



JŪRNIEKS

NR. 2 (129) 2022



Jūras spēki svin atjaunošanas 30. gadadienu

**Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots: “Mūsu mīnu
iznīcinātāji un patruļkuģi līdzvērtīgi strādā kopā ar citu
NATO valstu kuģiem, tāpat Latvijai ir sagatavoti ļoti labi
virsnieki.”**

**Eiropas Parlamenta viceprezidents Roberts Zīle: “Redzam,
ka pieprasījums pēc agresivitātes Krievijā ir tik liels, ka
varam tikai iedomāties, kur mēs tagad būtu, ja savulaik
nebūtu iestājušies NATO un ES.”**

**Melnajā jūrā un Azovas jūrā drošai kuģošanai
nepieciešams zilais jūras koridors**

“P&O Ferries” atlaiž 787 darbiniekus



**Autonomo kuģu projektu
virzītāji raugās nākotnē**

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



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Marts – aprīlis
- 5 Eiropas Parlaments prasa pilnīgu embargo Krievijas naftai, ogleņiem, kodoldegvielai un gāzei
- 6 Liepājas ostā nogādā ASV Bruņoto spēku militāro un atbalsta tehniku
- 8 Jūras spēki svin atjaunošanas 30. gadadienu
- 8 Latvijā reģistrēti 11 274 aktīvie jūrnieki
- Uzsākta jaunā hidrogrāfisko mērījumu sezona
- "Tallink" līdz 2023. gadam slēdz prāmju satiksmi maršrutā Rīga – Stokholma
- 9 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā
- 10 Jūras administrācija piedalās izstādē "Outdoor Riga 2022"
- Pieaugs zivju produkcijas cenas
- 11 Tiek risinātas Baltijas gāzes apgādes problēmas
- Latvijas Jūras akadēmijā atklāta 3D prototipēšanas laboratorija
- Latvijas Jūras akadēmija saņem dāvinājumu
- 12 Katrai paaudzei jāiztur savi pārbaudījumi

JŪRĀ UN KRASTĀ/ KRIEVIJAS KARŠ UKRAINĀ UN SANKCIJAS

- 18 Melnajā jūrā un Azovas jūrā drošai kuģošanai nepieciešams zila jūras koridors
- 19 Ukraiņu jūrnieki vēlas karot pret Krieviju
- 20 Jūrnieku drošība ir absolūta prioritāte
- 21 Sankcijas noteiktas, bet darījumi joprojām notiek
- 22 "Latvijas maisījums" – jauns zīmols naftas tirgū
- Sankcionētais kokmateriāls
- 23 Jūras pārvadājumi un kravu piegādes loģistika piedzīvo jaunu satricinājumu
- Postījumi Ukrainā plosa jūrniekus un viņu ģimenes
- 24 Krievijas karš Ukrainā palielina spriedzi konteinerkravu aprītē visā pasaulē

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 24 "P&O Ferries" notikusi darbinieku masveida atlaišana
- 27 Uzruna trīs minūšu garumā
- 29 Lietas būtība patiesībā ir ārkārtīgi vienkārša: arod biedrība – tie ir cilvēki
- 32 "Maersk" vēlas paātrināt zaļās degvielas ražošanu
- 33 Autonomo kuģu projektu virzītāji raugās nākotnē
- Jūrnieku laimes indekss liek domāt par ieguldījumiem jūrniekos

OSTAS

- 34 Ostu pārvaldības maiņa nozīmē juridiskas izmaiņas un domāšanas maiņu
- 35 Statistika
- 36 Satiksmes ministrija palīdz uzņēmējiem atvērt durvis
- 37 Satiksmes ministrija, ostas un uzņēmēji prognozē Krievijas sankciju ietekmi
- 39 Liepāja eksportēs dzeramo ūdeni
- 40 Liepājai 397, Liepājas SEZ – 25
- 41 Rīgas brīvostas ziņas
- 42 "Ventamonjaks" var apdraudēt cilvēku drošību
- Drošību Roterдамas ostas uzraudzīs arī droni
- 43 "Hamburger Hafen und Logistik AG" uz laiku slēdz termināli Odesas ostā

BRĪVBŪRĪDIS/VĒSTURE

- 44 Brīvajā laikā jādara tas, kas sagādā prieku!
- 45 Jūras skiču burtnīca. Jūrnieku stāsti. Skarbā pieredze



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Liepājas

SEZ, Ventspils brīvostas, LTFJA, VARAM, "Tallink", ICC, ES Press, Roterдамas un Hamburgas ostu publicitātes foto, IMO, ITF, "The Maritime Executive", "The Mission of Seafarers", "Nautilus", ICS, IMO, SCC/CNN, "Reuters", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Roberta Zīles, Alfrēda Karnupa un Elīnas Dimzas personīgajiem foto arhīviem.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Jaunā (ne)normālā realitāte

Vēl pavisam nesen pat prātā nevarēja ienākt, ka Eiropā būs karš un tikai nieka astoņsimt kilometru no Rīgas – Ukrainas sirdī Kijivā – sprāgs bumbas, kuru šķembas tik asi dursies sirdī arī katram no mums.

“Mēs visi tiešām ticējām, ka ienaidnieka vairs nebūs,” intervijā aģentūrai “Reuters” sacīja NATO Militārās komitejas priekšsēdētājs admirālis Robs Bauers. “Bet tagad reāli saskaramies ar agresīvu nāciju, kas karā pret Ukrainas mierīgajiem iedzīvotājiem lieto tādus ieročus, kādus, domājām, neviens nekad vairs nelietos.”

Tikai dažas stundas pēc tam, kad 24. februārī Krievijas raķetes triecās Ukrainas pilsētu virzienā, Vācijas Kara flotes komandieris Terje Šmits-Eliasens saņēma pavēli doties uz Latviju ar pieciem viņa pakļautībā esošiem karakuģiem, lai nostiprinātu NATO austrumu flanga visne-aizsargātāko daļu.

24. martā Valsts prezidents Egils Levits piedalījās NATO valstu un valdību vadītāju ārkārtas samītā Briselē, kur kārtējo reizi tika pausta NATO vienotība un nosodošā attieksme pret Krievijas agresiju Ukrainā, tāpat tika apliecināta pilnīga uzticība NATO līgumam un tā 5. pantam, kas paredz aizsargāt visu NATO teritoriju. Egils Levits uzsvēra, ka NATO spēku klātbūtnei Baltijas reģionā jābūt pastāvīgākai un NATO jābūt gatavai nekavējoties atbildēt uz Krievijas pieaugošās agresijas iespējamām izpausmēm. Tagad Krievijas agresija reāli ir aktivizējusi NATO un paātrinājusi aizsardzības plānus stiprināt NATO spēku klātbūtni austrumu flangā, tai skaitā Latvijā.

Vēl pirms laika nevarēja pat iedomāties, ka, redzot karakuģus, būs tik liela drošības sajūta, kāda tā bija 22. aprīlī, kad Rīgas ostā ienāca trīs NATO karakuģi – divas fregates no Nīderlandes un Kanādas, kā arī korvete no Vācijas Jūras spēkiem. “Mūsu kuģis var nosegt vairāk nekā 200 kilometru garu distanci, un ar sistēmām, kas ir uz klāja, varam nosegt arī plašu gaisa telpu. Pārējie kuģi mūsu grupā ir pielāgoti dažādu operāciju veikšanai – mēs varam tikt galā ar jebko, ar ko nāksies saskarties,” teica NATO pirmās pastāvīgās jūras spēku grupas komandieris komodors Ads van de Sande. “Mēs kādu laiku jau uzturamies Baltijas jūrā, un daļa no mūsu operācijām ietver arī ierašanos Rīgā. Vizītes galvenais mērķis ir stiprināt mūsu saites ar NATO sabiedrotajiem, tostarp Latviju, vienlaikus mūsu vizīte apliecina alianses klātbūtni Baltijas jūras

reģionā un NATO gatavību uzturēt drošību un aizsardzību šajos ūdeņos. Jāatzīmē, ka Baltijas reģions ir ļoti būtisks NATO un Rietumeiropai, un šī iemesla dēļ esam šeit. Turklāt Baltijas jūras krastos atrodas sešas NATO dalībvalstis, līdz ar to mūsu un alianses klātbūtnes demonstrēšana šajā jūrā ir īpaši būtiska.”

Līdz šim pat prātā nevarēja ienākt, ka tik lielu prieku var sagādāt ziņa par nogremdētu kuģi kopā ar jūrnikiem, kā tas bija, kad uz grunti tika nolaists Krievijas Melnās jūras flotes raķešu kreiseris “Moskva”. Ukrainas armijas operatīvās pavēlniecības “Dienvidi” preses dienests ziņoja, ka divas pretkuģu raķetes trāpījušas kreiserim Melnajā jūrā netālu no Odesas un pēc šī trāpījuma uz kuģa izcēlies ugunsgrēks. Vēl palīdzēja arī dabas spēki – vētra, un, neticis līdz tuvākajai ostai, kuģis nogrima. Cilvēki priedzējās un iesmēja, ka tas pats kreiseris, kas kara pirmajās dienās februārī kļuva bēdīgi slavens ar aicinājumu Ukrainas robežsargiem Čūsku salā padoties un kuru salas aizstāvji rupji pasūtīja divas mājas tālāk, tagad tiešām aizgājis, kur tika sūtīts.

Gandrīz neticami, bet fakts – 25 gadus Rietumi ignorēja Baltijas valstu dažāda līmeņa un ranga amatpersonu izteiktos brīdinājumus, ka pret Krieviju vajadzētu izturēties kā pret neprognozējamu un agresīvu kaimiņu. Rietumi visu zināja labāk un bija pārliecināti, ka pietiks ar diplomātiju un tirdzniecību, lai saglabātu stabilitāti un drošību Eiropā. Tagad neviens vairs neapšaubā to, ka velti neuzklausa brīdinājumus un ka baltiešiem tomēr ir bijusi taisnība, tāpēc nu steidzami jādarā viss iespējams, lai Krievija NATO Baltijas dalībvalstīm priekšā nenolaistu jaunu dzelzs priekškaru. NATO ģenerālsekretārs Jenss Stoltenbergs puda, ka Krievija uzspiedusi Eiropai “jaunu normālu stāvokli” un NATO kā aizsardzības organizācijai uz to ir jāreaģē. Daudzi politiķi uzskata, ka šis laiks ļoti izskatās pēc atgriešanās pagātnē, kad 1949. gadā dibināja NATO aliansi, lai aizstāvētos pret padomju draudiem. Tagad Eiropa saskaras ar atgriešanos pie karadarbības, milzīga aizsardzības izdevumu pieauguma un, iespējams, jauna dzelzs priekškara, kas krīt pāri Eiropai.

*Uz NATO līgumu un tā 5. pantu paļaujoties,
Anita Freiberga, žurnāla redaktore*

Eiropas Parlaments prasa pilnīgu embargo Krievijas naftai, ogleņiem, kodoldegvielai un gāzei

Eiropas Parlamenta preses sekretariāts ziņo, ka, paužot vislielāko sašutumu par Krievijas bruņoto spēku pastrādātajiem nežēlīgajiem noziegumiem, EP prasa pilnīgu embargo Krievijas naftai, ogleņiem, kodoldegvielai un gāzei un pieprasa saukt pie atbildības tos, kas izdarījuši kara noziegumus. Sankcijām jānāk kopā ar plānu, kā īstermiņā nodrošināt Eiropas Savienības energoapgādi, bet EP deputāti uzsver, ka prioritātei tagad ir jābūt spēkā esošo sankciju pilnīgai un efektīvai īstenošanai visā ES un ar ES starptautisko sabiedroto palīdzību. Viņi aicina ES un citu valstu vadītājus izslēgt Krieviju no G20 un citām daudzpusējām sadarbības organizācijām, piemēram, ANO Cilvēktiesību padomes, Interpola, Pasaules Tirdzniecības organizācijas, UNESCO, kas būtu svarīgs aplicinājums tam, ka starptautiskā sabiedrība neatgriezīsies pie tādām attiecībām ar agresoru valsti, kādas bija ierastas.

Norādot uz Baltkrievijas atbalstu karam pret Ukrainu, EP deputāti pieprasa, lai sankcijas pret Baltkrieviju atbilstu sankcijām, kas ieviestas pret Krieviju, lai tādējādi izslēgtu jebkādas nepilnības, kas ļauj Vladimiram Putinam sankciju apiešanai izmantot Aleksandra Lukašenko atbalstu.

EP deputāti norāda uz Krievijas militāro spēku pastrādātajām "šokējošajām zvēribām, kas nenoliedzami ir uzskatāmas par kara noziegumiem", jo īpaši Bučā, kā arī gandrīz pilnībā vai pilnībā iznīcinot Mariupoli, Volnovahu un citas pilsētas un ciematus. Viņi uzsver, ka kara noziegumu pastrādātāji ir jāsauc pie atbildības, un prasa izveidot īpašu ANO tribunālu attiecībā uz noziegumiem Ukrainā. ■

Notikumi Latvijā.

"Virsaitis" nodrošina SNMCMG1 štāba darbību Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā

Pārgājienā no Stavangeras uz Tronheimas ostu NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) flagmanis štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" kopā ar citiem grupas kuģiem veica dažādus kopējos un individuālos treniņus.

Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" nodrošina SNMCMG1 štāba darbību Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā.

Noslēdzies vērienīgs Apvienoto reaģēšanas spēku integrētais militārais vingrinājums Baltijas jūrā

Baltijas jūrā notika vērienīgs Apvienoto reaģēšanas spēku integrētais militārais vingrinājums, kurā Latvijas Jūras spēki piedalījās kopā ar sabiedrotajiem no Lielbritānijas, Dānijas, Zviedrijas, Lietuvas un Igaunijas, veicinot atturēšanu un sekmējot drošību Baltijas jūras reģionā.



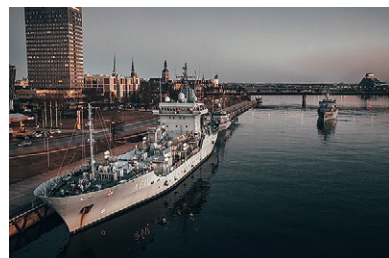
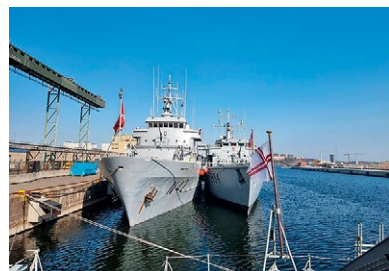
"Mēs pateicamies Apvienoto reaģēšanas spēku dalībvalstīm par spēcīgo atbalstu atturēšanas un aizsardzības pasākumu īstenošanā Baltijas jūras reģionā. Tas ir veids, kā saglabāt drošību un stabilitāti mūsu reģionā. Šis vingrinājums demonstrēja mūsu solidaritāti, spēju sadarboties krīzes situācijās, kā arī augstu gatavību ātri reaģēt jūrā," norāda Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Kaspars Zelčs.

8. un 9. martā vingrinājumā iesaistījās JS patruļkuģis P-08 "Jelgava" kopā ar Dānijas fregati HDMS "Niels

Juel" un Lietuvas JS pretmīnu kuģi "Kuršis", Latvijas ūdeņos veicot jūrniecības elementus, kā arī pretgaisa aizsardzības un praktiskās šaušanas treniņus, bet 15. martā JS Patruļkuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" Latvijas ūdeņos veica jūrniecības treniņus kopā ar Lielbritānijas karakuģi HMS F 239 "Richmond".

"Tālivaldis" BALTRON sastāvā piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās "Baltic MCM Squadex 22"

No 14. marta līdz 1. aprīlim Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis" BALTRON sastāvā piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās "Baltic MCM Squadex 22", kuras Baltijas jūrā organizē Vācijas Jūras spēki.



Marts – aprīlis

Rīgas Pasažieru ostā 15. martā ieradās pieci Vācijas Jūras spēku kuģi, kā arī BALTRON sastāvā esošais Lietuvas Jūras spēku kuģis "Jotvingis" un Latvijas Jūras spēku kuģis M-06 "Tālvāldis".

No 20. līdz 24. martam Lietuvas Jūras spēku kuģis "Jotvingis" un Latvijas Jūras spēku kuģis M-06 "Tālvāldis" uzturējās vizītē Stokholmas ostā.

Ūdenslīdēji aizvāc izskatotu torpēdas daļu

Mīnu kuģu eskadras ūdenslīdēju komanda apsekoja Pāvilostas piekrasti, kur atrada un Jūras spēku Liepājas bāzē nogādāja izskatotu torpēdas daļas gaisa sekciju. Informāciju par aizdomīgu objektu Pāvilostas piekrastē sniedza aculiecinieks.



Jūras spēki atgādina: ja tiek atrasts iespējams sprādzienbīstams priekšmets, vieta, kur tas atrodas, iespēju robežās jānorobežo un jāieņem, pašu priekšmetu nekādā gadījumā neaiztiekot, par atradumu jāziņo Valsts policijai, zvanot uz tālruni numuru 110 un sniedzot atrastā priekšmeta vizuālo raksturojumu, jārikojas saskaņā ar saņemtajām instrukcijām, kamēr notikuma vietā ieradīsies JS ūdenslīdēji, kuri atrasto priekšmetu neitralizēs.

Par Liepājas ostas kapteini apstiprina Gintu Ažēnu

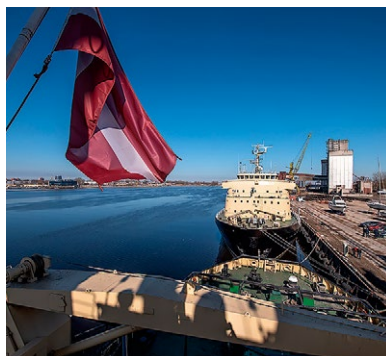
Izvērtējot konkursa pretendentes uz Liepājas ostas kapteiņa amatu un ņemot vērā līdzšinējo pieredzi jūrniecībā un ostas vadībā, šā gada 4.



martā Liepājas ostas kapteiņa amatā apstiprināja ilggadējo Liepājas ostas kapteiņa vietnieku Gintu Ažēnu. Kā uzsvēra Liepājas SEZ pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Uldis Hmieļevskis, ir svarīgi, lai šajā izaicinājumiem bagātajā laikā Liepājas ostu vadītu pieredzējis un zinošs kapteinis, kurš grib un var vadības stūrī stingri turēt savas rokas un veidot spēcīgu komandu, lai pārvarētu visas vētras. Liepājas ostas kapteinis Gints Ažēns norāda, ka svarīgi ir turpināt darbu, lai uzlabotu navigācijas un kuģošanas drošību Liepājas ostā. Atgādināsim, ka Gints Ažēns darbu Liepājas SEZ pārvaldē sāka 2013. gadā, uzņemoties Liepājas ostas kapteiņa vietnieka pienākumus.

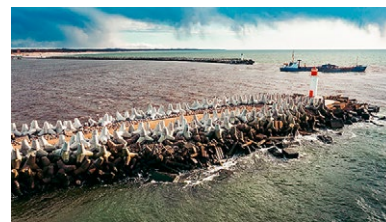
Neierasti viesi Andrejostā

Neierasti viesi piestājuši Andrejostā pie AS-3 un AS-4 piestātnēm – kopš 22. marta te pagaidu mājvietu raduši Rīgas brīvostas flotes ledlauži "Varma" un "Foros", kamēr piestātne Vecmīlgrāvī uz laiku uzticēta stividor-kompānijai "Riga Nordic Terminal", lai efektīvāk un ātrāk varētu apstrādāt plānoto kravu apjoma pieaugumu un ienākošos kuģus.



Ventspils Ziemeļu mols saņem Latvijas Būvniecības gada balvu

11. martā tika paziņoti Latvijas Būvniecības gada balvas laureāti. Pirmā vieta nominācijā "Inženierbūves pārbūve" piešķirta Ziemeļu mola atjaunošanas projektam Ventspilī. Ziemeļu mola atjaunošanu pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma veica AS BMGS. Projekta būvuzraugs – firma "L4", bet autoruzraugs – "CHR Design Solutions". Kopējās mola atjaunošanas projekta izmaksas bija 12,3 miljoni eiro. Projektu līdzfinansē Eiropas Savienības Kohēzijas fonds.



Ziemeļu mols ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām Ventspils ostas hidroinženierbūvēm. Tā ir pusotra kilometra gara būve, kas no cietzemes iestiepjas jūrā un pasargā ostu no vilņiem, ledus un smilšu sanesumiem. Atšķirībā no Dienvidu mola Ziemeļu mols papildus pilda arī rūpnieciskas funkcijas – tur ierīkotas svarīgas komunikācijas, kas kalpo kuģu iekraušanai.

Liepājas SEZ svin 25 darba gadus

Jau 25 gadus Liepājas SEZ ir neatņemama Liepājas un visa reģiona daļa. Lai ideja realizētos, bija vajadzīgs liels darbs, bija jātop likumam.

Satiksmes ministrijai jauna parlamentārā sekretāre

Satiksmes ministrijā 28. martā darbu sāka jauna parlamentārā sekretāre – Saeimas deputāte Linda Medne. Līdzšinējais Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Jānis



►►► 3. lpp.

Butāns ievēlēts Saeimas Juridiskās komisijas priekšsēdētāja amatā. Ministrs Tālis Linkaits pauž pateicību J. Butānam par sadarbību, aktīvu iesaisti nozares interešu aizstāvībā un entuziasmu mikromobilitātes infrastruktūras veidošanā.

Baltijas valstu un Polijas satiksmes ministri apspriež nozares stratēģiju

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ar Polijas, Lietuvas un Igaunijas transporta nozares ministriem pārrunāja transporta sektora turpmāko kopīgo rīcību, reaģējot uz Krievijas agresiju Ukrainā. Satiksmes ministri kopīgā vēstulē Eiropas Savienības transporta komisārei Adinai Valeanai aicina nevilcināties ar turpmāku sankciju ieviešanu pret Krieviju, nosakot aizliegumu šīs valsts kuģiem ienākt ES ostās.

Tiekas Latvijas un Somijas satiksmes ministri

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 4. martā tiešsaistē tikās ar Somijas transporta un sakaru ministru Tīmo Haraku. Abi ministri pārrunāja



Eiropas Savienības jūrlietu politikas priekšlikumus pakotnes *FitFor55* ietvaros, kā arī apsprieda, kādas problēmas Krievijas sāktais karš Ukrainā un tā rezultātā pret Krieviju un Baltkrieviju vērstās sankcijas

radījušas valstu transporta un loģistikas nozarei.

Pasaules ūdens dienā pievērš uzmanību ūdens resursiem

22. martā tiek atzīmēta Pasaules ūdens diena, kad ikviens tiek aicināts īpašu vērību pievērst ūdens resursu nozīmei un apsaimniekošanai, kā arī domāt par veselīgu dzīvesveidu un vidi, it īpaši laikā, kad pielāgošanās klimata pārmaiņām kļūst aizvien aktuālāka.

Baltijas valstis spriež par vides aizsardzību un klimata politiku

18. martā vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs Eiropas Savienības Vides ministru padomes sanāksmē Briselē tikās ar Lietuvas un Igaunijas vides



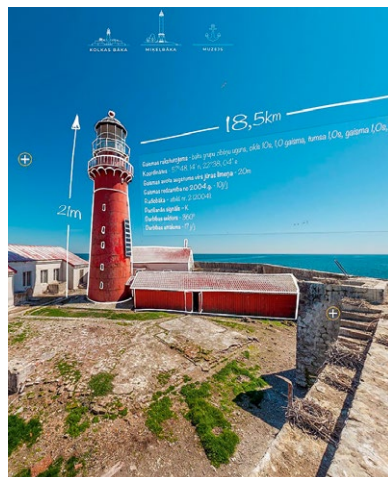
Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: “Slīktākajā gadījumā jāreķinās ar “dzelzs priekškaru” uz robežas starp Latviju un Krieviju, kas savukārt varētu nozīmēt pārvadājumu samazinājumu par 82–85%.”



ministriem, lai pārrunātu aktuālos jautājumus vides aizsardzības un klimata politikas jomā, kas tieši saistīti ar enerģētiskās neatkarības veicināšanu Baltijas valstīs.

Rīgas brīvosta piedāvā virtuālu ekskursiju pa bākām

Turpinot digitalizēt Latvijas jūrnieceības mantojumu, no 2022. gada marta Rīgas brīvostas pārvaldes mājaslapā <https://bit.ly/3Nco8fA> pieejamas virtuālās tūres Miķeljā un Kolkas bākā. Tā ir iespēja doties virtuālā 360° ekskursijā pa bākām, kas papildināta ar 16 informatīviem punktiem, interesantiem faktiem par bāku vēsturi un nozīmi Haralda Apoga audiostāstos, unikāliem vēsturiskiem fotokadriem, kā arī Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts kinofotofonodokumentu arhīva melnbaltajiem videomateriāliem. Miķeljā un Kolkas bāka ir valsts nozīmes arhitektūras pieminekļi un arī īpašas Baltijas mērogā: Miķeljā



ir augstākā bāka Baltijā, bet Kolkas bāka – vienīgā bāka Baltijas reģionā, kas uzcelta uz jūrā mākslīgi izveidotās salas.

Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas ver durvis apmeklētājiem

Ievērojot Covid-19 izplatības ierobežošanas prasības un gādājot gan par bāku darbinieku, gan viesu drošību, vairākus mēnešus Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas apmeklētājiem bija slēgtas, bet no 1. aprīļa industriālā kultūras mantojuma pērles – Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas atkal vēršas durvis apmeklētājiem, un tajās tiek gaidīti industriālā mantojuma un hidrogrāfijas vēstures entuziasti.

Ventspils brīvdostas pārvalde ir atbildīga par Latvijas vecākās Ovišu bākas, romantiskās Užavas bākas un no apdzīvotām vietām visattālākās Akmeņraga bākas saglabāšanu un uzturēšanu kārtībā. Apzinoties to vērtību un cilvēku interesi, Ventspils brīvdostas pārvalde tās padarījusi pieejamas publiskai apskatei. Visas trīs bākas ir iekļautas Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, turklāt tās joprojām ir ne tikai apskates objekti, bet arī pilda bāku funkcijas.

Liepājā jūnijā godinās jūras bullīti

Visā Latvijas jūras piekrastē vietējās rīcības grupas šogad sāk īstenot jaunu projektu – "Zivju sezona: gaidām ciemos – mums ir zivis!". Tas ļaus gan tuvāk iepazīt jūras iemītnieku sugas, gan apmeklētājiem uzzināt, kurā zvejniekciema sētā var droši klauvēt pie durvīm, lai iegādātos uz vietas noķertas zivis un sagatavotu produkciju. Jauno projektu aptuveni 49 tūkstošu eiro apmērā finansē Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds (EJZF). "Projekts aptvers visu Latvijas piekrasti no Nidas līdz Ainažiem, tajā iesaistās visas sešas partnerības teritorijas, un "Liepājas rajona partnerība" tajā ir vadošā," stāsta biedrības izpilddirektore Inita Ate. "Tiks iesaistīti un popularizēti tikai un vienīgi komerczvejnieki. Neatbalstām tos, kas nopērk zivis tirgū un tad nokūpina."

Biedrība "Liepājas rajona partnerība" marta sākumā bija saaicinājusi Dienvidkurzemes piekrastes zvejniekus uz tikšanos "Spīķerī", lai mudinātu piedalīties projektā "Zivju sezona: gaidām ciemos – mums ir zivis!" un izteikt savas idejas, ko piedāvāt tūristiem. Centrālais notikums šovasar būs jūras grundulim veltīti svētki Liepājā.■

Liepājas ostā nogādā ASV Bruņoto spēku militāro un atbalsta tehniku

Nacionālo bruņoto spēku Komunikācijas pārvalde informē, ka 18. aprīlī Liepājas ostā ieradīs ASV komercpārvaldību kravas kuģis, nogādājot vairāk nekā 350 ASV Bruņoto spēku militāros un atbalsta tehnikas līdzekļus. Liepājas osta pirmo reizi vēsturē kļuvusi par galamērķi ASV armijas vienību transportēšanai pāri okeānam.

Ievestos līdzekļus izmantos militārajās mācībās "Namejs 2022". Saskaņā ar mācību plānu maija sākumā ASV militārā tehnika no Liepājas ostas tiks pārvietota ar sauszemes transportu uz iepriekš noteiktām mācību norises vietām, bet jau vasaras sākumā līdz ar mācību noslēgumu visa tehnika tiks nogādāta pāri okeānam atpakaļ uz ASV.

ASV militārās tehnikas uzņemšanas operācijā, drošības, loģistikas un ikdienas nodrošinājuma, kā arī spēku pārvietošanas atbalsta pasākumos no Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem piedalījās Nodrošinājuma pavēlniecības Pārvietošanas koordinācijas centrs un 1. reģionālais nodrošinājuma centrs, kā arī Jūras spēki, Militārā policija un Zemessardzes 4. Kurzemes brigādes karavīri un zemessargi.

Latvijas karavīri un zemessargi īstenoja ostas operāciju un uzņemošās valsts atbalsta funkciju sadarbībā ar ASV Bruņoto spēku personālu.

No 18. aprīļa līdz 27. maijam Latvijā norisināsies militāro mācību cikla "Namejs 2022" pavasara posms ar vairākām tajā apvienotām starptautiskām mācībām.

Dalībai mācību "Namejs 2022" pirmajā posmā Latvijā ieradīsies militārās vienības no ASV, Čehijas, Polijas, Lielbritānijas, Lietuvas un Igaunijas. Mācību uzdevumus kopīgi pildīs sabiedroto karavīri, kas NATO paplašinātās klātbūtnes kaujas grupā pašlaik dislocēti Latvijā rotācijas kārtībā, pārstāvēt desmit valstis – Albāniju, Čehiju, Itāliju, Islandi, Melnkalni, Kanādu, Poliju, Slovākiju, Slovēniju un Spāniju.■





Jūras spēki svin atjaunošanas 30. gadadienu

9. aprīlī Liepājas ostas 84. piestātnē Valsts prezidents E. Levits svinīgā ceremonijā pasniedza Patruļkuģu eskadras karogu un pie karoga kāta piestiprināja piemiņas plāksni. Pasākumā piedalījās aizsardzības ministrs Artis Pabriks, Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieks brigādes ģenerālis Imants Ziedīņš, Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups, Lietuvas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Giedrus Premenecks, Igaunijas Jūras spēku komandieris komodors Jūri Saska, Norvēģijas Jūras spēku štāba priekšnieks flotiles admirālis Gunnstein Bruāsdal un citi aicinātie viesi.

Jūras spēku atjaunošanas 30. gadadienas svinību ietvaros notika Jūras spēku un ārvalstu karavīru svinīgā stāšanās un svinīgais gājiens uz Svētās Annas baznīcu, kur aizvadīts svētbūris. Grobiņā tika nolikti ziedi pie Keizerlinga piemiņas akmeņa.

Svinīgo pasākumu laikā Liepājas iedzīvotājiem un viesiem bija iespēja apskatīt Latvijas un vairākus ārvalstu karakuģus.

No 10. aprīļa līdz 9. maijam Liepājas Latviešu biedrības nama izstāžu galerijā ir apskatāma Jūras spēku vēsturiskā ekspozīcija "Jūras spēkiem 30".

Latvijas prezidents Egils Levits: "Šodien NBS Jūras spēku Patruļkuģu

UZZIŅAI

Latvijas Jūras spēkus sāka veidot 1992. gadā pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. 1992. gada 11. aprīlī notika karoga svinīgā pacelšana uz pirmā atjaunotās flotes karakuģa "Sams". Šis datums tiek uzskatīts par Latvijas Jūras spēku atdzimšanas dienu. Kopš 1992. gada 20. maija panākta regulāra valsts jūras robežas kontrole, ko iesākumā veica trīs kuģi, laika gaitā to skaits ir palielinājies.

eskadrai ir nozīmīga diena – tiek saņemts vienības karogs. Patruļkuģu eskadras galvenais uzdevums ir cilvēku meklēšana un glābšana jūrā, rūpes par kuģošanas drošību Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos. Tagad, kad Ukraina varonīgi cīnās par neatkarību, par savu valsti, kad redzam krievu iebrucēju kara noziegumus, mēs skaidri apzināmies, ka mums vienmēr ir jābūt gataviem aizstāvēt savu valsti, savu tautu un savu demokrātiju. Mēs – visa Latvijas tauta – esam pārliecināti, ka Latvijas armija, tai skaitā Patruļkuģu eskadra ir šim uzdevumam gatava."

Aizsardzības ministrs Artis Pabriks: "Runājot par Jūras spēkiem, pirmais, kas jāatgādina – latvieši ir jūras nācija. Atceramies Krišjāņa Valdemāra nestos sasniegumus, atceramies, kāda mums bija flote pirms Otrā pasaules kara. Pašlaik mēs nosedzam visas vajadzības saistībā ar patruļēšanu, jūras novērošanu.



Aizsardzības ministrs Artis Pabriks: "Mūsu tauta lepojas ar jums, Latvijas jūrniece!"



Piemīņas brīdis admirāļa Teodora Spādes atdusas vietā.



Nākamais solis ir kaujas spējas un ugunsjauda, kas mums jādabū arī Jūras spēkos. Redzu šādus galvenos virzienus: pirmkārt, modernizēt to, kas mums jau ir, lai mūsu mīnu kuģi būtu labākajā līmenī, kāds ir iespējams; otrkārt, mums jāiegūst krasta aizsardzības raķešu sistēmas, tā būs viena no prioritātēm. Ugunsjauda būs uz sauszemes, bet būs pakļauta Jūras spēkiem un aizsargās visu mūsu piekrasti pret nevēlamiem ciemiņiem.

Trešais ir dažāda veida dronu sistēmas, ko varam izmantot arī uz jūras.

Pēdējās ģeopolitiskās izmaiņas droši vien novedīs pie tā, ka mēs tuvākajā laikā redzēsim divas kaimiņvalstis



Karoga pasniegšanas ceremonijā Valsts prezidents Egils Levits iedzina karoga kātā pirmo dāvinājuma naglu un parakstījās piemīņas grāmatā.



Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups no aizsardzības ministra Arta Pabrika saņem Atzinības rakstu.

iestāmajies NATO – Somiju un Zviedriju. Tas mainīs mūsu Jūras spēku darbības principus un sadraudzību, tāpēc ka tepat netālu ir Gotlande, igaunijiem blakus ir Somija."

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots atzīst, ka pēc 30 gadiem mūsu mīnu iznīcinātāji un patruļkuģi līdzvērtīgi strādā kopā ar citu NATO valstu kuģiem, tāpat Latvijai ir sagatavoti ļoti labi virsnieki, kuriem uzticēti lieli

amati un starptautisku uzdevumu veikšana.

Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups norādīja, ka šajos gados sperts "milzīgs solis un lielā ātrumā". "To cilvēku, kas stāvēja pie Jūras spēku šūpuļa, gandrīz vairs nav bruņotajos spēkos, ir nomainījušies paaudze. Tas bijis ļoti straujš lēcienis no pirmsākumiem uz to, kas mums ir tagad," viņš sacīja.

"Ja pirmsākumos teicām paldies mūsu partneriem par ieguldījumu, tad pašlaik esam pilntiesīgi profesionāli viņiem līdzās. Starp pārējām NATO valstīm mēs izskatāmies teicami. Varbūt ne izcili, jo mūsu mērķus dažkārt ierobežo iespējas. Operacionālā ziņā mēs varam likt vienādības zīmi jebkuros uzdevumos. Mūsu galvenais virziens ir pretmīnu karadarbība. Patlaban notiek kuģu modernizācija. Jau nu kuģu nebūs, bet būs tādas pašas modernas mīnu meklēšanas iekārtas kā beļģu un holandiešu jūras spēku kuģiem," atklāja G. Ļaudups.

Latvijā reģistrēti 11 274 aktīvie jūrnieki

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā 2022. gada 1. janvārī bija reģistrēti 11 274 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kuriem ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). No kopējā Latvijas jūrnieku skaita 10 294 (91%) ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, 980 (9%) darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem. Pēdējo gadu dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 62% nodarbināto tirdzniecības flotes jūrnieku strādā uz trešajās valstīs reģistrētiem kuģiem, bet 38% uz kuģiem zem EEZ valstu karogiem, tai skaitā aptuveni 3% uz Latvijas karoga kuģiem.

Vērtējot tirdzniecības flotes jūrnieku skaita izmaiņas, dati liecina, ka kuģa virsnieku skaits pēdējos gados ir bijis salīdzinoši stabils. 2022. gada sākumā bija 5660 kuģu kapteiņi un virsnieki, no tiem 2647 ir kuģu vadītāji, 2620 kuģu mehāniķi, 393 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. Ierindas jūrnieku skaits tirdzniecības flotē turpina samazināties, 2022. gada sākumā bija 4634 ierindas jūrnieki, no tiem 2344 klāja komandas jūrnieki, 1218 mašīntelpas komandas jūrnieki un 1072 kuģu apkalpojošais personāls.■

Uzsākta jaunā hidrogrāfisko mērījumu sezona

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un hidrogrāfijas kuteri "Sonārs" sākuši jauno mērījumu sezonu.

Pirms aktīvās mērījumu sezonas sākšanas tika veikta mēraparatūras un iekārtu uzstādīšana, kalibrēšana un pārbaudes.

"Sonārs" darbu sāka jau marta vidū, veicot mērījumus Liepājas Karostas kanālā, Rojas ostā, Skultes ostā un Rīgas jūras līcī. "Kristiāns Dāls" strādā Baltijas jūrā HELCOM projekta ietvaros un jau līdz 4. aprīlim bija veicis mērījumus 111 kvadrātkilometru platībā.■



"Tallink" līdz 2023. gadam slēdz prāmju satiksmi maršrutā Rīga – Stokholma

Mazā pieprasījuma un augošo degvielas cenu dēļ kuģniecības uzņēmums "Tallink" līdz nākamajam gadam slēdzis prāmju satiksmi maršrutā Rīga – Stokholma. Prāmis "Isabelle", kam jau bija jāuzsāk regulārie kruīza maršruti uz Zviedriju, Tallinas ostā kļuvis par Ukrainas kara bēgļu viesnīcu. Bet vairāk nekā 2500 ceļotājiem, kuri bija iegādājušies kruīza biļetes braucienam uz Stokholmu, atdos naudu vai piedāvās doties ceļojumā no Tallinas.

Šogad "Isabelle" jūras ceļojumos no Rīgas uz Stokholmu nedosies, tā vietā 70 cilvēku komanda, kurā puse ir no Latvijas, atbalstīs Ukrainas kara bēgļus, jo prāmis tagad ir bēgļu viesnīca. Prāmis "Isabelle", kas vairāk nekā 15 gadus bija neatņemama Rīgas ainavas daļa, tagad pametīs ostu.

"Rīgas – Stokholmas maršrutu mēs atcēlām ar smagu sirdi, jo, skatoties uz pasažieru skaitu, neskaidrībām ar ceļošanu un īpaši saistībā ar karu Ukrainā un ģeopolitisko situāciju, tāpat redzot pieaugošās degvielas cenas, neredzējām iespēju veikt šo maršrutu, jo nevarām to darīt veiksmīgi," skaidroja "Tallink" komunikācijas vadītāja Katrī Linka. "Taču ir cerības, ka prāmji atkal sāks kursēt 2023. gadā. Tas mums ir ļoti nozīmīgs maršruts, mēs tik daudzus gadus esam to veidojuši un negribam zaudēt. Mums ir ļoti uzticīgi klienti gan Latvijā, gan Zviedrijā, un mēs gribam piedāvāt vieglu ceļošanas

iespēju starp valstīm." Covid-19 dēļ tūrisma nozare daudzviet pasaulē ir novājināta un nākas pieņemt nepopulārus lēmumus. Piemēram, degvielas cenu kāpuma dēļ prāmja biļetēm no Tallinas, Helsinkiem, Stokholmas un Turku ieviesta piemaksa no trim līdz sešiem eiro atkarībā no biļetes tipa. Bet to, kā prāmja atcelšana ietekmēs tūrisma Latvijā, pagaidām grūti prognozēt.

Arī Rīgas brīvostas pārvalde izteica nožēlu, ka pēc kovida ierobežojumiem "Tallink" neizdevās atjaunot plānoto prāmju satiksmi no Rīgas uz Stokholmu, tomēr katrs izaicinājums rada arī jaunas iespējas un jaunu sākumu.

"Zinot, cik sarežģīti pasažieru pārvadājumiem bijuši pēdējie divi gadi, un respektējot kompānijas pieņemto lēmumu, vēlamies pateikt visai "Tallink Latvija" komandai paldies par mūsu kopīgo vienmēr konstruktīvo un profesionālo sadarbību, tāpat esam atvērti jaunai attīstībai tuvākajā nākotnē," sacīja Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. "Mēs ejam tālāk. Ir sākts darbs, lai izveidotu jaunu, mūsdienīgu pasažieru infrastruktūru Eksportostā ar jaunu pasažieru termināli, pietātnēm un skaidu promenādi, piesakot Rīgas ostu pilnīgi citā pasažieru apkalpošanas kvalitātē. Strādāsim, lai atjaunotu regulāru pasažieru un ro-ro prāmja savienojumu ar Rīgas ostu, uzrunājot arī citus līniju operatorus."■

Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

6. aprīlī visā Latvijā norisinājās ikgadējā Ēnu diena, kurā tradicionāli piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija, uzņemot sešas ēnas – divas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam un četras Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam.

Šogad par ēnotājiem JA bija pieteikušies Līva no Āgenskalna Valsts ģimnāzijas, Ričards no Ziemeļvalsts ģimnāzijas, Ivars no Siguldas Valsts ģimnāzijas, Matīss no Jelgavas Valsts ģimnāzijas, Armands no Jelgavas Tehnoloģiju vidusskolas un Viktors no Maltas vidusskolas.

Pavadot dienu kopā ar saviem ēnu devējiem, skolēni ne tikai iepazinās ar darbu JA, bet arī apmeklēja Rīgas brīvostas Kuģu satiksmes vadības centru un Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru.



Jānis Krastiņš un Raitis Mūrnieks kopā ar ēnām.

“Es Ēnu dienā uzzināju ļoti daudz jauna, piemēram, redzēju, kā notiek sadarbība starp dažādiem dienestiem. Mēs varējām vērot Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja tiešsaistes konsultāciju ar satiksmes ministru par to, kā tiks noteikts aizliegums Krievijas kuģiem ienākt Eiropas Savienības ostās. Mēs redzējām, kā tiek vadīta kuģu satiksme ostā, kā strādā Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs, un tas notiek ne tikai profesionāli, bet arī ļoti cilvēciski, mani tas viss ļoti iespaidoja,” sacīja Ivars Melnis no Siguldas.

“Jau sen domāju par kuģu vadītāja specialitāti, un šodien pārlicinājos, kā tā noteikti būs man piemērota.

Redzēju arī, kā notiek darbs dažādos jūrmieciņas krasta uzņēmumos, cik tas ir interesants, un mums tika izskaidrots, ka, beidzot Latvijas Jūras akadēmiju, darbu varēs atrast gan jūrā, gan krastā,” atzina Viktors Semeņevs no Maltas.

JA darbinieki ziedo humānai palīdzībai Ukrainai

Par Latvijas Jūras administrācijas darbinieku ziedotajiem līdzekļiem ir iegādātas higiēnas preces nosūtīšanai uz Ukrainu.

Iegādātās preces – mitrās salvetes, papīra dvieļi, tualetes papīrs, higiēniskās paketes, ziepes un roku dezinfekcijas līdzekļi – nodoti “Palīdzība Ukrainai” paku pieņemšanas punktā Mārupes novada pašvaldībā, kur tiek komplektētas humānās palīdzības kravas Ukrainai.

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki arī individuāli ar ziedojumiem atbalsta Ukrainas tautu un tās armiju, kā arī piedāvā mājvietas ukraiņu bēgļiem.





Jūras administrācija piedalās izstādē “Outdoor Rīga 2022”

No 8. līdz 10. aprīlim Latvijas Jūras administrācija piedalījās starptautiskajā aktīvās atpūtas un vaļasprieku izstādē “Outdoor Rīga 2022” Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.

JA izstādes apmeklētājus informēja par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprikojuma prasībām, kā arī par JA Hidrogrāfijas dienesta sagatavotajām jūras navigācijas kartēm un citām publikācijām. JA Kuģu reģistra, Kuģošanas drošības inspekcijas un HD Kartogrāfijas daļas speciālisti sniedza atbildes uz apmeklētāju jautājumiem.

Pirmo reizi izstādes laikā bija iespējams iegādāties JA



izdevumus – karšu komplektu “Kartes atpūtas kuģiem” un grāmatu “Latvijas bākas”.

Jau tradicionāli JA izstādē strādāja kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju kopīgā standā “Kuģo droši!”.

Pēc izstāžu rīkotājsabiedrības BT 1 sniegtās informācijas, šogad izstāde pulcēja 147 nozares uzņēmumus no sešām valstīm. Iepazīt sezonas jaunumus, veikt pasūtījumus un pirkumus bija ieradušies 14 485 interese.

Iepriekš izstāde “Outdoor Rīga” norisinājās 2019. gadā. 2020. un 2021. gadā tā nenotika Covid-19 pandēmijas ierobežojumu dēļ.

Pieaug zivju produkcijas cenas

Zivju pārstrādes uzņēmuma “Karavēla” mārketinga vadītājs Rolands Romanovskis uzskata, ka nākamo trīs četru mēnešu laikā zivju produktu cenas, salīdzinot ar pagājušā gada rudeni, varētu pieaugt apmēram par 50%. Cenu kāpums sāks jau 2021. gada beigās, bet karš Ukrainā to tikai pastiprinājis un paātrinājis. Pirms kara “Karavēla” pārdošanas

apjomi Krievijā un Baltkrievijā bija nepilni 2%, bet Ukrainā aptuveni 8%. Tagad uzņēmums savas produkcijas pārdošanu uz Krieviju un Baltkrieviju pārtraucis, bet Ukrainas tirgū situācija ir sarežģīta, jo jau kara sākumā tika sabombardētas un iznīcinātas “Karavēla” klientu noliktavas, kurās atradās preces. Attiecīgi “Karavēla” šajā situācijā

zaudēja nopietnus finanšu līdzekļus, bet ne kritiskus uzņēmuma tālākai pastāvēšanai.

Uzņēmuma pārstāvis atzina, ka grūtības “Karavēlai” kara apstākļos galvenokārt ir saistītas ar piegāžu ķēdēm, jo Krievija un Ukraina bija galvenās saulespuķu eļļas piegādātājas. Tāpat izaicinājums ir izmaksu un cenu kāpums.

Tiek risinātas Baltijas gāzes apgādes problēmas

Premjerministrs Krišjānis Kariņš norādījis, ka koalīcijā ir vienprātība, ka Latvijai iespējami drīzākā laikā jāatsakās no Krievijas dabasgāzes piegādēm neatkarīgi no tā, kā lems citas valstis un arī Eiropas Savienība. Baltijas valstu enerģētikas neatkarības nodrošināšanai ir nepieciešams vēl viens sašķidrinātās gāzes (LNG) terminālis. Starp tā atrašanās vietām ir minēti Paldiski Igaunijā, Skulte, Rīga, papildu terminālis Klaipēdā un vēl citi varianti. Pēc Kariņa teiktā, patlaban ir trīs dabasgāzes piegādes ceļi: pa cauruļvadu no Krievijas, pa cauruļvadu no Klaipēdas LNG termināļa, kā arī pa Polijas – Lietuvas starpsavienojumu. Pašlaik Latvijai aptuveni 90% dabasgāzes tiek piegādāti no Krievijas, ap 10% no Klaipēdas LNG termināļa.

Ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs pauda viedokli, ka Latvijai vajadzētu iesaistīties, jo, viņaprāt, tā ir vienīgā iespēja uzsākt sašķidrinātās gāzes piegādes jau 2022. gada rudenī.

“Ir daudz runāts par to, ka nepieciešams vēl viens terminālis reģionā, un šī ir vienīgā iespēja sākt reālu darbību,” sacīja Vitenbergs. “Tāpat tiks piedāvāta arī iespēja turpināt attīstīt sašķidrinātās gāzes termināļa projektu tepat Latvijā, kurš pēc tam varētu būt attīstīts sadarbībā ar Igauniju un Somiju. Esot vizītē ASV, bija virkne augsta līmeņa tikšanos ar partneriem, un ir kā minimums trīs dažādi piedāvājumi no uzņēmējiem, neslēpšu, ka Skulte ir viens no tiem,” atzina ministrs.

Vērtējot iespējamās izmaksas sašķidrinātās gāzes termināļiem, Vitenbergs norādīja, ka Igaunijas piedāvājums Paldisku termināļa attīstīšanā ir tāds, ka katra no iesaistītajām valstīm izmaksas sedz procentuāli iepriekšējā gadā patērētajam gāzes apjomam. “Latvijai no šī reģiona patērētājiem varētu būt ap trešdaļu, taču konkrētu summu nosaukt vēl nevaram, jo Igaunijas kolēģis, privātais attīstītājs, vēl runā ar potenciālajiem investoriem par prāmja nomu,” skaidroja Vitenbergs.

AS “Skulte LNG Terminal” ģenerāldirektors Renārs Miķelsons, runājot par iespējamajām termināļa celtniecības izmaksām, uzsvēris, ka LNG terminālis pie Skultes ostas varētu izmaksāt aptuveni 120 miljonus eiro, kas ir par 20 miljoniem vairāk, nekā bija aprēķināts iepriekš, jo pieaugušas izejmateriālu cenas, bet termināli, ātrākais, varētu uzbūvēt 2023. gadā.

Baltijas valstis vairāk nekā desmit gadus nespēja vienoties par viena reģionāla termināļa būvniecību

Jau iepriekš veiktā pētījumā par piemērotāko LNG termināļa celtniecības vietu Latvijā tikusi atzīta Rīga.

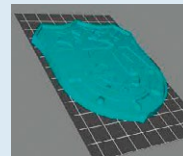
Vairāk nekā desmit gadus gan politiķu, gan ekspertu vidū aktīvi apspriestas ieceres par alternatīvām gāzes piegādēm Baltijas reģionam un Somijai, un kā ātrākais ceļš alternatīvo piegāžu nodrošināšanai minēta reģionālā gāzes termināļa izveide kādā no četrām valstu ostām. Gataību līdzfinansēt šo projektu pauda Eiropas Komisija. Sākotnēji par perspektīvāko vietu termināļa izveidei minēta Rīgas osta. Kā galvenie argumenti par labu šai izvēlei minēts Inčukalna pazemes gāzes krātuves tuvums, vēsturiski attīstītā gāzes pārvades infrastruktūra un ģeogrāfiskais novietojums.

Atbalstu reģionālā termināļa izveidei Latvijā solīja Lietuva, bet lielākās problēmas bijušas ar Igauniju. Valstīm nespējot vienoties, par vidutāju pieaicināta EK. Tās noalgotie konsultanti pretēji Latvijas cerībām kā perspektīvāko termināļa celtniecības vietu ieteica Somu līča piekrasti Igaunijā vai Somijā. Tīkmēr Lietuva 2014. gada beigās Klaipēdas ostā jau bija pabeigusi savu termināli, kas sāka darboties 2015. gada beigās.

Iepriekš Baltijas valstis par viena reģionāla termināļa būvniecību nav spējušas vienoties, Lietuva savu uzbūvēja viena pati, par ko patērētāji spiesti maksāt sava veida OIK. ■

Latvijas Jūras akadēmijā atklāta 3D prototipēšanas laboratorija

8. martā Latvijas Jūras akadēmijas vadošais pētnieks Jānis Baroniņš atklāja 3D prototipēšanas laboratoriju, kurā uzstādīts un pirmajos pētījumos tiek izmantots stereolitogrāfijas 3D printeris *AnyCubic Photon Mono* un pēcspārdes (skalošanas/UV apstarošanas) *AnyCubic Wash&Cure* aparāts.



Akadēmijas maģistrantūras kursa students Aleksandrs Girburgers sadarbībā ar Rīgas Tehnisko universitāti īsteno inovatīvu pētījumu, kurā apvieno komerciāli pieejamus monomēru maisījumus ar fotoiniciatoriem un cinka oksīda pulveriem. Pētījuma mērķis ir noskaidrot maksimālās piedevas augstākās koncentrācijas robežu, pie kuras iespējams nodrukāt strukturētu pārkļājumu kuģu tanku virsmu aizsardzībai, vienlaikus nodrošinot vērtīgas papildu funkcionālās īpašības. Ar pieredzi un zināšanām šo pētījumu atbalsta Latvijas Jūras akadēmijas profesors Jānis Brūnavs.

Drīzumā plānots uzstādīt otru stereolitogrāfijas 3D printeri ar 6k izšķirtspēju, kas nodrošinās augstāku nodrukājamās struktūras detalizācijas pakāpi.

Prototipēšanas laboratorija ir lieliska vieta pētniecībai, apmācībai un inovāciju radīšanai. Latvijas Jūras akadēmijas pētnieki, studenti un jūrskolnieki ir laipni aicināti apgūt jaunas prasmes darbā ar stereolitogrāfijas 3D printeriem. ■

Latvijas Jūras akadēmija saņem dāvinājumu

SIA “Reids” uzdāvinājis Latvijas Jūras akadēmijai daudzfunkcionālu jūras radaru. Akadēmija par dāvinājumu īpašu pateicību izsaka SIA “Reids” direktoram Aināram Jakubānim, Vadimam Popovam paldies vārdi tiek teikti par radaru uzstādīšanu, bet pasniedzējam Dmitrijam Goreļikovam par profesionālo ieguldījumu. ■

Katrai paaudzei jāiztur savi pārbaudījumi

ROBERTS ZĪLE ir viens no pieredzes bagātākajiem Baltijas valstu deputātiem Eiropas Parlamentā, kurš tajā ievēlēts un strādā kopš 2004. gada. 2022. gada 18. janvāra vakarā Eiropas Parlamenta (EP) deputāti Strasbūras plenārsēdē ievēlēja jaunu parlamenta vadību, parlamenta priekšsēdētājas amatā ieceļot Maltas deputāti Robertu Metsolu, bet par vienu no parlamenta priekšsēdētājas vietniekiem kļuva Roberts Zīle, kuru amatā ar 403 deputātu balsīm ievēlēja otrajā vēlēšanu kārtā. Viņš kļuvis arī par EP Prezidija locekli. "Tik simboliski daudznozīmīgā – barikāžu atceres – laikā kā latvietis esmu pagodināts nupat saņemt Eiropas Parlamenta uzticību, kļūstot par EP viceprezidentu," tūlīt pēc stāšanās amatā savā *Twitter* kontā rakstīja Roberts Zīle. Kopš viņa ievēlēšanas pirmo reizi Eiropas Parlamenta plenārsēdēs deputāti tiek uzrunāti latviešu valodā.

– Jūs esat pirmais Eiroparlamenta deputāts no Baltijas valstīm, kurš ievēlēts tik augstā amatā. Vai tas ir kāds signāls un nozīmē, ka Eiropas politikā notiek zināmas pārmaiņas, vai arī tas vairāk ir jūsu iepriekšējā darba novērtējums?

– Domāju, ka tās ir abas nosauktās lietas. Amati starp politiskajām frakcijām, ko šeit sauc par politiskajām grupām, tiek dalīti pēc tādas kā matemātiskas formulas. Pēc vēlēšanām no lielajām grupām, protams, ir lielākas iespējas iegūt amatus, bet manai Eiropas Konservatīvo un reformistu grupai, kurā esam sešdesmit četri deputāti, pēc šīs matemātiskās formulas pienākas tikai viena viceprezidenta vieta, tāpēc tas vien, ka tiku



EP grupu līderu un EP prezidenta Sasoli tikšanās Parīzē ar Francijas premjeru un valdības ministriem, pirms Francija kļūst par Eiropas Savienības prezidējošo valsti no 1. janvāra.

Eiropas Tautas partijas, kas ir lielākā grupa Eiropas Parlamentā, un arī vairāku citu, teiksim, liberāļu puses atziņa, ka Parlamentā ir vajadzīgs ne tikai centriski kreisais virziens, kā tas bija iepriekšējos divarpus gadus, bet arī no centra nedaudz pa labi. Šajā gadījumā mūsu grupa, Eiropas Konservatīvie un reformisti, ļoti normāli iederas šajā pārstāvniecības balansā Eiropas Parlamentā.

Bez šaubām, jutos pagodināts. Vienmēr esmu uzsvēris, ka, nākot no mazas valsts, vienīgais veids, kā vari ietekmēt lēmumus Eiropas Parlamentā, ir caur pieredzi un spēju veidot ietekmi, meklējot sabiedrotos. Gandarījums, ka šo daudzu gadu garumā to ir novērtējuši gan Latvijas vēlētajī, kas uzticējuši savu pilsoņa balsi, gan nu jau arī deputāti no 27 Eiropas Savienības dalībvalstīm.

– Tas varētu nozīmēt, ka jūs tagad esat arī abu Baltijas kaimiņvalstu pārstāvis. Vai Igaunija un Lietuva arī tā domā, un vai vispār veidojas baltiešu kodols?

– Ir prieks, ka EP Prezidijā varēšu pārstāvēt Latviju un Baltijas reģionu, jo sadarbība ar Baltijas valstu kolēģiem vienmēr ir bijusi. Ar Lietuvas bijušo premjeru Kubili, Igaunijas bijušajiem ārlietu ministriem un citu nozaru ministriem notiek laba sadarbība. Strādājam dažādās komitejās,

UZZIŅAI

Eiropas Parlamenta Prezidiju, kas parasti kopā sanāk divas reizes mēnesī, veido tā priekšsēdētāja, 14 priekšsēdētāja vietnieki, pieci kvestori, kurus parlaments ievēl uz divarpus gadiem ar tiesībām tikt pārvēlētiem. Priekšsēdētāja vietnieku pienākumos ietilpst plenārsēžu vadīšana, aizstājot EP priekšsēdētāju, viņi ir arī EP Prezidija biedri. Šī parlamenta struktūrvienība ir atbildīga par EP provizorisksā budžeta projekta izstrādes sagatavošanu un visu administratīvo, personāla un organizatorisko jautājumu kārtošanu.

nominēts šim amatam, jau bija liels pagodinājums un, protams, daudzu gadu darba rezultāts. Tāpat vien nekas nenotiek, jo ir jāiegūst autoritāte daudzu gadu laikā. Ja jūs nākat no lielas valsts vai esat lielajā Tautas frakcijā, kur, piemēram, ir trīsdesmit pieci vācieši, viņiem automātiski pienākas amati, un viņus parasti šajos amatos arī iebalso, bet Latvijas gadījumā iegūt autoritāti nav tik viegli. Bet par to, ka Eiropas Parlamentā tomēr notiek pārmaiņas, liecina

**“Vienmēr esmu teicis,
ka Eiropas Parlamentā
un Eiropas politikā
pārstāvu Latviju,
un nevis otrādi.”**

**Congratulations,
Vice-President**

**Roberts
Zīle**

un tad, kad tiek risināti jautājumi Transporta komitejā, tad, protams, mani tuvākie kolēģi ir baltieši, kuri dažādu jautājumu risināšanā mēģina ietekmēt savas politiskās grupas, un tas ir noticis arī neatkarīgi no mana jaunā viceprezidenta amata, bet šis amats, nenoliedzami, ir pagodinošs.

– Vai tagad jums nākas sevi sadalīt starp Eiropu un Latviju?

– Vienmēr esmu teicis, ka Eiropas Parlamentā un Eiropas politikā pārstāvu Latviju, un nevis otrādi. Mans princips ir, ka tas, kas ir labi Latvijai,

būs labi arī Eiropai. Un nedrīkst būt tā, ka tas, kas ir labi Eiropai, ir slikti Latvijai. Šāds ir mans politiskais mots, un pie tā vienmēr pieturos.

– Ukrainas traģisko notikumu kontekstā mainās pasaule un pasaules kārtība, nekad vairs nebūs tā, kā bija pirms Krievijas iebrukuma Ukrainā. Domājams, ka šo notikumu ietekmē mainās arī Eiropa.

– Protams, mainās. Beidzot mainās arī Rietumeiropas valstu kolēģi un Rietumeiropas valstu valdības, kas

klūst nopietnas, runājot par jautājumiem, par kuriem ar viņiem esam mēģinājuši runāt jau kopš Krimas aneksijas, Donbasa un Luhanskas 2014. gada notikumiem, uzsverot, ka Krievija bija un arī tagad ir agresīva. Jau toreiz bija skaidrs, ka, cik vien tas ir iespējams, jāatslēdzas no Krievijas energoresursiem, taču tā vietā Rietumeiropa turpināja iepriekšējo politiku, vēl vairāk, vācieši uzbūvēja gāzes cauruļvadu “Nord Stream 2”, ko tagad nemaz nepalaidīs darbā. Vācieši savu konkurētspēju lielā

▶▶▶ 14. lpp.

►►► 13. lpp.

mērā nodrošināja, pateicoties lētajai Krievijas gāzei. Vācija aizvēra savas atomelektrostacijas, kas bija diezgan mulķīgs solis, neattīstīja sašķidrinātās gāzes termināļus, tāpēc tur nav neviena šāda termināļa, un tagad viņi mēģina uzlikt kaut ko līdzīgu Klaipēdai, tikai, cerams, ar lielāku jaudu. Vācija parādīja savu milzīgo atkarību no Krievijas, uz lētās Krievijas gāzes pamata Vācija ir cēlusi savu industriju, kas ļāva tai būt konkurētspējīgai, eksportējot metālapstrādes, mašīnbūves un ķīmiskās rūpniecības produkciju. Tagad vāciešiem ir ļoti grūti pārdzīvot sankcijas pret Krieviju, jo nav runa par taupīšanu, bet gan par to, ka, ja nebūs gāzes, var aiziet ciet rūpniecība, ko negribētu redzēt valdošie sociāldemokrāti un viņiem tuvās arodbiedrības. Tieši tāpēc arī Vācijas pozīcija ir tik neizlēmīga, viņi nekādi nevar pieņemt lēmumu, sūtīt tos simt tankus Ukrainai vai tomēr nesūtīt, varbūt pēkšņi pašiem tos vajadzēs, un šī situācija tiešām ir bēdīga.

– Vairākkārt esat teicis, ka Eiropas politiķi nav ieklausījušies Baltijas valstu viedoklī, un tas noteikti ir bijis sarūgtinoši. Vai tagad jūsu teiktajā ieklausās?

– Tagad ir nācis šis novērtējums gan mums, gan mūsu prezidentam, mūsu kolēģiem – ārlietu un aizsardzības ministriem. Bet ar to vien nepietiek, ka viņi atzīst savu kļūdīšanos, daudz svarīgāk ir tas, kādus soļus viņi ir gatavi spert, un mēs redzam, ka nav gatavi spert šos soļus. Piektajā sankciju paketē tika iekļautas Krievijas ogles, kas, sākot no augusta, būs sankcionētas, un tas skars arī Latvijas ostas, jo Krievijas ogles vairs neimportēsim. Tomēr tas apjoms un nauda, ko Krievija gada laikā saņem no ogļu eksporta – aptuveni četri miljardi eiro, pēc dažu ekspertu teiktā, atkarībā no cenas un pieprasījuma tie varētu būt astoņi miljardi eiro, nav samērojama ar to, ko Krievija iegūst no naftas un gāzes pārdošanas. Piemēram, ES Augstais pārstāvis ārlietās un drošības politikas jautājumos Džozefs Borels bija saskaitījis, ka kopš 24. februāra, kara sākuma Ukrainā, eiropieši Krievijai par naftu un gāzi ir samaksājuši trīsdesmit piecus miljardus eiro. Četri miljardi eiro par oglēm gadā

un trīsdesmit pieci miljardi eiro par naftu un gāzi pusotra mēneša laikā nav salīdzināmi lielumi.

– Sankcijas naftai un gāzei nāk ļoti negribīgi.

– Īpaši sarežģīti ir ar gāzi. Jau pieņēmu Vāciju, arī Baltijā viss nebūt nav tik vienkārši, tomēr ir labāk nekā Vācijā. Tagad izskatās, ka atteikšanās no Krievijas gāzes varētu būt no 2023. gada 1. janvāra. Tā domājam mēs, tā domā arī Igaunija un Somija, bet līdz gada beigām vēl ir jāpagūst palaist gāzes terminālis Paldiskos. No četrām Baltijas jūras valstīm, kas savienotas ar cauruļvadu, lielākais gāzes patērētājs ir Somija, kur pamatā ir industriālais gāzes patēriņš.

Savukārt nafta, no kā Krievija gūst vislielākos ienākumus, ir globāls produkts, ko sapilda tankkuģos, vadā un pārdod visā pasaulē. Pagaidām, kamēr Krievijas nafta nav sankcionēts produkts, lai gan Amerika to jau ir izdarījusi, Krievija meklē iespējas kaut diskontēt, bet pārdot naftu pasaulē, un šajā situācijā Indija un Ķīna iepērk naftu par ļoti zemām cenām. Tātad, ja Eiropa atteiksies no Krievijas naftas, Krievija, lai arī mazāk, tomēr saņems naudu par naftu no citām valstīm, kas nav ieviesušas sankcijas. Savādāk ir ar Krievijas gāzi. Ja Eiropa, kas ir lielākais Krievijas gāzes patērētājs, atsakās no gāzes, tad Krievijai rodas milzīgas problēmas, nekur citur tā savu gāzi nevar pārdot, jo tās transportēšana notiek pa cauruļvadiem, bet sašķidrinātās gāzes termināļi Krievijai ir ļoti vāji attīstīti. Ja mēs patiešām vēlamies Krieviju sodīt ar nopietnām sankcijām, tad visai Eiropai būtu jāatsakās no Krievijas gāzes pirkšanas. Tas ir īstais ierocis, ko Eiropa diemžēl nespēj pielietot, nosakot sankcijas.

– Pieminējāt Paldiskos, kur līdz ziemai vajadzētu pabeigt būvēt termināli, bet kāds ir jūsu viedoklis par Skultes gāzes termināļa būvēšanas iespējām, kura projekts vismaz gadus desmit ik pa laikam ir parādījies un atkal pazudis no redzesloka?

– Šis būtu plašāk apskatāms jautājums, bet varu pateikt savu viedokli, kas nesaskan ar premjera Kariņa teikto, kurš neizslēdz iespēju, ka sašķidrinātās dabasgāzes termināļu projektus vienlaicīgi varētu virzīt gan

Igaunijā Paldiskos, gan arī Latvijā pie Skultes ostas. Šoreiz svarīgākais ir laika faktors. Pašlaik strādā tikai Klaipēdas terminālis, kas tagad mūs izglābj, bet cauruļvada jauda no Lietuvas uz Latviju, uz Inčukalna krātuvi, nav pietiekami liela. Pēc "Latvenergo" un ekonomikas ministra Jāņa Vitenberga vizītes ASV ir skaidrs, ka Baltijas valstis var rēķināties ar sašķidrinātās gāzes ilgtermiņa piegādēm no ASV. Vienīgais sašķidrinātās gāzes terminālis Baltijas valstīs, kas būtu uzliekams šogad, ir Paldiski Igaunijā, ko varētu nodot ekspluatācijā šā gada novembrī un ko nevar pagūt izdarīt ne Rīgas ostas, ne Skultes ostas termināļu gadījumā. Latvijai noteikti ir jāpieņem Paldisku projekts, jo ir svarīgi nodrošināt gāzi nākamajai apkures sezonai, bet vai Latvijai vajag savu termināli? Domāju, ka vajag iet soli pa soli un skatīties, ja ar Klaipēdas un Paldisku termināļu jaudām, kā arī Inčukalna krātuves iespējām patēriņš būs noseigts, vai tādā gadījumā būs vajadzīgs vēl viens terminālis?

– Visticamāk, jāņem vērā tā Eiropas politika, kas vērsta uz atjaunojamās enerģijas izmantošanu. Iespējams, ka nākotnē gāze būs tas enerģijas veids, no kura vispār atteiksies.

– Tieši tā, tāpēc Skultes gāzes termināļa jautājumu nevajadzētu īpaši politizēt. Tik nelielām valstīm, kādas ir Baltijas valstis, domāt, ka katrai vajadzīgs savs gāzes terminālis, un izteikt aizdomas, ka kaimiņi jaunprātīgi mums varētu gāzi nedot, ir absurds, tā ir vakardienas domāšana. Lai arī ikdienā reizēm gadās sarežģījumi ar kaimiņiem, tomēr visus jautājumus vienmēr var atrisināt sarunu ceļā, tāpēc tas nebūtu arguments, lai cīnītos par sava termināļa celtniecību. Skaidrs ir arī tas, ka gāze ir aizejošs enerģijas resurss un tās izmantošana nākotnē noteikti samazināsies, tāpēc tagad ieguldīt savu enerģiju, pierunājot investorus, ir tuvredzība. Investori nāk ar savu naudu, un tas nozīmē, ka viņi vēlas nopelnīt, bet, ja kāds vēlas politiski risināt jautājumu, tad par to ir jāmaksā, un tad tas nozīmē, ka tiks tērēta Latvijas nodokļu maksātāju nauda. Kas attiecas uz Skultes termināli, tad biedrība, kas ar šo projektu strādā, ik pa laikam saceljot troksni,

mani nepārlicina. Ja jūs patiešām vēlaties attīstīt projektu Skultē, tad veidojiet uzņēmumu, ieguldiet naudu un meklējiet papildu finansējumu, kas palīdzēs līdz galam realizēt projektu. Bet šajā gadījumā ir izveidota biedrība, kas vēlas kaut ko nopelnīt, bet ar biedrību taču neviens investīcijas nepiesaista. Būsim godīgi, ja Skultē vai Rīgā kāds izdomās būvēt nelielu termināli, to izdarīs investori, piegādātāji un ilgtermiņa līguma noslēdzēji, tāpēc es ieteiktu atstāt šo jautājumu pašiem investoriem. Ja investori redzēs, ka terminālis ir nepieciešams, viņi termināli uzliks, taču Latvijas valstij dot ilgtermiņa garantijas investoriem, piemēram, ka apņemamies gadiem uz priekšu pirkt gāzi par jebkādu cenu lielos apjomos, man izskatās pārāk trekni, pārāk grezni. Laba sadarbība Baltijas valstu starpā, arī ar Somiju un Poliju ir tā, kas izšķirs pietiekamu un ilgtspējīgu gāzes apgādi un tirgu ES Baltijas jūras krastos.

UZZIŅAI

2021. gada jūlijā Eiropas Komisija publicēja klimata tiesību aktu kopumu "Fit for 55" jeb "Gatavi mērķrādītājam 55%". Tas sastāv no 13 tiesību aktiem, kas palīdzētu sasniegt Eiropas Savienības kopējo mērķi – līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990. gadu.

– Jau ieminējāties par zaļo enerģiju, tāpēc vēlos jautāt, kas tagad notiek un notiks ar Eiropas zaļo kursu? Eiropa ir vēlējusies skriet notikumiem pa priekšu un būt zaļāka par pārējo pasauli. Kā Eiropas politiku samērot ar pasaules politiku?

– Eiropas zaļais kurss tā pamatīgāk nostiprinājās 2021. gada jūlijā, kad vēl nebija tāds apdraudējums, kāds tas ir tagad Ukrainas kara gadījumā. Eiropas Komisija sagatavoja trīspadsmit tiesību aktus, kas skar arī jūrniecību, attiecībā uz ostām ar prasībām, kā ostām kļūt zaļākām, piemēram, neļaujot kuģiem ostās dedzināt degvielu, bet nodrošināt krasta elektropieslēgumus, tāpat ostās attīstīt gāzes, vēlāk arī ūdeņraža uzpildes iespējas. Miera laikiem tas viss izskatījās grūti,



Roberts Zīle diskutē forumā "Stiprāka Latvija stiprākā Eiropā".

tomēr varbūt iespējami – līdz 2030. gadam par piecdesmit pieciem procentiem samazināt gāzu izmešus, salīdzinot ar 1990. gadu, bet tagad ne, tas vairs nav iespējams. Tagad Eiropas zaļā politika stāv krustcelēs. Sagatavotie tiesību akti ir nonākuši Eiropas Parlamentā, Transporta komitejā, kurā arī es darbojos, un Eiropas Padomes pusē, tāpat dalībvalstu ministriju pusē, arī mūsu Satiksmes, Ekonomikas, Zemkopības un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijās. Visi iesaistītie strādā pie šīs likumu paketes, un kamēr mēs nenonāksim pie vieno-ta teksta, tikmēr likuma panti nestāties spēkā. Tagad viss mainās un nāk sapratne, ka Eiropā nemaz nevar visu tik vienkārši izdarīt, piemēram, pieņemt stingrākas zaļās prasības jūrniecības nozarē nekā tās ir valstīs, kas nav Eiropas Savienībā, jo tādā gadījumā tas ietekmē konkurenci. Videi labāk nepaliek no tā, ka Eiropa viena nosaka stingrākas prasības, jo ar to, ka esam zaļi, bet citi tādi nav, mēs tikai kavējam savu biznesu un sitam sevi ar pletnēm. Kopš Krievijas izraisītā kara Ukrainā un pret Krieviju noteiktajām sankcijām situācija radikāli mainās, un, godīgi sakot, es nevaru pateikt, kā viss attīstīsies ar šīs likumdošanas

pabeigšanu. Domāju, ka process turpināsies vēl vismaz gadu.

– Eiropas Savienības mājas lapā rakstīts: "NextGenerationEU" – tas nav tikai atveseļošanas plāns. Tā ir vienreizēja izdevība izkļūt no pandēmijas spēcīgākiem, mainīt ekonomiku pozitīvā virzienā, radīt iespējas un darbvietas, lai izveidotu tādu Eiropu, kādā vēlamies dzīvot. Mūsu rīcībā ir viss nepieciešamais, lai to paveiktu. Mums ir vizija un plāns, un esam vienojušies kopīgi investēt 806,9 miljardus eiro. Padarīsim Eiropu zaļāku, digitālāku un noturīgāku!" Atveseļošanas un noturības mehānisma finansējums domāts stratēģiskām nozarēm, vai tas nozīmē, ka pie finansējuma varētu piekļūt, piemēram, Latvijas ostas?

– Jā. No šī fonda paredzēta nauda stratēģiskajām nozarēm, pavisam šajā fondā ir seši pīlāri, un Latvija no kopējā finansējuma iegūst divus miljardus eiro, jo Finanšu ministrija negribēja vairāk ņemt. Arī ostas var pretendēt uz finansējumu, tikai ne jau infrastruktūras projektiem, kā tas bija pierasts līdz šim, bet ostu *zaļināšanai* finansējums noteikti varētu būt

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

pieejams, taču tad ostām ar saviem projektiem ir jāpiedalās tenderos. Manuprāt, šādiem tenderiem jau vajadzētu būt sagatavotiem, jo avansa nauda no fonda Finanšu ministrijai ienāca jau 2021. gada vasaras beigās. Finansēšanas princips darbojas tā: tiklīdz tiek izpildīti kritēriji, kas noteikti līgumā starp Latvijas valdību un Eiropas Komisiju, Brisele pārskaita nākamo naudu. Zinu, ka citas valstis jau saņem otro maksājumu.

– Tas nozīmē, ka Latvijai iekavējas projektu realizēšana?

– Latvija nav pašā sliktākajā situācijā, esam kaut kur pa vidu, un varu teikt, ka šoreiz lietuvieši un igauņi nav aizgājuši mums priekšā.

– Esam bijuši liecinieki tam, cik viegli var nojaukt šķietami stabilus procesus globālajās loģistikas ķēdēs. Vajag, piemēram, tikai vienam konteinerkuģim uz sešām dienām nostāties šķērsām Suecas kanālam, kā tas bija 2021. gada martā, lai nobruktu piegādes ķēdes. Vai arī Covid-19 dēļ Ķīnas ostas nevar apkalpot kravu plūsmas, un atkal visa sistēma tiek nojaukta. Bet tagad viss nobrucis Krievijas kara dēļ Ukrainā. Kādas ir jūsu prognozes, kas nākotnē notiks kravu plūsmu loģistikā?

– Mans paredzējums ir, ka globalizācijas, kā mēs to līdz šim sapratām un kā tā iespaidoja tranzīta biznesu, vairs nebūs, tas noteikti mainīsies, bet jautājums ir, kā mainīsies? Vai šī globalizācija sadalīsies un veidos atsevišķus blokus, kur viens bloks būs Transatlantiskā Eiropa: ASV, Kanāda, Eiropa, Lielbritānija, Austrālija un Jaunzēlande, bet otrs – BRIX valstis: Brazīlija, Krievija, Indija, Ķīna un Dienvidāfrika, kas veidos savu aliansi. Šodien mēs tiešām nezinām, kā tas viss attīstīsies, bet skaidrs ir viens, ka šīs jaunās alianses ietekmēs loģistikas ķēdes. Jau vairāk nekā divus gadus kovids ir ļoti ietekmējis loģistikas ķēdes, un arī šogad tas apgrūtinā šānhaņas ostas darbību, kas milzīgi ietekmē gāzes cenas, kā arī loģistikas un piegādes izmaksas. Tomēr vairāk uztrauc ģeopolitiskā neziņa un tas, kā tālāk attīstīsies militārais konflikts, tāpēc šodien neviens īsti nevar pateikt, kā mainīsies

globalizācijas procesi. Visdrīzāk ostām tie būs lieli izaicinājumi, protams, vispirmām kārtām domājot par Latvijas ostām, jo nezinām, kas būs ar kravu apgrozījumiem.

– Vai mūsu ostām izdzīvot var palīdzēt, piemēram, ražošanas attīstība un pievienotās vērtības radīšana?

– Domāju, ka tas būtu attīstāms, bet tad ir jautājums, uz kāda pamata šī ražošana attīstīsies. Jau pieminēju Vāciju, kur ražošana varēja attīstīties, pateicoties lētajai Krievijas gāzei, tāpat Vācijas brīnums lielā mērā tika būvēts uz lētās gāzes pamata. Ja, būdama maza valsts, ar savu ražošanu vēlēsīmies iekarot lielus tirgus, tas mums neizdosies. Ja pat Vācijas brīnumzeme var sabrukt, ja lētā gāze vairs nebūs pamats konkurētspējai, tad Latvijai šajā ziņā nav lielu izredžu. Vietējai ražošanai, protams, ir jābūt, bet tas ostu apgrozījumus nekādā ziņā nevarēs aizstāt tās tranzītkravas, ko tradicionāli apkalpoja mūsu ostas, izmantojot ģeogrāfisko atrašanās vietu, un tie vēsturiski bija Austrumu – Rietumu kravu pārvadājumi. Jau tagad ir skaidrs, ka no 16. aprīļa samazināsies autokravu plūsma starp Krieviju, Baltkrieviju un Latviju.

– Vai Latvijas ostas varētu izglābt Uzbekistānas un Kazahstānas kravas?

– Latvijas delegācija bija Uzbekistānā, tāpat ir zināms, ka Kazahstāna meklē tranzītteļus savām kravām, un tas ir arī virziens uz Latvijas ostām, kas viņiem ir ļoti svarīgi, bet diemžēl pa vidu ir Krievija, kas visu šo plūsmu var nobloķēt. Ja paskatāmies kartē, ģeogrāfija pat 21. gadsimtā izsaka ļoti daudz, jo gadījumā, ja notiek politisks spiediens, viss kļūst atkarīgs no ģeogrāfijas – tās vietas, kur jūs atrodaties. Domāju, ka kazahi spēlē kopā ar ķīniešiem, jo uz viņu robežas ir izveidota brīvā ekonomiskā zona, ar kuru arī Latvija saistīja lielas cerības, ka no turienes daudz kravu varētu nākt Latvijas virzienā, kas tagad šķiet īsti nestrādā. Lai nu kā, tomēr Kazahstānai ir nepieciešama izeja uz Rietumeiropu, bet neslēpsim, tas neskaidrais notikums, kad šā gada janvārī Kazahstānā bija nemieri, joprojām raisa daudzus jautājumus, un es neizslēdzu,

ka Kazahstāna lielā mērā ir Krievijas interešu zonā, un mēs nezinām, kāda pozīcija šajā reģionā izveidosies.

– Latvija lielu enerģiju ir pielikusi un darbu veltījusi kontaktu veidošanai ar Ķīnu. Vienmēr ir liktas cerības, ka tūlīt, tūlīt Latvijas virzienā vajadzētu nākt Ķīnas kravām.

– Arī Ķīnas kravas iet caur Krieviju, bet, kā zināms, vilcieni vēl kursē, un mēs nezinām, kā viss attīstīsies.

– Vai tiešām varētu būt tā, ka vienā jaukā dienā Krievija aizver vilcienus satiksmē?

– Vai arī Eiropa aizver, jo tādas debātes Eiropas Parlamentā notiek ar komisāriem, tāpat kā par Krievijas karoga vai Krievijas operatoru kuģu ieiešanu Eiropas Savienības valstu ostās. Visi šie jautājumi ir Eiropas Padomei uz galda, jo tā kā izpildinstīcija strādā pie dažādiem risinājumiem. Publiski zināms skandaloais gadījums ar kompāniju "Shell", kad tā no Primorskas uz Ventspili veda degvielu, kur to sajauca ar citas izcelsmes degvielu, un "Shell" apgalvoja, ka nepārdod Krievijas degvielu, lai gan puse no pārdotās bija Krievijas produkts.

– Tieši tāpat "Shell" dara arī citās Eiropas ostās – Antverpenē, Roterdamā, Amsterdamā.

– Taisnība, arī tur notiek tieši tas pats, kas Ventspils ostā, tikai šoreiz šai degvielai ir dots "Latvian blend" nosaukums, un tas aiziet globāli, kas mazas valsts reputācijai godu nedara.

– Lai kā viss notiks un situācija attīstīsies, jebkurā gadījumā būs jāmeklē izeja gan globālā mērogā, gan katras valsts mērogā. Kā jums šķiet, kādi varētu būt mūsdienīgi tranzīta risinājumi?

– Mēs nezinām, cik ilgs un kāds būs pārveides laiks, bet jau tagad ir skaidrs, ka viss mainīsies. Kā mainīsies, to neviens nevar pateikt, bet ārējā tirdzniecība noteikti notiks, un arī ostām joprojām būs nozīme. Latvija joprojām atradīsies tur, kur tā ir, tāpēc, kamēr ir dzelzs priekšskars ar Krieviju un Baltkrieviju, mums nav ļoti daudz variantu un iespēju. Kravas varētu nākt no ziemeļu puses, tas ir koridors, kas veidosies līdz ar

"Rail Baltica" un nāks no Skandināvijas un Somijas ziemeļiem, bet tur priekšā atkal ir Krievijas jūras teritorija, un tā atkal ir problēma, piedevām ir jautājums, vai Ziemeļu – Dienvidu virziens mums var dot kravas? Visticamāk, ka var, bet ne jau tādos apmēros, kādos bijām pieraduši saņemt no Austrumu – Rietumu koridora, un tāpat mainīsies arī kravu veidi. Neviena šodien tā pa īstam nevar pateikt, uz ko ostām īsti vajadzētu orientēties un kā saglabāt kravu apgrozījumu.

– Vismaz pāris gadus ir notikušas batālijas ap Latvijas ostu pārvaldības modeļa maiņu. Kad jau šķita, ka Saeima trešajā lasījumā jauno likumu būs pieņēmusi, nāca opozīcijas deputātu pieprasījums procesu apturēt un jautājumu nodot tautas nobalsošanai. Kāds ir jūsu viedoklis, kāpēc vispār ap ostu pārvaldības modeļa maiņu ir bijušas tik lielas batālijas un vai šis ir ostu tālākai attīstībai ļoti būtisks jautājums?

– Aktualizējot ostu pārvaldības modeļa maiņas jautājumu un pieprasot to likt uz tautas nobalsošanu, opozīcijas deputāti vēlējās nobremzēt likuma pieņemšanu, lai šī sasaukuma Saeima nevarētu pabeigt šo jautājumu. Opozīcija jau necerēja savākt nepieciešamo parakstu skaitu, tā vēlējās tikai aizkavēt procesu, lai Jaunajai konservatīvajai partijai un tās vadītājam Satiksmes ministrijai neizdotos izpildīt pirmsvēlēšanu solījumu, ko tā ļoti vēlējās izpildīt. Lai gan notika lieli cīņi par un pret ostas modeļa maiņu, diskusijās, kurās kādu laiku arī es biju iesaistīts, tika patērēts milzums daudz laika un ieguldīta liela enerģija, bija arī liela pretstāvēšana un daži biznesa pārstāvji meklēja kompromisus, beigu beigās šis jautājums tāpat ir uzkāries. Tagad redzam, ka tas varbūt vispār bija nesvarīgs jautājums, salīdzinot ar tiem, ko jaunajā situācijā nāksies risināt ministrijām, ostām un uzņēmējiem.

– Latvijā ostas ir bijušas un nekur nepazudis, bet kāda loma reģionā tām būs turpmāk?

– Latvijas un mūsu ostu loma ir tieši atkarīga no mūsu ģeogrāfijas un politikas. Protams, jau laikus jāizdara pareizi secinājumi un jāsaprot,

ka tiešām daudz kas mainīsies. No karadarbības Latvija ļoti cieš un no teikti cietīs. Līdz augustam vēl nāks ogļu kravas, bet pagaidām nezinām, kas notiks ar naftu, tāpat arī ar autopārvaldījumiem, tāpēc ostu pārvalžu vadītājiem šajā pārmaiņu laikā ir jābūt tālredzīgiem, jādoma stratēģiski, jākomunicē un jāspēj reaģēt jaunajā situācijā.

– Kādas ir mūsu stiprās un kādas vājās puses?

– Šis ir sarežģīts jautājums. Stiprā puse, protams, ir tā, ka situācijā, kāda tagad ir pasaulē, Latvija ir NATO un Eiropas Savienībā. Tas ir ļoti svarīgi, un tā tiešām ir mūsu stiprā puse, kas mums ļauj šajā investīcijām un investoriem lielajā neziņas laikā, un tas attiecas arī uz tranzīta biznesu, saglabāt vismaz kaut kādu drošību. Tāpat par ieguvumu var uzskatīt pievienošanos Eiropas tirgum, kas ir aptuveni četrsimt miljoni iedzīvotāju, un tas ir daudz. Mūsu pluss ir divas neaizsalstošas ostas un Rīgas osta, kā arī vienots Baltijas reģions, kur trim Baltijas valstīm ir gara jūras piekraste. Pluss ir tas, ka diezgan daudz esam ieguldījuši ostu infrastruktūrā, kas dažādu iemeslu dēļ pilnībā netiek izmantota, bet sakārtota infrastruktūra tomēr ir ieguvums. Visumā mums ir ļoti izglītoti cilvēki savās nozarēs, lai gan jaunajos apstākļos daudz kas var mainīties, kāds var zaudēt biznesu, kāds darbu.

Ja runājam par mīnusiem, tad jāatceras, ka ģeogrāfiski un vēsturiski mūsu Austrumu kaimiņš un klients vienmēr ir rīkojies neprognozējami. Piemēram, tā bija ar diskriminējošajiem dzelzceļa tarifiem, kurus Krievija noteica, lai kravas novirzītu uz savām ostām.

Vēl arī gaidas ir mūsu mīnuss. Bija sapņi par lielajām ķīniešu kravām, kas nāks uz mūsu ostām, bet no tā visa bija tikai daži pilotvilcieni, kas atveda kečupu, ko Latvijā safasēja un uzlīmēja birku "Made in EU". Cerībām, ka ar to mēs ļoti pelnīsim, nebija pamata, jo tur netiek radīta nekāda pievienotā vērtība. Mīnuss ir tas, ka šad tad uzkrāties uz āķa. Piemēram, kad bijām gatavi Venečuēlas naftu sūtīt uz Baltkrievijas lielo naftas pārstrādes rūpnīcu tajā laikā, kad Lukašenko par sākumiem skandalējās ar Putinu. Bijām gatavi

investēt cauruļvada būvē caur Ventspili, ļoti saprazdami, ka tas viss vienā mirklī var noklāties. Vai arī mūsu vēlme piedalīties "Nord Stream 2" projektā ar cauruļvadu un Ventspilī uzglabāt gāzi. Reizēm mēs esam gaidās, kas izskatās ļoti naivas pat tad, ja kāds to nesaprot uzreiz vai arī kādam šajā projektā ir bijusi liela ieinteresētība, pēc laika liekas, kā mēs vispār varējām par to domāt! Un tā, lūk, ir mūsu vājā puse.

– Jūs precīzi pateicāt par tām naivajām gaidām, uz kurām reizēm tiek liktas visas lielā biznesa cerības. Vai tas nozīmē, ka mēs esam provinciāli un Latvija ir Eiropas province?

– Esam robežvalsts, es neteiktu, ka province. Baltieši un poļi, tagad pievienojas arī somi, kolēģiem Eiropā vienmēr ir atgādinājuši un uzsveruši, ka esam robežvalstis, bet ne province. Daudzās lietās esam pārāki par rietumeiropiešiem. Redzu savus kolēģus un darbiniekus, vidi, kādā viņi dzīvo Francijā un Beļģijā, kur notiek Eiropas Parlamenta darbs, un varu teikt, ka ne visi, bet ļoti daudzi cilvēki ir pārāk relaksējušies, nav gatavi asām situācijām un pārmaiņām dzīvē. Mēs tam visam esam daudz gatavāki.

– Vai mūsu cerības uz NATO 5. pantu arī var izrādīties naivas?

– Latvija ir krietni drošākā situācijā nekā Ukraina. Bet ukraiņi ir ļoti stipri, protams, ar Rietumvalstu atbalstu ieroču ziņā, un pamatā šis atbalsts, būsīm godīgi un atklāti, nāk no amerikāņiem un britiem, nevis no Eiropas valstīm. Ne jau visas Eiropas valstis vēlas palīdzēt Ukrainai, bet, ja mēs nebūtu NATO un ES, tad mums būtu daudz sliktāk, nekā tagad ir Moldovai, kura nav NATO un ES valsts un starp kuru un Krieviju ir Ukraina.

Un ir vēl viens jautājums – cik ātri un kā mainīsies vara Krievijā, kas nāks Putina vietā un kā mainīsies Krievijas sabiedrība? Pašlaik redzam, ka pieprasījums pēc agresivitātes Krievijā ir tik liels, ka arī jaunais līderis, visticamāk, būs tikpat agresīvs. Varam tikai iedomāties, kur mēs tagad būtu, ja savulaik nebūtu iestājušies NATO un ES. ■

Anita Freiberga

Melnajā jūrā un Azovas jūrā drošai kuģošanai nepieciešams zilais jūras koridors

Aptuveni 500 starptautiskās tirdzniecības flotes jūrnieku iesprostoti uz 84 kuģiem, kas pārstāv 27 karogvalstis, netālu no Ukrainas ostām, kamēr visapkārt plosās karš un sprāgst bumbas. Jūrnieki nav kaujinieki, viņi ir neapbruņoti, tomēr nonākuši kara krustugunīs. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) ir reaģējusi uz ārkārtas situāciju un mēģina darīt visu iespējamo, lai rastu drošu izeju kuģiem, kas iestrēguši konflikta zonā, tāpat visai kuģošanas nozarei jāiesaistās situācijas risināšanā.

Mariupole, ko krievi tagad nežēlīgi bombardē, cenšoties nolīdzināt līdz ar zemi, ir lieliski pazīstama kuģošanas nozarei kā svarīgākā osta Azovas jūrā. "Lloyd's List Intelligence" dati liecina, ka kopš Krievijas iebrukuma Ukrainā 2022. gada 24. februārī 347 kuģi nav varējuši atstāt karadarbības reģionu. Lielākā daļa no tiem ir Ukrainas vai Krievijas karoga kuģi ar šo valstu apkalpēm, kas atvieglojis jūrniekiem nokļūšanu krastā, taču vismaz 128 kuģi ir ar citu valstu karogiem, un uz tiem strādā aptuveni 20 tautību ārvalstu jūrnieki, kuri tagad

viņu dzīvība. Grieķijas kuģošanas kompānijas "Angelecoussis Group" viceprezidents Sveinungs Stole paziņojis, ka kompānijai izdevies evakuēt apkalpes no diviem Grieķijas kuģiem Ukrainā, bet viņš joprojām ir neziņā, kas notiks ar pašiem kuģiem. "Situācija tagad ir ievērojami mainījies, jo Krievija mīnējusi Melno jūru, tāpēc diezin vai zilie jūras koridori vispār vairs ir iespējami. Kamēr mīnas nav neitralizētas, kuģošana nav iespējama, un šī tiešām ir ļoti sarežģīta situācija."

Krievijas militārie spēki jau 24. februārī, kad tie iebruka Ukrainā, pārņēma kontroli pār Melnās jūras un Azovas jūras ūdensceļiem, un IMO ģenerālsekretārs ir mēģinājis risināt šo problēmu, lai palīdzētu kuģiem un to apkalpēm nokļūt drošībā, tomēr pastāv risks, kas joprojām liedz kuģiem iespēju izbraukt no Ukrainas ostām.

Situācijas risināšanā iesaistījušās arī Turcijas un Rumānijas militārās nīršanas komandas, kas cenšas identificēt klejojošās mīnas, lai varētu tās neitralizēt, tomēr militārie speciālisti atzīst, ka ir patiesi liels apdraudējums, jo ir sarežģīti atrast un iznīcināt mīnas, kas liedz izveidot drošus zilos jūras koridorus.

Jau 27. martā Krievija nosūtīja vēstuli IMO, kurā paziņoja, ka ir izveidojusi humānās palīdzības jūras koridoru, lai nodrošinātu pārvietošanos no Ukrainas ostām Černomorskas, Hersonas, Mikolajivas, Očakovas, Odesas un Južnes. Krievijas paziņojumā

norādīts, ka katru dienu no pulcēšanās zonas darbosies 80 jūdzes gara un trīs jūdzes plata jūras satiksmes josla.



Krievijas karakuģi bloķē kuģošanu Melnajā jūrā

"Krievijas puse aicina Ukrainas kompetentās iestādes nodrošināt tirdzniecības kuģu un to apkalpju pāreju uz pulcēšanās zonu un nodrošināt šiem kuģiem drošību," teikts apkārttrakstā.

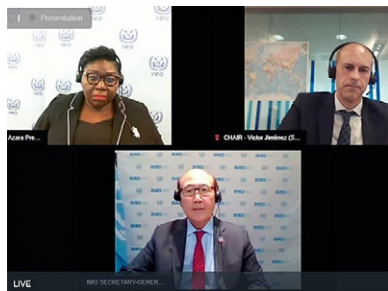
Ukrainas Jūras administrācijas vadītāja vietnieks Viktors Višnovs atzina, ka ir informēts par Krievijas paziņojumu, ka tās karakuģi pa zilo jūras koridoru pavadīs ārvalstu tirdzniecības kuģus, taču aģentūrai "Reuter" norādīja, ka Krievija nav nosaukusi izsludinātā koridora robežas, tāpēc Krievijas paziņojums uzskatāms tikai par propagandas akciju.

"Sakarā ar notiekošo agresiju pret Ukrainu un Krievijas darbībām, izliekot jūrā mīnas, neviens nevar uzņemties garantēt kuģošanas drošību šajā reģionā," intervijā "Reuter" sacīja Viktors Višnovs. "Krievijai ir pilnībā jāpārtrauc karadarbība, jāizved



ir ieslodzīti savos kuģos un iestrēguši karadarbības zonā. Uz daudziem kuģiem izsīkst pārtikas un medicīnas preču krājumi, no sprādzieniem cietuši vismaz pieci tirdzniecības kuģi, viens no tiem nogrimis, un ir ziņas par vismaz diviem bojā gājušiem jūrniekiem, tāpēc IMO aicinājusi izveidot zilo jūras koridoru, kas ļautu kuģiem pamest šo reģionu.

Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) ģenerālsekretārs Stīvens Kotons uzsver, ka ārvalstu apkalpju vidū ir augsts trauksmes līmenis, jo jūrnieki nonākuši ārkārtas situācijā, kad tiek apdraudēta



IMO 35. ārkārtas sesija.

karaspēks un jānodrošina kuģošanas brīvība un drošība Melnajā jūrā un Azovas jūrā, kā arī jāveic atminēšanas darbi vai jāļauj to darīt citām piekrastes valstīm.”

IMO ģenerālsēkretārs K. Lims izveidojis ārkārtas darba grupu, lai koordinētu centienus mazināt riskus kuģniecībai, ostām un jūrniekiem. IMO savā 35. ārkārtas sesijā pieņēma lēmumu veicināt droša zilā koridora steidzamu izveidi, lai jūrniekus

un kuģus varētu evakuēt no augsta riska skartajām teritorijām Melnajā jūrā un Azovas jūrā, aizsargātu jūrnieku dzīvību un nodrošinātu drošu pārvietošanos kuģiem, kuri plāno izmantot šo koridoru.

IMO ģenerālsēkretārs sadarbojas ar Ukrainu un Krieviju, lai tomēr izveidotu drošu ziilo koridoru Melnajā jūrā un Azovas jūrā un informētu dalībvalstis par notikumu tālāko attīstību. Diemžēl nav jūtamas pozitīvas izmaiņas, jo pašreizējie drošības riski neļauj kuģiem izbraukt no Ukrainas ostām.

Arī humānās palīdzības koridori jūrā, lai sniegtu atbalstu aplenktu pilsētu civiliedzīvotājiem un Ukrainas bruņoto spēku karavīriem, izrādījušies neefektīvi, piedevām tie rada tiešu risku kuģiem, kuri pārvadā humāno palīdzību. Februārī un martā daudzi uzbrukumi bija vērsti pret tirdzniecības kuģiem Melnajā jūrā, tai skaitā



Nogremdētais Igaunijas kuģis "Helt".

pret Igaunijas kuģi "Helt", kas kuģoja ar Panamas karogu. Šo kuģi sagrāba Krievijas jūras kara flote un izmantoja kā vairogu, lai aizsargātu savu karakuģu pārvietošanos pie Odesas, līdz 2022. gada 3. martā kuģi nogremdēja. Vēl citi uzbrukumi bija vērsti pret Turcijai piederošo beramkravu kuģi "Yasa Jupiter", kas kuģoja zem Māršala Salu karoga, pret Ukrainai piederošo ķīmijas tankkuģi "Millennial Spirit", kas kuģoja ar Moldovas karogu, un pret Bangladešas karoga beramkravu kuģi "Banglar Samridhhi".

Ukraiņu jūrnieki vēlas karot pret Krieviju

"Financial Times" (FT) ziņo, ka no 80 tūkstošiem Ukrainas jūrnieku aprīļa sākumā uz kuģiem strādāja 55–60%, un aptuveni 20% no viņiem padošī vēlēšanos atgriezties Ukrainā, lai cīnītos pret Krieviju. "Divdesmit procenti neatspoguļo patieso situāciju, patiesībā daudz vairāk jūrnieku vēlas atgriezties Ukrainā, lai cīnītos, un neviens no maniem puīšiem nevēlas palīdzēt krieviem kaut kādā veidā gūt peļņu," sacīja kādas Ukrainas kruiņa kompānijas vadītājs. "Es gribu viņiem palīdzēt nokāpt no jebkura kuģa, kas strādā Krievijas labā."

"Ukraiņu jūrnieku vēlēšanās norakstīties no kuģa, lai dotos mājās karot pret krievu agresoriem, ir nākamā problēma, ar ko saskarsies starptautiskie jūras pārvadājumi, jo Ukrainas jūrnieki veido lielu procentu no kopējā jūrnieku skaita, un viņu vēlēšanās pamest floti, nesagaidot kontrakta termiņa beigas, var radīt darbaspēka deficītu," brīdināja Hamburgā bāzētās kompānijas "Danica Crewing Services", kurai ir birojs Odesā un kuras kruiņā ir vairāk nekā 1200 Ukrainas jūrnieku, izpilddirektors Henriks

Jensens. Kāds ukraiņu jūrnieks izdevumam "gCaptain" teicis, ka Ukrainas jūrnieki jūtas bezpalīdzīgi un iesprostoti savos kuģos, jo daudzas kuģošanas kompānijas atsakās laist viņus mājās.

Vai Ukrainas jūrnieki streikos uz kuģiem, kas pārvadā Krievijas kravas? Aptauja liecina, ka lielākā daļa to darītu, bet tad jūrniekiem būtu vajadzīga lielāka skaidrība par to, kas notiks un kādas sankcijas viņus sagaida, ja viņi atteiksies pārvadāt Krievijas kravas.

Martā veiktā jūrnieku aptauja liecina, ka gandrīz visi visdažādāko tautību jūrnieki netic Krievijas solījumiem neaiztikt tirdzniecības kuģus un jūtas nedroši, kuģojot Krievijas ūdeņos, bet īpaši satraukti par to ir ukraiņu jūrnieki. "Es neuzticos Putinam, neuzticos Krievijas ostu valsts inspektoriem, neuzticos Krievijas ostu policijai. Visās Krievijas ostās militāristi ir kaujas gatavībā, tāpēc negribu kuģot viņu tuvumā," sacīja kāds kuģa kapteinis. "Lai gan neesmu ukraiņis, šajā situācijā jūtos bezpalīdzīgs, jo mēs varam tikai aizturēt elpu, ja blakus atrodas Krievijas Jūras spēku kuģi."

Reaģējot uz apdraudējumu, ka ukraiņu jūrniekus var arestēt Krievijas varas iestādes, Ukrainas infrastruktūras ministrs Oleksandrs Kubrakovs lūdzis aizliegt Eiropas Savienības kuģiem ar ārvalstu karogu doties uz Krievijas ostām. "Mēs tiešām ļoti lūdzam un pat pieprasām, lai visas Krievijas ostas un to akcionāri tiktu iekļauti atbilstošos sankciju sarakstos," sacīja Oleksandrs Kubrakovs.

Liela daļa jūrnieku baidās, ka viņi tiks arestēti vai notiks vēl kas ļaunāks, ja viņu kuģi ieies kādā no Krievijas ostām. Ukrainas jūrnieku satraukumam ir pamats, jo, piemēram, kompānija "Maersk", neskatoties uz NATO brīdinājumu, ka Krievijas uzbrukums tirdzniecības kuģiem ir ļoti iespējams, paziņojusi, ka kompānijas kuģi atgriezīsies Krievijā, lai pagremtu tukšos konteinerus. Arī "Lloyd's List" ziņo, ka, piemēram, "Shell" joprojām transportē Krievijas kravas uz Roterdamu, bet "Maersk Tanker" turpina pildīt līgumus, kas noslēgti pirms sankciju ieviešanas pret Krieviju, un tas nozīmē, ka dažādu valstu un

►►► 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

karogu tirdzniecības kuģi joprojām iegriežas Krievijas ostās.

"Sakiet, vai "Maersk" izpildīditors tagad apmeklētu Krieviju? Vai to darītu kāds no NATO admirāļiem vai Eiropas Savienības politiķiem? Tad kāpēc jūs gribat, lai mēs to darām?" jautā kāds Ukrainas jūrnieks. Tankkuģi "Alkinoos", ko nofraktējis naftas lieluzņēmums "Shell", 12. martā Ustjlugas ostā iekrāva 100 tūkstošus tonnu Krievijas jēlnaftas, lai to transportētu uz Roterdamas ostu, un tas notika tikai četras dienas pēc tam, kad "Shell" paziņoja, ka pārtrauks Krievijas jēlnaftas pirkšanu un sāks pakāpeniski iziet no

Krievijas jēlnaftas, naftas produktu, cauruļvadu gāzes un sašķidrinātās dabasgāzes tirgus. Kā ziņo informācijas avoti, Krievijas gāzes un naftas kravas tiek izkrautas Ziemeļeiropas un Vidusjūras ostās. Un tankkuģis "Alkinoos" ir tikai viens no aptuveni 20 "Shell" fraktētajiem tankkuģiem, kas kopš 12. marta joprojām turpina uzņemt Krievijas kravas. Kompānija sūdzas par grūtībām, ar kādām tagad nākas saskarties naftas tirgotājiem, fraktētājiem un kuģu īpašniekiem, lai likvidētu atkarību no Krievijas enerģijas.

"Esam pārtraukuši pirkt Krievijas Brent jēlnaftu, tomēr uzskatām, ka to kravu apstrāde, kuras iegādājāmies jau agrāk, var palīdzēt

nodrošināt degvielas piegādes nepārtrauktību, kamēr strādājam pie tā, kā izslēgt Krievijas jēlnaftu no mūsu piegādes ķēdēm," paziņojumā norādījis "Shell" pārstāvis.

Lai arī lēnām, tomēr sarūk Krievijas jēlnaftas un naftas produktu pārvadājumi pa jūru, jo kuģošanas kompānijas nevēlas pārkāpt noteiktās sankcijas kaut vai tāpēc, lai izvairītos no riska sabojāt reputāciju. Saskaņā ar ziņojumiem par jūras tirdzniecības pārvadājumiem jēlnaftas un naftas produktu pārvadājumu apjoms līdz šim bija aptuveni pieci miljoni barelu dienā, bet tagad tas samazinājies par aptuveni 1,5 miljoniem barelu.■

Jūrnieku drošība ir absolūta prioritāte

Starptautiskā Kuģniecības palāta (*International Chamber of Shipping, ICS*), kas pārstāv 80% pasaules tirdzniecības flotes, brīdina, ka jau esošos traucējumus kravu piegādes ķēdēs vēl pastiprinās globālā jūrniecības darbaspēka trūkums, ko izraisīs Krievijas iebrukums Ukrainā.

Jau vairāk nekā divus gadus jūrnieki saskaras ar pārvietošanās ierobežojumiem, kas kavē laikus veikt apkalpju maiņu. Lai nodrošinātu nepārtrauktus jūras kravu pārvadājumus, jūrniekiem ir jābūt iespējai brīvi pārvietoties visā pasaulē. Tagad šai problēmai pievienojusies vēl cita, kas saistīta ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā.

Ziņojumā par jūrnieku darbaspēku, ko 2021. gadā publicēja BIMCO un ICS, teikts, ka 1,89 miljoni jūrnieku pašlaik strādā uz vairāk nekā 74 tūkstošiem pasaules tirdzniecības flotes kuģu. No kuģniecības kopējā darbaspēka 198 123 (10,5%) jūrnieki ir no Krievijas, tostarp 71 652 virsnieki un 126 471 ierindas jūrnieki. No Ukrainas ir 76 442 (4%) jūrnieki, no tiem 47 058 ir virsnieki un 29 383 ierindas jūrnieki. Kopā tie veido 14,5% no pasaules jūrniecības darbaspēka.

Uzstājoties IMO ārkārtas sanāksmē, ICS ģenerālsekretārs Gijs Platens sacīja: "Karš Ukrainā būtiski ietekmē jūrnieku un kuģniecības drošību, kā



arī vispārējo drošību šajā reģionā. Arī tagad, tāpat kā koronavīrusa pandēmijas laikā, jūrnieki piedzīvo situācijas, ko viņi nevar ietekmēt un atrisināt. Karadarbība reģionā ir nodarījusi postījumus vairākiem kuģiem, ir nogalināti un ievainoti jūrnieki, daudzu tautību jūrnieki ir iesprostoti Ukrainas ostās pītauvo-tajos kuģos. Nedrīkst pieļaut, ka cieš nevainīgi jūrnieki un viņu ģimenes, tāpēc nekavējoties jānodrošina jūrnieku evakuācija. ICS pilnībā atbalsta jūras koridora izveidi, lai varētu droši evakuēt kuģus no Melnās un Azovas jūras.

Jūrnieku drošība ir absolūta prioritāte, tāpēc aicinām visas iesaistītās puses gādāt, lai viņi nekļūtu par situācijas ķīlniekiem un neceistu no Krievijas izraisītās karadarbības. Bažas par apkalpju drošību arvien pieaug, tāpēc ir saprotama kuģu īpašnieku atturēšanās sūtīt kuģus uz karadarbībā iesaistītajām valstīm. Nozare jau ir ziņojusi, ka drošības apsvērumu dēļ dažas apkalpes Ukrainā ir pametušas savus kuģus, tāpat pieaug apdrošināšanas prēmijas tiem kuģiem, kas kuģo šajā reģionā.■

Sankcijas noteiktas, bet darījumi joprojām notiek

Pēc iebrukuma Ukrainā Krievija sevi padarījusi par izstumto pasaules enerģijas tirgū, jo noteikts embargo Krievijas naftas kompānijām, tirdzniecības namiem, kravu nosūtītājiem un bankām. "CNN Business", sadarbojoties ar tirgus analītiķiem, pauž satraucošu informāciju, proti, visas pazīmes liecinot, ka Krievijas nafta joprojām piesaista potenciālo pircēju interesi, vismaz ēnu darījumus noteikti. Krievijas tankkuģi, kas pārvadā jēlnaftu un naftas produktus, arvien biežāk pazūd no izsekošanas sistēmām un izvērš tā dēvēto tumšo aktivitāti, uz vairākām stundām izslēdzot kuģu transponderus. Kuģošanā to klasificē kā maldinošu kuģošanas praksi, ko bieži izmanto, lai izvairītos no sankcijām.

UZZIŅAI

"Economic Complexity Observatory" (OEC) dati liecina, ka jūras kravu pārvadājumi nodrošina gandrīz 90% pasaules tirdzniecības. Ukraina un Krievija nodrošina ceturto daļu no pasaules kviešu eksporta, un Krievija kontrolē 12,5% jēlnaftas eksporta. 2022. gada marta vidū "Lloyd's List" analītiķi rakstīja, ka jēlnaftas un naftas produktu eksports no Krievijas samazinājies par 1,5 miljoniem barelu dienā, salīdzinot ar iepriekšējo līmeni – aptuveni septiņiem miljoniem pirms iebrukuma Ukrainā.

"Windward" izlūkdienests vēsta, ka ar Krieviju saistīto jēlnaftas tankkuģu vidū tumšā aktivitāte ir pieaugusi par vairāk nekā 600%, salīdzinot ar situāciju pirms kara Ukrainā.

"Mēs redzam, ka Krievijas tankkuģi apzināti izslēdz radarus, lai slēptu savu atrašanās vietu un, apejot sankcijas, turpinātu eksportēt Krievijas energoresursus," intervijā CNN teica "Windward" izpilddirektors Ami Daniels. "Un tas nenotiek tikai ar jēlnaftu, līdzīgas tendences vērojamas arī ar naftas produktiem."

Kā liecina "Windward" izlūkošana, kurā kompānija izmanto arī mākslīgo intelektu, kas seko līdzī aktivitātēm kuģošanā, tikai vienā dienā,

piemēram, 12. martā, Krievijas naftas un naftas produktu tankkuģiem fiksēti 33 *tumšās aktivitātes* gadījumi, kas par 236% pārsniedz nedēļas vidējo rādītāju 2021. gadā.

Starptautiskie noteikumi paredz, ka tādiem kuģiem kā naftas tankkuģi gandrīz visu laiku jātur ieslēgti savi transponderi, lai novērstu nelikumīgu kuģošanu. Viens no veidiem, kā maskēt kuģa kustību, ir automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) atspējošana vai manipulēšana ar to, bet manipulācijas un traucējumi AIS sistēmā var liecināt par iespējamām nelikumīgām darbībām vai sankciju pārkāpšanu.

"Windward" izpilddirektors Daniels atzīst, ka reizēm kuģi var būt *tumši* arī drošības apsvērumu dēļ, piemēram, kuģojot pirātu reģionos, bet šajā gadījumā tas nav patiesais iemesls, kāpēc Krievijas kuģi pazūd no redzamības. "Šie kuģi grib pazust no radara. No atbilstības viedokļa tas ir sarkanais karogs," uzsver Daniels.

Irānas pieredze Krievijas praksē

Līdzīga uzvedība starptautiskajos kuģošanas ceļos tika novērota iepriekšējā desmitgadē, kad ASV noteica sankcijas pret Venecuēlu un Irānu, kas padarīja nelikumīgu naftas iepirkšanu no šīm valstīm.

"Tagad Krievija izmanto Venecuēlas un Irānas pieredzi, tikai šoreiz atšķirībā no Venecuēlas un Irānas gadījuma Rietumi nav noteikuši sankcijas tieši pret Krievijas naftu," teica konsultāciju firmas "Lipow Oil Associates" prezidents Endijs Lipovs. "Jā, Baltais nams ir aizlēdzis Krievijas naftas importu ASV, bet tas neaizliedz citām valstīm pirkt šo Krievijas energoresursu, un tā ir problēma."

Analītiķi pauž viedokli, ka tā ir sabiedrisko attiecību katastrofa: no vienas puses, visi nosoda Krievijas iebrukumu Ukrainā, tāpēc *de facto* nosaka embargo Krievijas naftai, bet patiesībā daudzi tumšās aktivitātes

aizsegā tomēr veic darījumus ar Krieviju, un tas lielā mērā izskaidro, kāpēc Krievijas karoga kuģi pazūd no redzamības un kāpēc no redzamības pazūd arī citi kuģi.

"Kuģi kļūst *tumši*, jo baidās, ka gadījumā, ja tos pieķers darījumos ar Krievijas biznesu, tie automātiski uz laiku tiks iekļauti *melnajā* sarakstā un nākotnē nevarēs iesaistīties biznesā" sacīja Lipovs. "Un tomēr šobrīd ir finansiāls stimuls pirkt Krievijas naftu, jo pieprasījums pēc enerģijas ir ļoti augsts, bet lielā mērā sankciju dēļ Krievijas jēlnafta tiek tirgota aptuveni par 30 ASV dolāriem lētāk nekā caurmērā pasaules jēlnaftas tirgū. Ir ekonomiskais stimuls, ja vien jūs neuztrauc sankcijas un Krievijas karadarbība Ukrainā."

Kur pazūd nafta?

Pētniecības kompānija "Rystad Energy" lēš, ka piecu nedēļu laikā kopš embargo noteikšanas Krievijas jēlnaftas eksportam dienā pazūd no 1,2 līdz 1,5 miljoniem barelu. "Krievijas jēlnaftas eksporta galamērķis kļūst arvien nezināmāks," savā ziņojumā raksta "Rystad Energy", norādot, ka slepeno naftas darījumu kopējais apjoms ir aptuveni 4,5 miljoni barelu dienā.

Analītiķi apgalvo, ka ir pierādījumi, ka naftas pārstrādes rūpnīcas Ķīnā un Indijā, kas ir divi lielākie naftas patērētāji pasaulē ar visstraujāk augošo ekonomiku, zaglīgi pērk Krievijas naftu.

Tiek arī izteiktas aizdomas, ka Krievijas nafta tiek pirktā un nodota glabāšanā, tostarp arī peldošajās glabātuvēs – tankkuģos, kas uzturas jūrā.

"Windward" arī atklāj, ka daži tankkuģi, kas saistīti ar Krieviju, nodarbojas ar naftas nodošanu no kuģa uz kuģi, kas īpaši notiek naktīs. Šādas darbības tiek uzskatītas par augsta riska operācijām un bieži tiek izmantotas, lai izvairītos no sankcijām, kā arī slēptu naftas, ogļu un citu materiālu izcelsmi vai galamērķi. ■

"Latvijas maisījums" – jauns zīmols naftas tirgū

Kad Krievijas dīzeldegvielas krava nav Krievijas dīzeldegvielas krava? Šādu jautājumu uzdod ietekmīgais privātais finanšu, datu analītiķis un mediju uzņēmums "Bloomberg", un pats arī sniedz atbildi: tas ir tad, kad Eiropas lielākā naftas kompānija "Shell" no Krievijas iegādājas dīzeldegvielu, aizved to uz Ventspili, kur piejauc citas izcelsmes dīzeldegvielas, lai tirgū palaistu, kā tirgotāji to dēvē, "Latvian blend" jeb "Latvijas maisījumu".

Galvenais ir tirgot dīzeldegvielu, kurā 49,99% degvielas nāk no Krievijas, bet pārējie 50,01% ir citas izcelsmes, tātad tehniski tā vairs nav Krievijas izcelsmes naftas krava. Šāds manevrs ir tikai viens no daudziem, ko naftas kompānijas un preču tirgotāji izmanto, lai saglabātu iespēju pārdot Krievijas energoresursus Eiropā, tai pašā laikā paliecot tīriem un nevainīgiem sabiedrības priekšā, kas pieprasa izbeigt Vladimira Putina kara mašīnas subsidēšanu, lai gan jāteic, ka jaunā maisījuma pārdošana Eiropā ir pilnīgi likumīga, jo Eiropa nepiemēro sankcijas vai ierobežojumus Krievijas naftai, gāzei un līdz 2022. gada augustam arī ogļēm. Patiesībā "Shell" varētu tirgot arī 100% Krievijas naftu, tikai tādā gadījumā tas no eiropiešu skatu punkta izskatītos nelāgi un, visticamāk, iedragātu kompānijas tēlu.

Tagad naftas tirgotāji saucukstas par "Latvijas maisījumu" – jaunas izcelsmes dīzeldegvielu, kas izskatās pēc risinājuma, lai piegādātu Krievijas produktu, kurš sajaukts ar citas

izcelsmes naftas produktu, bet patiesībā ir arī daudzas citas ostas un vietas, kur notiek degvielu sajaukšana. Tas notiek gan Nīderlandes ostās, gan atklātā jūrā, ko tirgotāji sauc par nodošanu no kuģa uz kuģi, taču, lai vai kā, jaunais degvielas maisījums ir ieguvis Latvijas vārdu, bet "Latvijas maisījums" ir atgādinājums par līdzīgām darbībām, kad savulaik tika



tirgota sankcionētā Irānas un Venecuēlas jēlnafta, kas Tālajos Austrumos gadiem ilgi tika piedāvāta kā "Malaizijas maisījums" vai "Singapūras maisījums". "Shell" stratēģija tomēr nav bez riska, jo kompānija jau martā bija spiesta atvainoties, kad tā par dempinga cenu iegādājās Urālu jēlnaftu. Šāda kompānijas rīcība izraisīja protestus, bet Ukrainas ārlietu ministrs kompāniju apsūdzēja peļņas gūšanā ar Ukrainas asinīm.

Valdības rīkotajā preses konferencē ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs solīja, ka "Bloomberg" informācija tiks rūpīgi pārbaudīta. Viņš atzina, ka ir iepazinies ar šo publikāciju un tajā minētos faktus vērtē kā satraucošus. Savukārt Ministru prezidents Krišjānis Kariņš piebilda, ka patlaban vēl nav noteiktas sankcijas Krievijas naftas produktiem, taču

"Bloomberg" publikācijā minētais norādot, cik precīzām jābūt sankcijām.

"Bloomberg" rūpīgi seko un informē par to, kā rīkojas Eiropas enerģētiķis uzņēmumi, kuri meklē aplinku ceļus, lai saglabātu Krievijas jēlnaftas plūsmu, vienlaikus publiski atsakoties no sadarbības ar Krieviju. Ventspils brīvostas pārstāvji norāda, ka ostā ar naftas produktu pārkrāušanu nodarbojas trīs termināļi – SIA "Ventspils nafta termināls", AS "Ventbunkers" un SIA "Ventall termināls". Brīvostas pārstāvji pieļauj, ka termināļos naftas produktiem tiek veiktas apstrādes operācijas, taču nevarēja komentēt, tieši kādas darbības tiek veiktas, jo ostas pārvaldei nav tiesību ne kontrolēt termināļu darbības ar kravu, ne komentēt attiecīgo termināļu komercdarbību.

Iepazinies ar "Bloomberg" publikāciju, Ventspils brīvostas pārvaldnieks ir sazinājies ar termināļu vadību, lai vienotos par tikšanos un pārrunātu aktuālos jautājumus.

Eiropas Savienība vēl nav noteikusi Krievijas naftas produktu embargo, tomēr šis gadījums liecina, ka tiem, kas pieņem lēmumus par sankcijām, skaidri jāzina, ko viņi ar tām grib panākt un kā kontrolēs, lai sankcijas tiktu pilnībā realizētas. Tas ir kā atgādinājums lēmumu pieņēmējiem neatstāt nekādas iespējas interpretēt sankcijas. Taču viens jau ir skaidrs – tādiem ne īpaši labu pieskaņu guvušiem nosaukumiem kā "Malaizijas maisījums" un "Singapūras maisījums" tagad pievienojies "Latvijas maisījums". ■

Sankcionētais kokmateriāls

"Wood Resources International" aplēses liecina, ka sankciju noteikšana pret Krieviju un tās sabiedroto Baltkrieviju, kā arī Ukrainas ostu slēgšana radikāli mainījusi mežsaimniecības produkcijas tirdzniecību pasaulē.

Kopējais zāgmateriālu eksports no trim valstīm – sankcijām pakļautās Krievijas un Baltkrievijas, kā arī karadarbības skartās Ukrainas 2021.

gadā bija 34 miljoni kubikmetru, un vairāk nekā 25% no šā apjoma tika eksportēti uz valstīm, kas tagad ir noteikušas sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju. Turklāt divas lielākās koksnes sertifikācijas organizācijas – FSC un PEFC – marķējušas visus Krievijas un Baltkrievijas kokmateriālus kā sankcijām pakļautus, tāpēc tos nevar izmantot sertificētos produktos, un tas ietekmēs ikvienu valsti, kas iepērk koksni no Krievijas

un Baltkrievijas un ražo sertificētus produktus, piemēram, zāgmateriālus, saplāksni, celulozi un papīru pārdošanai visā pasaulē.

Kopējais skujkoku zāgmateriālu apjoms, kas sankciju dēļ, visticamāk, nesaņiegs tirgu Eiropā un Āzijā, izņemot Ķīnu, ir nedaudz vairāk par 30% no kopējā eksporta apjoma, kas 2021. gadā nosūtīts no Baltkrievijas, Krievijas un Ukrainas. ■

Jūras pārvadājumi un kravu piegādes loģistika piedzīvo jaunu satricinājumu

Laikā, kad globālais kuģošanas bizness un kravu piegādes ķēdes vēl ne tuvu nav atkopušās no Covid-19 izraisītajiem satricinājumiem, klāt nākusi jauna problēma – Krievijas izraisītais karš Ukrainā ne tikai izpostījis dzīvi miljoniem cilvēku, tūkstošus nogalinot un sakropļojot, bet arī satricinājis ierasto kārtību visā pasaulē. Problēmas skārušas arī kuģošanas biznesu, kas nodrošina globālos jūras pārvadājumus, apkalpojot aptuveni 90% no pasaules tirdzniecības.

No 1,9 miljoniem pasaules jūrnieku aptuveni 17% ir Krievijas un Ukrainas jūrnieki, un tiek lēsts, ka vismaz 60 tūkstoši martā un aprīlī atradās jūrā, gaidot norakstīšanu krastā, jo viņiem sarežģījumus rada nokļūšana mājās, piedevām lielākā daļa no viņiem nevar saņemt samaksu, jo bankas konti nedarbojas vai ir pakļauti sankcijām.

Uz Vācijas tirdzniecības kuģiem strādā aptuveni 5000 jūrnieku no Krievijas un Ukrainas, un šo abu valstu jūrnieki bieži vien strādā uz vieniem un tiem pašiem kuģiem. “Mēs esam šokēti par karu

Ukrainā. Daudzu valstu jūrnieki strādā uz Vācijas tirdzniecības flotes kuģiem, tostarp tūkstošiem Ukrainas un Krievijas jūrnieku, un viņu labklājība un drošība mums ir pirmajā vietā,” žurnālistiem teica Vācijas Kuģu īpašnieku asociācijas pārstāvis.

Kuģu īpašnieki nonākuši neapskauzamā situācijā: lai nodrošinātu nepārtrauktas kravu piegādes, viņiem tagad nekavējoties jāmeklē rezerves apkalpes šo jūrnieku aizstāšanai.

“Tagad nokomplektēt kuģu apkalpes ir ļoti izaicinoši, un tas ir vēl viens tiešais trāpījums jau tā Covid-19 dēļ salauztajām jūras kravu piegādes ķēdēm,” sacīja “XRTC Business Consultants” izpilddirektors Džordžs Sjaradakis. “Krievijas un Ukrainas jūrnieku aiziešana rada milzīgu *caurumu*, jo liela daļa šo valstu jūrnieku ir augstākie virsnieki: kapteiņi, kapteiņu vecākie palīgi un vecākie mehāniķi. Bieži vien uz vieniem un tiem pašiem kuģiem augstākie virsnieki ir vienas valsts piederīgie, un tagad ir milzīgs izaicinājums atrast cilvēkus, kas šādā rangā varētu viņus aizstāt.”

Pēc Londonas un Singapūras jūras brokeru sniegtās informācijas, kuģu īpašnieki tagad vērsas pie tādām jūrniecības valstīm kā, piemēram, Filipīnas un Rumānija, piedāvājot jūrniekiem noslēgt kontraktu par dubultu atalgojumu.

“Esam evakuējuši 40 jūrniekus no diviem Grieķijai piederošiem kuģiem, kas iestrēguši Odesas ostā. Tie bija Grieķijas, Rumānijas un Filipīnu jūrnieki,” paziņoja Grieķijas ārlietu ministrijas pārstāvis Aleksandross Papaioannou. “Esam arī evakuējuši savus konsulāta darbiniekus, jo Odesa, visticamāk, nonāks karadarbības zonā.”

Gaidot kravu izkraušanu, desmitiem kuģu joprojām ir iestrēguši ostās visā pasaulē. Šī sastrēguma pamatā ir darbaspēka deficīts visos piegādes ķēdes posmos, tai skaitā kravas automašīnu un noliktavu jaudu deficīts. Likmes kravu pārvadājumiem ar kuģiem ir pieaugušas vairāk nekā divas reizes, bet piegādes uz ASV un Eiropu prasa trīsreiz ilgāku laiku, jo pietrūkst kuģu, lai apmierinātu pieprasījumu. ■

Postījumi Ukrainā plosa jūrniekus un viņu ģimenes

Jūrnieku starptautiskais palīdzības fonds (SIRF), ko pārvalda Starptautiskais jūrnieku labklājības un palīdzības tīkls (ISWAN), aicina jūrniecības un kuģošanas nozari dot finansiālu ieguldījumu, lai palīdzētu ukraiņu jūrniekiem un viņu ģimenēm, kas cieš no karadarbības. “Vajadzību apmērs ir ļoti liels, un tas arvien pieaug. Pašreizējie konflikti, vardarbība un nenoteiktība liek cilvēkiem pamest savas mājas un šķirties no ģimenēm. Daudzas ģimenes tagad nevar sazināties ar saviem mīļajiem jūrā, tāpēc esam izveidojuši jaunus kontaktus, lai sniegtu atbalstu jūrnieku ģimenēm Ukrainā, Rumānijā, Polijā, Ungārijā, Vācijā, Moldovā, kā arī citās valstīs,

uz kurām devušies ukraiņu bēgļi,” teikts ISWAN palīdzības aicinājumā. “Mēs reaģējam uz vajadzībām un nodrošinām, ka no Jūrnieku starptautiskā palīdzības fonda tiek sniegta tūlītēja praktiska palīdzība, lai atbalstītu jūrniekus un viņu ģimenes. Palīdzības fonds var nodrošināt vienreizēju finanšu dotāciju līdz 500 ASV dolāriem tiem jūrniekiem un viņu ģimenēm, kam nepieciešama palīdzība saistībā ar tādiem izdevumiem kā, piemēram, ārstniecības, dzīvošanas izmaksas vai izglītības atbalsts bērniem. Fonds var arī sniegt pabalstu līdz 1000 ASV dolāriem tuvākajiem radniekiem gadījumā, ja jūrnieks miris tiešā Ukrainas kara rezultātā.

Jūrnieku starptautiskais palīdzības fonds Covid-19 laikā veiksmīgi piegādāja humāno palīdzību vairāk nekā 1,1 miljona ASV dolāru apmērā, un tagad izmantojam līdzīgas prasmes, lai iegūtu operatīvu informāciju par jūrniekiem un ģimenēm, kuras skārusi Ukrainas krīze.”

Šo ārkārtas aicinājumu koordinē Jūrnieku labdarības organizācija un atbalsta misija jūrniekiem “Stella Maris”, ISWAN, ICMA, kā arī citas labdarības un nevalstiskās organizācijas. Lai atbalstītu jūrniekus un viņu ģimenes, iegūtie līdzekļi tiks sadalīti attiecīgajām organizācijām, un visi ziedotāji gada beigās saņems ziņojuma kopiju, lai pārliecinātos, kur līdzekļi ir izlietoti. ■

Krievijas karš Ukrainā palielina spriedzi konteinerkravu aprītē visā pasaulē

“Container xChange” izpilddirektors Kristians Roelofs kompānijas ziņojumā uzsver: “Pašlaik neviens nevar paredzēt, kāda būs šī briesmīgā kara ietekme uz globālajām konteineru piegādes ķēdēm, kādi traucējumi radīsies un kādi kavējumi būs kravu piegādēs, bet jau tagad varam prognozēt, ka notiekti pieaugs inflācija.

Melnā jūra un Azovas jūra tagad ir bīstamas kuģošanai. Šeit ir notikuši raķešu uzbrukumi kuģiem, aizturēti kuģi un slēgta kuģošana tirdzniecības kuģiem. Slēgtas un uzlidojumiem pakļautas ir Ukrainas jūras ostas Odesa un Mariupole. Tirdzniecība un konteineru kustība šajā reģionā ir beigusies, un te ostās ir iestrēgušas kravas. Sakarā ar kuģošanas ierobežojumiem Melnajā jūrā, kā arī sankcijām pret Krieviju un Baltkrieviju sagaidām, ka būs milzīga konteineru uzkrāšanās ostu termināļos.

Jūras tirdzniecība ar Krieviju un Krievijas uzņēmumiem turpmākajos mēnešos un pat gados varētu būt ļoti sarežģīta vai pat neiespējama, savukārt Āzijas un Eiropas tirdzniecībā varētu pieredzēt lielu pieprasījumu pēc jūras pārvadājumiem no Āzijas, jo ziņots, ka Āzijas un Eiropas dzelzceļa un autoceļu maršruti caur Krieviju un Baltkrieviju ir slēgti, Krievijas un Baltkrievijas robežas ar ES ir slēgtas, tieši tāpat Krievijai un Baltkrievijai tiek slēgta aviosatikme.

Kopumā situācija konteineru pieejamības ziņā, visticamāk, pasliktināsies, bet tas lielā mērā būs atkarīgs no ostas reģiona. Centrāleiropa un Ziemeļeiropa jau tagad ir pārslogotas.”■



“P&O Ferries” notikusi darbinieku masveida atlaišana

Kompānija “P&O Ferries”, kas pieder Dubajā bāzētajai kuģošanas kompānijai “DP World”, 2022. gada 18. martā ar videoieraksta starpniecību paziņoja par 786 darbinieku atlaišanu un savā tīmekļa vietnē brīdināja, ka dažu nākamo dienu laikā būs traucēti prāmju pakalpojumi, līdz kompānija atradīs konkurētspējīgāku un efektīvāku operatoru. Sākotnēji tika ziņots, ka prāmju satiksme starp Angliju, Franciju un Nīderlandi tiek atcelta uz dažām dienām, taču tā netika atjaunota vairākas nedēļas, kas aizkavēja pārtikas, medikamentu un citu preču apriti starp Lielbritāniju un kontinentālo Eiropu. Uzņēmums informēja darbiniekus, ka divu gadu laikā tas cietis zaudējumus aptuveni 200 miljonu mārciņu apmērā. “Pēc būtiskām pārmaiņām un izmaksu pieauguma saistībā ar Brexit un Covid-19 ierobežojumiem, uzņēmumu plosa finanšu problēmas, ko līdz šim kompensējis mātes uzņēmums “DP World”. Pašreizējā stāvoklī “P&O Ferries” nav dzīvotspējīgs bizness. Mūsu izdzīvošana ir atkarīga no tā,

vai turpmāk notiks straujas un būtiskas pārmaiņas,” teikts kompānijas paziņojumā.

Aprīļa sākumā pēc Lielbritānijas transporta ministra lūguma “The Insolvency Service” ierosināja krimināllietu un izvirzīja civilprasību pret “P&O Ferries”, un tagad notiek izmeklēšana par kompānijas rīcību, kad tā bez iepriekšēja brīdinājuma un saskaņošanas ar arodbiedrību atlaida 786 darbiniekus. “P&O Ferries” publiski paziņoja, ka visi atlaistie, izņemot vienu, ir pieņēmuši uzņēmuma izteikto atlaišanas piedāvājumu.

Nākamajā dienā no darba atbrīvotie kompānijas darbinieki un viņu ģimenes locekļi piedalījās protesta akcijās Anglijas ostas pilsētās Hallā, Duvrā un Liverpūlē, kā arī Ziemeļīrijas ostā Larnē. Jūrnieku arodbiedrības “Nautical International” ģenerālsekretārs Marks Dikinsons, uzrunājot aptuveni 400 cilvēku protesta akcijā Duvrā, sacīja, ka viņš, 40 gadus strādādam arodbiedrībā, nekad nav piedzīvojis tik cinisku cilvēku atlaišanu

no darba. "Pēdējo divu gadu laikā pandēmijas izraisīto ierobežojumu dēļ ir bijis diezgan daudz prāmju darbinieku atlaišanas gadījumu, tāpat ir valdījusi liela nenoteiktība un neskaidrība par rītdienu, un tas cilvēkos izraisījis nogurumu un apnikumu," sacīja Dinkinsons. "Lielbritānijā, kas ir salu valsts, prāmju satiksmi apkalpojošie jūrnieki netiek uzskatīti par svarīgiem strādniekiem, neskatoties uz to, ka viņi ir strādājuši visu pandēmijas laiku, lai nogādātu valsti pārtiku, medikamentus un citas preces."



E-pasta vēstulē "P&O Ferries" vadība darbiniekiem skaidroja, ka uzņēmums samazina apkalpju izmaksas par 50 procentiem, lai veicinātu biznesa izaugsmi. Šai sakarā "P&O Ferries" ir atradīs jaunu sadarbības partneri – starptautisku kompāniju, kas nolīgs apkalpes locekļus tiem prāmjiem, kuri pakļauti jaunajām prasībām.

"P&O Ferries" izpilddirektors Pīters Heblitveits paziņoja, ka, ja valdības līmenī netiks akceptēts kompānijas rīcības plāns un tiks pieprasīta darbinieku atjaunošana darbā, tas izraisīs uzņēmuma pilnīgu sabrukumu, kā rezultātā būs zaudētas vēl 2200 darbavietas.



"P&O Ferries" ir rūpīgi izpētījis visas iespējas, bet alternatīvu nav izdevies atrast, un tas nozīmē, ka bez radikālas rīcības uzņēmums nespēs izdzīvot, ņemot vērā arī to, ka 2021. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu "P&O Ferries" cieta par 100 miljoniem sterliņu mārciņu

lielākus zaudējumus," uzsvēra Pīters Heblitveits.

Savā paziņojumā "P&O Ferries" atzina, ka darbinieku atlaišana apzināti notika bez iepriekšēja brīdinājuma, tāpēc pilnībā saprot, ka šī situācija ir radījusi ciešanas un problēmas atlaistajiem darbiniekiem un viņu ģimenēm. "Lēmums bija galējas nepieciešamības diktēts, jo bizness neizdzīvos bez fundamentālām pārmaiņām attiecībā uz darbinieku politiku," teikts uzņēmuma paziņojumā.

Politīķi puda sašutumu par "P&O Ferries" rīcību un politiku attiecībā pret jūrniekiem. Apvienotās Karalistes Transporta departamenta valsts sekretāra vietnieks Roberts Korts parlamentā paziņoja, ka "P&O" ir nepieņemami izturējies pret jūrniekiem, kuri gadiem ilgi uzticami strādājuši uzņēmuma labā.

Prakse atlaist darbiniekus un pieņemt darbā jaunus par zemāku atalgojumu ir sena stratēģija uzņēmumiem, kas vēlas ātri samazināt izmaksas, jo šie darbinieki parasti pelna mazāk nekā pilnas slodzes darbinieki un viņiem ir mazāki pabalsti un zemāka darba drošība.

"P&O" apzināti pieņēma lēmumu darbinieku atlaišanas procesā neiesaistīt arodbiedrību, jo skaidri saprata, ka pārkāpj Apvienotās Karalistes darba tiesības. "Nav ne mazāko šaubu, ka mums bija jākonsultējas ar arodbiedrībām, bet mēs izvēlējāmies to nedarīt, toties darbinieki saņem dāsnu atlaišanas pabalstu, kas būs kā kompensācija par noteikumu pārkāpšanu. Mēs tikai cenšamies glābt uzņēmumu, un, ja tas būtu jādara vēlreiz, mēs rīkotos tieši tāpat," parlamenta sēdē sacīja "P&O Ferries" izpilddirektors Pīters Heblitveits.

"P&O Ferries" paziņoja, ka darbiniekiem kompensācijās kopumā tiks piedāvāti 36,5 miljoni sterliņu mārciņu, aptuveni 40 darbinieku saņems vairāk nekā 100 tūkstošus mārciņu katrs, dažiem darbiniekiem paredzēts izmaksāt 91 nedēļas atalgojumu un tiks piedāvāta iespēja iekārtoties jaunā darba vietā, bet neviens darbinieks nesaņems mazāk par 15 tūkstošiem mārciņu.

Juristi pauž viedokli, ka kompānija izvēlējusies tā dēvēto "efektīvo noteikumu pārkāpumu", jo

apreķinājusi, ka iesaistīties konsultāciju procesā par darbinieku atlaišanu būtu dārgāk, nekā izmaksāt atlaišanas kompensācijas. Šāda likumu sprauga dod bagātajiem uzņēmumiem iespēju atpirkties no likumu ievērošanas. Vēl viens apdraudējums ir saistīts ar to, ka atlaišanas līgumos ir iekļauta vienošanās par informācijas neizpaušanu, ko sauc arī par konfidencialitātes klauzulu, kas atlaistajiem "P&O" darbiniekiem tiek piedāvāta komplektā ar atlaišanas pabalstu, kas pēc būtības nākotnē liegs uzsākt tiesiskas darbības pret savu bijušo darba devēju. Apvienotajā Karalistē "konfidencialitātes klauzula" daudzkārt jau ir kritizēta saistībā ar dažādiem jautājumiem, tostarp seksuālo uzskāšanos un rasu diskrimināciju.

Paredzams, ka starptautiskajiem darbiniekiem, kuri aizstās atlaistos britu darbiniekus, maksās vidēji piecpus līdz sešas mārciņas stundā, un "P&O" apgalvo, ka šīs likmes atbilst starptautiskajiem jūrniecības standartiem, tomēr tās ir daudz zemākas nekā Apvienotās Karalistes nacionālā minimālā alga, kas no 2022. gada 1. aprīļa personām no 23 gadu vecuma būs 9,50 mārciņas stundā.

Jau sen izskanējuši aicinājumi izbeigt diskrimināciju attiecībā uz atalgojumu darba ņēmējiem, kuri nav Apvienotās Karalistes valstspiederīgie un tāpēc vien pelna ievērojami mazāk nekā viņu Lielbritānijas kolēģi. "P&O" lēš, ka aģentūras darbinieku izmantošana izmaksās aptuveni uz pusi mazāk, nekā uzņēmums iepriekš tērēja par darbiniekiem. Tagad izskanējuši aicinājumi valdībai aizliegt saviem kuģiem kuģot, ja darbiniekiem uz tiem netiek maksāta valstī noteiktā minimālā alga.

Atlaistie darbinieki sākotnēji atteicās nokāpt krastā, bet kompānija "P&O" bija noalgojusi apsargus, kuri, bruņojusies ar roku dzelžiem, centās uzkāpt uz kuģiem, lai aizvāktu apkalpes.

Jūrnieku arodbiedrības "Nautilus International" izpilddirektors Marks Dinkinsons intervijā BBC teica, ka redzējis bruņotus apsargus. "Tas ir zemākais līmenis, līdz kuram var nolaisties kuģošanas kompānija, un

▶▶▶ 25. lpp.

ši ir tumšākā diena ne tikai Apvienotās Karalistes kuģošanas nozarei, bet visai starptautiskajai kuģošanai," sacīja Dinkinsons.

Viens no "P&O" prāmju kapteiņiem – "The Pride of Hull" kapteinis Fevjē no Nīderlandes – ir paziņojis, ka viņš kopā ar saviem darbiniekiem ir apņēmis palikt uz kuģa tik ilgi, cik tas būs nepieciešams, lai kompānijas vadība atceltu savu nelikumīgo atlaišanas paziņojumu, pauzot cēriību, ka viņus atbalstīs ikviens AK strādājošais. Komentāros kapteinis tiek dēvēts par varoni, jo ar savu stingro nostāju ir atbalstījis savu komandu un nostājies pret "P&O" apkaunojošo rīcību.



"The Pride of Hull" kapteinis Fevjē.

Ostas atsakās kļūt par sarguņiem

Lielbritānijas valdībā notiek karstas diskusijas par nodarbinātības jautājumiem un likumdošanas sakārtošanu, jo spēkā esošie likumi ir atstājuši spraugas, kas darba devējiem ļauj negodīgi izturēties pret darba ņēmējiem. "Neatkarīgi no šīs izmeklēšanas iznākuma valdībai ir jānāk klajā ar savu sen nokavēto nodarbinātības likumprojektu. "P&O" skandāls neapšaubāmi ir parādījis, ka Apvienotās Karalistes darba tiesības un darba ņēmēju tiesības ir steidzami jāpārda atbilstošas 21. gadsimta standartiem, nevis no nopietnām sankcijām un lieliem finansiāliem sodiem. Kamēr notiek izmeklēšana, Ministru kabinetam vajadzētu pieņemt lēmumu, ka nekavējoties jāaptur visi līgumi ar kompāniju "P&O" un tās īpašnieku "DP World", līdz atlaistie darbinieki atkal tiks atjaunoti amatā. Un viens ir pilnīgi skaidrs – "P&O" šoreiz nedrīkst izbēgt no taisnīga soda," sacīja Marks Dinkinsons.

AK transporta ministrs aicinājis Lielbritānijas ostas bloķēt to prāmju apkalpošanu, kur darba devēji nemaksā savai apkalpei Apvienotajā Karalistē noteikto minimālo algu, kas no 2022. gada 1. aprīļa ir 9,50 mārciņas stundā. Tāpat ministrs uzsvēra, ka valdība plāno šādu prasību iestrādāt likumdošanā. Atalgojuma jautājums īpaši aktualizējies pēc tam, kad "P&O Ferries" bez iepriekšēja brīdinājuma atlaida 786 darbiniekus, kurus aizstāja ar aģentūras nolīgtiem darbiniekiem, kam tiek maksāts uz pusi zemāks atalgojums.

Savukārt Lielbritānijas Lielo ostu asociācija, kas pārstāv 400 ostas Apvienotajā Karalistē, pauž viedokli, ka valdība, izrādot savu attieksmi pret ārkārtas situāciju, steidz rast risinājumu uz ostu rēķina.

"Ostu nozare patiešām jūt līdzi ciešu šajiem jūrniekiem, tomēr mēs uzskatām, ka ostas nav tās kompetentās iestādes, kas varētu uzņemties atbildību risināt jūrnieku atalgojuma jautājumus kuģošanas nozarē," sacīja Lielo ostu asociācija vadītājs Ričards Balantains. "Ostām nevajadzētu kļūt par sarguņiem, kas kontrolē prāmju kompāniju darbību."

Savukārt "P&O Ferries" ir apsūdzējusi Lielbritānijas Jūras un krasta apsardzes aģentūru, ka tā rīkojusies ar bezprecedenta stingrību, aizturot divus kompānijas prāmjus, kad uz tiem bija gatava strādāt rezerves apkalpe.

Arodbiedrības "Nautilus" ģenerālsekretārs Marks Dinkinsons puda viedokli, ka valdības reakcija un "P&O Ferries" rīcības nosodīšanu var vērtēt pozitīvi, tomēr tas nespēs ietekmēt "P&O" uzsāktu pārmaiņu kursu. Bet "P&O Ferries" jau berzē rokas par to, ka Apvienotās Karalistes nacionālās minimālās algas likmes nav attiecināmas uz viņu gadījumu, tāpēc lētā darbaspēka algošanas stratēģija paliks nemainīga. AK minimālās algas noteikumi paredz, ka apkalpēm, kas strādā AK teritoriālajos ūdeņos, tas ir, 12 jūdzes no krasta, un AK kontinentālajā šelfā, ir jāmaksā minimālā alga, taču lielākā daļa prāmju maršrutu pamet šīs zonas, tāpēc nav viennozīmīgas atbildes uz jautājumu, vai šajā gadījumā būtu jāpiemēro Apvienotās Karalistes algu likumi.

Lai atrisinātu šo jautājumu, valdība plāno izveidot tā sauktos minimālās algas koridorus, kas paredz prāmju maršrutus starp Apvienoto Karalisti un citām valstīm. Valdība "P&O Ferries" rīcību nodēvējusi par pirātismu, bet izpilddirektoru Pīteru Heblitveitu par pirātu, apsūdzot viņu uzņēmuma reputācijas apkaunojošā grašanās



un pieprasot viņa demisiju. Atbildot uz demisijas pieprasījumu, P. Heblitveits sacīja, ka viņš no amata neatkāpsies. "Jūtos atbildīgs par šo situāciju, tāpēc turpināšu pildīt savus pienākumus un nodrošināt efektīvu tirdzniecības ceļu darbību, no kuriem šī valsts ir atkarīga. Turpināšu darīt visu iespējamo, lai nodrošinātu uzņēmumam ilgtspējīgu biznesu nākotnē."

Jau pirms gada "P&O Ferries", kas nodrošina pasažieru prāmju satiksmi starp Duvru un Kalē un starp Hallu, Roterdamu un Zēbrigi, kā arī reisus pāri Īrijas jūrai, paziņoja par kompānijas zaudējumiem pandēmijas izraisītā pasažieru skaita samazināšanās dēļ. Kompānijas īpašnieks "DP World" lūdza 150 miljonu sterliņu mārciņu lielu atbalstu AK valdībai un paziņoja par plāniem likvidēt 1100 darba vietu. Paziņojumā bija arī teikts, ka "P&O Ferries" transportē 15% no visām precēm uz un no Apvienotās Karalistes un jau kopš krīzes sākuma sadarbojas ar ieinteresētajām personām, lai novērstu pasažieru biznesa zaudēšanas ietekmi. Uzņēmums toreiz saņēma valdības palīdzību, izmantojot kravu pārvadājumu shēmu, bet "P&O" neatklāja, cik liels bijis šis atbalsts.

Daudzi pauž viedokli, ka, iespējams, pagaidām kompānija būs izglābussies no maksātnespējas, tomēr savu klientu acīs tā būs sabojājusi reputāciju, jo pasažieri, zinot, kā kompānija izrīkojusies ar darbiniekiem, uzskatīs to par morāli bankrotējušu. Un tad "P&O" priekšā ir vētrains ūdeņi. ■

Pēc ārzemju preses materiāliem

Uzruna trīs minūšu garumā

Latvijas Jūras akadēmijas 2007. gada Kuģu vadītāju specialitātes absolvents Alfrēds Karnups ir viens no tiem 786 kompānijas “P&O Ferries” darbiniekiem, kuri 17. marta rītā bez iepriekšēja brīdinājuma tika atbrīvoti no darba. Kompānijā “P&O Ferries” viņš strādāja kopš 2013. gada, toreiz darbā iekārtojās, izmantojot kruinga kompānijas “Clyde Marine” starpniecību, bet no 2017. gada ar “P&O Ferries” bija noslēdzis patstāvīgu līgumu uz nenoteiktu laiku. Uz *ro-pax* kuģa “Pride of Hull” Alfrēds strādāja par kapteiņa 2. palīgu un, kā teica sarunas laikā, ar darba noteikumiem, darba apstākļiem un samaksu bija pilnīgi apmierināts. Kompānija no savas puses pildīja saistības un maksāja nodokļus, tieši tāpat kā Alfrēds Karnups, pildot savas darba saistības, godprātīgi strādāja kompānijas labā.

“Atlaišana bija milzīgs pārsteigums visiem, jo nevienam no mums nebija ne mazākās nojausmas, ka kaut kas tāds vispār ir iespējams. Pēc sava darba grafika no kuģa norakstījos divas dienas pirms šī paziņojuma, un neviens nedeļa pat vismazāko mājienu, ka man darbs šajā kompānijā ir beidzies. Biju jau mājās Ventspilī, kad saņēmu ziņu, ka ceturtdien pulksten vienpadsmitos un dažās minūtēs kompānijas vadība tiešsaistē paziņos kādu svarīgu informāciju. Mēģināju pieslēgties atsūtītajam saitam, bet tas neizdevās, tāpēc svarīgo ziņu noskatījos ierakstā. Trīs minūšu garā uzrunā kompānijas vadītājs paziņoja, ka mums visiem, gandrīz astoņsimt cilvēkiem, darba līgums beidzas ar šo pašu dienu, 17. martu, un ar šo pašu brīdi.

Mani kolēģi, kuri tobrīd atradās uz kuģa, stāstīja, ka viņi ostā izkrāvuši kravu, un, saņemis informāciju, kapteinis līcis aizvērt rampu, nevienam nav laidis uz kuģa un nost no kuģa, kamēr nebūs noskaidrots iemesls tam, kas notiek. Kapteinis esot teicis: “Neviens neies prom no kuģa, un neviens arī neuzkāps uz kuģa.”

Bija izskanējis publisks kompānijas paziņojums, atpakaļceļa vairs nebija, kā situāciju komentēja Alfrēds, neviens neko vairs nevarēja ietekmēt. “Kompānija atsūtīja parakstīt dokumentus, ka piekritu pārtraukt darba attiecības. Protams, varēju arī nepiekrīst, bet tas būtu bezjēdzīgi. Man zvīnāja advokāts, kurš skaidroja situāciju tiesāšanās sākumā. Ja esmu ar mieru saņemt



kompensāciju, tad parakstu visus dokumentus, saņemu savu naudu un vairs neceļu nekādas pretenzijas. Kā teica advokāts, varu arī tiesāties, bet tas aizņemts ļoti ilgu laiku, tiesas ceļā var kaut ko vinnēt, bet var arī neko nevinnēt, būs tikai lieki patērēts laiks un bojāti nervi. Pieņemu lēmumu parakstīt dokumentus un meklēt jaunu darbu. Kompānija izmaksās kompensāciju, ņemot vērā

nostrādātos gadus. Tie, kuri nostrādājuši ilgu laiku, piemēram, kā mans kapteinis, kurš uz kuģa strādājis kopš tā pieņemšanas brīža, vairāk nekā divdesmit gadus, vai kolēģi, kuri tur strādājuši piecpadsmit un vairāk gadu, saņems pieklājīgu kompensāciju, un arī es par kompensāciju nevaru sūdzēties.”

▶▶▶ 27. lpp.

"P&O Ferries" nav ievērojusi prasību, ka jebkurš darbinieku atlaišanas gadījums, nemaz nerunājot par darbinieku tik masveidīgu atbrīvošanu, darba devējam ir jāaskaņo ar arodbiedrību. Šoreiz tā nenotika, un, kā tagad izrādās, "P&O Ferries" darbinieku masveida atlaišanas gadījumā arodbiedrība saviem biedriem neko arī nevar palīdzēt. "Neesmu arodbiedrības biedrs," atzīst Alfrēds, "bet, ja arī būtu, arodbiedrība neko nevarētu mainīt un ietekmēt. Rezultātā gan tie, kuri bija arodbiedrībā un katru mēnesi maksāja biedra naudu, gan tie, kuri tādi nebija, atradās vienādā situācijā, jo šoreiz arodbiedrība izrādījās pilnīgi bezspēcīga. Tā, protams, vēl joprojām mēģina cīnīties, bet izskatās, ka nekāda rezultāta šai cīņai nebūs."

Kompānija "P&O Ferries" ir ziņojusi par savām finanšu grūtībām, kas, visticamāk, brieda jau vairākus gadus, lai gan prāmji kursēja piepildīti un netrūka ne pasažieru, ne kravu. Kompānijas problēmas vēl spēcīgāk ietekmēja pandēmija, pat neskatoties uz to, ka no valdības tā saņēma finansiālu atbalstu. "Kad Covid-19 dēļ visu aizvēra ciet, apkalpei nebija iespējams nomainīties. Normālā grafikā mēs divas nedēļas strādājām un divas esam krastā, taču tolaik mans maiņas kolēģis divus mēnešus strādāja, bet es divus mēnešus biju krastā un nevarēju tikt uz kuģa. Pirms pandēmijas, 2019. gadā, uz kuģa bijām aptuveni simt deviņdesmit darbinieku liels personāls, bet tad nāca štatu samazināšana un palika simt sešdesmit. No darba atbrīvoja daudzus portugāļus un viņu vietā pieņēma filipīniešus. Tad, protams, portugāļi ar šādu situāciju bija ļoti neapmierināti, bet šoreiz, kad notika tik liela atlaišana, nezinu nevienu, kurš nebūtu piekritis saņemt kompānijas piedāvāto kompensāciju. Bija vien dažas protesta demonstrācijas, ko organizēja arodbiedrība, taču visiem bija skaidrs, ka jāmeklē jauns darbs. Arī pats caur kringa kompāniju "Clyde Marine" esmu iekārtojies darbā Spānijā, kur tiek aprīkots jauns ro-pax kuģis, bet īsti nezinu, vai šis darbs būs uz palikšanu, vai arī nāksies meklēt vēl ko citu."

Dzīve turpinās, ja kaut kas zūd, tā vietā nāk jauni izaicinājumi. Kas to var pateikt, vai jaunais nāk kopā



ar jaunām iespējām? Var jau būt, jo, kad jautāju Alfrēdam, vai viņš nav pārāk aizķēries kapteiņa otrā palīga amatā un vai viņa ambīcija nav pakāpties pa karjeras kāpnēm, Alfrēds atbildēja, ka kompānijā "P&O Ferries" to izdarīt nemaz nav bijis tik viegli. "Strādāju par otro palīgu, reizēm aizvietoju čifu, bet algas ziņā šie amati maz atšķirās. Kļūt par kapteini būtu diezgan grūti, jo kapteini šajā kompānijā tikpat kā nemainījās, tie strādāja divdesmit un vairāk gadu, līdz pensijai. Tie, kuri ir savos amatos, nekur prom neiet, tāpēc neveidojas vakances un īsta karjeras izaugsme nav iespējama, vismaz šajā kompānijā. Līdz ar jauno darbu manā dzīvē, kas bija saplānota jau

gadu uz priekšu, jo precīzi zināju, kad strādāšu un kad būšu krastā, daudzas lietas mainīsies, cerams, ka uz labu, tomēr ir ļoti žēl zaudētā darba un skumji šķirties no ļoti labajiem kolēģiem."

Alfrēds Karnups un 785 cilvēki sāka jaunu dzīves posmu, bet, lai astoņi kompānijas "P&O Ferries" kuģi varētu atsākt satiksmi savos maršrutos, tiem jāiziet MCA ostas valsts kontroles pārbaudes. Divi prāmji – "MS Pride of Kent" un "Spirit of Britain" – aizturēti ostā, jo tiem atklātas dažādas nepilnības, tai skaitā kļūdas dokumentācijā, pārkāpumi apkalpes apmācībā un avārijas aprikojumā.

"P&O Ferries" vadība paudusi viedokli, ka kuģu pārbaudes pēc dažu ministru iekaušanās sasniegušas vēl nebijušu stingrības līmeni, bet ostas valsts kontroles inspektori uzskata, ka viņiem ir jābūt pārliecinātiem, ka prāmji var droši pārvadāt pasažierus un kravas. Aprīļa beigās prāmji vēl nebija atsākuši kursēt ierastajos maršrutos, kas radīja pasažieru un kravu milzīgu sastrēgumu, bet ostas valsts kontroles inspektori atzina, ka uz prāmjiem "European Causeway" un "Pride of Hull" tūkumi ir novērsti un tie varēs atsākt darbu. "P&O Ferries" facebook kontā daudzi pasažieri izteikuši visai neglaimojošus komentārus saistībā ar darbinieku atbrīvošanas skandālu un solījušies uz šīs kompānijas kuģiem vairs nespert savu kāju. Tikai laiks rādīs, vai pasažieri pildīs savus solījumus, tieši tāpat laiks būs rādītājs, vai lētais darbaspēks palīdzēs mazināt kompānijas problēmas. ■

Anita Freiberga

Lietas būtība patiesībā ir ārkārtīgi vienkārša: arodbiedrība – tie ir cilvēki

2021. gadā uz 30 darbības gadiem atskatījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), kuras vadītājs visus šos gadus bijis IGORS PAVLOVS. “Galvenais rezultāts, un par to jāpriecājas, ir tas, ka mēs tagad esam labi iekārtotā arodbiedrības ofisā, dzeram labu kafiju, runājam par mūsu vēsturi un pašreizējo situāciju,” saka Igors Pavlovs. “Ir neatkarīga Latvija, ir Latvijas jūrniecība, ir Latvija kā jūras valsts, un ir jūrnieku arodbiedrība, ko šodien var uzskatīt par vienu no labākajām arodbiedrībām Austrumeiropā, nemaz nesalīdzinot to ar bijušo padomju valstu bloku. Tas ir galvenais trīsdesmit gadu darba rezultāts.”

– Nav jau tā, ka viss vienmēr gājis kā pa sviestu – gludi un bez aizķeršanās. Daudzi no tiem, kas darbību uzsāka līdz ar Latvijas neatkarības atjaunošanu, dažādu iemeslu dēļ nav izturējuši un ir darbību pārtraukuši. Taisnību sakot, bija arī tādi, kuru ieceres palika tikai vēlēšanās izteiksmē. Arī tev deviņdesmito gadu sākumā nemaz nav gājis tik viegli, bet šodien par LTFJA nozīmi un liederību neviens pat nešaubās. Vai pie šāda rezultāta varēja nonākt, pateicoties tavai tālredzībai?

– Katram cilvēkam ir ļoti svarīgi izlemt, kā rīkoties pārmaiņu laikā, ko stratēģiski vajadzētu darīt. Jau tad, kad 1990. gada 4. maijā tika pieņemta deklarācija “Par Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanu”, cilvēkiem vajadzēja izdarīt izvēli: iepalikt, piebremzēt kustību un skatīties, kas tālāk notiks, vai tomēr pieņemt lēmumu. Vispirms to vajadzēja izdarīt pašam priekš sevis, un tas skaidri bija jādara zināms arī tiem, kuri bija aiz tevis – te viss ir skaidrs, iešu šajā virzienā, un nav ko skatīties atpakaļ! Latvija būs neatkarīga, demokrātiska valsts, Latvijā būs jūrniecība un mums ir jābūt daļai no jūrniecības, mums ir jābūt tai piederīgiem. Kas attiecas uz arodbiedrību un personīgi manu rīcību, tad var ticēt vai neticēt, bet pirmo pamatakmeni arodbiedrības nama pamatos es ieliku jau 1990. gada martā, kad notika Latvijas jūras kuģniecības peldošā sastāva konference, kas pieņēma rezolūciju, ka vajadzētu domāt par neatkarīgas



struktūras veidošanu. Principā varu teikt, ka jutu un biju pārliecināts, ka tieši tā vajadzētu rīkoties.

– Inerces pamatā taču ir nevarēšana vai nevēlēšanās reāli novērtēt un pieņemt situāciju, tātad tā ir domāšanas spēja vai, pareizāk sakot, nespēja.

– Noteikti! Mums paveicās, ka tajā pārmaiņu laikā bijām jauni cilvēki, ar to ir pateikts viss. Kad pienāk pārmaiņu laiks un tev ir trīsdesmit gadu, tava iespēja izvēlēties pareizo ceļu noteikti ir daudz lielāka nekā tiem, kam piecdesmit, sešdesmit un vēl vairāk, jo tad strādā pilnīgi cita inerces.

– Mainījās sistēma, kas lika mainīties cilvēkiem. Tu to spēji, saprati un pieņēmi lēmumu, bet līdzās bija cilvēki, kuriem domāšanas inerces bija milzīgi liela un uzskatus mainīt bija praktiski neiespējami.

– Jebkurā procesā vadītājam vai līderim ir diezgan liela loma. Viņš ar savu enerģiju un domāšanu var piesaistīt tos cilvēkus, kuri šaubās un nav līdz galam pārliecināti, uz kuru pusi doties. Tad līderis pieņem lēmumu – iesim šajā virzienā.

– Ja runājam par trīsdesmit darbības gadiem, kas ir bijis

►►► 30. lpp.

►►► 29. lpp.

jūrniecības nozares veiksmes stāsts? Un kas varēja notikt savādāk un labāk?

– Domāju, ka Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība ir bijis veiksmes stāsts, un te grūti kaut ko piebilst. Vēsturiskajā kontekstā diezgan grūti runāt par to, kā būtu, ja būtu, par to varam tikai nedaudz pafantazēt. Piemēram, esmu pārliecināts, ka ir paveikts diezgan daudz, lai saglabātu jūrnieku skaitu Latvijā un saglabātu jūrniecības izglītību, jo mums ir Latvijas Jūras akadēmija, Liepājas Jūrniecības koledža un privātā "Novikontas" Jūras koledža. Tagad Latvijā ir divpadsmit tūkstoši jūrnieku, un var jau teikt, ka 1991. gadā bija divdesmit tūkstoši. Taču tagad mēs runājam tikai par tirdzniecības flotes jūrniekiem, toreiz statistikā ietilpa arī zvejas flotes jūrnieki. Ja runājam par to, ko esam pazeidējuši, tad zvejniecības nozare Latvijā praktiski ir pazeidēta. Parasti mēdzu teikt – ja ir jūrnieki, ir arodbiedrība, nav jūrnieku, nav arī arodbiedrības. Kad veidojās LTFJA, cilvēki bija, vajadzēja tikai viņus pārliecināt, ka arodbiedrība viņiem ir vajadzīga. Bet ne jau tāda arodbiedrība, kādu viņi pazina. Bija jāsaprot, ka tā būs pavisam cita organizācija, ne tā, kas padomju gados. Arodbiedrība nedalīs ceļazīmes uz sanatorijām un nenoglemsies ar tamlīdzīgām lietām, jo ir iestājies kapitālisms ar visām no tā izrietošajām sekām. Arodbiedrība aizstāvēs savu biedru tiesības, rūpēsies par koplīgumiem un tā tālāk. Darba devēju gandrīz vienmēr vairāk apmierina divpusējas attiecības: darba devējs – darba ņēmējs, tā ir vieglāk risināt problēmas, jo tās zināšanas un spēks, kas ir darba devēja rokās, nav samērojamas ar darba ņēmēja zināšanām un spēku. Tas būtu tas pats, ja ringā sacenstos vieglā un smagā svara bokseri, par sagaidāmo iznākumu šaubu nav. Bet, ja ringā pret smagā svara bokseri iznāk vairāki vieglā svara sportisti, tad, kā saka, var smago arī noknābāt. Jebkurā gadījumā tolaik mums vajadzēja pārkārtot domāšanu un darbu tādām modelim, kāds jau simtiem gadu bija Rietumu pasaulē.

– **Starptautiskajā kuģošanas biznesā šodien lielle apēd mazos. Globalizācija, par ko pirms**

trīsdesmit gadiem neviens pat nenojauta, tāpat kā nenojauta to, ka pasaule tik strauji manisies.

– To tiešām nevarēja paredzēt. Ir cilvēki, kas šodien saka: tas nebija pareizi, vajadzēja darīt tā un tā. Nu, nu, pagaidiet! Ļoti labi par to spriest tagad, kad tu jau redzi visas klūdas, aplamības un procesus, bet vajag saprast, ka gudrs tu vari būt tikai tagad. Deviņdesmitajos gados neviens isti nevarēja paredzēt, kā viss veidosies un kā procesi notiks Latvijā un pasaulē. Ļoti svarīgi ir ātri reaģēt uz pārmaiņām un rūpīgi izvērtēt jebkuru situāciju, lai nenodarītu kādu ļaunumu, jo liela nozīme ir tam, kā attiecīgajā mirklī viss tiek risināts. Ja pieņemam nepareizus lēmumus un risinājumus, viss sāk velties gluži kā sniega bumba. Var būt desmit variantu un priekšlikumu, bet jāspēj pieņemt tikai vienu pareizo. Pāiet laiks, nāk citi izaicinājumi, un tu atkal un atkal stāvi izvēles priekšā. Tagad mums vajadzētu domāt par evolūciju, jo demokrātija ir labākā iekārta, kas dod iespēju vadīt valsti ar evolūcijas rīkiem, visu atrisinot balsojot vēlēšanās. Jūrnieki to sauc par deviāciju.

– **Bet demokrātija nav visatļautība.**

– Protams, jo ir tiesības un ir pienākumi. Dzīvojot demokrātiskā sabiedrībā, katram cilvēkam to vajadzētu saprast. Vienmēr ir jāatrod zelta vidusceļš, jādoma par sabiedrības interesēm.

– **Ja runājam par jūrniecības nozares pārvaldību, kā tu vērtē, cik labi vai, gluži pretēji – slikti tā trīsdesmit gados ir veidojusies?**

– Varu teikt, ka mums ir izdevies izveidot līdzīgu pārvaldības modeli, kāds tas ir citās jūras valstīs. Ir Satiksmes ministrija un Jūrlietu departaments, kas atbild par politikas veidošanu, savukārt Jūras administrācija atbild par praktisko pusī. Sistēma ir sakārtota, bet vienmēr var vēlēties pilnveidot sistēmas kvalitāti. Jāsaprot, ka visās institūcijās strādā cilvēki, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai viņi būtu profesionāli un labi izglītoti speciālisti. Piedevām, strādājot tik specifiskā nozarē, kāda ir jūrniecība, ir jābūt dziļai un pamatīgai izpratnei jūras lietās. Filozofiski atbildot

uz tavu jautājumu, varētu teikt, ka vienmēr var vēlēties vēl labāku pārvaldību, nekā tā ir tagad.

– **Šajā nozarē nemaz nevar strādāt, ja nav izpratnes par jūrniecības procesiem pasaulē un spējas šos procesus analizēt. Atslēgas vārds vienmēr ir zināšanas.**

– Protams, ja runājam par tik specifisku nozari kā jūrniecība, tad pirmkārt tiešām ir jārunā par augsta līmeņa profesionālu jūrniecības izglītību. Būtu svētīgi, ja pēc augstskolas, pirms cilvēks pārnāk strādāt kādā no jūrniecības krasta dienestiem, viņš kādu laiku būtu nostrādājis jūrā. Šajā ziņā kā piemēru varu minēt Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu, kurš ir kapteinis, ilgus gadus strādājis jūrā, vadījis kuģi un tā apkalpi ļoti specifiskos apstākļos, tāpēc visus jūrnieku jautājumus, problēmas, specifiku un nianšes zina no iekšpusē. Tas ļauj viņam Jūrnieku reģistru vadīt tā, kā kapteinis vada kuģi. Manuprāt, viņš to dara profesionāli un ļoti labi, nodrošinot Jūrnieku reģistra darba kvalitāti. Un kāpēc viņš to var? Tāpēc, ka viņam ir kapteiņa mugurkauls. Taču tas nenozīmē, ka pilnīgi visiem patīk viņa metodes.

– **Nu ja, ne jau visiem patīk, ka demokrātija beidzas pie Jūrnieku reģistra durvīm un tālāk ir stingra sistēma.**

– Lūk, te arī parādās jūrniecības, pareizāk sakot, kuģošanas specifika – uz kuģa ir stingra sistēma, savādāk nevar! Bet mūsu jūrniecības mācību iestādēs, te vairāk domāju Latvijas Jūras akadēmiju, ir diezgan brīva sistēma, nav tādas disciplīnas, kādai pēc būtības vajadzētu būt pusmilitārā mācību iestādē. Cilvēki Jūras akadēmijā mācās, it kā mācītos Tehniskajā universitātē, pilnīgi brīvā atmosfērā, kas neveido saprātīgu disciplīnu un pavēļu pildīšanu. Un pēc akadēmijas pabeigšanas šis pats cilvēks nonāk uz kuģa, kur ir stingra kārtība un disciplīna: ir kapteinis, kapteiņa vecākais palīgs un vecākais mehāniķis, bet tev ir jāiekļaujas sistēmā un jādara. Uz kuģa nelūdz, bet norīko darbā, tur nesaka – lūdzu, izdari, tur vienkārši ir jādara. Un tad jaunajam speciālistam rodas iekšējās pretrunas, kā no iepriekšējās sistēmas pārkārtoties jaunajā sistēmā.

– Labi, ka jaunajam speciālistam ir bijušas divas jūras prakses.

– Ļoti laba piezīme. Tiešām, šīs divas jūras prakses atver acis, un jaunajam speciālistam ir iespēja izdarīt secinājumu, vai šī ir viņam piemērota profesija, vai arī jūrnieka darbs ir bijušas romantiskas ilūzijas. Īpaši vēl šodienas apstākļos, kad uz kuģa kopā strādā starptautiska apkalpe. Viena lieta ir būt pie māmiņas, otra – studēt augstskolā, bet pavisam kas cits ir atrasties uz kuģa. Jūrniecība prasa disciplīnu.

– Jūrnieku arodbiedrībā ir vairāk nekā seši tūkstoši dažādu paaudžu jūrnieku. Vai vari raksturot, kā trīsdesmit gadu laikā ir mainījušies jūrnieki?

– Paaudžu maiņa ir dabisks process, kas notiek neatkarīgi no mums. Bet vispirms gan gribu teikt, ka esmu pateicīgs tagad jau vecākās paaudzes jūrniekiem, kuri pirms trīsdesmit gadiem bija jauni cilvēki un bez liekām runām bija gatavi iesaistīties arodbiedrības darbībā. Patiesībā arī jaunajiem tas tolaik nemaz nebija tik viegli, jo galvā tomēr bija doma, ka arodbiedrība daļa ceļazīmes un palīdz tikt pie dažādiem labumiem un deficītiem. Vajadzēja viņus pārliecināt: mīlie cilvēki, mēs esam jauni, vajadzētu mainīt domāšanu un saprast, ka vecā sistēma ir pārstājusī pastāvēt, mums ir jādodas uz priekšu un jāpieņem jauni spēles noteikumi. Kā to izdarīt? Atstāt aiz muguras iepriekšējo ideoloģiju. Lūk, par to viņus vajadzēja pārliecināt, un, paldies dievam, man izdevās to izdarīt, un tieši šie jūrnieki pirms trīsdesmit gadiem veidoja arodbiedrības pamatus. Tagad jaunajiem cilvēkiem ir pilnīgi cita domāšana, viņi ir pilnīgi citi cilvēki, uz jautājumu, kāpēc viņiem vajadzīga arodbiedrība, viņi atbild: lai būtu drošība, lai uz kuģa būtu laba alga, lai būtu pārliecība, ka gadījumā, ja tas būs vajadzīgs, arodbiedrība juridiski un finansiāli palīdzēs. Viņiem ir pavisam cits redzējums par arodbiedrības vietu un lomu, jo viņu apziņā nav informācijas par ceļazīmēm un ledusskapjiem, viņi domā pilnīgi citās kategorijās. Ja padomju laikā kāds bija neapmierināts ar arodbiedrības darbu, tad ne jau tāpēc, ka arodbiedrība nav aizstāvējusi viņa darba tiesības, bet gan tāpēc,



ka neiedeva kādu deficītu. Tā bija cita iekārta, un arodbiedrībai bija citas funkcijas, tas vienkārši jāsaprot. Tagad cilvēki jautā, kādas ir manas tiesības, ko dod kopīgums, kā manu darbu ietekmē un aizsargā MLC konvencija, tātad runa ir tieši par ekonomiskām un sociālām lietām, kas saistītas ar viņu darbu. Runājot ar jaunajiem cilvēkiem, skaidrojam viņiem, ka arodbiedrības uzdevums ir nodarboties tieši ar šiem jautājumiem. Un tomēr arodbiedrība ir vēl kaut kas vairāk, tā ir ģimene, tāpēc gadījumā, ja jūrniekam rodas kādas problēmas ar finansēm, veselību vai vēl ko citu, nevajag kautrēties, zvaniet uz arodbiedrību! Mēs tiešām vēlamies padarīt arodbiedrību par jūrnieku mājām. Protams, galvenie ir un vienmēr būs profesionālie jautājumi, taču mūsu jūrniekiem ir jāapzinās, ka viņi ir piederīgi savai arodbiedrībai un zināmā mērā tā ir viņu ģimene.

– Nu gluži kā laulībā – kopā prieks un bēdās.

– Tieši tā. Liels prieks man ir par to, ka ļoti bieži saņemam zvanus no jūrniekiem ar lūgumu palīdzēt lietās, kas nav saistītas ar profesionālo darbu, bet gan ar sadzīvīskiem jautājumiem. Tas nozīmē, ka mūsu biedri uzskata arodbiedrību par uzticības vērtu organizāciju un tiešām jūtas kā savējie. Lai nostiprinātu saikni starp jūrniekiem, viņu ģimenēm un arodbiedrību, pirms pandēmijas mēs katru gadu rīkojām Jūras svētkus, kas vēl un vēlreiz jūrniekam apliecināja – tu esi viens no ģimenes locekļiem.

Mans telefons strādā 24/7, un cilvēki var zvanīt jebkurā diennakts laikā. Ja nevaru tūlīt atbildēt, tad noteikti atzvanu, tiklīdz tas ir iespējams.

– Vai ir kas tāds, ko LTFJA darbībā tev nav izdevies paveikt? Varbūt mainījusies situācija, paša attieksme vai vēl kas cits?

– Grūti atbildēt uz šo jautājumu. Ja mēs runājam par arodbiedrības stratēģiskiem mērķiem, tad tie ir sasniegti. Ir jūrnieku arodbiedrība ar savu vietu jūrniecības sistēmā, ar savu vietu arodbiedrību kustībā Latvijā un arī starptautiskā līmenī. Mūsu arodbiedrība 1993. gadā bija viena no pirmajām bijušajās padomju bloka valstīs, kas tika uzņemta ITF, ko arodbiedrības līmenī varētu pielīdzināt valsts uzņemšanai Eiropas Savienībā. Tā kā ir sasniegti lieli stratēģiskie mērķi, tagad varētu būt akcents uz praktiskām lietām, piemēram, risinot jūrnieku sociālos jautājumus. Ja man jautātu, kāpēc to neesam darījuši jau pirms gadiem desmit, tad atbilde ir vienkārša: iesākumā arodbiedrība, tieši tāpat kā visi pārējie, bija trūcīga organizācija, tāpēc vispirms vajadzēja iekrāt līdzekļus un panākt, ka ar kuģu īpašniekiem tiek saslēgti kopīgumi. Visa mūsu enerģija tika veltīta jūrnieku darba tiesību aizsardzībai, jo vajadzēja panākt, lai jūrniekiem nebūtu jāsaskaras ar bezdarba problēmu, kā arī lai viņi saņemtu pienācīgas un konkurētspējīgas algas. To visu diezgan sekmīgi esam paveikuši, tāpēc tagad domājam, ko vēl, izņemot

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

Jūras svētku svinēšanu, varam piedāvāt saviem jūrniekiem. Mūsu darba kārtībā ir sociālie jautājumi un projekti, kuru īstenošanu gan ir aizkavējusi pandēmija, bet noteikti ir vērsti nākotnē.

– Vai paredzi, ka nākamajos desmit gados jūrniekiem varētu draudēt kādi riski, kas vispār jūrniekus varētu nākotnē sagaidīt?

– Man šķiet, ka vienīgais risks, kas varētu būt, tomēr nav saistīts ar izglītības sistēmas pārvaldību, bet gan ar to, ka, attīstoties ekonomikai, augs arī cilvēku labklājība un jaunie cilvēki vairs neizvēlēties jūrnieka profesiju. Rietumu prakse rāda, ka cilvēki meklē labāku izdevību un labi apmaksātu darbu krastā. Jau tagad starptautiskais jūrnieku darba tirgus izjūt deficītu, jo cilvēki nevēlas strādāt jūrā, projām no krasta un mājām, un strādāt jūrā kļūst mazāk prestiži, un līdzīgi procesi varētu notikt arī Latvijā. Šodien joprojām vairākums jūrnieku kā svarīgāko savai izvēlei min iespēju labi nopelnīt, kāds procents atbild, ka tās ir tradīcijas,

bet pavisam nedaudz ir tādu, kuri runā par jūras romantiku. Kā zinām, tad tradīcijas un romantika ir mētas lietas, bet cilvēki pārsvarā ir pragmatiski, tāpēc uzskatu, ka pēc gadiem pieciem, desmit vai piecpadsmit viss būs atkarīgs no ekonomikas attīstības tempiem. Šodien vecāko virsnieku algas ir pat ļoti konkurētspējīgas, salīdzinot ar iespēju nopelnīt krastā, bet grūti teikt, kā tas būs nākotnē. Jau tagad uz kuģu tiltiņa ir maz kapteiņu no Zviedrijas, Vācijas vai Somijas.

– Liela nozīme ir arī valsts politikai. Kā tu domā, Latvija ir valsts pie jūras vai jūras valsts?

– Protams, ka mēs esam jūras valsts, un ne tikai tāpēc, ka esam pie jūras. Tie mūsu jūrnieki, kuri strādā jūrā, ik dienas mums atgādina, ka mēs esam jūras valsts. To mums atgādina literatūra un vēsture. Gandrīz katrā Latvijas ģimenē ir kāds jūrnieks vai vismaz pazīstams jūrnieks. Latvijā jūt to jūrnieka nervu, bet Baltkrievijā, piemēram, cilvēkiem nav šādas sajūtas. Apkārtējā situācija mums katru dienu atgādina, ka esam jūras valsts!

– Kādu redzi jūrniecības nozari un arī jūrnieku arodbiedrību Latvijā pēc gadiem desmit?

– Lielākās pārmaiņas būs saistītas ar digitalizāciju un apkalpju lielumu uz kuģa. Diezin vai pēc desmit gadiem tirdzniecības flote jau būs pārgājusi uz autonomajiem kuģiem, visticamāk, ka nē, bet tie noteikti būs modernāki kuģi, kam nebūs vajadzīgas tik lielas apkalpes kā tagad. Taču nav šaubu, ka Latvijas jūrniekiem noteikti būs vieta darba tirgū, par to esmu pilnīgi pārliecināts! Nedomāju, ka desmit gadu laikā notiks tāds izrāviens ekonomikā, kas liktu mūsu cilvēkiem pamest labi apmaksātu darbu jūrā.

Ir pagājuši trīsdesmit gadi kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas, notikušas lielas pārmaiņas, bet tās tomēr nav tik lielas, kādas, iespējams, cilvēki bija gaidījuši. Piedevām mēs neesam pasargāti no negaidītiem pavērsieniem. Nevienas taču neparedzēja, ka atnāks pandēmija, bet tā atnāca un izjauca iepriekšējo lietu kārtību, kas noteikti atstās sekas, ko ekonomikā jutīsim vēl ilgi, un ne tikai ekonomikā.■

Sarunājis Anita Freiberga

“Maersk” vēlas paātrināt zaļās degvielas ražošanu

2022. gada marta sākumā kuģošanas gigants “Maersk” paziņoja, ka izveidota partnerība, kompānijai “Maersk” apvienojot spēkus ar “The Suez Canal Economic Zones” (SCZone), “The Egyptian New and Renewable Energy Authority” (NREA), “The Egyptian Electricity Transmission Company” (EETC) un “The Egyptian Sovereign Investment and Development Fund” (TSFE), lai kopīgi risinātu jautājumu, kā paātrināt zaļās degvielas ražošanas projektus, kas ļautu globālajam kuģošanas biznesam sasniegt nulles emisiju līmeni. Marta beigās, kļātesot Ēģiptes premjerministram, partneru starpā tika parakstīts saprašanās memorands.

“Ēģiptei ir ambīcijas un visi priekšnoteikumi kļūt par pasaules līderi zaļās enerģijas ražošanā. Mēs esam ļoti priecīgi, ka, balstoties uz vairāk nekā simts gadu ilgam biznesa attiecībām Dānijas un Ēģiptes starpā, varam kopīgi strādāt pie



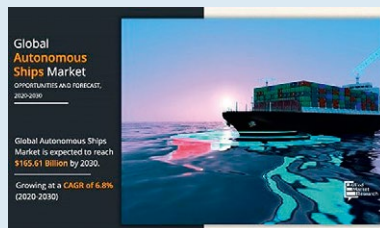
projektiem, kas palīdzēs ieviest zaļo kuģošanu. Līdz 2022. gada beigām tiks veikta priekšizpēte, lai attīstītu Ēģiptē bāzētu ūdeņraža degvielas ražotni, kas nodrošinās floti ar drošu un videi nekaitīgu degvielu,” teica “Maersk” Flotes un stratēģiskās attīstības departamenta izpilddirektore Henriete Hallberga Tigesena. “Zaļās enerģijas un degvielas pieejamība pietiekamā daudzumā par konkurētspējīgu cenu pašlaik ir vienīgais un lielākais izaicinājums pasaules kuģošanai. “Maersk” ir pārliecināta, ka stratēģiskā sadarbība ar Ēģiptes partneriem ir svarīga, lai efektīvāk un iespējami ātrāk risinātu zaļās enerģijas problēmu.”

“Izmantojot Ēģiptes iespējas, SCZone stratēģiski integrētās ostu un industriālo parku teritorijas ap Suecas kanālu, kā arī balstoties uz ilgstošo sadarbību, kāda mums bijusi ar kompāniju “Maersk”, ar nepacietību gaidām šī projekta attīstību, jo tas tiešām atbilst mūsu kopīgajam mērķim – kļūt par zaļo ekonomiku,” uzsvēra SCZone priekšsēdētājs J. Zaki. ““Maersk” priekšlikums kopīgi strādāt, lai paātrinātu zaļās degvielas ražošanu un globālo pāreju uz nulles emisiju kuģošanu, ļaus paplašināt Suecas kanāla pakalpojumu klāstu un reģionā kļūt par galveno globālo centru zaļajai bunkurēšanai.”

“Maersk” plāno izvērst līdzīgas aktivitātes arī citos reģionos ar spēcīgu atjaunojamās enerģijas attīstības potenciālu, lai, izmantojot uzņēmējdarbības un valdības sadarbību, veicinātu zaļās enerģijas ražošanu, kas ir būtiska kuģošanas biznesa dekarbonizācijai.■

Autonomo kuģu projektu virzītāji raugās nākotnē

Tiek lēsts, ka autonomo kuģu tirgus vērtība 2020. gadā bija 85,84 miljardi ASV dolāru, un prognozes liecina, ka līdz 2030. gadam tā pieaugs līdz 165,61 miljardam, bet autonomo kuģu daļa tirdzniecības flotē būs 6,8%. Autonomie kuģi, pazīstami arī kā bezapkalpes kuģi, būs aprīkoti ar programmatūru un aparatūru, kas darbosies bez cilvēka iejaukšanās, visas kuģu darbības kontrolēs modernas operētājsistēmas, kas ļaus pieņemt lēmumus un veikt darbības pilnīgi autonomi. Tas palīdzēs samazināt negadījumus cilvēka kļūdas dēļ, tāpat automatizācijas attīstība palīdzēs paaugstināt kuģu ekspluatācijas drošību. Daļēji automatizētos kuģus kontrolēs un uzraudzīs speciālisti no krasta vadības centriem. Pašlaik ir pieprasījums pēc viediem un autonomiem kuģiem, kas var samazināt cilvēku iesaistišanos operācijās, bet viens no galvenajiem faktoriem, kas virza autonomo kuģu tirgus attīstību, ir pieprasījuma pieaugums pēc jūras pārvadājumiem visā pasaulē,



kā arī kuģu ekspluatācijas drošības palielināšana.

Galvenās kompānijas, kas darbojas autonomo kuģu projektu attīstībā, ir "ABB Ltd", "L3 ASV", "Honeywell International", "Kongsberg Gruppen, Marine Technologies LLC", "Mitsui O.S.K. Lines", "Northrop Grumman", "Rolls-Royce", "Ulstein Group ASA" un "Wartsila", kā arī autonomo kuģu tirgus tehniskie nodrošinātāji "Sea Machines Robotics", "Neptec Technologies Corp.", "Intel Corporation", "Google LLC", "Shone Automation Inc." un "Buffalo Automation".

Strauji mainīgajā laikā, kad pieaug moderno tehnoloģiju loma uz jūras

tirdzniecības flotes kuģiem, drošība ir galvenā problēma. Tieši tas pats attiecas arī uz autonomajiem kuģiem, kas izmanto ar internetu savienotas tehnoloģijas. Navigācijas datu ļaunprātīga izmantošana, uzlauzt operētājsistēmas, jau ir paguvusi radīt nopietnas problēmas kuģiem. Piemēram, 2017. gadā ASV Jūras spēku kuģis pēc kiberuzbrukuma sadūrās ar naftas tankkuģi Singapūras ūdeņos, bet 2019. gada februārī liels tirdzniecības kuģis pēc kiberuzbrukuma cieta avāriju. Kiberuzbrukumu iespējamība liek būt piesardzīgiem, un tiek prognozēts, ka šāds iespējamais risks kavēs autonomo kuģu tirgus izaugsmi. Tāpat tirgus izaugsmi varētu kavēt arī tas, ka autonomo kuģu navigācijas sistēmas balstās uz kādas trešās puses infrastruktūru, piemēram, satelītiem, tādējādi tīkla nodrošinājums apvienojumā ar tā augstajām izmaksām ir faktori, kas varētu kavēt autonomo kuģu tirgus izaugsmi. ■

Jūrnieku laimes indekss liek domāt par ieguldījumiem jūrniekos

"The Mission to Seafarers" publicē jūrnīku laimes indeksa ("The Seafarers Happiness Index") ziņojumu par 2021. gadu, kas parāda, ka vispārējais laimes indekss jūrniekiem ir samazinājies no 6,59 punktiem 2020. gadā līdz 6,41 punktam 2021. gadā.

Aptauja, kas ar "Wallem Group" un "Standard Club" atbalstu tiek veikta katru ceturksni, parāda, ka jūrnieku laimes indekss ir svārstīgs visa gada garumā, un 2021. gadā tas lielā

mērā atspoguļoja Covid-19 pandēmijas vilņus.

Kad ekonomika atveseļojas un uzlabojas pārvietošanās iespējas, uzlabojas arī jūrnieku noskaņojums, bet līdz ar vīrusa lielāku izplatīšanos, kam seko pārvietošanās aizliegumi, jūrnieku laimes rādītāji strauji krītas.

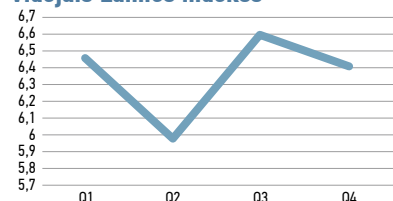
Jūrnieku aptaujās izgaismojas viss, par ko viņi satraucas, un tās ir bažas par ierobežoto pārvietošanās brīvību un vakcinācijas trūkumu, neapmierinātība ar to, ka kuģošanas kompānijas daļu no savas peļņas nenovirza darbiniekiem, kas nodrošina jūras tirdzniecību. Nedrošība par rītdienu un neapmierinātība ar esošo situāciju izraisa laimes indeksa lejupejošu tendenci.

"Jaunākais jūrnieku laimes indeksa ziņojums atklāj pandēmijas ilgtermiņa ietekmi uz jūrniekiem, kuri nu jau

vairāk nekā divus gadus ir saskārušies ar līguma termiņu pārkāpumiem," norādīja "The Mission to Seafarers" ģenerālsekretārs Endrū Raits. "Tas lielā mērā ietekmē arī attiecības uz kuģa, kas bijušas un joprojām ir saspīlētas. Arvien vairāk jūrnieku runā par iebiedēšanu, uzmākšanos un spriedzi uz kuģiem, tāpat tiek ziņots par ksenofobiju un pat rasisma izpausmēm. Daudzi jūrnieki atzinuši, ka grasās mainīt darbu, un tas, lūk, ir brīdinājuma signāls, kas liecina, ka nozare ļoti drīz var saskarties ar darbaspēka aizplūšanu un jūrnieku deficītu.

Ceram, ka šis ziņojums, kurā aplūkoti 2021. gada rezultāti kopumā, mudinās visas iesaistītās institūcijas un organizācijas ņemt vērā jūrnieku laimes indeksa rādītājus un izdarīt secinājumus, kad runa būs par ieguldījumiem jūrniekos," norādīja Raits. ■

Vidējais Laimes indekss



Ostu pārvaldības maiņa nozīmē juridiskas izmaiņas un domāšanas maiņu

Parakstu vākšana pret Ostu likuma grozījumiem ir noslēgusies ar tikai 5% no tautas nobalsošanas ierosināšanai nepieciešamā parakstu skaita, liecina Centrālās vēlēšanu komisijas 14. aprīlī oficiāli izsludinātā informācija. Līdz ar to likums var stāties spēkā un Satiksmes ministrijas virzītie un Saeimas galīgajā lasījumā pieņemtie grozījumi Ostu likumā var tikt īstenoti, uzsākot Rīgas un Ventspils ostu pārvaldības modeļa maiņu. Likums paredz, ka pašvaldības, kuru teritorijās ir mazās ostas, ir tiesīgas veidot kapitālsabiedrības to apsaimniekošanai. Saskaņā ar SM ekspertu vērtējumu tā ir laba iespēja pašvaldībām ieviest progresīvu korporatīvās pārvaldības modeli arī mazajās ostās, kas dos iespēju veicināt to konkurētspēju.

Pirms Saeimas lēmuma plašas diskusijas par plānoto reformu un tās mērķiem ilga gandrīz divu gadu garumā. Pēc tam, kad Saeima 10. februārī apstiprināja grozījumus likumā, no šā gada 10. marta līdz 8. aprīlim notika deputātu rosināta parakstu vākšana referendumam, lai grozījumus atceltu, taču balsu skaits pret likuma grozījumiem bija ļoti mazs.

Saeimas opozīcijas deputātu ierosinātā parakstu vākšana nodokļu maksātājiem ir izmaksājusī vairāk nekā 800 tūkstošus eiro. "Šāda apmēra valsts finansējumu pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā varēja izmantot lietderīgāk. Ir pamats domāt, ka patiesais šī ierosinājuma mērķis ir bijis aizkavēt Saeimas vairākuma ierosinātās pārmaiņas Ventspils un Rīgas ostās," komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits, norādot, ka ostu reformas mērķis ir izskaust iepriekš nereti konstatēto praksi, kad atsevišķi politiķi, pašvaldību un pat valdības vadītāji ostās ir īstenojuši savas intereses.

Jaunais likums nosaka Rīgas un Ventspils ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām. Satiksmes ministrs



Satiksmes ministrijas Transīta departamenta direktors Andris Māldups.



Ansis Zeltniņš.



DB konferencē "Loģistika un transports – Latvijas konkurētspēja globālajā tirgū" diskutē Igors Udodovs (no kreisās), Ansis Zeltniņš un Uldis Hmieljevsks.

Tālis Linkaits uzsver, ka "ostu attīstības ceļš ir akciju sabiedrību izveide ar profesionālu vadību, kā rezultātā ostas kļūtu par peļņošiem uzņēmumiem, nevis politisku interešu organizācijām".

"Ostu pārvaldības maiņa nozīmē ne tikai juridiskas izmaiņas, bet arī domāšanas maiņu, ostās veidojot skaidru korporatīvās pārvaldības struktūru ar biznesa plānu, komerciāliem mērķiem un profesionālu darbību gan izmaksu samazināšanā, gan jaunu darbavietu radīšanā," saka Tālis Linkaits.

Ventspilī jau ir izveidota akciju sabiedrība "Ventas osta", savukārt Rīgā ir jāveido jauna kapitālsabiedrība. Atbilstoši likuma grozījumiem kapitālsabiedrības akcijas nav atsavināmas vai iekļājamās un var piederēt arī pašvaldībām, tādēļ ir būtiska pašvaldību iesaiste ostu pārvaldībā, kuras līdzšinējās diskusijas paudušas lielu interesi par pašvaldību lomu ostās.

Ostu likums paredz, ka līdz šā gada 1. septembrim Ministru kabineta jāpieņem lēmums par līdzdalību kapitālsabiedrības dibināšanā Rīgas ostas pārvaldīšanai, savukārt līdz 2022. gada 31. decembrim jāpabeidz viss transformācijas process un jālikvidē Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes. Šo procesu nodrošināšanai MK izveidos likvidācijas komisijas, kuras veiks ostu pārvalžu materiālo, finanšu līdzekļu un saistību inventarizāciju, nodrošinās ostu pārvalžu saistību (tiesību un pienākumu) un mantas, apgrūtinājumu, kredītsaistību nodošanu kapitālsabiedrībām. Lai to īstenotu, ievērojams darbs jau ir paveikts.

Satiksmes ministrija ir izveidojusi darba grupas, iesaistot tajās visas ieinteresētās puses. Sāktas sarunas ar pašvaldībām, izstrādāti līdzdalības izvērtējumi, kas jau ir saskaņošanas procesā ar Konkurences padomi. Tāpat ostu pārvaldes jau gatavojas īpašumu novērtēšanai, ir izstrādāti priekšlikumi akcionāru līgumiem un speciālai MK instrukcijai, kā valsts puses kapitāldaļu turētāji nodrošinās savstarpējo koordināciju uz akcionāru sapulcēm. Jau tuvākajā laikā varēs sākt kapitālsabiedrību amatpersonu atlases procedūras un veikt pārējos reformas ieviešanai nepieciešamos soļus. ■

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	5749,2	5449,6	5274,6	3713,2	3026,1	3535,9	16,8
labība un tās produkti	349,4	251,4	353,6	583,8	832,7	601,9	-27,7
ķīmiskās beramkravas	675,2	449,3	441,7	379,2	338,7	284,7	-15,9
ogles	3497,2	3241,6	2929,0	1028,7	171,8	1207,4	17reiz,
koksnes šķelda	221,9	309,5	285,8	372,6	236,1	299,3	26,8
Lejamkravas	1883,0	823,9	967,1	743,9	644,9	426,7	-33,8
naftas produkti	1856,2	812,0	958,9	731,7	621,5	398,5	-35,9
Ģenerālkravas	1674,5	2013,2	2110,7	1907,5	1721,7	1813,0	5,3
konteineri (TEU)	1144,0	1198,4	1242,9	1168,8	1072,2	1111,0	3,6
Roll on/Roll of	80,6	124,7	124,2	99,0	0,0	0,0	0,0
vienības	15121	18167	16798	13198	0	0	0,0
kokmateriāli	378,5	611,1	646,9	534,8	577,0	632,5	9,6
tūkst. m³	449,1	713,9	761,5	663,4	744,6	807,8	8,5
metāli, metāllūžņi	34,7	61,2	88,0	97,2	60,2	51,7	-14,1
Kopā	9306,7	8286,7	8352,4	6364,6	5392,7	5775,6	7,1

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	2650,8	2638,8	2979,6	702,6	642,8	1650,0	↑2,6reiz,
minerālmēsli	104,5	114,6	175,6	100,3	121,3	123,6	1,9
ogles	1918,1	1712,0	2012,5	245,0	0,0	1220,4	100,0
labība un tās produkti	40,3	138,7	178,3	54,5	145,4	79,0	-45,7
Lejamkravas	3849,8	2864,0	2749,8	2368,0	2305,6	1596,6	-30,8
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	3708,3	2630,0	2559,1	2263,5	2179,7	1443,5	-33,8
Ģenerālkravas	598,4	667,6	654,3	653,1	636,7	719,8	13,1
konteinerizētas kravas (TEU)	0,0	2,7	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
Roll on/Roll of	520,4	538,8	553,2	534,8	556,2	590,0	6,1
vienības	20318	21545	21836	21342	22762	24474	7,5
kokmateriāli	75,3	120,2	95,3	116,4	79,5	99,9	25,7
tūkst. m³	81,1	135,3	106,9	125,0	89,7	112,7	25,6
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	7099,0	6170,4	6383,7	3723,7	3585,1	3966,4	10,6

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	1286,1	1384,6	1478,3	1111,8	1032,1	1415,9	37,2
ogles	367,0	235,8	422,0	71,7	28,8	25,3	-12,2
labība un tās produkti	634,9	809,0	673,6	636,8	576,4	930,7	61,5
celtniecības materiāli	127,8	157,6	194,1	140,7	122,1	151,3	23,9
koksnes šķelda	89,6	110,9	122,6	89,1	132,8	90,2	-32,1
Lejamkravas	112,4	100,6	118,0	179,1	156,3	116,7	-25,3
jēlnafta	6,3	12,9	13,1	12,3	6,4	3,6	-43,8
naftas produkti	92,1	68,7	88,9	139,4	130,4	100,2	-23,2
Ģenerālkravas	235,8	310,0	296,4	293,9	375,9	512,2	36,3
konteineri	13,2	6,8	7,2	14,2	29,6	66,6	↑2,3 reiz,
skaitis TEU	891	725	739	843	2346	5502	↑2,3 reiz,
Roll on/Roll of	117,5	171,0	170,4	185,6	246,5	356,2	44,5
skaitis	6703	9421	10183	10245	12806	17987	40,5
kokmateriāli	78,8	128,5	112,7	82,2	90,8	76,4	-15,9
tūkst. m³	84,2	129,9	126,9	92,0	100,9	79,9	-20,8
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	-100,0
Kopā	1634,2	1795,2	1892,7	1584,8	1564,3	2044,8	30,7

Satiksmes ministrijas informācija

Satiksmes ministrija palīdz uzņēmējiem atvērt durvis

Kā liecina Satiksmes ministrijas apkopotie operatīvie dati, martā Latvijas lielajās ostās gandrīz visās kravu grupās turpināja pieaugt pārkrauto kravu apjoms, jo martā un arī aprīlī kravu plūsmu vēl būtiski neietekmēja Krievijas sāktais karš Ukrainā un pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās starptautiskās sankcijas. Satiksmes ministrija prognozē, ka turpmāk politiskā situācija negatīvi ietekmēs ostu darbību.

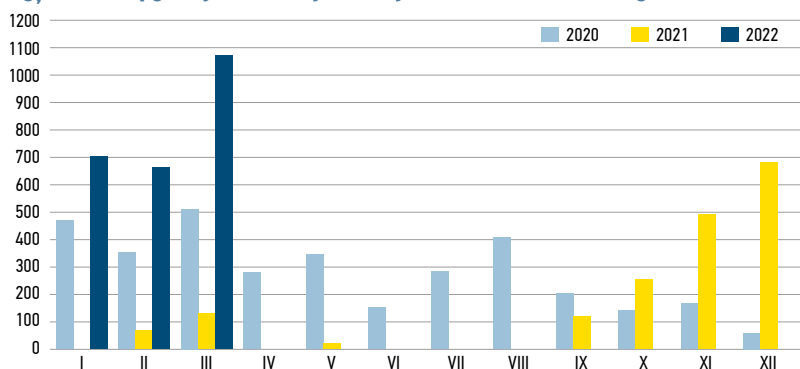
UZZIŅAI

Gada pirmajos trijos mēnešos kopumā ostās pārkrauti 12,32 miljoni tonnu kravu, kas ir par 10,5% vairāk nekā pērn pirmajā ceturksnī. Martā pārkrauti 4,64 miljoni tonnu, par 1,06 milj. tonnu vairāk nekā februārī. Lielajās ostās martā pārkrauti 1,07 miljoni tonnu akmeņogļu, par 61% vairāk nekā februārī un 12 reizes vairāk nekā pagājušajā gadā. Šajā kravu grupā līdere martā bija Rīgas brīvosta, kas pārkrāva 541,9 tūkstošus tonnu, seko Ventspils osta ar 527,8 tūkstošiem tonnu, savukārt Liepājas ostā martā pārkrautas 6,5 tonnas ogļu.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: "Satiksmes ministrija strikti iestājas par sankciju ieviešanu. Mēs kopā ar citām Baltijas valstīm un Poliju esam iestājušies par stingrākām sankcijām pārvadājumu jomā. Ja Eiropas Savienība lems par kādu jaunu ierobežojumu ieviešanu, Latvija nekavējoties šo lēmumu īsteno dzīvē."

Komentējot naftas produktu un ogļu kravu apgrozījumu ostās, satiksmes ministrs uzsvē, ka Eiropas Savienības noteiktais importa ierobežojums Krievijas izcelsmes ogļēm un citiem

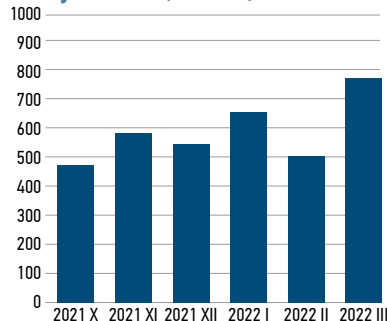
Ogļu kravu apgrozījums Latvijas lielajās ostās 2020.–2022. gadā (tūkst. t)



cietajiem fosilajiem kurināmajiem tranzīta nozari ietekmēs turpmākajos mēnešos, savukārt, kamēr sankcijas nav skārušas naftas produktu eksportu no Krievijas, šajā ziņā būtiska ietekme vēl nav gaidāma.

Jau tagad ir skaidrs, ka Krievijas agresīvā kara dēļ pret Ukrainu radikāli mainījusies ierastā kārtība un gadiem veidotā politika. Krievija vienmēr tika uzskatīta par svarīgu stratēģisko partneri, tāpat lielas cerības tika saistītas ar Latvijas un Baltkrievijas sadarbību, bet tagad šie tirgi praktiski ir slēgti. Vēl tikai 2021. gada novembrī, kad Maskavā notika Krievijas transporta nedēļa, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks ULDIS REIMANIS pasākuma ietvaros piedalījās Krievijas transporta ministra J. Ditiha rīkotajās lietišķajās brokastīs transporta ministriem un biznesa pārstāvjiem, kuru laikā apsprieda magistralās infrastruktūras modernizācijas un paplašināšanas kompleksā plāna realizācijas gaitu un ar to saistītos jautājumus, bet tagad viņš uzskata, ka šo plānu īstenošana nav iespējama.

Naftas produktu apgrozījums Latvijas ostās (tūkst. t)



– Situācija ir radikāli mainījusies, tāpēc jādomā, ko tālāk darīt. Kādi ir varianti?

– Diemžēl kaimiņus neizvēlas, un mums ar to ir jāsadzīvo. Viennozīmīgi esam par to, ka transporta koridori, kas saistīti ar agresoru Krieviju, ir jāmaina un jāskatās, kādi virzieni ir iespējami un kā varam nodrošināt kravu piegādi. Sprotams, ka reālajā situācijā tas var būt dārgi, bet tai pašā laikā esmu pārliecināts, ka katra valsts darīs visu iespējamo, lai ne tikai saglabātu brīvību, bet arī kļūtu neatkarīga apgādes ziņā. Krievija



Elīna Luca, Tālis Linkaits, Uldis Reimanis.

Satiksmes ministrija, ostas un uzņēmēji prognozē Krievijas sankciju ietekmi

Lai apspriestu Krievijas sāktā kara Ukrainā un šīs agresīvās rīcības dēļ pret Krieviju noteikto sankciju ietekmi uz tranzīta un loģistikas nozari, satiksmes ministrs Tālis Linkaits 2. martā tikās ar Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, lielo ostu un "Latvijas dzelzceļa" vadību.

Latvija kopā ar pārējām Eiropas Savienības dalībvalstīm strādā pie nākamās sankciju pakotnes, kurā tiek izskatīta arī iespēja noteikt ierobežojumus Krievijas kuģu satiksmei Eiropas Savienības valstu teritorijās un ūdeņos.

"Šajā gadījumā, tieši tāpat kā ar pārējām sankcijām, ir būtiski, lai lēmumu kopīgi pieņemtu visas valstis, jo vienas valsts atsevišķie ierobežojumi nerada vajadzīgo efektu. Tikai vienota politika ļaus sasniegt mūsu visu mērķi – Krievijas starptautisku izolāciju un sankciju maksimālu ietekmi," viedokli pāuda T. Linkaits.

Taču ministrs aicināja ostu un uzņēmēju pārstāvjus pirms jaunu sankciju ieviešanas kritiski izvērtēt, ar kādiem uzņēmumiem notiek sadarbība un kādiem kuģiem tiek sniegti pakalpojumi, un nepārprotami norādīt, ka ar Krieviju saistīti kuģi nav

vēlami Latvijas ostās. Ministrs izteica pateicību Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas paustajai nostājai, asi nosodot Krievijas masveida uzbrukumu Ukrainai un paužot stingru atbalstu Ukrainas vēlmei iestāties Eiropas Savienībā. Asociācija atklātā vēstulē ministram norāda, ka ostas ir kritiskās infrastruktūras objekts, un nozare ir gatava nodrošināt energokrāvu diversifikāciju no Rietumiem un rūpēties par ostu drošību. Jau kopš 2014. gada nozare ir aktīvi strādājusi pie transformācijas uz viedo reindustrializāciju un diversifikāciju un ir gatava tālāk attīstīties, ar valsts atbalstu nodrošinot ievērojamu atjaunojamo energoresursu ražošanu.

Asociācija pāuda gatavību nodrošināt nozares operatīvu krīzes komunikāciju un izstrādāt nepieciešamo kritiskās infrastruktūras nodrošināšanas plānu un papildus alternatīvo investīciju plānu, kas veicinātu energoneatkarību un drošību Latvijas tautsaimniecībai. Ministrs un uzņēmēji bija vienprātīgi, ka tik mainīgā ģeopolitiskajā situācijā ļoti būtiska ir operatīva informācijas apmaiņa un problemātisko jautājumu kopīga un ātra risināšana, un tāpat

svarīga ir arī sadarbība ar Ekonomikas un Ārlietu ministrijām.

Sliktākajā scenārijā Krievijai noteikto sankciju dēļ visvairāk cietīs Ventspils osta

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzskata, ka saistībā ar Krievijai noteiktajām sankcijām sliktākā scenārija gadījumā no Latvijas ostām visvairāk varētu ciest Ventspils osta, kurai iespējams krāvu samazinājums par divām trešdaļām, savukārt Rīgas osta varētu zaudēt 45%, bet Liepājas osta 20–30% krāvu.

Satiksmes ministrija visiem saviem uzņēmumiem lūgusi sniegt sākotnējo novērtējumu situācijai un prognozes par to, kāda varētu būt šī ietekme.

Satiksmes ministrs uzsvēra, ka ostas ir nedaudz labākā situācijā nekā VAS "Latvijas dzelzceļš", jo Latvijas ekonomikai būs vajadzīgas izejvielas. "Skaidrs, ka liela daļa šo izejvielu ienāks pa jūru, tātad tās tiks importētas un caur ostām pārkrautas. Protams, tas nenozīmē, ka ietekme nebūs būtiska."■

pēdējos divdesmit gadus vienmēr ir atkārtojusi, ka Latvijas ostas ir tikai papildinājums tās ostu jaudām. Gandrīz visos Krievijas projektos bija iestrādāts, ka Sanktpēterburgas ostā tiek būvētas jaunas piestātnes, kas Krievijai ļaus kļūt pilnīgi neatkarīgai no Eiropas. Nav tā, ka Latvijas tranzīta nozare un Latvijas ostu uzņēmēji to tikai tagad pēkšņi uzzināja, tas sen bija skaidri zināms, bet karš punktu visam pielika daudz ātrāk, nekā tas būtu noticis miera apstākļos. Šā gada pirmajos četros mēnešos krāvu apgrozījums ir palielinājies, salīdzinot ar to pašu laika posmu pagājušajā gadā, un tam ir loģisks skaidrojums – krāvu īpašnieki cenšas izvest savas kravas, kamēr nav stājušās spēkā sankcijas un stingri ierobežojumi attiecībā uz Krievijas krāvām.

Kas būs tālāk? Domāju, ka saistībā ar Krieviju kaut kas varētu mainīties ne ātrāk kā tuvākajā desmitgadē. Neaizmirsīsim, ka mums ir robeža ar Krieviju un Baltkrieviju, un krāvām taisnākais ceļš uz mūsu ostām ir pa sauszemi – pa autoceļiem un dzelzceļu. Protams, vajag skatīties dažādu virzienus, ko tagad arī darām.

– Daudzu gadu garumā liels darbs ieguldīts kontaktu veidošanā ar Centrālās Āzijas valstīm – Uzbekistānu un Kazahstānu, bet ko tad, ja Krievija tagad aizver ceļu šo valstu tranzitkrāvām?

– Pašlaik tranzīts joprojām var notikt, Uzbekistānas un Kazahstānas krāvām ceļš ir atvērts. Mums bija tikšanās ar Kazahstānas pusi, kuras

laikā vienojāmies par Kazahstānas ogļu un rūdas transportēšanu caur Rīgas un Ventspils ostām. Ar to vēlos uzsvērt, ka darbs šajā virzienā notiek nepārtraukti. Kazahstānas un Uzbekistānas virzienā vedam medicīnas preces, izejvielas, kas saistītas ar farmācijas rūpniecību, iekārtas un jaunās tehnoloģijas, bet no viņu puses nāk ogles, rūda, ķīmikālijas, sāļi, bet domājam, ka preču sortiments vēl mainīsies.

Kazahstānas rūpniecības un infrastruktūras attīstības ministrs Kairbeks Uskenbajevs 29. martā valdības sēdē paziņoja, ka Kazahstāna plāno pārorientēt eksporta un tranzīta kravas uz Latvijas ostām un pa Transkaspijas transporta maršrutu, kuru

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

savienojumam ar Eiropas Savienību Kazahstāna veido kopā ar Azerbaidžānu, Gruziju un Turciju.

Uskenbajevs teica, ka izstrādājuši alternatīvus maršrūtus un koridorus eksporta un tranzīta kravu pārvadājumiem, paskaidrojot, ka viņa vadītā ministrija strādā, lai novērstu piegāžu ķēžu pārrāvumus, eksporta kravas pārorientējot uz Latvijas ostām – Liepāju, Rīgu un Ventspili, kā arī pa Transkaspijas starptautisko transporta maršrutu.

Ja runājam par robežas iespējamu slēgšanu tranzīta kravām, ir jābūt ļoti spēcīgiem argumentiem, lai šo ceļu aizvērtu, jo ne jau tikai ogles tiek pārvadātas, notiek dažādu preču apmaiņa. Arī pandēmijas laikā robežas preču aprītei bija atvērtas, un tikai loģiski, ka tā tam vajadzētu būt arī turpmāk. Pieļauju, ka kādā brīdī varētu noteikt kādus dzelzceļa kravu pārvadājumu ierobežojumus, bet autopārvadājumiem vajadzētu turpināties. Protams, Kazahstānas un Uzbekistānas virziens Latvijai ir interesants, tāpēc domāju, ka tas turpinās attīstīties, bet visas darbības, kas saistītas ar Krieviju, tagad ir apturētas. Diemžēl esam tādā situācijā, ka mums blakus ir imperiālistiska valsts ar savām teritorijas paplašināšanas tieksmēm un ambīcijām,

ar nežēlīgu uzbrukumu kaimiņu un brāļu tautai. Nevienu normālu cilvēku nevar atstāt vienaldzīgu tās zvērības un vardarbība, ko Krievija īsteno pret Ukrainu. Cik tas ir atkarīgs no mūsu nozares, tad visi ierobežojumi, kas noteikti pret Krieviju un Baltkrieviju, tiek pilnībā ievēroti.

Šajā situācijā ir ļoti labi, ka tiek attīstīts "Rail Baltica" projekts, kas mūs savienos ar Eiropu.

– Latvijas ostās tika apstrādātas arī Ukrainas kravas.

– Mums bija ļoti laba sadarbība ar Ukrainu, caur Latvijas ostām tika pārkrāuti Ukrainas graudi un eļļas, arī citas preces, bet tagad, kara apstākļos, nav iespējama kravu pārvietošana, jo Ukrainā ir saspridzinātas stacijas un slīdes. Kara dēļ ir pārtrūkušas visas piegādes ķēdes, tāpēc cenšamies risināt problēmas.

– Esat ticis ar Francijas vēstnieci Latvijā, lai runātu par sadarbības iespējām. Ar kādiem pakalpojumiem Latvija var ieinteresēt vecās Eiropas valstis?

– Ar jebkuru lietu, kas nav Francijai, un otrādi. Piemēram, Francija no savas puses piedāvā mobilitātes nodrošināšanu "Rail Baltica", tiek izskatītas operatoru piesaistes iespējas šim projektam. Mums ir svarīgi, lai "Rail

Baltica" koridoru nākotnē pārvaldītu kāds no stiprajiem operatoriem, jo šeit, lai nodrošinātu augstākā līmeņa drošību, tiešām būs nepieciešama profesionāla pārvaldības sistēma, kādu var nodrošināt Spānija, Francija vai Vācija.

Protams, šajā gadījumā mēs nevaram runāt par lielām kravām un lieliem kravu apjomiem, bet ir jārunā arī ikvienu iespējamo sadarbības partneri arī par neliela apjoma tirdzniecību. Līdz šim esam bijuši tendēti runāt un novērtēt lielus kravu apjomus, kas, nenoliedzami, ir svarīgi Latvijai, bet reizēm svarīgāka ir pati sadarbības iespēja, kaut arī nelielos apjomos.

– Savādāk ir ar Ķīnu. No šīs puses tiek gaidīti iespējami lielāki kravu apjomi, taču tagad Ķīna attiecībā pret Krieviju ieņem drīzāk atbalstošu pozīciju, kas civilizētajai pasaulei varētu būt nepieņemama.

– Es gan neteiktu, ka Ķīna sliecas atbalstīt Krieviju. Politiski Ķīna ieņem drīzāk neitrālu pozīciju. Saproto, ka Krievijai tiek noteiktas sankcijas, Ķīna nekādā gadījumā negribētu nokļūt zem sankcijām, jo tai ir svarīgs ASV un Eiropas tirgus. Mums Ķīnā ir ļoti labs atašejs, kurš sniedz pilnīgu informāciju par to, kas tur notiek un kāda ir situācija. Vēl arī jāteic, ka Latvija nav Lietuvas situācijā saistībā ar Ķīnas vēstniecības darbinieku izraidīšanu, tāpēc mums ar Ķīniešiem turpinās sarunas par tranzītu un multimobilitāti, un, cerams, visas mūsu iestrādes un ieguldītais darbs attaisnosies. Vēl tikai piebilstu, ka tas jau tagad dod rezultātus.

– Sekojot notikumiem mūsu Baltijas kaimiņvalstīs, šķiet, mūsu valstu intereses ne vienmēr sakrīt. Kā jūs vērtējat Baltijas valstu sadarbību?

– Konkurence starp valstīm, protams, ir liela, un katra valsts izmanto savas iespējas importa un eksporta preču transportēšanā, bet tas, par ko tagad esam vienoti, ir stingru sankciju pieņemšana un ievērošana. Baltijas valstīm ir vienots redzējums par "Rail Baltica" projektu, tāpat notiek diskusijas par vienota dzelzceļa koridora izveidi starp Igauniju, Latviju un Lietuvu. Rietumu un Austrumu pasaulē Baltiju parasti redz kā



31. augustā Odesā tika atklāta starptautiskā izstāde "Trans Expo Odessa 2021", kopējā "VIA LATVIA" stendā piedalījās Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas speciālā ekonomiskā zona, "Latvijas dzelzceļš" un citi Latvijas uzņēmēji. Stends tika nodrošināts ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras atbalstu. Paralēli izstādei Latvijas delegācija apmeklēja Odesas ostu, tikās ar ostas vadību un Odesas pilsētas administrācijas vadību. Latvijas delegāciju vadīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

vienotu veselumu, un tikai tad, kad sākam skaidrot, viņi saprot, ka esam trīs neatkarīgas valstis. Mums visām trim valstīm ir kopīgas intereses, tomēr katra ir ieinteresēta papildīt savas ostas un atpelnīt infrastruktūrā ieguldītos līdzekļus.

– Jau daudzus gadus Latvijas ostas un tranzītbizness, piedaloties starptautiskos forumos, ir apvienojies zem vienotā VIA LATVIA zīmola. Vai varat teikt, ka šī politika attaisnojas?

– Šis zīmols sevi noteikti ir attaisnojis, un gribētu teikt, ka tas ir devis labus rezultātus ne tikai ārpus Latvijas, bet arī pašu mājās. Tagad ir izveidojusies spēcīga Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kurā apvienojušās trīs lielās ostas un dzelzceļš, kas kopīgi risina visus aktuālos jautājumus, bet Satiksmes ministrijai un nozarei izveidojusies ļoti laba sadarbība, daudz labāka, nekā tā bijusi līdz šim. Plānojam sasaukt Latvijas Ostu, loģistikas un tranzīta padomi, lai stratēģiski spriestu par to, vai arī ostām, līdzīgi kā citām nozarēm, ir nepieciešams atbalsta mehānisms iespējamā kravu krituma dēļ, varbūt



tās varētu būt kredīta brīvdienas termināļos veiktajiem ieguldījumiem. Tagad ostās saistībā ar pārvaldības modeļa maiņu ir izveidota vienota juridiska forma, kas pašā ostu darbībā neko nemaina. Kādu pienesumu tas dos nākotnē un kādi būs darbības rezultāti, to parādīs laiks, bet pamatā viss būs atkarīgs no tā, kāda komanda vadīs ostu, jo svarīga ir nevis

juridiskā formā, bet gan kas un kā vadīs šo institūciju. Valsts no savs puses ir nodrošinājusi infrastruktūras pieejamību, bet par to, kādas kravas nāks uz mūsu ostām, atbild ostu pārvaldes un uzņēmēji. Tāpēc jau ir Stivdorkompāniju asociācija, kurai jānodarbojas ar šiem jautājumiem. Privāti uzņēmēji vislabāk redz savas iespējas, to, ko var vest, ko nevar vest, bet ministrijas uzdevums ir nodrošināt infrastruktūru, ko mēs arī darām un palīdzam uzņēmējiem atvērt durvis uz citām valstīm. Varu teikt, ka starp uzņēmējiem un ministriju durvis ir atvērtas.

Mums jāatceras viena lieta, varbūt pārējās valstis tas skar mazāk, bet mēs esam un paliekam Eiropas Savienības un Šengenas ārējā robeža ar Krieviju un Baltkrieviju, un šis apstāklis nekur nepazudīs. Domāju, ka varbūt mazāk vajadzētu runāt par tranzītu, bet daudz lielāku vērību pievērst multimobilitātei, kas ietver visus četrus transporta tīklus, un pievienotās vērtības radīšanai, un šajā ziņā arī jaunajos apstākļos mums ir lielas iespējas. ■

Anita Freiberga

Liepāja eksportēs dzeramo ūdeni

SIA "EIPU" jau 2020. gadā noslēdza zemes nomas rezervēšanas līgumu uz nekustamo īpašumu Oskara Kalpaka ielā 117, lai rūpīgi veiktu izpēti un novērtētu vietas atbilstību biznesa ieceres īstenošanai, izstrādātu būvniecības projektu, valsts institūcijās saņemtu visu nepieciešamo saskaņojumu, galvenokārt ietekmes uz vidi novērtējumu. 2022. gada 10. janvārī LSEZ valde noslēdza ar SIA "EIPU" ilgtermiņa līgumu par apbūves tiesību piešķiršanu uz zemesgabalu, kur uzņēmējs paredzējis īstenot ūdens uzpildes termināļa celtniecību, un jau marta vidū šajā teritorijā sākās vērienīgi darbi.

"Terminālis tiek būvēts, lai no Liepājas varētu realizēt dzeramā ūdens eksportu, jo ir valstis, kur trūkst dzeramais ūdens, bet Liepājas ostā ir visi priekšnosacījumi, lai varētu nodrošināt eksportam nepieciešamo ūdens daudzumu, un infrastruktūra attiecīgo kuģu apkalpošanai," skaidroja bijušais Liepājas domes



priekšsēdētājs Uldis Sesks. "Šis ir liela mēroga starptautisks biznesa projekts, kam ir visi nepieciešamie apstākļi un iespējas Liepājā attīstīties."

Sākoties būvdarbiem, daļa liepānieku pauda bažas par terminālim izraudzīto vietu, kas ir tik tuvu jūrai, un par to, vai cilvēkiem joprojām būs iespēja piekļūt jūrai. LSEZ pārvalde skaidro, ka saskaņā ar pilsētas un LSEZ attīstības plāniem šī teritorija jau ilgus gadus iezīmēta kā industriālā zona un jau iepriekš bijusi iznomāta gan multifunkcionāla termināļa, gan konteinertermināļa būvniecībai, bet šie projekti diemžēl

nav īstenojušies. LSEZ mierina iedzīvotājus, ka viņi nezaudēs piekļuvi jūrai, jo līdz pludmalei tiek būvēts jauns ceļš.

LSEZ pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Uldis Hmielevskis: "Šeit top pilnīgi jauns, videi un cilvēkiem draudzīgs terminālis, tas neradīs nekāda veida piesārņojumu, bet mikrorajona iedzīvotāji iegūs jaunu, sakārtotu ceļu, lai varētu piekļūt pludmalei. Liepājnieku lielākais ieguvums būs jaunas darbavietas, palielināsies ostas kapacitāte un pieaugs ostā ienākošo kuģu skaits. Ūdens termināli paredzēts nodot ekspluatācijā 2023. gadā, bet tas, ka ostā tiek veiktas tik vērienīgas investīcijas, ir labs apliecinājums pilsētas ekonomiskās attīstības iespējām. Jaunais projekts palīdzēs kāpināt kravu apgrozījumu ostā, ļaus diversificēt kravas, liekot uz svaru uz vietējo produkciju, šajā gadījumā ūdeni." ■



Liepājai – 397, Liepājas SEZ – 25

Pirms 25 gadiem tieši Liepājas dzimšanas dienā spēkā stājās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) likums, kas bija mēģinājums rast risinājumu pilsētas ekonomiskajām problēmām, izraut pilsētu no tās depresijas un neapskaužamās situācijas, par kuru tā laika valdība teica, ka sliktāk vairs nevar būt. Brīvā ekonomiskā zona nāca kā atbalsts uzņēmējiem, dodot plašākas iespējas strādāt, attīstīties, investēt un, galvenais, radīt jaunas darbavietas ostā un ražošanas uzņēmumos.

Laikā, kad vecā padomju rūpniecības sistēma bija sabrukusi, Liepāja atļāvas sapņot par modernu, rietumniecisku ražošanu, bet, lai tas notiktu, bija vajadzīga pārdomāta rīcība un nākotnes redzējums, kas nebija iespējams bez ciešas sadarbības starp uzņēmējiem, pilsētu un valsti, bez aktīvas rīcības, piesaistot ārvalstu investorus, un arī bez Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likuma.

Pētot pasaules pieredzi ekonomisko depresiju pārvarēšanā, uzņēmēji un pašvaldība izvērtēja Šenonas brīvās ekonomiskās zonas darbību Īrijā un izstrādāja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas modeli, kuru neatlaidīgi, pārliecināti un drosmīgi virzīja. 1997. gada 18. martā pēc smagām diskusijām stājās spēkā Saeimas apstiprinātais Liepājas SEZ likums. Tas nozīmēja, ka Liepājas SEZ ir divas

trešdaļas pilsētas, t.sk. osta, lidosta, Karosta un industriālās teritorijas, kur darbojas atbalsta instrumenti uzņēmējiem, bet Liepājas SEZ pārvalde kā bezpeļņas organizācija ir teritorijas pārvaldītāja, kuras galvenais uzdevums ir nodrošināt uzņēmējdarbībai nepieciešamo infrastruktūru un atbalstu, piesaistīt jaunus investorus, lai veicinātu jaunu darbavietu veidošanos, un būt impulsam visa reģiona attīstībai.

Pateicoties Liepājas SEZ aktīvai un pārdomātai darbībai, ir izdevies 25 gados Liepāju no degradētas militāras pilsētas, kura grima dziļā ekonomiskā depresijā, pārvērst par ekonomiski attīstītu reģiona centru, kas veicina visa reģiona attīstību, nodrošina darbavietas un ienākumus valsts budžetā.

Kad 1994. gada 1. jūnijā no Liepājas Ziemas ostas aizvāca trīs pēdējos Krievijas kara flotes raķeškuģus, tā laika Ministru prezidents Valdis Birkavs teica: "Šis tiešām ir nozīmīgs brīdis. Liepāja kļuvusi brīva no Krievijas karakuģiem. Tomēr turpmāk būs daudz jānopūlas, jo osta ir piedrozota un piesārņota, bet mēs visu iztīrīsim. Pats galvenais, ka karaspēka izvešana ir sākusies, jau aizgājuši Krievijas karakuģi, un es esmu pārliecināts, ka arī visa pārējā armija aizies noteiktajā termiņā."

Krievijas armija aizgāja, bet mūsu pašu uzņēmēji turpināja raudzīties Krievijas virzienā, jo ostai bija vajadzīgas investīcijas, un šķita, ka Krievija, kur tolaik notika šķietami demokrātiski procesi, šajā ziņā varētu būt visai noderīga. Liepājas ostas nomnieku asociācija izveidoja Liepājas ostas un Krievijas biznesmeņu sadarbības projektu, ko atbalstīja Krievijas Transporta ministrija. Notika intensīvs darbs gada garumā, un rezultātā tika panākta vienošanās, ka Krievijas biznesa struktūrām, kas cieši saistītas ar Krievijas valdību, varētu atdot 51% LSEZ akciju. Tagad jāteic, labi vien, ka toreiz šie plāni izjuka, bet Liepājas osta nepazuda.

Tā attīstījās un radīja jaunas darbavietas, spītējot ģeopolitiskajai situācijai un ekonomiskajām krīzēm. Tagad tiek būvētas jaunas un modernas rūpnīcas, osta strādā ar stabilu kravu plūsmu, ik gadus LSEZ kapitālsabiedrības valsts budžetā iemaksā aptuveni 30 miljonus eiro. Ir izveidota vienota, pārdomāta, kvalitatīva uzņēmējdarbības vide, kas ir pamats stabilai pilsētas ilgtspējīgai attīstībai.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldības modeli par efektīvu atzinuši gan uzņēmēji, gan finanšu sektora speciālisti, gan investori, jo ir skaidri definēti atbalsta instrumenti un nosacījumi, un attīstību veicinošais faktors ir stabilitāte ilgtermiņā. ■

Rīgas brīvostas projekts iekļuvis IAPH Ilgtspējības balvas finālā

Starptautiskā ostu asociācija (*International Association of Ports and Harbors*, IAPH) apvieno vairāk nekā 160 ostu un 120 ar ostu darbību saistītu uzņēmumu no 87 pasaules valstīm. Lai starptautiski izceltu un nozares profesionāļu vidū dalītos ar labās prakses piemēriem dažādu pasaules ostu paveiktajā virzībā uz ilgtspēju, inovāciju ieviešanu, ostu modernizāciju, drošu un zaļu kursu un sociālo atbildību, IAPH izveidojusi īpašu Ilgtspējības balvas (*Sustainability Awards*) programmu.

Tajā ik gadus tiek apkopotas asociācijas biedru īstenotās iniciatīvas, kuras vērtē sešās Ilgtspējības balvas kategorijās: digitalizācija, vides aizsardzība, infrastruktūra, kopienas veidošana, klimats un enerģētika, kā arī veselība un drošība.

Šogad pieteikumu projektu kategorijā "Kopienas veidošana" (*Community Building*) iesniegusi arī Rīgas brīvostas pārvalde, pastāstot par RBP ilggadējo sadarbību ar ielu sporta un kultūras kustību "Ghetto Games", lai veicinātu ielu sporta attīstību un iekļaujošu sabiedrību.

Pēc neatkarīgas žūrijas vērtējuma (70% no kopējā vērtējuma) pārvaldes iesniegtais projekts iekļuva finālā.

Prezentē stratēģiskos investīciju projektus

No 15. līdz 18. martam Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar sadarbības partneriem no Rīgas domes, LIAA, RITA un NĪAA piedalījās pasaulē lielākajā nekustamo īpašumu izstādē un tīklošanas pasākumā "MIPIM 2022", kurā šogad piedalās ap 6400 dalībnieku no visas pasaules, no kuriem aptuveni viena ceturtdaļa ir dažādu valstu investori.

Rīgas pilsētas standā bija prezentēti Rīgas ostas stratēģiskie investīciju projekti, tostarp "Spilve Industrial Park", industriālais parks ar 450 ha kopējo platību Spilves plavās, un

jaunā pasažieru termināļa projekts Rīgas ostā "Riga RoPax Terminal".

"Spilves teritorija ir stratēģisks valsts aktīvs ar ievērojamu potenciālu jaunu ārvalstu investīciju apguvei, augsti atalgotām darba vietām, inovācijām un sinerģiju veidošanai ar esošo ostas infrastruktūru. Ostas tuvums, dzelzceļš, darbspēka pieejamība, nodokļu atvieglojumi un teritorijas plašums ir tikai dažas no teritorijas priekšrocībām," Spilves teritorijas potenciālu novērtējusi arī "PwC" (*PricewaterhouseCoopers*) starptautisko biznesa konsultantu komanda, kas pērn Rīgas brīvostas pārvaldes uzdevumā veica teritorijas izpēti darbus.

Sarunās ar investoriem, potenciālajiem sadarbības partneriem visa pasākuma ietvaros iegūti un dibināti vērtīgi starptautiski kontakti nākotnes sadarbībai stratēģisko projektu attīstībā.

Rīgas ostā pieteikts rekordliels kruīza kuģu apmeklējumu skaits

Šobrīd kopīgi ar kruīza līnijām tiek pārplānoti pašreizējie maršruti, ņemot vērā kruīza līniju vienoto nostāju nepiestāt Pēterburgas ostā.

"Ar virkni pievilcīgu tūrisma apskates vietu un vairākām pietātnēm kruīza kuģu uzņemšanai esam gatavi pieņemt Rīgā vēl vairāk kuģu, nekā sākotnēji bija plānots. Pašlaik konkrētu vizīšu skaitu nosaukt pārāgri, bet sagaidāms, ka tas varētu pieaugt pat uz pusi," norāda Rīgas brīvostas pārvaldes komercdarbības speciāliste Jelena Burdastova.

"2022. gada sezonā Rīgas ostā pieteikts rekordliels kruīza kuģu apmeklējumu skaits, un šāds kruīza kuģu kalendārs acīmredzami liecina par industrijas pozitīvu atkopšanos,



taču vienlaikus tas ir arī Rīgas ostas pārvaldes un tās partneru aktīva darba rezultāts, visu pandēmijas laiku sistemātiski strādājot ar starptautiskajām nozares asociācijām, kruīza kompānijām un kuģu aģentiem, lai izceltu tieši Rīgas priekšrocības un izcilību kruīzu maršrutu kartē," saka Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

UZZIŅAI

Rīgas brīvostas pārvalde jau vairākus gadus ir starptautisko organizāciju un asociāciju "Cruise Europe", "Cruise Lines International Association", "Baltic Ports Organization", "The International Association of Cities and Ports" (AIVP) un "International Association of Ports and Harbors" biedre un aktīvi līdzdarbojas tajās.

Divpadsmit kuģi plāno Rīgas ostu apmeklēt pirmo reizi, tostarp arī lielākais no pieteiktajiem – kruīzu kompānijas "Royal Caribbean International" 15 klāju kuģis "Voyager of the Seas". Tā garums ir 311,1 metrs, un kuģis vienlaikus var pārvadāt vairāk nekā 3600 pasažieru.

Pirmais kruīza kuģis Rīgas ostā šosezon ieradās jau 13. aprīlī, tas bija vācu kruīzu kompānijas "Plantours Kreuzfahrten" kuģis "Hamburg" ar aptuveni 400 pasažieriem.

Sagaidāms, ka šogad Rīgā varēsīm ieraudzīt lielākus kuģus nekā iepriekš, tāpat pozitīvi, ka 25 kruīza kuģi Rīgas ostā plāno uzturēties ilgāk – divas dienas. Visvairāk pieteikto vizīšu ir no ASV un Vācijas kruīza kuģu kompānijām. Lai stiprinātu sekmīgi sāktu mārketinga darbu, Rīgas osta un pilsēta kārtējo reizi bija pārstāvēta lielākajā un nozīmīgākajā pasaules kruīzu industrijas izstādē "Seatrade Cruise Global", kas aprīlī notika ASV. ■

RBP info

"Ventamonjaks" var apdraudēt cilvēku drošību

Krievijai noteikto sankciju dēļ uzņēmums SIA "Ventamonjaks", kura rezervuāros atrodas 40 000 tonnu bīstamas vielas – šķidrā amonjaka, nevar norēķināties ar uzņēmumu SIA "VK Terminal Services", kas sniedz "Ventamonjakam" dažādus pakalpojumus, tostarp nodrošina amonjaka uzglabāšanu, aģentūrai LETA sacīja Ventspils domes priekšsēdētājs Jānis Vītolis.

Pašvaldība, kā arī valsts atbildīgās amatpersonas un institūcijas saņēmušas divu Ventspils brīvdostas uzņēmumu vēstules, kurās teikts, ka izveidojusies bīstama situācija: "Ventamonjaks" nav spējīgs norēķināties, jo lielākais uzņēmuma patiesā labuma guvējs ir sankcionētais Krievijas miljardieris Dmitrijs Mazepins. "VK Terminal Services" jau līdz 22. aprīlim pietrūks finanses, lai norēķinātos par elektroenerģiju un propāna gāzi.

"Ja "VK Terminal Services" paliek bez propāna gāzes un tiek atslēgts no elektrības, nav iespējams nodrošināt amonjaka drošu glabāšanu. Propāna gāzi, kas nepieciešama, lai nenodzistu lāpa un situācija būtu droša, esot iespējams saņemt tikai pēc 100% priekšapmaksas," viedokli pauž Vītolis. "Līdz ar to varētu atkārtoties 2005. gada 9. janvāra notikumi, kad "Ventamonjaks" vētras dēļ palika bez elektroenerģijas un radās apdraudējums cilvēku veselībai."

Tā kā pašvaldība nekādi nevar tieši iesaistīties šā jautājuma risināšanā, bet tiek apdraudēti pilsētas iedzīvotāji, dome vērsās pie Ministru prezidenta, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un citām atbildīgajām institūcijām.

Vairāk nekā puse jeb 55% "Ventamonjaka" kapitāldaļu pieder Kiprā reģistrētam uzņēmumam "Uralchem Freight Limited Kipra", kura patiesais labuma guvējs ir Mazepins. Savukārt 45% pieder Latvijā reģistrētam uzņēmumam "Halcyon Capitals", kurā kā patiesais labuma guvējs ir norādīts bijušā Ventspils mēra Aivara Lemberga znots Jānis Austris.

Uzņēmums "VK Terminal Services" pieder kompānijai "VK Tranzīts", kuras lielākie īpašnieki pastarpināti ir Austris, Svetlana un Vladimirs Bepalovi, Jūlija Butrika, Egita Skuja un Sanda Dabare.

Drošību Roterdamas ostā uzraudzīs arī droni

Roterdamas ostas pārvalde sāks pilotprojektu par noteikumu izstrādi un satiksmes kontroli lidaparātu kustībai tā sauktajā "ļoti zemajā gaisa telpā". Lai panāktu, ka pieaugošā dronu satiksme virs Roterdamas ostas teritorijas tiek pienācīgi koordinēta un tiek nodrošināta kustības drošība, ostas pārvalde izsludinās konkursu, kurā noskaidros pretendentu, kurš vislabāk var nodrošināt šos pakalpojumus.

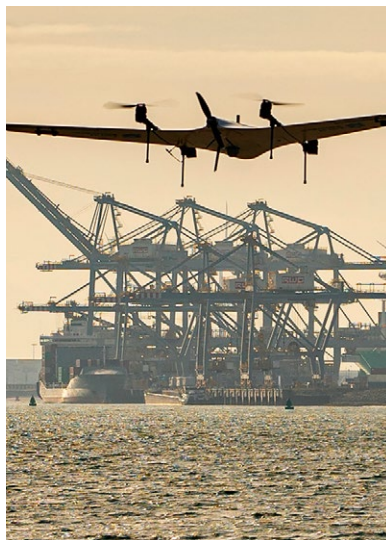
Pilotprojekts sāksies 2022. gada vidū un ilgs divus gadus. Tā gaitā jāiegūst visaptveroša informācija par dronu gaisa telpas kontroles organizēšanu un izmaksām, kā arī jānoskaidro, kas pildīs visas šīs funkcijas. Pilotprojekta mērķis ir izvērtēt visus plusus un mīnus, lai izvairītos no varbūtējiem incidentiem un ilgtermiņā aizsargātu gaisa telpu. Līdztekus uzņēmumiem un iestādēm, kas nodrošinās pakalpojumus, Roterdamas gaisa telpas drošā izmantošanā dronu lidojumiem būs iesaistītas arī Aizsardzības ministrija, Infrastruktūras un ūdenssaimniecības ministrija un Civilās vides un transporta inspekcija.

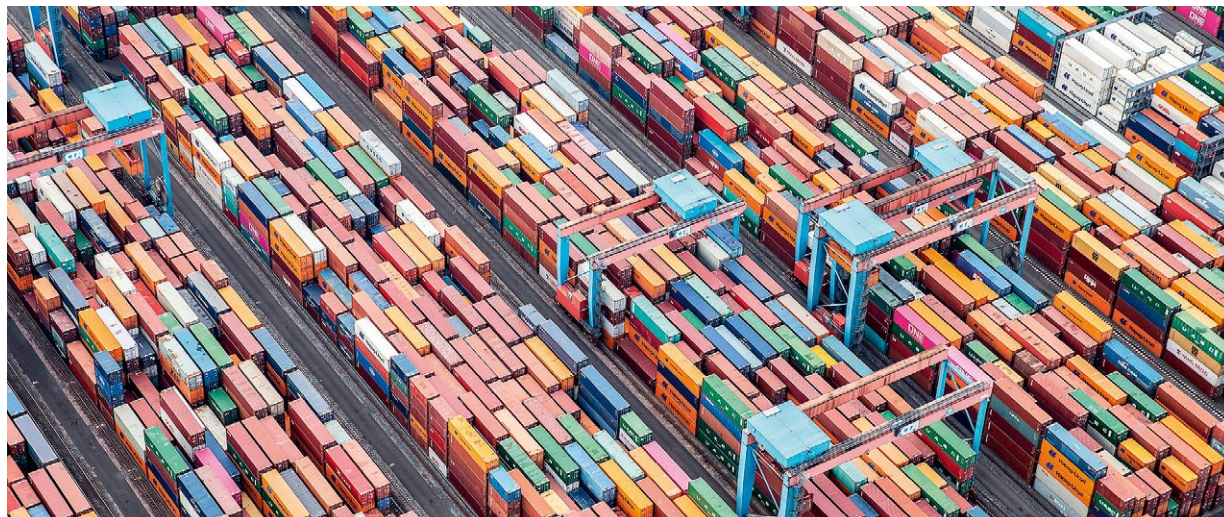
"Jaunās tehnoloģijas mums ļauj padarīt Roterdamas ostu gudrāku, racionālāku, efektīvāku un drošāku,

un dronu izmantošanas pilotprojekts tam ir lielisks piemērs, jo dronu izmantošana sniegs būtisku ieguldījumu efektīvākā transporta organizēšanā kopumā, kā arī palīdzēs samazināt mūsu ceļu infrastruktūras noslodzi. Mūsu sauklis ir "Roterdama – drošākā osta, kur lidot". Pilotprojekta rezultāti palīdzēs Infrastruktūras un ūdenssaimniecības ministrijai izstrādāt nepieciešamos tiesību aktus un noteikumus, kā arī ļaus Roterdamas ostas biznesam optimāli izmantot jauno tehnoloģiju priekšrocības," Roterdamas ostas viedokli pauž ostas pārvaldes padomniece Ingrīda Rēmersa.

Vertiportus Roterdamas ostā testēs 2024. gadā

Roterdamas ostas pārvalde uzsver, ka pēdējo divu gadu laikā Roterdamas ostā arvien pieaudzis dronu lidojumu skaits, kas palīdz nodrošināt dažāda veida pārbaudes, uzraudzīt drošību, atklāt pārkāpumus. Ostas pārvalde izsaka cerību, ka ne pārāk tālā nākotnē droni tiks izmantoti arī sūtījumu piegādei, un uzsver, ka šī attīstība atbilst Roterdamas ostas pārvaldes politikai – būt tīrai un viedai ostai. Droni ir ātri, tīri, salīdzinoši lēti un droši, tiem nepieciešama tikai neliela apkope, tāpēc ostas pārvalde, domājot par attīstību, ir pārliecināta, ka nākotnē bezpilota lidaparāti līdztekus kuģiem, vilcieniem un kravas automašīnām tiks izmantoti kravu un pasažieru pārvadāšanai. Paredzams, ka pirmie vertiporti (vietas, kas īpaši paredzētas gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās vajadzībām) Roterdamā varētu tikt testēti jau 2024. gada sākumā un vēl pēc diviem gadiem notiks arī pirmie komerciālie lidojumi, kad pilotējamus dronus izmantos kā lidojošos taksonometrus. Jau tagad ražotāji strādā pie tādu dronu projektiem, kuri varētu pārvadāt no diviem līdz sešiem pasažieriem.





“Hamburger Hafen und Logistik AG” uz laiku slēdz termināli Odesas ostā

“Hamburger Hafen und Logistik AG” (HHLA) ir viens no Eiropas vadošajiem loģistikas uzņēmumiem ar ciešu jūras ostu termināļu tīklu Hamburgā, Odesā, Tallinā un Triestē. Lieliskie iekšzemes savienojumi un labi attīstītie intermodālie mezgli Centrāleiropā un Austrumeiropā ir stabils pamats nākotnes transporta plūsmām.

HHLA Ukrainā darbojas kopš 2001. gada, un Odesas ostā uzņēmums pārvalda lielāko konteineru termināli, kas ir bijis ļoti svarīgs Ukrainas apgādei. Pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā 2022. gada 24. februārī terminālis tika slēgts un 480 darbinieki, kuri strādāja HHLA, tika nosūtīti mājās, jo viņu drošība bija kompānijas galvenā prioritāte. Ņemot vērā notiekošo karadarbību, pašlaik neviens nevar paredzēt, vai un kad konteineru terminālis Odesas ostā varēs atsākt darbību.

HHLA valdes priekšsēdētāja Angela Tičrata skaidro: “Termināļa pagaidu slēgšana Odesas ostā kopumā nav būtiski pasliktinājusi HHLA uzņēmējdarbību, jo kompānijai ir stabils finansiālais pamats. Tāpat esam pietiekami operatīvi, gan lai apmierinātu klientu prasības mūsu termināļos Hamburgā, Tallinā un Triestē, gan piegādājot kravas pa dzelzceļu. Loģistika vienmēr nozīmē būt gataviem



Andžela Tičrata.

negaidītām pārmaiņām un pielāgoties jaunai situācijai.”

Izmantojot Vācijas federālās garantijas tiešajiem ieguldījumiem ārvalstīs, HHLA ir nodrošinājusi savu konteinertermināli Odesas ostā arī pret politiskiem riskiem, kas attiecas uz apgrozāmajiem līdzekļiem kara vai ekspropriācijas gadījumā, ja valdības vai valdības kontrolētas struktūras pārkāpj juridiskās saistības.

Lai īstenotu Eiropas Savienības noteiktās sankcijas pret Krieviju, 2022. gada 1. martā tās stājās spēkā arī HHLA konteineru termināļos Hamburgā. Kopš 2022. gada 1. marta šeit netiek apstrādāti konteineri, kas nāk no Krievijas vai ir paredzēti Krievijai. Tas attiecas arī uz kravām, ko pārvadā pa dzelzceļu, ar baržām vai kravas automašīnām. Situācija joprojām ir dinamiski mainīga, un,

mainoties tirgus situācijai un politiskajam uzstādījumam, attiecīgi tiks piemēroti jauni ierobežojumi.

2020. gadā ar Krieviju kā kuģošanas reģionu HHLA Hamburgas konteineru termināļos apstrādāja 229 tūkstošus TEU (aptuveni 3% no HHLA kopējās konteineru caurlaides spējas). Ievērojams kritums notika jau 2014. gadā, pateicoties sankcijām, kas Krievijai tika noteiktas, reaģējot uz Krimas aneksiju.

Papildu informācija par situāciju un iespējamo finansiālo ietekmi uz HHLA būs pieejama marta beigās, kad tiks publicēti konsolidētie finanšu pārskati.

Pateicoties HHLA darbinieku iniciatīvai, ir izveidots Atbalsta fonds, kurā kompānijas darbinieki veic ziedojumus. Kā uzver HHLA personāla vadītājs Torbens Zēbils, HHLA ģimene ir vienota un sniedz atbalstu karā cietušajiem Ukrainas ļaudīm. Tikai dažas dienas pēc kara sākuma daudzi HHLA Odesas ostas termināļa darbinieku ģimenes locekļi pieņēma lēmumu bēgt no valsts un tika nogādāti uzņēmuma galvenajā mītnē Hamburgā. Pateicoties vācu kolēģu lielajai atsaucībai, viņi ātri tika izmitināti. HHLA kopumā rūpējas par vairāk nekā 250 bēgļiem. ■

Brīvajā laikā jādara tas, kas sagādā prieku!

Elīna Dimza Latvijas Jūras akadēmiju beigusi 2011. gadā. Pēc tam piecus gadus gājuši jūrā, kļuvusi par kapteiņa otro palīgu, bet nu jau sešus gadus viņas darbs ir krastā, audzinot un mācot jaunos jūras virsniekus Liepājas Jūrnieceības koledžā. Elīna augusi Madonā, beigusi Madonas Valsts ģimnāziju, viņa bija pirmā šīs skolas absolvente, kura devās mācīties uz Latvijas Jūras akadēmiju. Pēc tam viņas paraugam sekoja vēl citi šīs skolas absolventi. Madonas Valsts ģimnāzija, Elīnas mudināta, sāka piedalīties arī jūrnieceības nozares konkursā “Enkurs”, kur vairākkārt izcīnījusi godalgotas vietas.

Tomēr par savu pilsētu un savām mājām Elīna sauc Liepāju. Šī izvēle bijusi apzināta, gan laikus saprotot, ka ostas pilsētā ar jūrnieka izglītību bez darba nekad nepaliks, gan arī novērtējot atpūtas un brīvā laika pavadīšanas iespējas. “Liepāja ir pietiekami liela pilsēta, lai tajā viss būtu, un pietiekami maza, lai nebūtu pārbāzta. Tapat ir jūra, ir ezers – visas iespējas arī pilnvērtīgai atpūtai!” tā savulaik sprieda Elīna.

Tagad viņa par saviem vaļaspriekiem, ar kuriem nodarbojas pilnvērtīgi un regulāri, atzīst garo distanču skriešanu un *supošanu*.

Ar *supošanu* Elīna nodarbojas trīs gadus, taču tā nopietni, arī piedaloties sacensībās, divus gadus. “Patiesībā jau Latvijā *supistu* nav daudz, tādēļ nav grūti iekļauties šajā sabiedrībā un arī sacensībās kāpt uz pjedestāla. Taču nav jau arī tik vienkārši. Man noteikti palīdz fiziskais rūdījums, spēks un izturība, kas iegūta regulāros treniņos un skrieņot garās distancēs, man papildus jāapgūst tehnika. *Supi* ir dažādi – ir piepūšamie, varētu teikt – masu *supi*, un ir arī sporta *supi*, tie ir no karbona, četrus metrus gari, smaili, arī ari tiem ir pavisam citādi. Tu to *supu* nes, stiep, cini – tas ir tad, ja gribi ar šo lietu nodarboties nopietni. Ir jau trakie, kuri ar šādiem *supiem* airējas arī ziemā, arī jūrā. Es gan tikai vasarā un ezerā vai upēs. Pagājušajā vasarā sāku arī trenēt jauniešus – Liepājas SUP skolā, mēs tur esam četri instruktori, trīs pārējie



Elīna ar vīru un dēliņu kopīgā veloekskursijā.

ir puīši, no kuriem divi ir profesionāli airētāji. Nodarbības notika divas reizes nedēļā, nāca jaunieši vecumā no 12 līdz 18 gadiem. Mēs gan trenējāmies, lai būtu spēks, veiklība un izturība – vingrojām, jogojām, gan arī mācījāmies *supu* vadību, pagriezienus. Tad jau devāmies eksperimentēt ar *supiem*. Es sapratu, ka jauniešiem jāļauj arī iztraktoties, izlikt enerģiju – viņi tomēr nāk atpūsties savā brīvajā laikā. Tāpēc mēs arī jārējāmies – lēkājām, taisījām visādus trikus. Treniņu bāze mums ir Atteku salā, uz turieni var tikt tikai ar laivu. Pagājušajā vasarā laiks bija vienkārši ideāls, jaunieši atbrauca uz

salu un vairs negribēja braukt atpakaļ, ņem līdzi sviestmaizītes. Tagad man zvana un prasa, vai šovasar arī būs treniņi? Domāju, kā būtu iespējams noorganizēt kādu nometni,” stāsta Elīna.

SUP sacensības notiek konkrēta garuma distancēs atkarībā no sacensību tipa, vai nu braucot tikai vienā virzienā, vai ar apgriešanos ap boju – turp un atpakaļ. Ir arī garās distancēs, kā arī tehniskais brauciens ar daudziem pagriezieniem, kas ir garāks par sprinta distanci un īsāks par garo braucienu. Ir priekškvalifikācijas un kvalifikācijas braucieni, tad fināls. Ja distance ir ar apgriezienu,



Liepājas SUP kauss 2021. gadā.
Elīnai (pirmā no kreisās) 2. vieta.

tad jāgriežas katrreiz no savas puses. "Vispār jau tas mēdz būt arī "sāpīgi", ja pietiekami neuzmanās un *supi* saduras, jo tie maksā tūkstošus," piebilst Elīna.

Otra Elīnas aizraušanās ir garo distanču skriešana, ultramaratoni. "Klasisko maratonu es noskrēju vienreiz, tas bija Ventspilī 2016. gadā, mans rezultāts bija 3 stundas un 38 minūtes. Nebija slikti pirmajai reizei, taču es sapratu, ka vairāk tādas mocības negribu. Mans princips ir vienkāršs – brīvajā laikā jādara tas, kas pašam rada prieku un ko var izbaudīt! Ultramaratons no maratona atšķiras ar to, ka maratonā vajag gan ātrumu, gan izturību, bet ultramaratonā galvenais ir izturība. Temps ir lēnāks, bet klāt nāk augstuma metri, jo maršruts parasti ved pa kalniem un lejām. Piemēram, var būt tā, ka uz noskrietiem 50 kilometriem 4,5 ir augstuma kilometri. "Stirnu buks" man nepatīk, jo tas ir pārāk masveidīgs, tur skrien tūkstoši, un man nepatīk domāt, kā apdzīt, kā palaist garām, kā kādu neaizķert, tas traucē izbaudīt skrējieni. Taču man patīk "Stirnu buka" organizētais "Vilks", pagājušajā gadā maršruts bija Cēsis – Līgatne – Sigulda, liču loču gar Gaujas krastiem, kopā 83 kilometri. Vēl pirms gada "Vilks" bija pretējā

Skriešanas treniņš ar Hugo ratiņos.



Elīna un viņas trenētie jaunieši SUP nodarbībā.



virzienā – no Siguldas uz Cēsīm. Šogad plānoti abi virzieni – turp un atpakaļ. "Vilks" – tā jau ir cīņa pašai ar sevi. Pagājušajā vasarā tas bija īpaši ekstrēmi: lietus, dubļi, māls, nagi atdauzīti līdz saknēm. Nu kāpēc man to vajag? Bet tad tu ieskrien finišā, un tad ir tāds "jā!", nu tagad viss... Taču vēl nezinu, vai skriešu šogad "Vilku", mums ar draudzeni ir plāns maijā braukt uz Itāliju, piedalīties sacensībās pa Dolomīta Alpiem, apkārt Gardas ezeram. Tad jau redzēs, kā mums tur ies, pēc tam varēsim domāt, ko tālāk. Galvenais, lai katru sezonu būtu kāds mazs mērķītis, kurš jāsasniedz."

Skrienot garās distances, ne vienmēr izdodas tikt līdz galam. Pagājušajā gadā Elīna nefinišēja Kuršu kāpas maratonā, kur bija jānoskrien 71 kilometrs ar 10 stundu kontrollaiku. "Soma bija pārvilkta, nospieda krūškurvi un kupģi. Ja nebūtu kontrollaika, līdz finišam droši vien būtu aizkluvusi. Toties bija mācība – nopirku citu somu! Šogad mēs, tāds skrējēju bariņš, plānojam apskriet apkārt Liepājas ezeram. Tie ir kādi 55 kilometri. Taču ar draudzeni jau esam vienojušās, ka visu gabalu neskriesim – viena skries, otra brauks ar velosipēdu, un pēc desmit piecpadsmit

▶▶▶ 45. lpp.

kilometriem mainīsimies. Varētu jau arī noskriet visu gabalu, bet tas nav mūsu treniņgrafikā, mums šogad galvenais ir tie Dolomītu Alpi!" saka Elīna.

Elīna vēl nav skrējusi ultramaratonu, kas būtu garāks par 100 kilometriem, taču gribētu gan, galvenokārt "ķeksīša" pēc. Taču pēc viena "ķeksīša" nāk nākamais, tad jau var sākt sapņot par 100 jūdzēm. "Tomēr jebkuras sacensības – tas ir tāds punktiņš uz "i", tāds kā blakusprodukts tam, ko dari ikdienā. Man pats svarīgākais ir tas, ka no rīta vai vakarā noskrienu kādu noteiktu gabalu, no skrējiena gūstot baudu! Man ir ļoti laba trenere. Treneri vajag, lai būtu disciplinētība un organizētība. Trenere palīdz sagatavot treniņa plānu, un pēc tam tu atskaities, ko esi izdarījis. Tas ir ļoti svarīgi. Pirms tam nereti gadījās, ka pārskrējos par daudz, šķita – nu, es taču varu vēl piecas vai desmit minūtes, nu, vēl mazliet... Tad organisms ir pārpūlēts un prasa atpūtu, un tad sākas nīkuļošana, kas var ilgt pat nedēļu vai vairāk. Ir jābūt plānam, ir jābūt ritmam. Nevajag vienā nedēļā 15 kilometrus un otrā 70, vajag katru nedēļu 50 vai 60, kas šobrīd ir mans nedēļas apjoms šābrīža sagatavotībai," skaidro garo distanču skrējēja.

Ierodoties uz dzīvi Liepājā, tieši skriešana Elīnai palīdzēja gan atrast jaunus draugus, gan iepazīt pilsētu. "Arī ceļojot es izmantoju skriešanu, lai vairāk redzētu un iepazītu. Tādas skrējienekskursijas. Pēdējais ceļojums man bija kopā ar draudzeni uz Romu, tikai uz pāris dienām. Tad arī tos tālākos objektus veiksmīgi apskrējām! Turklāt ir interesanti vērot, kāda kurā valstī ir tā īpašā skrējēju kultūra. Piemēram, Latvijā, ja satiekas divi nepazīstami skrējēji, viņi viens otram uzsmaida un sasveicinās. Tie, kuri iznāk paskriet, tikai lai iegūtu "vasaras formu", to nedara, drīzāk nodur acis vai skatās kaut kur tālumā. Bet Romā nesveicinās neviens. Pirms tam biju Ungārijā, tur ar sveicināšanos ir tā – piecdesmit uz piecdesmit. Nonākot svešā pilsētā, mēs vispirms meklējam, kur ir kāda upe vai kanāls, jo gar to parasti ir promenāde, pa kuru var skriet," Elīna dalās pieredzē.

"Stirnu buka" distancē "Vilks" 2021. gada augustā.



Saulgriežu SUP kauss Pāvilostā 2021. gadā. Sprinta distance ar pagriezienu ap boju.



Pārcienītam Bernātu dabas parka takām.

Viņa atzīst, ka skriešana ir sava veida "restarts", uzlādēšanās, jo ļoti daudz enerģijas prasa mazais trīsgadnieks Hugo. "Kopš Hugo sācis iet dārziņā, es cenšos visu izdarīt līdz pulksten pieciem – gan darbā, gan treniņos, jo negribu zagt laiku savam dēlam, tas ir īpašais mūsu laiks. Kad mūsu tētis ir jūrā, tad arī sestdienas un svētdienas pavadu tikai ar Hugo. Nu jau viņš aug lielāks, ir daudz lietu, ko varam darīt kopā. Piemēram, kopā vingrojam – arī Hugo ir savas mazas hanteliņas. Kad vīrs ir mājās, viņš ar dēlu brauc līdz ar velosipēdu, kad es dodos skriet. Treniņi, skriešana, *supošana* – tas viss man sagādā prieku, taču vislielāko prieku, protams, man sagādā mana ģimene."■



Skarbā pieredze

Atceroties savus kuģošanas pirmsākumus, Eduards Delvers atzīst, ka ir pateicīgs visiem saviem skolotājiem un visiem kapteiņiem, no kuriem mācījies un paņēmis to labāko.

Kapteinis Eduards Delvers savas jūrnieka karjeras sākumā, padomju laikos, strādājis Latvijas zvejas pārvaldē un izkuģojis Atlantiju, kā pats saka, krustām šķērsām: no Šetlendā līdz Farēru salām, Dāņu šaurumu un smagāko rajonu – ap Grenlandi, Īslandi, Jana Majena salu un Lāču salu, Lofotu salas, Sklīna, Haltena, Eneja un Vikinga sēkļus un Vinglungu gar piekrasti, kur zivis nārstoja.

“1954. gadā no Latvijas uz Atlantiju devās pirmie četri zvejas kuģi, un uz viena no tiem biju arī es. Nedēļā katram pienācās trīsdesmit pieci litri saldūdens, un ar to vajadzēja iztikt – varēja mazgāt drēbes vai mazgāties, tas katra paša ziņā. Bija

veselības problēmas un problēmas arī ar pārtiku. Tolaik uz kuģa nebija saldētavu, kur uzglabāt gaļu, tāpēc gaļā iegrieza dziļas vagas, pamatīgi sabēra sāli, aptina ar plēvi un karināja pie masta. Tā kā temperatūra turējās plusos, sāls daudz neko nēdzēja un gaļa tāpat bija tārpū pilna. Pirms lietošanas ar ščotku smetku, tā sauca birsti, purināja tārpus nost, un katlā iekšā. Lai kaut kā dažādotu ēdienkarti un mazinātu izsalkumu, vīri uz silķi ķēra albatrosus. Reiz arī es palūdzu motoristam noķert kādu kajjveidīgo un šefam to pagatavot. Pēc pāris stundām šefs saka: gatavs. Kā šodien atceros: laiks riebīgs, kuģi šūpo un, kā paceļu katla vāku, pretī sitas tāda nepasakāmi specifiska



smaka, ka jau bez ēšanas nelaba dūša. Es nekādi tos putņus nevarēju dabūt iekšā, atdevu mehāniķim, un tas apēda ar gardu muti. Cilvēki ir dažādi – vieni to var, citi nevar.”

Vēlāk bijis Ziemeļu kara flotes norīkojumā, kur viņam bijusi iespēja pabūt PSRS stratēģisko spēku bāzēs Gadžijevā un Jageļnajā.

Jau atjaunotās Latvijas laikā Eduards Delvers strādājis par kapteini

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

uz "Latvijas kuģniecības" kuģiem, no 1995. līdz 2015. gadam, kad devās pensijā, bija Rīgas ostas kapteinis, 12 gadus vadīja Latvijas Jūras akadēmijas valsts eksāmenu komisiju. "Ir reizes, kad vienpersoniski ir nācies uzņemties atbildību. No tā nekad neesmu baidījies, jo par saviem darbiem un vārdiem vienmēr mēdzu atbildēt," ir teicis kapteinis Delves.

"Esmu kuģojis Angolā, Mozambikā, Nikaragvā, strādāju taimčarterā Kubā, kur pārvadājām kravu starp divām no šīs valsts divdesmit septiņām ostām – starp Santjago de Kuba un Havanu. Parasti ik pēc četrarpus mēnešiem mainīja kuģi kopā ar apkalpi. Kā jau parasti, pirms izešanas jūrā notika tā sauktā *nakačka*. Vispirms sanāksmē tāds Ivanovs masēja pa politisko līniju, tad nāca citi *speciālisti*, kuri arī no savas puses deva līdzīgu ceļamaizi. Kad pienāca kadru daļas priekšnieka kārta, es viņam jautāju, uz cik ilgu laiku mēs aizejam reisā, viņš uz mani skatās un jautā, vai es esmu no gaisa nokritis, ka uzdodu šādu jautājumu. Es paskaidroju, ka nav nekāda zemteksta, vēlos tikai zināt, vai tie būs četri, seši vai astoņi mēneši, jo maniem cilvēkiem ir jāzina, uz ko gatavoties. Kad bijām nostrādājuši trīssarpus mēnešus, vēl nebija nekādu pazīmju, ka kāds gatavotos mūs mainīt. Tā kā no Latvijas līdz Kubai kuģim jāiet aptuveni divdesmit divas dienas, skaidri sapratu, ka mūsu reiss automātiski ir pagarināts, tikai nezināju, uz cik ilgu laiku. Kad attapās, ka mūs jāmaina, bija pagājuši jau vairāk nekā astoņi mēneši. Savā reisa atskaitē uzrakstīju, ka viss jau būtu labi, tikai kadru daļa aizmirs par cilvēkiem. Personādaļa man atbild: "Nejauciet neizdarību ar ražošanas nepieciešamību!" Bet es neliekos mierā: "Nejauciet ražošanas nepieciešamību ar paviņu savu pienākumu pildīšanu! Tas Kuģniecībai godu nedara!"

Par šādu atklātību un taisnīgumu nāca sods – mani no tik brīnīšķīgas zemes ar tik pasakainu dabu kā Kuba aizsūtīja uz ziemeļiem.

Arī ziemeļiem nav nekādas vainas, man patīk ledi, un es esmu bijis tur, kur citiem nav bijusi izdevība nokļūt. Novaja Zemļa, Franča Jozefa Zeme, Diksona, Ohotskas jūra,



Arhangeļska, Murmanska. Slikti bija tikai tas, ka te nemaksāja valūtu, kas jūrniekiem bija ļoti liels stimuls strādāt.

Esmu redzējis, ka *zeki* klintīs cērt tādas ejas, kur četras mūsu "Varmas" var iziet cauri. Mans kuģis ir stāvējis blakus lielai, divdesmit vienu metru augstai zemūdenei, kurā izvietotas sešpadsmit raķetes, katra ar piecām atomlādiņu galviņām. Tikai viens šāds lādiņš varēja noslaucīt no zemes virsas tādu pilsētu kā Liepāja vai Daugavpils. Klintīs, kur, šķiet, nevar būt nevienas dzīvas dvēseles, bija ciemati, kuru apkurei piegādājām mazutu," stāstīja Eduards Delves.

Klausoties Eduarda Delvera stāstījumu par redzēto un pārdzīvoto, negribas ticēt, ka divdesmitā gadsimta astoņdesmitajos gados kaut kas tāds vispār ir bijis iespējams. Godīgi sakot, ja to nestāstītu Delves, varētu domāt, ka stāstījums ir piepušķots. Bet kapteinis Delves nav pieradis runāt nepatiesību, tāpēc nav pamata viņa stāstījumam neticēt.

"Man nācās būt pie Habarova raga. Kad pa Jeņisejas upi gājām garām lēģerim, vietējais locis man ieteica izmest enkuru un ar glābšanas laivām izcelties krastā, lai apskatītu šīs vietas. Tas patiešām bija briesmīgs skats. Barakas un nāras stāv kā stāvējušas, stabi kā tikai vakar ierakti, tikai dzeloņdrātis sarūsējušas. Koki tajos klimatiskajos apstākļos nepūst. Jau lēģeris uzdzina tirpuļus, bet vēl šausmīgāks skats pavērās uz upi,

kurā peldēja tūkstošiem galvaskausu, citi vēl ar matiem, citi jau ar sūnu apauguši. Kā stāstīja vietējie, kad pie varas esot nācis Hruščovs, viņš licis turp aizgādāt buldozerus, ar kuriem cilvēku kaulus no kapsētas sastūmuši upē. Laikam jau, lai nebūtu lieku pierādījumu par bojā gājušajiem, bet, ūdens līmenim krītot, kauli un galvaskausi kļūst redzami. Nu gluži kā nāves upe, šis skats man paliks atmiņā uz mūžu.

Cilvēku dzīve ziemeļos, maigi sakot, ir skarba. Murmanskā vēl bija salīdzinoši labi, pat augļus varēja nopirkt, bet Arhangeļskā, tas bija kaut kas traks, kā dzīvoja cilvēki. Lūk, viena ainiņa no redzētā. Bija astoņdesmito gadu sākums. Piena kannās atvestas olas, tās, protams, saplīsušas un sajaukušas kopā ar čaumalām. Bet cilvēki pēc tām stāv rindā. Pārdevējs jautā: "Cik jums? Trauks ir?" Ar lielo kausu sajauc un kaut kādā burkā ielej olas. Skatāmies, olu plūvē kopā ar čaumalām peld arī kūts labumi. Pienu var nopirkt, ja tavs vārds ir ierakstīts kartotēkā, arī gaļa uz kartiņām, pienācās 800 gramu, bet nebija teikts, kāda gaļa – aknas, nieres vai govju tesmenis. No Arhangeļskas kuģi gāja zvejā, bet visas zivis nodeva citur, un vietējie iedzīvotāji pie tām netika. Bet cilvēki bija tik sirsnīgi un laipni, ka varēja tikai brīnīties, kā, dzīvojot šādos apstākļos, viņi spēj saglabāt tādu cilvēcību. Tie bija īstie pomori."■

Atmiņas pierakstīja Anita Freiberga

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” sniedz kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem



☎ + (371) 67389300
📍 Katrīnas dambis 20
✉ jurfor@jurfor.lv

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” saviem paju biedriem sniedz šādus pakalpojumus:

- Kases operācijas
- Valūtas konvertāciju
- Termiņnoguldījumu pieņemšanu
- Kreditēšanu
- Konsultācijas finanšu jautājumos

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” piedāvā:

- Patēriņa aizdevumu
- Hipotekāro aizdevumu
- Aizdevumu automašīnas iegādei
- Aizdevumu mācību apmaksai
- Aizdevumu pret termiņnoguldījumu

Lai kļūtu par LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedru:

- Jābūt Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrības biedram (vai LTFJA biedra laulātajam (-ai), vai jau uzņemta biedra pilngadīgam bērnam, kura aroddarbs nav saistīts ar jūru)
- Jāiegādājas pamatpaja

Visi LTFJA KKS “Jūrnieku forums” biedri vienlaicīgi ir gan klienti, gan līdzīpašnieki

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedri var izvēlēties sev piemērotāko aizdevuma veidu vai izmantot dažas iespējas atkarībā no viņu vēlmēm!

Nautica.lv

Burāšanas skola Nautica piedāvā:

Piedalies burāšanas ekspedīcijā
apkārt Eiropai, uzkrājot
burāšanas pieredzi.

Apgūsti nepieciešamās
iemaņas jahtas vadīšanai
un atpūtas kuģu kapteiņa
tiesību iegūšanai.

nautica
www.nautica.lv

www.nautica.lv

tālrunis: 26 033 818