražotājs “Kraft-tool”, kas “TFS Trans” noliktavu pamatā

velkoņu apkalpes utt.) ir ievērojami lielāks. 2015.–2019. gadā Rīgas ostas pamata klastera komersanti nodokļos kopā samaksāja 137 miljonus eiro.

“Par spīti dažām spekulācijām par ostu nozīmi un lomu valsts tautsaimniecībā, mēs redzam, ka ostas uzņēmumi ir ievērojams darba devējs un dod būtisku pieņemumu valsts budžetam samaksāto nodokļu veidā, kas pēdējos gados ir pat pieaudzis, neskatoties uz nelielo apgrozījuma kritumu,” norāda V. Zeps.■

## UZZIŅAI

Ostas komercsabiedrību pamatkapitāla īpašnieku sarakstā ir vairāk nekā 20 dažādu valstu pārstāvji. Latvijas izcelsmes kapitāls veido 44% (2019. gadā – 40,5%) no ostas uzņēmumu klastera (zemes/piestātņu nomnieki) pamatkapitāla, bet otrajā un trešajā pozīcijā ierindojas Nīderlandes un Kipras komersanti.

izmanto B2B vajadzībām. Ar jauno e-komercijas projektu “TFS Trans” savus pakalpojumus piedāvās uzņēmumiem, kuri darbojas B2C segmentā, tādējādi nodrošinot iespēju komersantiem efektīvāk apkalpot galapatērētāju. B2B biznesa modelis paredz liela apjoma izejvielu un produktu apkalpošanu, savukārt B2C segmentā “TFS Trans” nodrošinās loģistikas, uzglabāšanas un distribūcijas pakalpojumus starp ražotāju, komersantu un individuālo galapatērētāju.

Augstplauktu tipa noliktavas galvenā priekšrocība ir tās ietilpība un preču apkalpošanas ātrums. Kopējā kravu caurlaidība noliktavā ir 2500 palešu dienā, maksimālā ietilpība – 73 000 palešu vietas. Turklāt noliktavā palešu pārvietošana un komplektācija norisinās pilnībā automatizēti, kas ievērojami palielina preču apkalpošanas ātrumu. Paletes ar precēm uzņēmuma kompleksā tiek pārvietotas ar ātrumu līdz pat 60 kilometriem stundā, kas ir piecas reizes ātrāk, nekā to spētu izdarīt cilvēka vadīts moderns iekrāvējs.

Uzņēmuma kopējo konkurētspēju stiprina arī tas, ka loģistikas centrs atrodas brīvajā ekonomiskajā zonā Rīgas brīvēstā, kas nozīmē to, ka preču uzglabāšanas laikā nav jāmaksā ne nodokļi, ne nodevas, samazinās arī dokumentu noformēšanas izdevumi.■

# Mācību mērķis ir celt sadarbības kapacitāti un garantēt drošību ostas teritorijā



7. jūnijā uzņēmuma SIA “Rīga Fertilizer Terminal” teritorijā notika vietēja līmeņa praktiskās civilās aizsardzības mācības, kurās piedalījās operatīvo dienestu un uzņēmuma pārstāvji un kuras norisinājās, ievērojot epidemioloģiskās drošības prasības. Lai samazinātu mācību dalībnieku kontaktēšanos, atsevišķas mācību scenārija epizodes tika izspēlētas attālināti. Tajās piedalījās Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Rīgas pašvaldības policija, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests, Valsts policija, Ostas policija, Rīgas brīvēstas pārvalde, Valsts vides dienests, kā arī SIA “Rīga Fertilizer Terminal” pārstāvji.

Mācību mērķis bija pārbaudīt un pilnīgnot izveidoto kārtību un pasākumus, kas noteikti uzņēmuma civilās aizsardzības plānā un ārpusobjekta civilās aizsardzības plānā, kā arī pārbaudīt iesaistīto institūciju un uzņēmuma sadarbību, izvērtēt amatpersonu spēju novērtēt situāciju un pieņemt lēmumus.

“Mācības, kurās tiek simulēti un modelēti dažāda tipa negadījumi gan

ostas akvatorijā, gan uz sauszemes, piemēram, ostas termināļos, Rīgas brīvēstā sadarbībā ar operatīvajiem dienestiem tiek organizētas regulāri. Tikai tā mēs realitātei maksimāli pietuvinātos apstākļos varam pārbaudīt operatīvo dienestu – VUGD, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Valsts un Pašvaldības policijas, Ostas policijas, Valsts vides dienesta un citu dienestu gatavību sadarboties un mobilizēties avārijās seku novēršanai un likvidēšanai. Mērķis mums visiem ir viens – celt iesaistīto dienestu sadarbības kapacitāti un garantēt drošību ostas teritorijā, ostai piegulošajās teritorijās dzīvojošo un visu Rīgas iedzīvotāju drošību,” uzsver Ostas policijas priekšnieks ģenerālis Valdis Voins.

“Rīga Fertilizer Terminal” ir modernākais un drošākais minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas terminālis Ziemeļeiropā, ekspluatācijā nodots 2013. gada beigās. Liela daļa līdzekļu tika investēta tieši apkārtējai videi drošās, starptautiski atzītās un modernās kravu pārkraušanas un uzglabāšanas tehnoloģijās.■

## Liepājas Jahtu ostai jau 14 gadus starptautiskais EKO sertifikāts – Zilais karogs

Jauno sezonu Liepājas Jahtu osta sagaida ar jaunām, modernām pietātnēm un glītu servisa ēku. Liepājas SEZ pārvalde INTEREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55) ietvaros īstenoja projektu "Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības 1. kārtā".



Arī 2021. gada sezonā Liepājas Jahtu ostā plīvos Zilais karogs, pasaulē populārākais tūrisma ekoserifikāts, kas balstīts uz 33 stingriem kritērijiem un liecina par vides izglītību un informāciju, ūdens kvalitāti, apsaimniekošanas un servisa prasību ievērošanu un drošību.■

## Liepājā taps moderna zivju pārstrādes rūpnīca

Zivju pārstrādes uzņēmums SIA "Syfud" investēs līdz pat 30 miljoniem eiro jaunas zivju pārstrādes ražotnes būvniecībā Liepājas zivju konservu rūpnīcas teritorijā. Celtniecību plānots pabeigt 2022. gada rudenī. Jaunā rūpnīca reģionā nodrošinās vismaz 500 labi apmaksātu darba vietu, bet, ražotnei attīstoties, nodarbināto skaits varētu pieaugt līdz pat 800 cilvēkiem. Uzņēmums ir iegādājies bijušās Liepājas zivju konservu rūpnīcas zemi un sācis priekšdarbus teritorijas labiekārtošanai. Jaunā rūpnīcas kompleksa izveides gaitā paredzēts gan celt jaunas ražošanas ēkas, gan arī pārbūvēt teritorijā esošās vecās celtnes. Tiks iegādātas pilnīgi jaunas ražošanas iekārtas, lai ražotu zivju produktus ar augstu pievienoto vērtību.

SIA "Syfud" īpašnieks Sigis Ambrazevičs: "Darbosimies Latvijai pilnīgi jaunā zivju pārstrādes nišā un tāpēc nekonkurēsim ar vietējiem zivju konservu ražotājiem vai saldēto zivju tirgotājiem. Izmantosim Norvēģijā zvejotas zivis, lai ražotu patēriņam gatavu zivju produkciju. Sākumposmā galvenais uzsvārs būs uz lašu sortimentu, kas ir labs A un D vitamīna, kā arī Omega 3 taukskābju avots. Zivju pārstrādes rūpnīcā

izmantosim modernas automatizētas ražošanas tehnoloģijas, kas ļaus nodrošināt augstu produktivitāti un līdz ar to arī ļoti konkurētspējīgas algas darbiniekiem zivsaimniecības nozarē. Darbs būs gan pārtikas tehnoloģiem un ražošanas speciālistiem, gan kvalitātes vadības speciālistiem un tirdzniecības organizatoriem."

Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmielevskis: "Liepāja ir ražošanai un investoriem atvērta pilsēta. Jaunā zivju pārstrādes rūpnīca ir viens no piemēriem, kā ar aktīvu Liepājas SEZ pārvaldes un pašvaldības atbalstu arī reģionos iespējams īstenot vērienīgus investīciju projektus. Liepāja ir izcila vieta, kur attīstīties ražošanas uzņēmumiem, jo gan uzņēmumi, gan investori šeit var justies droši. Strādājam, lai tuvāko desmit gadu laikā arī bijušā "Liepājas metalurga" teritorijā tiktu uzceltas vairākas jaunas rūpnīcas. Ir svarīgi, lai vietējiem reģiona cilvēkiem būtu labi apmaksātas darba vietas tepat Liepājā. "Syfud" rūpnīcas projekts ir viens no šādiem moderniem un perspektīviem projektiem, kur tiks ieviestas mūsdienīgas tehnoloģijas, nodrošinot darbu kvalificētiem speciālistiem ar konkurētspējīgu atalgojumu".■

## Pirmajā ceturksnī lielākais kravu pieaugums "Ventspils Grain Terminal"

Jau tradicionāli Ventspils brīvdostas pārvalde reizi ceturksnī saka paldies tam brīvostā strādājošajam terminālim, kurš uzrādījis labākos rādītājus aizvadītajā posmā. 2021. gada pirmajos mēnešos lielākais kravu apjoma pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu bija "Ventspils Grain Terminal".

Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Andris Purmalis tikās ar AS "Ventspils Grain Terminal" valdes priekšsēdētāju Vladislavu Šafranski, lai izteiktu atzinību par labajiem gada sākuma rādītājiem un pārrunātu

aktuālākos ostas un termināļa attīstības jautājumus.

Pirmajā ceturksnī specializētajā Ventspils ostas graudu pārkraušanas terminālī "Ventspils Grain Terminal" pārkrauti 146,2 tūkstoši tonnu, kas ir par 118,2% vairāk nekā 2020. gada attiecīgajā periodā. Terminālī apstrādātas iesala, labības un linsēklu kravas.

AS „Ventspils Grain Terminal” uzsāka darbību 2005. gadā. Termināļa noliktavu jaudas nodrošina vienlaicīgu vairāk nekā 100 tūkstošu tonnu lauksaimniecības kravu



uzglabāšanu. Terminālī var iekraut panamax tipa kuģus ar kravnesību līdz 75 tūkstošiem tonnu.■

# Paliek cerības uz fondu finansējumu

Runājot par 2020. gada rezultātiem, Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika ir neapmierināts un saka, ka tos nevar uzskatīt par labiem, jo ievērojami krities apstrādāto kravu apjoms. Kopumā apstrādāti 402,4 tūkst. tonnu salīdzinājumā ar 468,2 tūkst. tonnu kravu apgrozījumu 2019. gadā.

Jānis Budreika: "Katrai Latvijas ostai ir sava specifika un savas funkcijas, un Mērsraga osta, kā jau reģionālajai ostai pieder, apstrādā visas tās kravas, kas raksturīgas šim reģionam. Mums ir ievērojama kravu diversifikācija, pavisam kraujam desmit dažādus kravas veidus, un esam unikāla osta ar to, ka eksportējam smiltis. Tomēr kā reģionālo ostu mūs stipri vien ietekmē tirgus svārstības, kas jo īpaši bija jūtamas 2020. gadā Covid-19 pandēmijas dēļ, kad tirgus ļoti cieta no neregulārām piegādēm un kavētām pasūtījumu izpildēm, kā arī cenu paaugstināšanās. Mērsraga ostas darbību ietekmē pilnīgi viss: tirgus pieprasījums un piedāvājums, cenu svārstības un pat laika apstākļi."

## UZZIŅAI

2020. gadā Mērsraga osta apkalpoja 122 komercuģus un apstrādāja 402,4 tūkst. tonnu kravas: kūdras 12,3 tūkst. t, celulozes šķeldu 97,4, kurināmo šķeldu 54,5, koksnes granulā 58, smiltis 16,9, graudaugus 5,1, zivis 3,2 un akmens šķembas 3,4 tūkst. tonnu, papīrmalkas eksports bija 137,7 tūkst. tonnu un papīrmalkas imports 14,1 tūkst. tonnu.

Ostas pārvaldnieks ir pārliecināts, ka ne mirkli nedrīkst stāvēt uz vietas, tāpēc jāspēj prognozēt, kādas vajadzības ostai būs tuvākā un tālākā nākotnē. Ir jau pierasts, ka Jānis Budreika allaž nāk klajā ar jaunu ideju un stāsta par kādu projektu. "Šoreiz laikam ne ar ko lielu nevarēšu palepoties, jo par tām idejām un projektiem, pie kuriem tagad strādājam, būtu pārāgri runāt. Labāk, lai vispirms ir jūtams kāds rezultāts, pēc tam ar to varēsim arī palepoties. Varu vien teikt, ka pie viena interesanta projekta pašlaik tiešām strādājam, un, ja to izdosies realizēt, būsīm pirmie Latvijā, kas kaut ko tādu dara. Tomēr nevar teikt, ka ar projektu viss risinās tik



Jānis Budreika.



gludi, kā gribētos. Jau gadu pie tā strādājam, bet uz priekšu diemžēl virzāties lēnām. 2020. gadā visu vēl vairāk bremzēja Covid-19, kas tūlīt nesa sev līdzīgu finansiālu grūtību, un pats par sevi saprotams, ka bez finansējuma nekas uz priekšu nevirzās," stāsta Jānis Budreika.

Ja vēl pirms gadiem desmit ostas pārvaldnieks teica, ka daudzu projektu virzību ostā kavē nepietiekamie energoresursi, tad tagad situācija ir

mainījusies. "Pirms vairākiem gadiem osta tiešām izjuta energoresursu trūkumu, kas bija saistīts ar zivju apstrādi ostā. Tagad, kad abi zivju pārstrādes uzņēmumi ir slēgti sakarā ar ģeopolitisko situāciju, energoresursu trūkumu vairs neizjūtam. Kad 2014. gadā Latvijas zivju produkcijai noteica dažādas sankcijas, līdz visbeidzot tai tika slēgts Krievijas un Baltkrievijas tirgus, tiem Latvijas zivju pārstrādes uzņēmumiem, kuri savu noieta tirgu saistīja ar šo reģionu, radās nopietnas problēmas. Tas neattiecas tikai uz Mērsraga uzņēmumiem, darbību pārtrauca praktiski visi zivju pārstrādes uzņēmumi, savu vietu Krievijas tirgū ir spējis saglabāt tikai Salacgrīvas "Brīvais vilnis". Droši var teikt, ka zivju apstrāde Mērsragā vairs netiks atjaunota, tāpēc meklējam citas iespējas, ko pasākt bijušo zivapstrādes rūpnīcu vietā. Mūsu plānos ir izveidot industriālo parku, kur varētu attīstīt ražošanu un kā papildu bonusu būtu pieejami ostas pakalpojumi."

Vēl arvien nav atrisināts autoceļa Stende – Mērsrags sakārtošanas jautājums. Jau gadus divdesmit šis ceļš ir sliktā stāvoklī un negatīvi ietekmē ostas attīstību un uzņēmēju darbību. "Diemžēl joprojām cieš uzņēmēji, kuri no kaimiņu novada savas kravas ved uz Mērsraga ostu un, braucot pa apkārtceļu, zaudē aptuveni vienu eiro

▶▶▶ 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

uz kravas tonnu. Savulaik Mērsraga osta jau iniciēja autoceļa jautājumu un Talsu novads centās to tālāk risināt, bet līdz šim tas ir bijis nesekmīgi, un šķiet, ka arī nākotnē pozitīvs risinājums nav paredzams, bet, domājot gan par reģiona turpmāko attīstību, gan Mērsraga ostas kapacitātes iespējamo palielināšanu, sakārtoti ceļi būtu labs ieguldījums nākotnē."

Jau pirms desmit gadiem Mērsraga ostā tika veikti lieli darbi – uzbūvēta jauna un atjaunota vecā vadlīnija, remontēti ostas ceļi, rekonstruēta ūdenspiegādes sistēma komercuģu apgādei ar dzeramo ūdeni, izbūvēta elektroapgādes sistēma slīpam un piestātnei, ostas kanāls aprīkots ar navigācijas bojām, veikts boju remonts un to gaismas elementi nomainīti ar LED lampām, kā arī nostiprināts ostas iekšējā kanāla krasts. Un tas viss bija iespējams, pateicoties tolaik pieejamajam fondu finansējumam. "Tagad Mērsraga ostā vajadzētu turpināt infrastruktūras sakārtošanu. Ļoti aktuāla ir, piemēram, krastu stiprināšana, taču nav pieejami tādi projekti un fondu finansējums, kas

paredzētu līdzekļus mazo ostu infrastruktūras uzturēšanai un uzlabošanai. Esam mēģinājuši piesaistīt finansējumu dažādos projektos, bet diemžēl tas nav izdevies, tāpēc tagad vienīgā cerība ir uz jauno fondu plānošanas periodu. Mēs negaidām, kad kāds atnāks un kaut ko darīs mūsu vietā, rakstām projektus un iesniedzam tos gan Kurzemes plānošanas reģionā, gan Satiksmes ministrijā, taču nav tāda mehānisma, kas darbotos par labu mazajām ostām. Protams, teorētiski var mēģināt projektus realizēt, ņemot kredītus, taču tas nozīmētu savu darbību vismaz uz piecdesmit gadiem saistīt ar kredītiem, un tad vēl ir jautājums, vai ko tādu vispār kāds pieļautu, tāpēc vienīgā izeja tomēr ir gaidīt fondu finansējumu un piedalīties ar savu līdzfinansējumu. Līdz šim Mērsraga ostas kredītvēsture ir pozitīva, jo kredītus esam atmaksājuši, ievērojot visas paredzētās saistības. Mūsu uzstādījums vienmēr ir bijis: vispirms nokārtotas saistības, tad ejam uz priekšu."

Un Mērsraga osta turpina pildīt savus ikdienas pienākumus. Ostas flote pastāvīgi tiek uzturēta darba kārtībā.

Visām vienībām regulāri tiek veiktas plānotās apkopes un glābšanas līdzekļu regulārās pārbaudes, ir izietas visas nepieciešamās Latvijas Jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas pārbaudes. Arī visi ostas flotes darbinieki ir sertificēti.

"Pateicoties Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014. – 2020. gadam projektam "Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana", arī Mērsraga ostā attīstās jahtu osta. Ir uzbūvēts neliels pasažieru terminālis un jahtu piestātnes, ir nostiprināts krasts. Jahtas, protams, ostai piedod savu šarmu. Pateicoties jahtotājiem, attīstās tūrisms, kas dod labumu Mērsragam un tā uzņēmējiem. Pēdējo četru gadu laikā ir bijusi ideāla sadarbība ar pašvaldību, tāpēc izdevies kopīgi īstenot dažādus projektus. Lai gan 2020. gads ir bijis pārbaudījumu pilns un tā sekas būs jūtamas vēl vismaz pāris gadu, mēs Mērsragā neesam pieradušies gausies par grūtībām, jo skaidri zinām, ka tikai neatlaidīgi strādājot varēsim paveikt iecerēto."

Anita Freiberga

## Būvējam, vairojot ostas atpazīstamību

Salacas labā krasta dominante – jaunā jahtotāju servisa ēka "Bura" nu kļuvusi arī par Salacgrīvas ostas kapteiņa un Salacgrīvas ostas pārvaldnieka darba vietu – te, no modernā ofisa, labāk pārredzama upes grīva, ostas piestātnes un termināļu aktivitātes. Varam priecāties par jauno burātāju arvien pieaugošo interesi pakļaut sevi vējam un viļņu varai, varam vērst acis uz pilsētas centra pusi, kur jaunu veidolu blakus jau izbūvētajai promenādei iegūst vecās bākas placis un legendārais Bocmaņa laukums.

"Burā" pirmoreiz intervēju Salacgrīvas ostas pārvaldnieku Ivo Īsteno, kuram šī ēka bijis pēdējo divu gadu nozīmīgākais būvobjekts, kā ēnā nav palikusi ne ostas attīstība, ne kravu piesaistes aktivitātes.

Ivo Īstenais: "Salacgrīvas ostas pārvalde ir sākusī Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas projektu EST-LAT 177 "Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana" (EASTBALTIC HARBOURS). Tas ir turpinājums 2020. gada nogalē pabeigtajam projektam "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un



Latvijā" (EST-LAT HARBOURS), kura ietvaros tika uzbūvēta Salacgrīvas jahtotāju servisa ēka "Bura".

Jaunajā projektā tiks iegādātas divas peldošās jahtu piestātnes (pontoni), katrs 36 m garš, kas tiks novietoti ostas akvatorijā jahtu ostas rajonā iepretim jahtu servisa ēkai. Tās būs aprīkotas ar elektrības un ūdens pieslēguma punktiem. Papildus tiks iegādātas peldošās navigācijas zīmes."

Projekta kopējās izmaksas ir 136 800,88 eiro, no tiem ERAF finansējums ir 116 280,74 eiro, bet Salacgrīvas ostas pārvaldes finansējums – 20 520,14 eiro.

Otrs jaunais projekts saistīts ar Lauku atbalsta dienestu. Salacas kreisajā krastā iecerēts pārbūvēt piestātni Nr. 2. Projekta "Salacgrīvas ostas zvejas kuģu piestātnes Nr. 2 pārbūve" realizācijai sagatavošanās process jau sācies – ir izsludināti iepirkumi. Ja piedāvātās līgumsummas būs pārvaldei pieņemamas un šā Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda (EJZF) finansētā projekta realizēšanai veiksmīgi tiks atrisināts kredīšanas jautājums, projekts tiks pabeigts 2022. gada vasaras nogalē.

2020. gadā ostas pārvalde par saviem līdzekļiem veica Salacgrīvas ostas un Kuivīžu ostas padziļināšanu. Uz jautājumu, vai ostas pārvalde pēdējos gados nav pārvērtusies par lielu celtniecības organizētāju, I. Īstenais atbild ar humoru: "Nē, nu nē! Mēs, protams, administrējam šos procesus, menedžējam, jo tie ir mūsu objekti. Un ostas pārvaldē jau esam tik, cik esam, tādēļ atbildību par projektiem izjūt visi. Tajās lietās jau mēs esam iekšā līdz ausīm, bet tas nenozīmē, ka kravu piesaistei vai kam citam netiktu pievērsta uzmanība."

Ostas pārvaldnieks atzīst, ka "Buras" celtniecība ir bijis nopietns pārbaudījums kā projektētājiem, tā būvniekiem. Ostas pārvalde nav kavējusi nevienu maksājumu, jo viņu princips ir godprātīga attieksme pret sadarbības partneriem, ko viņi būtu gandarīti vienmēr saņemt arī pretī. Tādēļ ziņa, ka "Bura" nominēta "Latvijas būvniecības gada balvai 2020", nav bijis pārsteigums.

"East Baltic Coast" pārstāvniecība vēsta: "Esam lepnī paziņot, ka divi "Estonia – Latvia Programme #est-latharbours" projekta partneri nominēti "Latvijas būvniecības gada balvai 2020": Liepājas speciālā ekonomiskā zona ar atjaunoto Liepājas jahtu ostu un Salacgrīvas ostas pārvalde ar jauno koka servisa ēku "Bura" Salacgrīvā. Nominācijas nozīmē, ka tās ir daļa no labākajām ēkām vai objektiem, kas parādījušies Latvijā, un tos projektējuši Latvijas arhitekti 2020. gadā. Mazās ostas ir nozīmīga pilsētas ainavas daļa. Apsveicam ar nominācijām!"

"Ostas pārvalde aktīvi iesaistās loģistikas ķēžu veidošanā un kravu piesaistē. Tā nav, ka to atstājam tikai stīvidoru ziņā. Bieži vien kravas



īpašnieka pirmais zvans atskan tieši ostas pārvaldē, un tad mēs viņu tālāk virzām pie stīvidora. Tas ir abpusējs veikums, jo kravu pieaugums ir visu mūsu interesēs," secina I. Īstenais. To, ka arī 2021. gadā ostai sekmējas, rāda šā gada pirmo piecu mēnešu kravu apgrozījums.

Pārvaldnieks gan uzsver, ka kravu piegādi ostai ļoti nelabvēlīgi ietekmē sliktais Korģenes ceļš, kur 9 km "bezceļa" balķvedējus novirza uz "Tūjas krastu", un tad jau tuvāka ir Skulte vai pat Rīga. Tagad gan radusies cerība administratīvi teritoriālās reformas naudā novirzīt šī ceļa posma sakārtošanai, vismaz publiskajā telpā šāda ziņa ir izskanējusi.

Nozīmīga ostai Salacas grīvā ir arī "Ziemeļu stīga". Salacgrīvas novada pašvaldības vadītājs Dagnis Straubergs marta sākumā vērsās Finanšu ministrijā ar aicinājumu atbalstīt "Ziemeļu stīgas" projektu, kas

nākotnē dos iespēju attīstīties ne tikai piejūras novadiem, bet arī pārrobežas – Alojās un Mazsalacas – novadiem, plānos iekļaujot ceļa Mazsalaca – Staicele sakārtošanu, jo pat daudzsaimniecības kravu tiek vests uz Salacgrīvas ostu.

Daudzkārt tiek uzdots jautājums, vai mežu Latvijā nepaliek mazāk. I. Īstenais ir pārliecināts, ka vērienīgie izcirtumi ceļu malās tomēr rada virspusēju priekšstatu par mežsaimniecību. Skaitļi liecina, ka koki daudz vairāk tiek iestādīti, nekā nocirsti. Protams, pretrunas starp dabas aizsāvjiem un mežrūpniekiem ir vecas kā pasaule, tomēr Ivo pats ir pārliecinājies par kuplajām jaunaudzēm, nu kaut vai pie "Ziemeļu stīgas" Šalkās Ainažu pusē.

Vasarā Salacā atkal parādīsies baltās buras. Arī tas ir viens no pašvaldības un ostas pārvaldes spēka pielikšanas punktiem – attīstīt laivošanu un burāšanu, šais ūdens nodarbēs ieinteresēt vietējo jaunatni. Jaunajiem airētājiem un burātājiem ir savas telpas "Buras" 1. stāvā, tāpat iekārtota moderna fitnesa zāle. I. Īstenais ir pārliecināts, ka tikai jaunatnes piesaiste ūdeņiem dos viņa paaudzei pārliecību par ostas, pilsētas un novada pašpatiekamību un ilglaicību, ko, būsīm godīgi, vēlas ikviens uz nākotni orientēts dzimtās puses patriots. "Mums ir upe, jūra, osta – tas potenciāls, kas liekams lietā un attīstāms!" strikti, kā jau visus šos gadus, uzsver ostas pārvaldnieks, jo saglabāt un noturēt līderību jāvar jebkuros, pat pandēmijas apstākļos.■

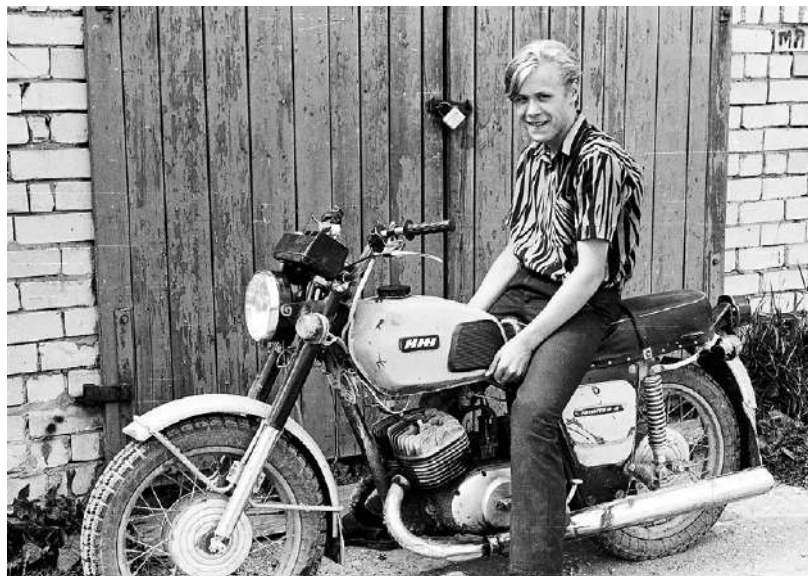
Gints Šimanis

# Braucot ar motociklu, vislabāk jūti, ka esi dzīvs

Jūras spēku (JS) komandieris jūras kapteinis Kaspars Zelčs par savi saka, ka ar armiju saistīts jau pēc 8. klases beigšanas. "Jau tolaik gribeļu stāties jūrskolā, taču biju audzis Latgalē, Tilžā, un sapratu, ka manas angļu valodas zināšanas nav nekādas labās. Tādēļ iestājos Suvo-rova karaskolā, pēc tam Ļeņingradas Augstākajā jūras karaskolā, tas vēl bija padomju laiks. Sākoties Latvijas neatkarības laikam, atgriezos mājās un iestājos Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, pēc tās absolvēšanas pieteicos Jūras spēkos. Pēc tam mācījies arī Krasta apsardzes skolā ASV. Esmu bijis mīnu tralera "Viesturs" stūrmanis, patruļkuģa "Bulta" komandiera palīgs, tad arī komandieris. Tālāk sekoja dienests dažādos štābos, Jūras spēku Mācību centra komandiera un Krasta apsardzes dienesta priekšnieka amatā, arī NATO štābā Lielbritānijā un starptautiskajā misijā Afganistānā," lietišķi uzskaita JS komandieris.

Kaspars Zelčs atzīst, ka viņam ir divi sirdij tuvi vaļasprieki – motocikli un vēsture. "Mani, protams, vairāk interesē militārā un jūrnieceības vēsture, par šīm tēmām esmu daudz lasījis un atradis daudz līdz tam man nezināmu fakti. Savulaik mana meita rakstīja skolā izpēti darbu par mūsu ģimenes vēsturi, tad atklājām arī, kā pasaules kari ietekmējuši mūsu ģimeni. Viens vectēvs bija leģionā, policijas bataljonā, otrs vectēvs padomju armijā. Vecvectēvs Pirmā pasaules kara laikā piedalījās kaujās Polijas teritorijā, Galīcijā, krita gūstā un trīs gadus bija gūsteknis Vācijā."

Motociklus K. Zelčs sauc par savu kaislību, kas aizsākusies jau bērnībā. "Kā jau lauku puika, agri sāku braukāt ar traktoriem, ar mopēdiem, man ļoti patika tehnika. Trīspadsmit gadu vecumā tiku pie pirmā motocikla, mantota no tēva. Mēs dzīvojām tā sauktajā skolotāju mājā, tur bijām vairāki vienaudži, un visi aizrāvāmies ar motocikliem. Taču mans sapnis bija "Jawa", tāds bija vienam



Kaspars Zelčs 13 gadu vecumā ar savu pirmo motociklu "IŽ Jupiter 4".



kaimiņam, un man tik ļoti patika! Šī mīlestība saglabājusies visu mūžu. 2010. gadā nopirku 1964. gada *jāvu* un pats to atjaunoju. Šim motociklam ir noformēts vēsturiskā spēkrata statuss, es ar to reizēm piedalos dažādos retro spēkratu pasākumos," stāsta jūras kapteinis.

Par savu mīļāko gadalaiku viņš sauc pavasari. "Vienmēr gaidu, kad beigsies ziema, kad varēs izbraukt ar motociklu! Un tad, kad tas brīdis ir pienācis, to nevar aprakstīt – tās sajūtas, visas tās smaržas! Tad vislabāk var izjust, ka esi dzīvs! Braucot ar motociklu, mani aizrauj ātrums, spēks, brīvība. Dzīves laikā man bijis diezgan daudz motociklu – pilsētas, sporta, šosejas, *čoperi*. Tagad esmu atgriezies pie klasiskā pilsētas varianta. Nekādās sacensībās gan piedalīties neesmu, bet man patīk dalība dažādos pasākumos, cik nu varu to atļauties darba dēļ. Interesanti ir sezonas atklāšanas pasākumi, dažādu motokluba jubilejas. Ar kolēģiem mums ir pašiem sava "domubiedru biedrība" – kopīgi izbraucam gan lielākus, gan mazākus ceļojumus. Laba lieta noteikti ir NBS karavīru

motoklubs "Patriots", bet es tur neesmu iestājies – tikai tāpēc, ka tas prasītu daudz papildu laika. Taču uz Latvijas 100 gadu jubileju, kad klubā biedri izbrauca Latvijas robežu, es arī piedalījos, braucu no Rīgas uz Latgali, tad līdz Liepājai. Tas bija ļoti interesants pasākums, pa ceļam apmeklējām Latvijas brīvības kauju vietas un piemiņas vietas," atceras Kaspars Zelčs.

JS komandieris ir pārliecināts, ka Latvijā nav tādas vietas, kur viņš nebūtu pabijis. "Latvija ģeogrāfiski nav liela, un man patīk meklēt arvien jaunas vietas. Kurzemē pilnīgi noteikti esmu izbraucis visus ceļus, gan asfaltētos, gan neasfaltētos. Tāpat pabūts gan Lietuvā, gan Igaunijā. Tālākos ceļojumos ar motociklu gan neesmu bijis laika trūkuma dēļ. Taču zinu – kad aiziešu pensijā, tad nu gan! Gribētos aizbraukt uz dienvidu valstīm, piemēram, Itāliju. Ir moto saiti, kuros var atrast interesantus maršrūtus gan Austrijā, gan Horvātijā un Šveicē, noteikti gribas pabraukāt pa kalniem!"

Taču motocikls nav tikai braukšana, bet arī remontēšana, un tā neesot mazāk aizraujoša. "Arī tas saglabāties vēl no bērnības – ja vairs nav, ko remontēt, tad pats izdomā visādus uzlabojumus. Arī tagad tā vieglāk ziemu pārļaut," atzīst Kaspars Zelčs.

Pašlaik viņa īpašumā bez jau pieminētās vēsturiskās *javas* ir klasiska izskata "Honda CB 1000R Neo Sport Cafe", kā arī "Royal Enfield Continental GT 650". "Tas ir senas britu kompānijas motocikls, savulaik šī firma ražojusi arī liелgabalus, tā darbojas jau no 1901. gada. Krīzes laikā gan to pārpirka indieši, un tagad šos močus ražo Indija. Tomēr tie ir kvalitatīvi, britu dizainēti un par pieņemamu cenu. Katrs motobraucējs jau iziet savu evolūcijas ceļu, izmēģinot dažādus motociklus. No sākuma parasti gribas tās lielās jaudas un lielos ātrumus, bet, kad tas izbaudīts, tad atkal var meklēt kaut ko citu, piemēram, jau pieminētos *čoperus*. Galvenais ir atrast to, kas pašam vislabāk patīk. Domāju, ka varbūt būs jāpamēģina tūristu motocikls. Tad varētu izbraukumos doties līdz arī mana kundze, tie motocikli, ar kuriem braucu tagad, viņai nepatīk. Katram jau savs. Sporta motociklus

Ar kolēģiem, atklājot 2020. gada sezonu. K. Zelčs pirmais no labās.



Latvijas simtgades brauciens ar motokluba "Patrioti".

2021. gada sezonas uzsākšana.



vadīt ir smagāk, iznāk tāda kārtīga fiziskā slodze."

Motociklam kā transportlīdzeklim ir savas nenoliedzamas priekšrocības. "Kad strādāju Londonā, NATO štābā, tad braucu uz darbu tikai ar motociklu. No mājām līdz darbam bija 10 kilometru, ar mašīnu šo attālumu braucu no 45 minūtēm līdz stundai, bet ar moci – 10 minūtes! Lielpilsētu sastrēgumi motociklu ietekmē

minimāli, nav arī jāmaksā tā saukta sastrēgumu maksa. Iespējams vienmēr atrast, kur apstāties. Ir arī citas priekšrocības. Anglijā motobraukšanai pietiek nopietni, tur ir daudz mototrašu, kurās var gan vingrināties, gan "nolaist tvaiku", tas dod gan lielāku drošības sajūtu pašam, gan novērš mulķības uz ceļa. Tāpat tur ir daudz drošas braukšanas skolu, tagad gan tādas sāk veidoties arī Latvijā. Anglijā šajās skolās pasniedzēji visbiežāk ir bijušie policisti, kuri ikdienā, dienesta pienākumus pildot, braukuši ar motocikliem un tā ieguvuši neatsveramu pieredzi dažādās situācijās. Anglijā, protams, ar motociklu var braukt visu cauru gadu. Es arī Latvijā esmu izmantojis motociklus braukšanai uz darbu, tiesa gan, ne savā tagadējā amatā," saka K. Zelčs.

JS komandieris uzsver, ka, runājot par motocikliem un motobraukšanu, nedrīkst aizmirst par drošības ekipējumu. Šī pārliecība iegūta gan Anglijā, kur attieksme pret ekipējumu, kas sargā motobraucēju, ir ļoti nopietna, gan arī no paša pieredzes. "Arī man ir bijuši negadījumi, braucot ar motociklu, taču tad man bija visi nepieciešamie aizsarglīdzekļi, un es labi saprotu, ka tie mani glāba. Mūsu motobraucēji aizsargķiveres lieto, bet pret pārējo nereti izturas ļoti vieglprātīgi. Vasarās uz ceļiem var redzēt motociklistus šortos, ar plikām rokām un kājām, un tas nav nopietni. Motocikls ir kaut kas lielisks un aizraujošs, tomēr tas prasa pret sevi izturēties nopietni un ar cieņu!"

Sarma Kočāne

# Caur pagātni uz nākotni. Ainažiem – 95!

Lai labāk iejustos Ainažu miesta dzīvē, kapteiņu dzimtu likteņos 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā, ir vērts pārlasīt Zigmunda Skujiņa romānu “Gulta ar zelta kāju”, kaut arī pats autors teicis: “Esmu vairākkārt ciemojies Ainažos, un šeit gūtie iespaidi lielā mērā palīdzējuši man iedomāties Zunti. Aprakstīt īstenību nekad neesmu gribējis. Mani valdzināja veco jūras vilku krāsainie teiksmu stāsti.”

Jā, Ainaži var lepoties ar saviem senčiem un viņu slavenajiem darbiem jūrā un krastā. It īpaši tai tālajā 1864. gadā, kad rudens vētras atnesa lielo Vēsti – būs jūrskola, būs, ainažniekiem pirmajiem! Nekas jau neradās tukšā vietā. Izlēmīgie Ainažu kuģinieki bija savākuši ziedojumus, bijuši pie paša Valdemāra Pēterpilī. Tad pasta ratos no Tallinas ieradās Dāls, un mācības varēja sākties. Jūras krastā sāka klaudzēt amatnieku un kalēju darba rīki, tapa pirmie burinieki.

Radās kapteiņu turība, kuru Z. Skujiņš aprakstījis savā romānā. Kapteiņa Veides zelts vēl šodien tiek meklēts. Jā, Ainažos ir apraksts šis Zelts. Ainaži atrodas uz īstām enerģijas āderēm, kas līkušas Ainažu cilvēkiem nerimtīgi tiekties tālāk par horizontu, sasniegt vairāk un būt nemitīgiem meklētājiem.

Lai labāk izprastu šo Ainažu Jaužu dabu, ielūkosimies Ainažu vēsturē, ko slēpj senie gadsimti.



Buru kuģis “Haynasch”. Būvēts Ainažos 1887. gadā.

Ainaži – sens lībiešu zvejnieku ciems (lībiešu valodā “ainagi” nozīmē “vientuļais”) – pirmo reizi dokumentos minēti 1564. gadā kā kroņa īpašums. Līdz 19. gs. sākumam Ainaži bija vientuļš, purvainu mežu ieskausts zvejnieku ciems. Tajā laikā Ainaži un Svētciems pastāvēja kā viena administratīva novada vienība – Lielsalaca. Pirmās klaušu mājas bijušas “Dreimač”, “Pelme”, “Pittan” un “Sapat”. Par minētajiem māju

nosaukumiem veci ļaudis zinājuši stāstīt, ka “Dreimač” māju cēlis kāds no sešu verstu attālā Dreimaņciema (Igaunijā) ienākušais Mačs – Mārs. “Sapatu” māju nosaukums nozīmējot “čigānu ciems”.

Valmieras apriņķa Salacas draudzes Ainažu privātmuižas 1811.–1857. gada dvēseļu revīzijās pirmais ieraksts ir barona Meijendorfa ģimene. Šeit arī redzams, ka “Dreimaču” (Drejmatsch) mājās jau 1811. gadā dzīvoja Andres (27 gadus vecs no Neusalis) ar dēliem Jāni, Juri, Ādamu. Uzvārds (uzvārdus sāka rakstīt tikai 1832. gadā) Veide (Weide) pirmo reizi dvēseļu revīzijās minēts 1834. gadā – Veide Mačs pieskaitīts saimniecībai “Pittani”. Ap 1850. gadu dažas Ainažu dzimtas, kas dzīvojušas klaušu mājās, piemēram, Puriņi un Ozoliņi, ieguvuši savas saimniecības – “Puring”, “Ohsoling”. Ap 1848. gadu Ainaži un Salaca atdalīti no Svētcima un pārgājuši barona Meijendorfa īpašumā.

Nākamais īpašnieks Maksimilians Behangels fon Adlerskrons Ainažu muižu uz 50 gadiem iznomājis Aleksandram Volfam. Kontraktu paraksta Maksimiliana Behangela fon Adlerskrona pilnvarnieks hoftiesas advokāts Vilhelms fon Goldmans un rentnieks Aleksandrs Volfs. Paraksti apliecināti Rīgas hoftiesas sekretariātā Rīgas pilī 1856. gada 6. oktobrī. Līgums ierakstīts korporācijas grāmatā Nr. 108. Rentniekam bijis jāizrok 12 pēdu plats kanāls no jūras līdz Muklājam un Salacas zemes robežām – tā tapusi tagadējā Blusupe.

Nomas līgums paredzēja, ka Volfs muižu var iznomāt tālāk, tikai ne saviem radniekiem. Rentes līgumā bija arī noteikts, ka rentniekam Volfam jāuzlabo muižas darbība. Ap šo laiku radušās mājas “Inde”, “Balod”, “Raman”, “Mengel”, “Unte”, “Puring”,

“Kakting”, krogs pie Pērnavas ceļa un stikla fabrika (celta 1856. g.).

Ainažu muižai līdz 1852. gadam bija tikai 16 pūrvietais saimniecības lauku un četri saimnieki, kuriem katram piederēja 9/80 arkla zemes. Galveno ienākumu muižai deva malkas tirdzniecība un krogis.

Rakstos atzīmēts, ka Ainažu apgabals, izņemot pašu jūrmalu un Salacas upes šauru joslu, bijis viscaur viens plašs un purvainš mežs. Tāpēc iedzīvotāji jau no laiku laikiem bija paraduši peļņu un pārtiku iegūt no jūras. 1868. gadā no Lielsalacas tiek iepirkta “Kanišu”, “Rungu”, “Vecvietu”, “Punču”, “Pēču” un “Linurgu” mājas un ap tām esošie plašie meži.

Volfs Ainažu muižu vēlāk iznomāja tirgotājam Šteinbergam, taču pēc bankrota tā nonāca grāfa Augusta Mellīna īpašumā. 1868. gadā Ainažus par 58 000 sudraba rubļu nopērk Andrejs un Juris Veides un Jānis un Miķelis Miķelsoni. Līdz ar to viņi ieguva īpašumā visu Ainažu muižu un pagasta teritoriju.

Līgums starp grāfu Mellīnu un zemniekiem tika parakstīts 1869. gada 28. martā Rīgas pilī. Šis vācu valodā sastādītais dokuments šobrīd glabājas Ainažu jūrskolas muzeja krājumā. 1893. gada 19. decembrī tiek parakstīts zemes sadalīšanas akts starp Veidēm un Miķelsoniem, pēc kura Jānis Miķelsons Mārtiņa d. iegūst 856 pūrvietais, Miķelis Miķelsons Mārtiņa d. – 629 pūrvietais, Juris Veide – 1089 pūrvietais, Andreasa Veides mantinieki – 780 pūrvietais zemes. Pēc šī zemes sadalīšanas akta Juris Veide dzīvo mājās “Milleri”, Miķelis Miķelsons mājās “Pelmi”, Jānis Miķelsons mājās “Dzirnas”, Miķelis Jūlijs Veide un Oto Daniels Veide mājās “Pitani”. Miķelis Jūlijs Veide tur dzīvo uz pilnvaras pamata, ko viņam izdevis brālis Aleksandrs Voldemārs Veide.



Mikēla Miķelsona māja  
"Jaundzirnas". 19. gs. beigas.

Miķelsoni cēlušies no Skultes – Pēterupes "Kursiešu" mājām. Mārtiņš Miķelsons vairāk nekā 20 gadus bijis Svētciema krogā par krodzinieku, no turienes ap Krimas kara laiku pārnācis uz Ainažu krogu. Viņa dēli Jānis un Miķelis bijuši jūrasbraucēji, Krimas kara laikā pārvadājuši kroga mantu. Andrejs un Juris Veide ienākuši no Igaunijas – Hedemestes. Abas šīs dzimtas savā starpā cieši saradojušās. Veides un Miķelsonu vīrieši nodarbojušies ar kuģniecību, braukuši jūrā, būvējuši kuģus un piedalījušies Ainažu jūrskolas dibināšanā un skolas ēku celtniecībā.

Ļoti darbīgs bijis Jānis Miķelsons ne vien uz jūras, bet arī uz sauszemes. Viņš ierīkoja kriegu cepli, uzcēla vējdzirnavas un lielu spīķeri jūrmalā. Dzirnavu celtnē bija būvēta no akmeņiem, grozāmā augšdaļa no koka. Būves apakšstāvā bijušas melderu dzīvojamās telpas. Ainažu vējdzirnavas, kuru mehānisms bijis pašdarināts no koka, izņemot no čuguna lietošanas graudi ruļļus, devušas tikai rupju malumu, lai iegūtu smalka maluma miltus, graudi vesti uz Mērnīku ūdensdzirnavām. 1915. gadā kara armijas karavīri nocirta dzirnavām



Pie dzirnavām. Otrais no labās  
M. Miķelsons. 20. gs. sākums.

spārnus, 1919. gadā, igauņu baltvārdiem apšaudot dzirnavas no jūras, tās nodega.

Andrejs Veide izbūvēja jūrā akmeņu molu (bulverķi), pa kuru pārvadāt kravas līdz kuģiem, ierīkoja arī alus darītavu, uzcēla mūra spīķeri jūrmalā, nopirka tvaikoni pasažieru satiksmei starp Rīgu un Pērnavu.



Ainažu ostas stēķis. 20. gs. sākums.



Ainažu miests. 19. gs. beigas.

Līdz ar muižas pāriešanu Veides un Miķelsonu īpašumā viņi mantoja arī kroga turēšanas tiesības.

Pēc 1897. gada pirmās vispārējās tautas skaitīšanas Ainažu pagastā uzskaitītas daudzas jaunas saimniecības – "Viganti", "Tamisti", "Alksne", "Leppik", "Unte", "Blusas", "Mengel", "Balod", "Inde", "Eglit", "Miller", "Dreijer", "Kuzik", kā arī mazgruntnieku saimniecības "Dišler", "Laiksar", "Metsaots", "Vecpuriņi" u.c.

Pēc toreizējiem likumiem katrai muižai, respektīvi muižas īpašniekam, tikusi piešķirta oficiāla pašvaldības – policejiskā vara. Ar muižas iegūšanu tagad šī vara bija pārgājusi Veidēm un Miķelsoniem. Bet šie zemnieki, būdami arī jūrnieki, pastāvīgi atradās jūras braucienos, tādēļ nevarēja muižas policijas uzdevumus un priekšrakstus izpildīt. Viņiem, protams, nebija arī tādu zināšanu. Saņēmuši vairākus brīdinājumus un sodus par savu varas pienākumu nepildīšanu, viņi nolemj daļu no savas zemes pārdot.

1879. gadā muižu nopērk atvaļināts tiesnesis fon Striks. Tiek atdalīta un pārdota zeme no Ainažu – Mērnīku

ceļa līdz Vecsalacas robežai. Bet tā kā šai zemei nav likumā paredzētās 900 pūrvietu platības, jaunais muižnieks nevar savas muižnieka varas tiesības nostiprināt zemes grāmatās, tāpēc viņš ar Miķelsoniem un Veidēm slēdz fiktīvu līgumu – uz zemes grāmatai iesniedzamā plāna parāda tik daudz zemes, cik vajadzīgs, lai iznāktu 900 pūrvietu muižas nostiprināšanai dokumentos. Faktiski šīs zemes gabals paliek Miķelsonu un Veides īpašumā un lietošanā. Vēl 1922. gadā fiktīvais apzīmējums Latvijas valsts zemesgrāmatas kadastra nodaļas dokumentos nebija dzēsts.

Diezgan vienmuļo Ainažu miesta dzīvi atspirdzināja 1864. gada 23. novembris, kad Jura Veides saimes ēkā durvis vēra pirmā latviešu – igauņu zemnieku jūrskola. Tā īsā laikā ieguva lielu popularitāti, mācīties gribētāji plūda no tuvas un tālas apkāmes. Skola darbojās ar lieliem panākumiem un 50 gadu laikā sagatavoja vairāk nekā 1000 tālbraucēju kapteiņu un stūrmaņu.



Ainažu jūrskolas ēka. Būvēta 1902. gadā.

Jūrskolas darbība Ainažos sekmēja buru kuģu būvniecību. Ainaži kļuva par buru kuģu būves centru. Šeit izbūvēja ap 50 tālbraucieniem domātu buru kuģu.

Pēc Finanšu ministrijas pārskata par Krievijas tirdzniecības floti, 1883. gadā Ainažos bija pierakstīti 83 burinieki, to skaitā 35 tālbraucēji kuģi. Ņemot vērā dzīvo kobotāžas kustību starp Rīgu un Pērnavu, ceļā bija nepieciešama patvēruma osta. 1900. gadā Krievijas Satiksmes ministrija Ainažu un Salacgrīvas jūrmalā veica pētījumus, lai izraudzītu vietu ostai. No tā bija atkarīgs arī projektētā šaursliežu dzelzceļa virziens – vai nu no Valmieras uz Ainažiem, vai arī uz Salacgrīvu. Pamatojoties uz pētījumu rezultātiem, priekšroku deva Ainažiem, jo šeit bija labāk aizsargāta vieta no vējiem,

►►► 47. lpp.

labāka enkurgrunts, vēlāka aizsalšana. Sākās darbs pie Ainažu ostas projekta, un 1902. gadā tas tika apstiprināts.



Ainažu krasta bāka.  
20. gs. sākums.



Ainažu pareizticīgo baznīca.  
Būvēta 1894. gadā.

1889. gadā tika dibināta Ainažu pareizticīgā draudze. Pirmie dievkalpojumi notikuši "Dreimaču" mājās, tos vadījis priesteris Jēkabs Metus. 1894. gadā uzcelta pareizticīgo baznīca un dibināta pareizticīgo kapsēta uz Miķelsonu un Veides zemes.

1897. gada 4. martā Ainažu pagasta tiesa lēma par mirušo zemnieku mantiniekiem. Par Jura Veides mantiniekiem tika atzīti sieva Anna Veide, dēli Jānis Roberts, Mārtiņš Julius Teodors, Miķelis Vilhelms Augusts, Georgs Oskars Daniels un Oto Ernsts Veides. Par Andreja Veides mantiniekiem atzina sievu Trīni Veidi, dēlus Mihailu Juliusu, Aleksandru Volde-māru, Oto Danielu un Andreju Samuēlu Veides.

Par Jāņa Miķelsona mantiniekiem tika atzīti sieva Katerina Miķelsone, meita Katerina Veide (dz. Miķelsone), Miķelis Miķelsons, meita Dagmāra Veide (dz. Miķelsone), dēls Džons Miķelsons, meita Natālija Veide (dz. Miķelsone), Anna Alvine un Paulīne Doroteja Miķelsones.



Mārtiņa Veides ģimene pie "Milleru" mājas. 20. gs. sākums.



M. Veides māja "Milleri". 20. gs. 40. gadi.

1891. gadā uz Jāņa Miķelsona zemes uzcēla pirmo luterāņu pagasta skolu.

1913. gadā tika uzbūvēta Ainažu – Smiltenes dzelzceļa līnija.



Ainažu – Smiltenes dzelzceļa līnija. 20. gs. sākums.

Interessants un nozīmīgs notikums Ainažos bija 1919. gada jūnija balsošana. Bolševiki bija padzīti. Latvija un Igaunija sāka sarunas par savstarpējo robežu nospraušanu. Tajā laikā igauņu karaspēks bija paturējis Ainažus no Ķīkupvēveriem līnijā līdz Salacas upei pie "Punču" mājām. Tā kā Latvijas un Igaunijas valdības nespēja vienoties, kurām no abām pienāktos paturēt Ainažu miestu, nolēma jautājuma izšķiršanai izveidot kopīgu komisiju. Tajā bija pa diviem pārstāvjiem no katras puses, bet par vadītāju izraudzījās Lielbritānijas pārstāvi – Rīgas jūras līci atrodošās kara flotes virsnieku Talentu.

Tolaik Ainažos dzīvoja 1054 latvieši un 486 igauņi. Balsot varēja tikai zemes īpašnieki. Ar zemes īpašuma tiesībām bija 118 latvieši un 67 igauņi. Latvijai par labu tika nodota 101 balss, Igaunijai – 50, bet 34 balsotāji atturējās. Lielbritānijas flotes virsnieks Talents novilkā robežlīniju kartē. Ainaži palika Latvijai.

Sākās Ainažu muižas sadalīšana. 1922. gada 22. augustā Valmieras apriņķa zemes ierīcības komiteja pieņēma Ainažu muižas nekultivēto zemju sadalīšanas projekta plānu. Tika iedalītas 13 jaunsaimniecības, katrai no 16,48 līdz 27,92 ha zemes, trīs piegriezumi mazzemniekiem no 1,10 līdz 7,82 ha katram, viens gabals sabiedriskām vajadzībām 11,38 ha liels un mežs tika piegriezts apmēram 122 ha.

1926. gada 8. decembrī notika Ainažu muižas 56 rentes māju sagatavošana, projekta sastādīšana un izlikšana dabā. Ainažu rentes māju robežu regulēšanas un sadalīšanas projektu sastādījis pirmās šķiras mērnieks V. Blumbergs.

Sadalījums sastāvēja no 33 jaunsaimniecībām, katrai no 14,30 līdz 27 ha, 56 rentes mājām, katrai no 8,36 līdz 84,99 ha, sešiem amatnieku gabaliem, katrs no 1,87 līdz 2,12 ha, pieciem gabaliem sabiedriskām vajadzībām no 1,20 līdz 12,25 ha, pagastam piešķirtās zemes 15,05 ha kopplatībā, 15 gabaliem valsts vajadzībām no 0,18 līdz 13,62 ha un 10 gabaliem meža fondā līdz 112,47 ha.

Ar pilsētas tiesību iegūšanu 1926. gada 7. jūlijā un aktīvu darbinieku nostāšanās dzīves priekšgalā sāka attīstīties sabiedriskā un kultūras dzīve.

Par Ainažu pilsētas galvu kļuva kalpa zēns, kurš Ainažu jūrskolā bija ieguvis kapteiņa grādu, – Jānis Asars.



Ainažu pilsētas valdes ēka. 20. gs. sākums.

Viņš bija no tiem ļaudīm, uz kuriem turas pasaule, jo viņi seko savai sirdsbalsij. J. Asara vadībā Ainaži turpināja iesākto attīstību, līdz nāca padomju okupācija, Otrais pasaules karš, izsūtīšanas... Iesāktais, uzceltais, stipro ļaužu paveiktais tika iznīcināts.

Bet ainažnieki savu senču veikumu nav aizmirsuši! Katru rudeni jūrskolas dibināšanas dienā vecajos jūrnīku kapos deg svečītes kā sveiciens senču dvēselēm un apsolījums jaunam darba cēlienam.

Šobrīd Ainaži ir mierpilna, tīra pilsētiņa pie jūras, kuru iemīļojuši atpūtnieki, nav vairs nekā no kuģu būves ritma un jūrskolnieku kņadas, bet... tas ir tikai tāds mājīgs klusums, tāda neliela atelpa pirms jaunās ieelpas...

Nevar taču aprimt vieta, kura atrodas uz īstām Zelta āderēm! ■

Iveta Erdmane

# TRAINING COURSES

## LATVIAN MARITIME ACADEMY



STCW approved courses

Unconventional

Professional Improvement Education Program  
“Ship Manager Control Level Program”

Professional Improvement Education Program  
“Ship Engineer Control Level Program”

Competence Updating Course for Deck Officers

[www.latja.lv](http://www.latja.lv)

# Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai – 30



International  
Transport Workers'  
Federation



EUROPEAN TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION

**1994. gads iezīmējās** ar strīdiem dažādos līmeņos par daudzām jūrniecībai svarīgām lietām: notika diskusija par Jūras administrācijas pārvaldes modeļa izveidi, par Latvijas Ostu likumu, bet Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība iesaistījās jūrnieku tiesību aizstāvēšanā un asi diskutēja ar valdību, lai panāktu, ka ar 25% nodokli neapliiek jūrnieku kolektīvo ēdināšanu uz kuģa.

Kad jau šķita, ka visas iespējas ir izsmeltas un sarunas nedos vēlamo rezultātu, arodbiedrība parādīja stingru nostāju, bija organizēta, saliedēta un gatava savus biedrus aicināt uz streiku, kam atbalstu izrādīja visi arodbiedrības biedri. Pēdējā brīdī LTFJA tomēr izdevās pārliecināt valdību, ka šāds nodoklis jūrnieku kolektīvajai ēdināšanai ir neloģisks un prettiesisks. Valdība piekāpās, un streiks nenotika.

Streiks parasti ir pēdējais līdzeklis, kad visas citas iespējas jau izsmeltas. Šoreiz, lai sasniegtu savus mērķus jūrnieku nodokļu sistēmas sakārtošanā, LTFJA aktīvi iesaistījās to likumu izstrādē, kuri regulē jūrnieku darba attiecības.

Apzinoties, cik liela nozīme jūrniecībā ir starptautiskajai likumdošanai, LTFJA aicināja Latvijas valdību ratificēt Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvenciju, kas stājās spēkā 1994. gada 16. novembrī.

**1995. gadā** LTFJA pirmo reizi saskārās ar pamesto jūrnieku problēmu. Latvijas prese tolaik plaši atspoguļoja gadījumus, kad ārzemju kuģu īpašnieki Latvijas ostās bez iztikas līdzekļiem pameta filipīniešu jūrniekus, tai skaitā prāmja "Orion 2" apkalpes locekļus, kuri, pateicoties LTFJA atbalstam un palīdzībai, varēja atgriezties mājās.

**1996. gadā** LTFJA pārstāvis tika apstiprināts par ITF inspektoru, lai Latvijas, Lietuvas un Igaunijas ostās palīdzētu risināt jūrnieku problēmas.

Pieaug LTFJA starptautiskā atpazīstamība, LTFJA kļūst par dažādu starptautisku jūrniecības organizāciju biedru.

Piecu gadu laikā arodbiedrībai izdevās atgūt aptuveni 300 tūkstošus ASV dolāru, kas jūrniekiem nebija izmaksāti algās.

**1996. gada 26. novembrī** notika LTFJA 1. kongress, kurā atzinīgi tika novērtēts arodbiedrības darbs, pieņemta "LTFJA-2000" rīcības programma, kā arī rezolūcijas "Par Latvijas pievienošanos Starptautiskās Darba organizācijas konvencijām", "Par jūrnieku medicīnisko nodrošinājumu", "Par VAS "Latvijas kuģniecība" privatizāciju". Par LTFJA prezidentu ievēlēja Igoru Pavlovu.



## Vienotībā ir spēks!