LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS IZDEVUMS

JŪRNIEKS

NR. 4 (131) 2022

Rīgas brīvostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ: "Joprojām notiek mētāšanās ar tukšām frāzēm, jo nav vienota valstiska redzējuma, bet valstī vajadzētu būt kopīgai vīzijai: ko tad mēs vēlamies, kādas ir prioritātes."

Seminārā spriež par jauniešu piesaistes iespējām jūrniecībā

Veikti grozījumi MLC konvencijā

ITF Jūrnieku nodaļas priekšsēdētāja vietnieks Marks Dikinsons: "Iespēja uzturēt kontaktus ar ģimeni un draugiem nav tikai jauka pretimnākšana jūrniekiem, tās ir cilvēka pamattiesības."

Zaļais ūdeņradis var palīdzēt samazināt oglekļa emisijas

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
Tālr. 67062165
E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS
Tālr. 67099419
E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS
Tālr. 67062101
E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS
Tālr. 67062155
E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA
Tālr. 67062166, fakss 67860083
E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA
Tālr. 67062128
E-pasts: koai@lja.lv

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

@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

2 Notikumi Latvijā. Jūlijs – augusts
5 Atklāj piemiņas zīmi atjaunotajiem Jūras spēkiem
6 Latvijas Jūras spēki piedalās Lietuvas Jūras spēku 30. gadadienas svinībās
Sēru vēsts
Pirmajā pusgadā pieaudzis reģistrēto atpūtas kuģu skaits
7 Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda baltajā sarakstā
Sākta dziļjūras kartēšana Latvijas piekrastē
Trim Baltijas jūras aizsargājamām teritorijām jauni nosaukumi
8 OVK kampaņas laikā uzmanība tiks pievērsta STCW konvencijas prasību ievērošanai
EMSA vizītē izvērtē EK direktīvas ieviešanu Latvijā
Turpinās zvejas laivu ikgadējās pārbaudes
9 21. jūnijs – Starptautiskā hidrogrāfijas diena
10 Jauniešu piesaistes iespējas jūrniecībā. Karjeras izvēli motivējošie faktori
11 Seminārs par jauniešu piesaistīšanu jūrniecībai
12 Eiropa izjūt gāzes deficītu
13 Stratēģiskā divkosība

JŪRĀ UN KRASTĀ

14 Ēģipte kā viens no Krievijas naftas tranzīta maršrutiem
Grozījumi MLC konvencijā neatrisina svarīgus jautājumus
15 Kuģniecības nozarei jāpārskata riska novērtēšanas plāns
16 Ziemeļjūra ir auglīga augsne vēja enerģijai
Zaļais ūdeņradis var palīdzēt samazināt oglekļa emisijas
17 ASV jūras kara flote testē jaunu 3D printeri
"Maersk" kļūst par vadošo apmācības sniedzēju visā Ziemeļjūras reģionā
Indonēzijas Jūras spēki izspiež naudu
18 Lietuva paraksta līgumu ar Lielbritāniju par mīnu meklēšanas kuģa remontu
"Greenpeace" aicina pabeigt globālā okeāna līguma noslēgšanu
19 Pētījums atklāj pārkāpumus
"Maersk" atsauc savu valdes locekli no ICS
20 Būt jūrniekam – tā ir mana dzīves sūtība

OSTAS

22 Ostai svarīgi būt spēles laukumā
27 Rīgas brīvostas ziņas
28 Ventspils brīvostas ziņas
29 Statistika
30 Liepājas SEZ ziņas
31 Jūras ceļotāji atgriežas Rīgas ostā
34 Ostās briest neapmierinātība
35 Singapūra devīto gadu saglabā pasaulē labākā jūras centra statusu

BRĪVBRĪDIS/VĒSTURE/JŪRNIEKU STĀSTI

36 Jūras svētku zaļumballe uz kuģīša "Vecrīga"
40 Koris – gluži kā otra ģimene
42 Vēsturiskais tilts pret miljoniem. Kurš kuru?
44 Par ko klusē Somu līča ūdeņi...
46 Jēkabs Lībmanis. Mehāniķis ar mākslinieka dvēseli

Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 67062125.
E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.
E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris.
Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Normunda Smaļinska, Oskara Jūras, Roberta Streiča, Līvas Gobas, Raivja Struncēna, Aigara Pelča, Anitas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, ITF, ICS, ICC, ES Press, DNV, GCMD IMO publicitātes foto, ITF, "Greecpeace", "Reuters", youtube com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Jāņa Vīksnes un Ivara Brauna personīgajiem foto arhīviem, kā arī no "Jūras Informācija" foto arhīva.
JA materiālus sagatavoja Sarma 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.

Pareizās izvēles

Vasara galā, bet dzīve turpinās. Diemžēl turpinās arī Krievijas izraisītais karš Ukrainā, kas radījis, rada un vēl turpinās radīt problēmas mums visiem. Un liks izdarīt izvēles – ko savas neatkarības vārdā esam gatavi zaudēt, ziedot un paciest. Un cik gudri esam, izdarot izvēles.

Satiksmes ministrijas Transporta loģistikas nodaļas vadītājs un "Latvijas dzelzceļa" padomes loceklis Andris Maldups Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisiju informējis, ka saistībā ar Eiropas Savienības noteiktajām sankcijām Krievijai un Baltkrievijai sliktākā scenārija gadījumā Latvijas lielajās ostās pārkrauto kravu apjoms varētu samazināties par 45%. Noteikto sankciju dēļ jau tagad nedienas piedzīvo Rīgas un Ventspils ostu termināļi, jo sankcionētās kravas ik gadu veidoja stabilu kravu apjomu šajās ostās. Tomēr ostu uzņēmēji, kuri pieraduši pie dažādiem izaicinājumiem, arī tagad ir gatavi meklēt jaunas kravas un aizvietot aizgājušās. Visi apzinās un saprot – tie ir ārējie apstākļi, kurus nevaram ietekmēt, varam vien meklēt risinājumus.

Nav ilūziju, būs grūti, bet grūtības pārvarēt daudz vieglāk, ja apzināmies, kā vārdā to darām. Un te nu nonākam pie iekšējiem apstākļiem, ko atšķirībā no ārējiem mums tomēr vajadzētu spēt ietekmēt, taču izskatās, ka līdz šim ar to necik labi nav veicies.

Pēc ilgām diskusijām, protestiem un piņķerīgām peripetijām beidzot stājies spēkā jaunais Ostu likums, bet, kā saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, likums pats par sevi neko nelikvidē un neizveido, Ministru kabinetam jāpieņem virkne lēmumu, lai līdz 2023. gada 1. janvārim likumā paredzēto varētu reformēt, tomēr nekādi lēmumi vēl nav pieņemti, un nav arī skaidrs, kad tas varētu notikt. Jauns likums gan ir, taču valsts nav skaidri pateikusi, ko stratēģiski vēlas no savām ostām, bet tieši tas ir politiķu uzdevums – definēt virzienu, pateikt, ko un kā darīsim, nevis mētāties ar tādām frāzēm kā, piemēram, tranzīts Latvijai nav vajadzīgs.

Rīgas un Ventspils ostas, domājot par enerģētiskās neatkarības stiprināšanu, vēlas attīstīt zaļās enerģijas ražošanu, atvēlot teritorijas saules parku izveidei, bet politiķi līdz šim nav skaidri pateikuši, kāda ir valsts politika attiecībā uz saules enerģijas ražošanu. Tieši tāpat politiķi nevar pieņemt lēmumu par gāzes termināļa projekta attīstību un pateikt – ir vai nav Latvijai šāds terminālis vajadzīgs.

Jūrniecības nozare nevarēja ietekmēt Izglītības un zinātnes ministrijas lēmumu pievienot Latvijas Jūras akadēmiju Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmai. 2022. gada 5. jūlijs. Atcerieties šo datumu, jo tā ir diena, kad akadēmija zaudēja suverenitāti!

Jūras akadēmija beidza pastāvēt, jo IZM skatījumā nav varējusi izpildīt tai kā lietišķo zinātņu augstskolai izvirzītās prasības – zinātnes attīstību. Šķiet, ka tagad, esot RTU ekosistēmā, ar zinātni Jūras akadēmijā tiešām viss būs vislabākajā kārtībā. Un pirmie pozitīvie asni jau uzdīguši – Latvijas Jūras akadēmija kā partneris piedalās Lauku atbalsta dienesta projektā, kurā vadošais partneris ir SIA "Bulduru dārzkopības vidusskola", lai izstrādātu tehnoloģijas augstvērtīga stādāmā materiāla ieguvei tādiem nozīmīgiem kultūraugiem kā, piemēram, kartupeļi, zemenes un soja. IZM var būt mierīga, tā savu mērķi uz papīra būs sasniegusi – Jūras akadēmija bīdīs zinātni, lai gan ne savas specializācijas virzienā. Stulbi, bet laikam jau tāda ir valsts politika.

Pa to laiku, kamēr politiķi bīda stulbības, Rīgas ostai piekrītošajās Krēmeru dabas lieguma pļavās šovasar ganās septiņas kazas un lieliski tiek galā ar zāli un krūmiem, tāpēc osta plāno nākamajā gadā kazu skaitu trīskāršot. Kā saka, visiem labi, kazas paēdušas un pļavas noganītas. Bet, ja domājam par 14. Saeimas vēlēšanām, negribētos piedzīvot, ka pie vēlēšanu urnām esam stulbi lopiņi, kuri izdara nepareizas izvēles.

Ja par kazām, tad tikai pļavās tām ir īstā vieta!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā. Jūlijs – augusts

Jūras spēku komandiera amatā stājies jūras kapteinis Māris Polencs

4. jūlijā Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājās jūras kapteinis Māris Polencs, nomainot līdzšinējo komandieri jūras kapteini Kasparu Zelču. Jūras kapteinis Māris Polencs dienestu bruņotajos spēkos sācis 1994. gadā, dienesta laikā ieņēmis dažādus amatus uz Jūras spēku kuģiem. Komandējošā virsnieka pieredzi ieguvis, komandējot mīnu traleri M-01 "Viesturs", izveidojot Patruļkuģu eskadru un pildot štāba priekšnieka amatu Baltijas valstu jūras eskadrā (BALTRON). Štāba virsnieka dienesta pieredze iegūta, dienot Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā, Mācību vadības pavēlniecībā un Jūras spēkos. Starptautisko operacionālo pieredzi ieguvis Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā "Atalanta" un pildot štāba virsnieka amatu NATO.

Jūras kapteinis Kaspars Zelčs turpinās dienestu štāba virsnieka amatā NATO štābā Brunsumā, Nīderlandē.

MK apstiprinājis rīkojumus par RBP un VBP likvidācijas komisiju izveidi

Ministru kabinets 14. jūlijā apstiprināja Satiksmes ministrijas sagatavotos rīkojumus par Rīgas brīvostas pārvaldes un Ventspils brīvostas pārvaldes likvidācijas komisiju izveidi, lai uz pārvalžu bāzes veidotu kapitālsabiedrības. Tas ir viens no soļiem ceļā uz jaunajā Ostu likumā paredzēto pārmaiņu īstenošanu. Likvidācijas komisiju uzdevums būs nodrošināt Rīgas brīvostas pārvaldes likvidāciju un tās saistību nodošanu jaundibinātajai kapitālsabiedrībai un Ventspils brīvostas pārvaldes likvidāciju un tās saistību nodošanu AS "Ventas osta". "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 satiksmes ministrs Tālis Linkaits.

Latvijas un Polijas satiksmes ministri vienojas par sadarbību

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 21. jūlijā telefonsarunā ar Polijas infrastruktūras ministru Andžeju Adamčiku pārrunāja Latvijas un Polijas ostu sadarbību. Abu valstu ministri vienojās par sadarbības paplašināšanu tranzīta jomā. Ministrs A. Adamčiks interesējās par Latvijas ostu jaudu ogļu importēšanai uz Poliju. T. Linkaits apliecināja, ka Latvijas ostām ir liela pieredze ogļu kravu apstrādē, vēsturiski caur tām transportēti vairāk nekā 23 miljoni tonnu ogļu gadā un pašlaik Latvijas ostās ir pieejamas brīvas jaudas papildu kravu plūsmas nodrošināšanai. Satiksmes ministrs arī informēja, ka jau kopš pagājušā gada pēdējā ceturkšņa ogļu kravas galvenokārt no Centrālāzijas palielinās un pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā Latvija ir gatava dot savu artavu Polijas enerģētiskās drošības garantēšanā. Ministri vienojās turpināt darbu ekspertu līmenī, paplašinot sadarbību tranzīta jomā un izmantojot Latvijas ostas kā kravu apstrādes punktus.

Dzēš Rojas ostas pārvaldes saistības pret valsti

Lai vecinātu uzņēmējdarbības attīstību Rojas ostas teritorijā un Ziemeļkurzemē kopumā, valdība 14. jūlijā nolēma dzēst Rojas ostas pārvaldes saistības pret valsti 1,46 miljonu eiro apmērā. Tādējādi tiks nodrošināta ostas infrastruktūras attīstība, dodot pozitīvu pienesumu vietējai ekonomikai un Rīgas jūras līča zvejniecības nozarei. Uzdevums dzēst Rojas ostas saistības pret valsti bija iekļauts Saeimas pieņemtajos Ostu likuma grozījumos, kas stājās spēkā aprīļa beigās.

2002. gadā Rojas ostas pārvalde saņēma valsts galvotu aizdevumu projekta "Rojas ostas rekonstrukcija un modernizācijas programma" realizācijai, kas paredzēja ostas padziļināšanu (bagarēšanu) ostas koplietošanā esošās infrastruktūras uzturēšanai un uzlabošanai. Lai gan pēdējo gadu laikā Rojas ostas darbības rezultāti uzlabojas, tomēr ostas pārvaldei nav pietiekami daudz līdzekļu, lai nodrošinātu ostas darbību un izpildītu saistības pret valsti. Tāpat Rojas ostas teritorijas kapacitāte ir ierobežota un jaunu piekrastes reģiona kravu piesaiste nav iespējama tādā apmērā, lai ievērojami kāpinātu ostas ienākumus.

Latvijas burātājiem labi panākumi "Gulf of Riga Regatta"

No 26. jūnija līdz 1. jūlijam notika Rīgas līča regate jeb "Gulf of Riga Regatta" (GoRR). Teju nedēļu garās burāšanas sacensības sākās svētdien, 26. jūnijā, ar draudzības burāšanu Daugavā pie Vanšu tilta,

bet regatei starts tika dots nākamajā dienā, un tās ceļš bija uz Salacgrīvu, kur burātājus sagaidīja ar īpašu koncertu. Tālāk regate devās uz Igauniju, Koigustes ostu Sāmsalā, kur dalībnieki viesojās pirmo reizi regates pastāvēšanas vēsturē. Piektā GoRR regate noslēdzās Kuresāres ostā ar svinīgu ceremoniju. Piedaloties 45 komandām no četrām Baltijas jūras reģiona valstīm, piecās grupās vietas uz goda pjedestāla izcīnīja astoņas Latvijas komandas. Arī ātrāko laivu grupā ORC1 vien otro reizi uz goda pjedestāla kāpa pašmāju komanda "Nicole", kas šogad piedalījās ar jaunu laivu un nule kā izveidotu komandu. "Nicole" ar kapteini Arni Remesu izcīnīja augsto trešo vietu. Regati organizēja Latvijas Jūras burāšanas asociācija sadarbībā ar Latvijas Zēģelētāju savienību un Igaunijas partneriem – "Saaremaa Merispordi Selts".

Izraudzīts Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieka amatam izraudzīts Elans Strazdiņš, pārvaldnieka vietnieka pienākumus viņš sāka pildīt šā gada 1. augustā. Elans

Strazdiņš piedalījās LSEZ pārvaldnieka amata pretendentu konkursā, sniedza pārliecinošu un skaidru redzējumu par LSEZ pārvaldes turpmāko darbību un ieguva otro labāko atlases komisijas vērtējumu. Liepājas SEZ valde aicināja viņu izvērtēt kā pretendentu uz pārvaldnieka vietnieka amatu.

2022. gada 17. jūnija Liepājas SEZ valdes sēdē par LSEZ pārvaldnieku apstiprināja Uldi Hmieļevski, kurš bija ieguvis pārliecinoši augstāko novērtējumu.

Rīgas brīvostas delegācija apmeklē Duisburgas ostu

Atsaucoties uz Duisburgas ostas pārvaldes "Duisburger Hafen AG" uzaicinājumu, Rīgas brīvostas pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš" vadība apmeklēja Duisburgas ostu.

Vizītes laikā viesi tikās ar uzņēmuma un ostas termināļu vadītājiem, pārrunāja sadarbības attīstības iespējas, apsprieda Duisburgas ostas praktiskās iestrādes ūdeņraža un amonjaka kā enerģijas nesēju izmantošanā ostas un dzelzceļa transporta segmentā un izaicinājumus, ko radīs šo energoresursu ražošana, uzglabāšana un pārvadāšana. "Rīgas ostas ciešāka sadarbība ar "Latvijas dzelzceļu" un tādiem multimodālo pārvadājumu smagsvariem kā Duisburgas osta paver iespēju veidot un testēt jaunus loģistikas pakalpojumu piedāvājumus," uzskata Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Ventspils osta uzrauga vides standartus

Uz Ventspils brīvostas pārvaldes ēkas uzstādīta videokamera, kas turpmāk ļaus Valsts vides dienesta ekspertiem vēl rūpīgāk sekot līdzi tam, lai akmeņogļu pārkraušanas laikā tiktu darīts viss iespējamais ogļu putēšanas mazināšanai. Videokamerā sekos līdzi tam, kā notiek kravu pārkraušana, piemēram, vai greiferis tiek vai netiek laists kuģa rūmē, cik tālu tiek laists, vai netiek atvērts pārāk strauji, kas var izraisīt putēšanu.

Ostā strādājošie uzņēmumi aizvadītajos gados ir būtiski pilnīgojuši tehniskās iespējas, daudz ieguldījuši darbinieku apmācībā, lai ostas termināļu darbs iespējami mazāk ietekmētu dzīves kvalitāti visiem šeit dzīvojošajiem un strādājošajiem.

Rīgas brīvostas flote Ventspils ostā izmēģina peldošo dronu

Rīgas brīvostas flote Ventspils ostā strādāja ar savu jauno, Latvijā pirmo bezpilota dziļummērījumu peldlīdzekli jeb peldošo dronu. Ventspilī

drons veica zemūdens un virsūdens 3D skenēšanu, lai izvērtētu kuģošanas drošību ostā.

"Star Legend" viesojas Ventspilī

Ventspils brīvostā ienāca kompānijas "WindStar Cruises" kuģis "Star Legend". Visi 293 "Star Legend" pasažieri bija starptautiskā riteņbrauk-

šanas kruīza "Baltic Sea Cycling Cruise" dalībnieki, kuri katrā ostā dodas velobraucienos. "Star Legend" pietauvojās pie "Noord Natie Ventspils Terminals" piestātnes.

▶▶▶ 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

Kruīza kuģi apmeklē Liepājas ostu

21. jūlija rītā jau otro reizi Liepājas ostā ienāca iespaidīgais kruīza kuģis "Seven Seas Splendor", kas pirms tam ceļotājus iepazīstināja ar Vāciju, Zviedriju, Poliju un Lietuvu. Nākamā vieta, kur piestās 2020. gadā būvētais milzis, būs Igaunijas galvaspilsēta Tallina.

Pateicoties Liepājas SEZ pārvaldes aktīvam darbam, popularizējot Liepāju kā vienu no interesantiem kruīzu galamērķiem, Liepājas ostā vizītes piesaka kruīza kuģi. Tā, piemēram, 17. jūlijā ostā ienāca kuģis "Balmoral", kas ar 667 pasažieriem kruīzu sāka Edinburgā, Lielbritānijā, un kruīza laikā piestāja septiņās pilsētās. Liepājā kruīza pasažieriem tika piedāvāta plaša programma – gan nesteidzīga pastaiga pa pilsētu, gan iespēja iepazīt novada kultūrvēsturisko mantojumu un doties uz Rucavu. LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis uzsvēra, ka ir prieks sagaidīt Liepājas ostā kārtējo kruīza kuģi, kas attaisnojis ieguldīto darbu, bet gandarījums ir arī par pasažieru ieinteresētību iepazīt Liepāju un doties ekskursijās. Tika ievērota arī tradīcija: kruīza kuģim "Balmoral" pirmo reizi ienākot Liepājas ostā, kuģa kapteinis uzņēma Liepājas SEZ pārvaldnieku, lai apmainītos ar piemiņas zīmēm.

1. jūlijā 18. gadadienu svin Jūras spēku Mīnu kuģu un Patruļkuģu eskadras

Mīnu kuģu eskadra tika izveidota, pamatojoties uz aizsardzības ministra 2004. gada 29. aprīļa pavēli Nr. 145 "Par NBS vienību štatiem". Pavēle stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā.

Eskadra tika veidota kā jauna vienība, tobrīd tās sastāvā tika iekļauti divi "Condor" klases mīnu traleri, viens "Lindau" klases mīnu meklētājs, viens "Vidar" klases mīnu licējs un Ūdenslīdēju komanda.

2004. gada 1. jūlijā, reorganizējot Krasta apsardzes kuģu flotili, tika izveidota Patruļkuģu eskadra. Tās sastāvā tika ieskaitīts 1. patruļkuģu divizions – krasta apsardzes kuģi un kuteri un 2. patruļkuģu divizions – patruļkuģi, kā arī palīgkuģis A-18 "Pērkons", štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis".

"Virsaitim" jauns komandieris

22. jūlijā Liepājā notika Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" komandieru maiņas ceremonija. Līdzšinējo komandieri komandleitnantu Alekseju Jevstigņejevu nomainīja kapteiņleitnants Mareks Kibeļskis.

Ūdenslīdēju komanda neitralizē Pirmā pasaules kara enkurmīnu

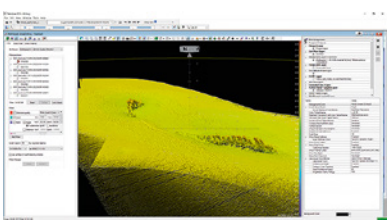
14. jūlijā Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komanda neitralizēja otro Liepājā, Oskara Kalpaka ielas būvlaukumā atrasto Pirmā pasaules kara enkurmīnu. Tika izņemts 86,1 kg kaujas sprāgstvielas, kas nogādāta

Zemessardzes 54. kaujas atbalsta bataljona nesprāgušās munīcijas neitralizēšanas 1. rotas 1. vadam, savukārt mīnas korpuss nogādāts Jūras spēku bāzē. Pirmo tāda paša veida mīnu Ūdenslīdēju komanda šajā būvlaukumā neitralizēja 8. aprīlī.

Hidrogrāfi atrod koka kuģu vraku fragmentus

Veicot plānotos mērījumus Rīgas jūras līcī netālu no Daugavgrīvas pludmales, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi atklāja vairākus slikti saglabājušos koka kuģu vraku fragmentus.

Mērījumi tika veikti ar hidrogrāfijas kuteri "Sonārs". Veicot mērījumus, līdz šim neapzinātu kuģu vraku atliekas un atlūzas gan Baltijas jūrā gan Rīgas līcī izdodas atklāt diezgan bieži. Konkrētie vraku fragmenti ir zīmīgi ar to, ka tās ir vairāku koka kuģu atliekas relatīvi nelielā platībā.■



Atklāj piemiņas zīmi atjaunotajiem Jūras spēkiem

9. augustā, Latvijas Jūras spēku 103. dzimšanas dienas priekšvakarā, svinīgi atklāja piemiņas zīmi pie polera Liepājas ostā, kur pirms 30 gadiem uz kuģa "Sams" mastā uzvilka karogu un simboliski atjaunoja Latvijas Jūras spēkus, ziņo Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes pārstāve Līga Ratniece-Kadeģe.

Piemiņas zīmi uzstādīja Liepājas SEZ pārvalde, bet tās dizainu un vizuālo risinājumu izstrādāja SIA "Ideju lidlauks" mākslinieks Reinis Kuncītis.

Liepājas SEZ pārvalde 2020. gadā, atjaunojot Liepājas jahtu ostu, saglabāja un atjaunoja vēsturisko poleri un piestātni, pie kuras pēdējo reizi bija pietauvota brīvās Latvijas zemūdene "Ronis" 1940. gada 25. jūlijā. Tā ir vieta, kur beidza pastāvēt Latvijas Kara flote, bet tā ir arī vieta, kurā 1992. gada 11. aprīlī tika simboliski atjaunoti Latvijas Jūras spēki un bijušais zemūdenes "Ronis" kapteinis Hugo Legzdiņš atkal pacēla Latvijas Jūras spēku karogu uz kuģa "Sams".

Kā uzsvēra Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis, Liepājai ir bijusi un ir nenovērtējama nozīme Latvijas valstiskuma saglabāšanā un atjaunošanā. "Liepāja lepojas ar savu Latvijas galvaspilsētas laiku 1919. gadā, kā arī ar laiku, kad tieši Liepājā simboliski tika atjaunoti Latvijas Jūras spēki, kuru pārziņā ir Latvijas jūras robeža un teritoriālie ūdeņi. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā atrodas daudz vēsturiski nozīmīgu vietu, kas saistītas ar Latvijas valstiskuma nosargāšanu un atjaunošanu. Ir svarīgi, ka par vēstures notikumiem var uzzināt vietās, kur tie notikuši, ne tikai vēstures grāmatās vai internetā."

"1992. gada 11. aprīlim ir īpaša nozīme, jo tā ir diena, kad atdzima Latvijas Jūras spēki, bet vēl nozīmīgāku to padara fakts, ka tas notika tieši Liepājā uz pirmā izremontētā Latvijas karakuģa "Sams" laikā,

Gaidis Andrejs Zeibots (no kreisās), Uldis Hmieļevskis, Gvido Ļaudups un Gunārs Melnis.

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots uzrunā svinīgā brīža dalībniekus.

Gaidis Andrejs Zeibots.

kad Liepājas ostā vēl saimniekoja Krievijas karakuģi. Pirmais Latvijas Jūras spēku karakuģis, kam tika dots nosaukums "Sams", bija būvēts 1974. gadā, ar borta numuru 101 (vēlāk KA-04). Tas bija viens no trim bijušajiem Latvijas PSR zivju resursu uzraudzības kuģiem, ko Liepājas diviziona sastāvā iesaistīja 1992. gada 16. martā un pašu spēkiem piemēroja krasta apsardzes vajadzībām," sacīja bijušais NBS un Jūras spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.

Pasākumā piedalījās karakuģa "Sams" kapteinis Gunārs Melnis ar ģimeni. Viņš atcerējās 1992. gada 11. aprīli kā aukstu, lietainu dienu. "Kuģa korpuss vien iepriekšējā dienā bija nokrāsots, krāsa vēl nebija nožuvusi, bet svinīgais pasākums notika un Latvijas Jūras spēku karogs tika pacelts."

Tā vēsturiski izveidojies, ka Liepāja bija un ir viens no nozīmīgākajiem Latvijas Jūras spēku atbalsta punktiem. Latvijas Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups solīja, ka Latvijas Jūras spēki varēs svinēt savas atjaunošanas 40., 50. un, kad mēs vairs nebūsim, arī 100. gadadienu. "Latvijai vairs nebūs jāpiedzīvo, ka nolaiž Latvijas Jūras spēku karogu." ■

Sēru vēsts

Jānis Sveržickis (1950.27.06. – 2022.22.08.)

22. augustā mūžībā devies Jānis Sveržickis, Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta hidrogrāfijas programmatūras inženieris. Jānis bija ne tikai unikāls sava amata profesionālis, bet arī ļoti cilvēcīgs, vienmēr omulīgs kolēģis, kurš nekad neaizmirsa pajautāt: "Kā tev klājas?", un uzreiz piebilst: "Man ļoti labi!".

"Ar pilnu pārliecību varu teikt, ka līdz ar Jāņa aiziešanu noslēdzas vesels etaps Latvijas hidrogrāfijas vēsturē. Jānis bija tas, kurš, balstoties gan uz augstskolā un darba dzīvē apgūtajām, gan pašmācības ceļā iegūtajām zināšanām par dabas un apkārtējās vides matemātiski izmērāmajiem procesiem, veidoja un attīstīja Hidrogrāfijas dienesta datu ieguves un apstrādes procesu pamatus. Mūsu dienesta darbības pamatā ir gan Jāņa pašveidotās datu apstrādes programmas, gan programmas, ko viņš pilnveidoja, sadarbojoties ar šo programmu izstrādātājiem, ārvalstu speciālistiem. Ar savu aso, analītisko prātu Jānis radīja neskaitāmas palīgprogrammas, kas uzlaboja un atviegloja hidrogrāfisko mērījumu procesu. Jāņa ieguldījums ir nezūdošs, un ne tikai viņa ieguldījums tehnoloģijās, bet arī cilvēkos. Hidrogrāfos un kartogrāfos, kuri strādāja kopā ar viņu, viņš ielicis savu darba stilu un darba tikumu, savus augstos profesionalitātes standartus, savu izpratni par lietām, un esmu pārliecināts, ka mēs to nodosim tālāk kolēģiem, kuri vēl tikai nāks," saka Hidrogrāfijas dienesta Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls.

Jānis Sveržickis dzimis 1950. gada 27. jūnijā, 1973. gadā beidzis Rīgas Politehnisko institūtu, iegūstot radioinženiera specialitāti. No 1973. līdz 1994. gadam strādāja Jūras ģeoloģijas un ģeofizikas zinātniskās pētniecības institūtā, no 1994. gada līdz savai nāves dienai – Latvijas Jūras administrācijā. J. Sveržickis vairākkārt saņēmis JA atzinības rakstus par godprātīgu un ilggadēju darbu, bet 2012. gadā saņēma JA Goda zīmi par godprātīgu, kvalitatīvu darbu un mūža ieguldījumu Hidrogrāfijas dienesta attīstībā.

Latvijas Jūras spēki piedalās Lietuvas Jūras spēku 30. gadadienas svinībās

No 29. līdz 31. jūlijam Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" un Patruļkuģu eskadras patruļkuģis P-05 "Skrunda" piedalījās Lietuvas Jūras spēku 30. gadadienas, Klaipēdas pilsētas 770. gadadienas svinībās un Jūras svētkos. Svētku maršā piedalījās kuģu karavīri un Jūras spēku orķestris. Militāro parādi jūrā Lietuvas Valsts prezidents pieņēma uz Lietuvas štāba un apgādes kuģa N-42 "Jotvingis" klāja, bet "Virsaiša" komandas karavīri piedalījās vikingu laivas airēšanas sacensībās, izcīnot godpilno otro vietu karavīru konkurencē.

Pirmajā pusgadā pieaudzis reģistrēto atpūtas kuģu skaits

2022. gada pirmajos sešos mēnešos Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 17 atpūtas kuģi (astoņas buru jahtas un deviņas motorjahtas), savukārt no reģistra izslēgti 10 atpūtas kuģi (trīs buru jahtas un septiņas motorjahtas). Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits pieaudzis līdz 703.

Kuģu skaits Kuģu reģistrā pirmā pusgada laikā palicis nemainīgs – no jauna reģistrēti četri kuģi un tikpat daudz no reģistra izslēgti. No jauna reģistrēti divi SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši kuģi ar bruto tonnāžu virs 500 – sauskravas kuģi "Paramar" un "Transmar", bet no reģistra izslēgti trīs SOLAS kuģi – sauskravas kuģi "Bonay" un "Ceg Orbit", kā arī pasažieru/*ro-ro* kuģis "Romantika".

Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli – PMoU) *baltajā* sarakstā, liecina PMoU komitejas publiskotā informācija par kuģu inspekciju rezultātiem 2021. gadā un kuģu karogvalstu izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā uz 2022. gada 1. jūliju.

Baltajā sarakstā iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Uz 2022. gada 1. jūliju šajos sakastos iekļautas 68 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanu skaita. Šogad PMoU *baltajā* sarakstā ir 40, *pelēkajā* 21 un *melnajā* septiņas valstis.

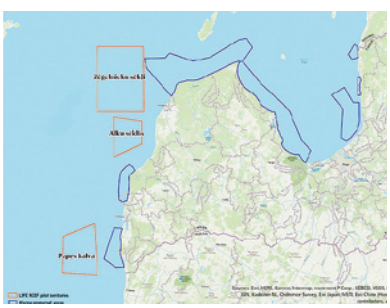
No 2019. līdz 2021. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 106 inspekcijas.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.■

Trim Baltijas jūras aizsargājamām teritorijām jauni nosaukumi

Projekta LIFE REEF ietvaros padziļināti tiek pētītas trīs teritorijas, lai tās iekļautu aizsargājamo jūras teritoriju tīklā. Pateicoties sabiedrības iesaistei, šīs teritorijas ieguvušas jaunus nosaukumus – Zēģelnieku sēkļi, Alku sēklis un Papes kalva.

Lielākā no jaunveidojamām teritorijām ir Zēģelnieku sēkļi pie Ventspils. Nosaukuma autors iedvesmojies



no Viļņa Miltera vārdnīcas "Dundznik valad", kur skaidrota Dundagas apkaimes un vietējo iedzīvotāju valoda.

Pāvilostai tuvo teritoriju turpmāk sauks par Alku sēkli. Nosaukumu ieteica pieredzējusi ornitoloģe, jo šajā teritorijā sastopami melnie alki, kas gandrīz visu laiku pavada ūdenī, ķer zivis, tīra spalvas un guļ, bet krastā iznāk tikai vairošanās periodā.

Trešā teritorija, kas atrodas Liepājas tuvumā, turpmāk tiks saukta par Papes kalvi, jo dziļjūras teritorijas dati liecina, ka gultne bagātīgi klāta ar akmeņiem un akmeņu krāvumiem.

Latvijā šobrīd ir septiņas aizsargājamās jūras teritorijas: Nida – Pērkone, Irbes šaurums, Akmensrags, Rīgas līča rietumu piekraste, selga uz rietumiem no Tūjas, Vitrupe – Tūja un Ainaži – Salacgrīva.■

Sākta dziļjūras kartēšana Latvijas piekrastē

Augustā izpētes darbus Baltijas jūras Latvijas piekrastē uzsāka Klaipēdas Universitātes zinātniskās izpētes kuģis "Mintis", kas veic dziļjūras kartēšanu, lai palīdzētu zinātnieku grupai detalizēti izpētīt ES nozīmes īpaši aizsargājamos jūras biotopus – smilts un akmeņu sēkļus jūrā.

"Dinamiskā jūras vide un zemūdens ainava Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā mums vēl ir noslēpums. Jaunu un precīzu ģeotelpisko datu ieguve ir ļoti svarīga, lai nodrošinātu Baltijas jūras vērtību aizsardzību. Gada nogalē mēs saņemsim jūras izpētes teritoriju jaunākos ģeotelpiskos datus. Sadarbība ar universitātēm un zinātniskajiem institūtiem ir svarīgs ieguldījums bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā. Kuģa "Mintis" speciālisti darbus veic kopā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūta pētniekiem," uzsver Dabas aizsardzības pārvaldes ģenerāldirektors Andrejs Svilāns.

Projekta izpētes teritorijās Klaipēdas Universitātes zinātniskās izpētes kuģis "Mintis" veic virsmas nogulumu akustiskās kartēšanas pētījumus ar daudzstaru atbalss un sānu skenēšanas lokatoru. Pamatojoties uz kartēšanas pētījumiem dziļjūrā, tiks sagatavotas batimetriskās kartes un karte ar klasificētiem virsmas nogulumu slāņiem. Darbus veiks desmit līdz sešdesmit metru dziļumā.

Šī ir viena no Dabas aizsardzības pārvaldes projekta LIFE REEF aktivitātēm, ko īsteno saskaņā ar trīspusēju līgumu starp Dabas aizsardzības pārvaldi, Klaipēdas Universitāti un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. LIFE REEF jeb "Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā" pārvalde īsteno kā vadošais partneris sadarbībā ar Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātnisko institūtu "BIOR" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu.■

OVK kampaņas laikā uzmanība tiks pievērsta STCW konvencijas prasību ievērošanai

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) dalībvalstīs, arī Latvijā, notiks ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņa. Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tiks pievērsta Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) prasību ievērošanai uz kuģiem.

Kampaņas mērķis ir pārbaudīt, vai STCW konvencijas prasībām atbilst uz kuģa strādājošo jūrnieku skaits, vai visiem jūrniekiem ir nepieciešamie sertifikāti un derīgas medicīniskās apliecības, vai nosacījumiem atbilst jūrnieku sardzes grafiki un atpūtas laiks.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.

Latvijā OVK inspekcijas veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori.

Pirms kampaņas KDI inspektori informē Latvijas kuģu īpašniekus un, ja nepieciešams, palīdz sagatavot Latvijas karoga kuģus OVK pārbaudēm ārvalstu ostās.■

EMSA vizītē izvērtē EK direktīvas ieviešanu Latvijā

No 14. līdz 17. jūnijam Latvijas Jūras administrācijā notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) vizīte. Tās laikā EMSA speciālisti apmeklēja Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu beramkravu terminālus.

Vizītes mērķis bija novērtēt EK direktīvas 2001/96 īstenošanu Latvijā. Ar šo direktīvu noteiktas saskaņotas prasības un procedūras beramkravu drošai iekraušanai un izkraušanai.

2021. gada jūnijā norisinājās attālināta EMSA vizīte Latvijā par beramkravu drošu iekraušanu un izkraušanu atbilstoši minētās direktīvas prasībām. Tās laikā attālināti tika izvērtētas Latvijā ieviestās izmaiņas likumdošanā, kas nodrošina direktīvas prasību ievērošanu, JA ieviestie organizatoriskie pasākumi prasību ievērošanas nodrošināšanai, profilaktiskās darbības un risinājumi bīstamu iekraušanas un izkraušanas operāciju gadījumos, kā arī iespējamo konfliktu novēršana starp terminālu pārstāvjiem un kuģu kapteiņiem.

Apkopojot abu vizīšu – attālinātās un klātienes – rezultātus, tiks sagatavots ziņojums par EK direktīvas 2001/96 īstenošanu Latvijā.■

Turpinās zvejas laivu ikgadējās pārbaudes

Jūnijā un jūlijā visā piekrastē turpinājās jūras zvejas laivu ikgadējās pārbaudes. Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā.

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

"Zvejas laivu un drošības aprīkojuma stāvoklis kopumā ir labs. Gadās, ka signalizēšanai paredzētajai pirotehnikai vai ugunsdzēšamajiem aparātiem ir beidzies derīguma termiņš un ka zvejnieki lieto jūras prasībām neatbilstošas glābšanas vestes, kas ir tikai peldēšanas palīglīdzekļi," vērtē kuģu kontroles vecākais inspektors Valters Veits.

Inspektors ievērojis, ka piekrastes zvejniekiem notiek paaudžu maiņa, parādās arvien vairāk gados jauni zvejas laivu īpašnieki vai šķiperi, savukārt daudzi gados vecāki zvejnieki

tikai uztur laivu ar visu nepieciešamo zvejas un drošības aprīkojumu, bet reāli jūrā vairs neiet.

"Šogad pārbaudes stipri atvieglo elektroniskie maksājumi un reģistrācijas apliecības ar QR kodiem kā pierādījumu par inspekcijas veikšanu. Līdz ar to mums vairs nav jāveic grāmatvedības operācijas, atliek veikt inspekciju, lai pārliecinātos par laivu drošību. Ir pieaugusi maksa par inspekciju, maksājumus iedalot trīs grupās – 20 eiro par laivu bez dzinēja, 40 eiro par laivu ar piekaramo dzinēju un 60 eiro par laivu ar stacionāro dzinēju. Protams, zvejnieki kurn par cenu kāpumu, taču saprot, ka cenrādis bijis nemainīgs ilgi, faktiski kopš eiro ieviešanas," uzsver V. Veits.■

21. jūnijs – Starptautiskā hidrogrāfijas diena

21. jūnijā, Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā, bērni no Latvijas audžuģimeņu biedrības devās uz Ventspili, lai apciemotu Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus uz hidrogrāfijas kuģa "Kristiāns Dāls".

Tradīcija atzīmēt profesionālos svētkus, iepriecinot bez vecākiem palikušos bērnus un pusaudžus, Latvijas Jūras administrācijā tika iedibināta jau 2006. gadā, taču pēdējos divus gadus Covid-19 pandēmijas ierobežojumu dēļ kopīgās svinības nācās atcelt.

Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi. Dažādās valstīs hidrogrāfi svētkus atzīmē atšķirīgi, sākot ar zinātnisko konferenču un beidzot ar sporta spēļu rīkošanu, bet Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi, aizsākot tradīciju, izvēlējās iepazīstināt audžubērnus ar savu profesiju, sagādājot svētkus ne tikai sev, bet arī citiem.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere neslēpj, ka bērni, kuri kaut reizi piedalījušies pasākumā uz kuģa "Kristiāns Dāls", par piedzīvoto stāsta ar lielu sajūsmu un aizrautību, tādēļ gribētāju doties šajā neaizmirstamajā piedzīvojumā nekad netrūkst. Turklāt bērni no audžuģimenēm, kuras nereti ir trūcīgas, ir

ļoti priecīgi par pašu ekskursiju uz vietu, kur tobrīd strādā "Kristiāns Dāls", un šogad tā bija Ventspils. Pēc paviesošanās uz kuģa bērni izmantoja iespēju izpriecāties Ventspils Ūdens piedzīvojumu parkā.■

Jauniešu piesaistes iespējas jūrniecībā
Karjeras izvēli motivējošie faktori

2022. gadā ar Sabiedrības integrācijas fonda atbalstu Latvijas Jūrniecības savienība organizēja projektu "Enkurs 2022", kas šoreiz ietvēra vairākas aktivitātes, arī tradicionālo profesionālās orientācijas konkursu vidusskolēniem "Enkurs", kura uzvarētāji devās profesionālās orientācijas ekskursijā ar prāmi no Tallinas uz Stokholmu, kurā viņus pavadīja nozares speciālisti un aktīvie jūrnieki. Kā pievienotā vērtība projektam tika organizēts seminārs, kurā jūrniecības nozares organizācijas un institūcijas dalījās pieredzē par jauniešu piesaisti, kā arī projekta ietvaros konkursa dalībnieku vidū tika veikta aptauja par jauniešu karjeras izvēli motivējošajiem faktoriem, lai noskaidrotu iespējas viņus piesaistīt jūrniecībai.

UZZIŅAI

Aptaujas datu apkopojums ir daļa no Latvijas Jūrniecības savienības projekta "Enkurs 2022", kas saņēma Sabiedrības integrācijas fonda atbalstu Latvijas valsts budžeta finansētās programmas "NVO fonds" ietvaros.

No 6. līdz 8. jūnijam trīs jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2022" uzvarētājas komandas devās ceļojumā no Tallinas uz Stokholmu ar AS "Tallink" kuģi "Baltic Queen". Šogad uzvarētāji bija Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas un Rojas vidusskolas skolēni, un visu trīs uzvarētāju komandu dalībnieki piedalījās aptaujā, kuras mērķis bija uzzināt, kas ietekmē jauniešu profesijas izvēli, skolēnu viedokli par jūrnieka profesiju, kā arī uzklausīt pašu skolēnu ieteikumus jūrnieka profesijas popularizēšanai. Anketas aizpildīšana bija komandas darbs – katras komandas dalībnieki savā starpā varēja apspriesties un meklēt kopīgas atbildes, vai arī sniegt atšķirīgas atbildes, ja viedokļi dalījās.

Aptauja tika veidota, izmantojot *Google forms* funkcionalitāti. Tā sastāvēja no 20 jautājumiem, kuru mērķis bija noskaidrot: respondenta profilu (vecums, dzimums, dzīvesvieta, klase, kurā mācās); sapņu profesiju un faktorus, kas ietekmē sapņu profesijas pievilcīgumu; priekšmetus, kas padodas un kas nepadodas; brīvā laika pavadīšanas paradumus; sociālo tīklu izmantošanas paradumus un informācijas iegūšanu par dažādām karjeras iespējām; viedokli par jūrnieka profesiju. Lai nodrošinātu plašāku respondentu loku un paaugstinātu ticamības līmeni, maija beigās anketu izplatīja arī Latvijas vidusskolās.

Kopumā tika apkopotas 181 respondenta atbildes, kas dod pietiekami plašu ieskatu vidusskolu jauniešu un konkursa "Enkurs" dalībnieku vērtējumā par to, kas ietekmē viņu karjeras izvēli.

Aptaujā piedalījās konkursa "Enkurs" dalībnieki – 61 respondents, jaunieši no Latvijas skolām – 120 respondenti.

Lielākā daļa vidusskolēnu – 75% (skolu pabeigušie 15%, pamatskolu 10%). Dzīvesvieta – visa Latvija: Rīga – 30%, Ventspils – 9%, Alūksne – 7%, Ogre – 6%, Preiļi – 6%, Krāslava – 6%, citas Latvijas pilsētas (32 pilsētas) – 36%.

Dzimumu attiecība – 50/50 (88 meitenes, 91 zēns, divi nenorādīja dzimumu).

No konkursa "Enkurs" dalībniekiem 90% ir puiši, no pārējiem respondentiem 70% meitenes. Lielākā daļa jauniešu, kas atbildēja uz jautājumiem, bija no 16 līdz 19 gadus veci, kas ir potenciālie augstskolu programmu studenti.

Uz jautājumu, kas profesiju padara par sapņu profesiju, visbiežāk atbildēts: labs atalgojums, labs atvaļinājums, elastīgs darba grafiks un iespēja ceļot.

Profesiju nepievilcīgu jauniešiem padara: slikts atalgojums, zemas izaugsmes iespējas, neelastīgs darba grafiks, garas darba stundas.

Pēc iepazīšanās ar jūrnieka profesiju jauniešiem bija jāvērtē tās pievilcīgās un nepievilcīgās puses. Kā pozitīvas lietas minēts augsts atalgojums, labas izaugsmes iespējas, iespēja ceļot un iepazīt jaunas vietas, jaunas kultūras un jaunus cilvēkus. Savukārt negatīvi šajā profesijā jauniešiem šķiet ilgā prombūtne no mājām, nelaimes gadījumu riski, fiziski un psiholoģiski smags darbs, iespēja saslimt ar jūras slimību. Interesanti, ka gan pie pozitīviem, gan negatīviem aspektiem nosaukti stingrs darba režīms un liela atbildība.

Jauniešu vērtējums par jūrnieka profesiju liecina, ka konkursa "Enkurs" dalībnieki daudz pozitīvāk vērtē jūrnieka karjeru nekā tie jaunieši, kuri ar konkursu nav saistīti. 76% "Enkura" dalībnieku apstiprinoši atbildēja uz jautājumu, vai viņus interesē jūrnieka profesija, pārējo respondentu interese par jūrnieka profesiju bija vien 40%.

Uz jautājumu, kā jaunieši iegūst informāciju par studiju un karjeras iespējām, visbiežāk atbildēts, ka internetā, piemēram, augstskolu mājaslapās. Tāpat atkārtojas atbildes, ka informāciju iegūst no vecākiem un radiniekiem, pedagogiem un karjeras konsultantiem, kā arī izstādē "Skola".

Jaunieši labprāt sniedz arī savus ieteikumus, kā popularizēt jūrnieka profesiju skolu jaunatnes vidū. Populārākās atbildes saistītas ar ieteikumiem rīkot tikšanās skolās ar jūrniecības speciālistiem, īpaša interese ir par kuģu kapteiņiem, kuri pastāstītu par savu profesiju. Jāturpina rīkot konkursu

"Enkurs" un jāorganizē arī citi līdzīgi konkursi. Pieminēti arī braucieni ar kuģiem un ekskursijas uz kuģiem.

Atsevišķs bija jautājums par to, ko skolēniem devis kruīzs ar kuģi uz Stokholmu, kas jau tradicionāli ir balva konkursa "Enkurs" trīs uzvarētājām komandām. Skolēni atzīst, ka tā bijusi ne tikai laba atpūta un izklaide, bet arī jaunas zināšanas un jauna pieredze. Pozitīvi vērtēts tas, ka jauniešus braucienā pavada jūrnieki un nozares speciālisti, kuri stāsta ne tikai par norisēm uz kuģa, bet arī par savu pieredzi un profesiju kopumā.

Secinājumi un priekšlikumi jauniešu piesaistei jūrniecībai

Ņemot vērā jūrniecības profesiju tehnisko raksturu, lielāks potenciāls ir piesaistīt tieši tos jauniešus, kuri interesējas par tehniskām lietām. Būtiska nozīme jauniešu piesaistei ir atbilstoši orientētiem karjeras pasākumiem, kas dod iespēju iepazīties ar profesiju un ļauj jauniešiem saprast, vai tas atbilst viņu priekšstatam par šo profesiju un karjeras iespējām tajā. Jūrniecības profesiju popularizēšanā jāliek akcents uz jauniešus piesaistošām lietām – labs atalgojums, interesants darbs, darbs ar modernām tehnoloģijām. Jauniešu piesaistei vairāk jāizmanto sociālās platformas, kuras izmanto jaunieši (*Instagram*, *YouTube*), piedāvājot saturu, kas viņus uzrunātu un ieinteresētu. Citas sociālās platformas, kā *Facebook*, *Twitter*, var izmantot, lai informāciju par karjeras iespējām jūrniecībā nodotu ģimenēm, kurās aug jaunieši, tādējādi nododot informāciju netiešā veidā. Karjeras orientācijas pasākumos jāiesaista skolas un tajās jāizvērš mērķtiecīgas informatīvas kampaņas, jo salīdzinoši liela jauniešu daļa informāciju saņem tieši skolā. Jūrniecības nozarei jāturpina pasākumi, kuru mērķis ir veidot jūrniecības tēlu sabiedrības apziņā, tā veicinot izpratni par darba perspektīvām jūrniecības nozarē. Konkurss "Enkurs" ir veiksmīgs un sevi jau attaisnojis profesionālās orientācijas projekts, jo stimulē konkursā iesaistīto skolu jauniešu izpratni par jūrniecību. Jūrniecības nozarei ir jākoordinē jūrniecības karjeru popularizējoši pasākumi Latvijas sabiedrībā.■

Seminārs par jauniešu piesaistīšanu jūrniecībai

Sabiedrības integrācijas fonds

Kultūras ministrija

17. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldē norisinājās seminārs par jauniešu piesaistīšanu jūrniecībai. Tā ir daļa no Latvijas Jūrniecības savienības projekta "Enkurs 2022", kas saņēmis finansiālu atbalstu no Sabiedrības integrācijas fonda. Semināru kopīgi organizēja Latvijas Jūrniecības savienība un Rīgas brīvostas pārvalde.

Seminārā piedalījās pārstāvji no Latvijas Jūrniecības savienības, Satiksmes ministrijas, "Novikontas" Jūras koledžas, Latvijas Jūras akadēmijas un jūrskolas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas brīvostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, NBS Jūras spēkiem, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības, SIA LSC, SIA "Atlas Professionals", Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas, SIA "AZZ Group", SIA "Rīgas brīvostas flote", SIA "Jūras informācija" un citām jūrniecības iestādēm un organizācijām.

Semināra mērķis bija dalīties pieredzē un informēt par jūrniecības

uzņēmumu un organizāciju pasākumiem jauniešu piesaistē jūrniecībai, apspriest iespējas kopīgi koordinēt jauniešu piesaistes pasākumus un popularizēt jūrniecību.

Semināra dalībnieki stāstīja par netradicionāliem veidiem, kā iespējams iepazīstināt jauniešus ar jūrniecības specialitātēm. Piemēram, "Novikontas" Jūras koledžā izveidots jauns mācību centrs, kas nodēvēts par "Jūras teātri", tur jaunieši var izbaudīt ekstremālas sajūtas, atrodoties jūrā vētrā un negaisā, praksē iepazīt drošības aprīkojumu – glābšanas vestes, hidrotērpus, glābšanas plostus, arī izmēģināt spēkus industriālajā

►►► 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

alpīnismā un citos aizraujošos pasākumos.

SIA LSC pārstāvji pastāstīja par savu kadetu programmu, kas palīdz topošos jūrniekus nodrošināt ar prakses vietām, un atklāja savu pieredzi sociālo tīklu izmantošanā jauniešu piesaistīšanai, ieskaitot sadarbību ar influenceriem.

Rīgas brīvosta organizē dažādus pasākumus, lai jauniešus, arī jaunāko klašu skolēnus, iepazīstinātu ar ostas darbību. Rīgas brīvostas mājaslapā iespējams apmeklēt virtuālo Jūrniecības muzeju, kā arī doties ekskursijās uz bākām un ledlauzi "Varma".

Seminārā tika runāts arī par jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem "Enkurs", kurš notiek jau 15 gadus un kura organizēšanā iesaistījušās ļoti daudzas jūrniecības iestādes un organizācijas.

NBS Jūras Spēki demonstrēja videofilmiņu "Esi lietaskoks!", kas ļauj no netradicionāla skatu punkta paraudzīties uz dienestu Jūras spēkos.

Seminārā tika prezentēti Latvijas skolu jauniešu un konkursa "Enkurs" dalībnieku aptaujas rezultāti, kas sniedz ieskatu par to, kādi faktori ietekmē viņu karjeras izvēli, kādas ir viņu intereses un brīvā laika pavadīšanas paradumi, atklāj viņu priekšstatu par jūrnieka profesiju un satur pašu skolēnu ieteikumus, kā labāk reklamēt šo profesiju.

Visi semināra dalībnieki bija vienisprātis, ka ciešāk jāsadarbojas kopīga mērķa sasniegšanai un līdzīgi semināri jārīko arī turpmāk.■

Eiropa izjūt gāzes deficītu

Ziņu aģentūra "Reuters" ziņo, ka Amerikas Savienotās Valstis, kas ir lielākā dabasgāzes ražotāja pasaulē, vēlas sūtīt uz Eiropu vairāk sašķidrinātās dabasgāzes (LNG), lai palīdzētu sabiedrotajiem pārtraukt atkarību no Krievijas gāzes, taču ASV eksportu ierobežo gāzes sašķidrināšanas jauda un ugunsgrēks, kas jūnijā sabojāja otru lielāko ASV sašķidrinātās dabasgāzes eksporta iekārtu "Freeport LNG".

Krievija, kas līdz šim bijusi lielākā gāzes piegādātāja Eiropai, 2022. gadā jau ir samazinājusi eksportu gan tāpēc, ka slēgti cauruļvadi kaujas zonu tuvumā Ukrainā un radušās nesaskaņas ar klientiem, kas par gāzi atsakās maksāt rubļos, gan citu iemeslu dēļ.

Aģentūra "Refinitiv" ziņoja, ka kopš jūnija vidus Krievija eksportējusi aptuveni 3,7 miljardus kubikmetru gāzes dienā trīs galvenajās gāzes piegādes līnijās uz Vāciju – "Nord Stream 1" (Krievija – Vācija), "Yamal" (Krievija – Baltkrievija – Polija – Vācija) un gāzes vadā Krievija – Ukraina – Slovākija – Čehija – Vācija, kas ir bijis aptuveni uz pusi mazāk nekā gadu iepriekš.

Krievijas eksports turpinās samazināties, kad "Nord Stream 1" no 11. līdz 21. jūlijam tiks slēgts apkopei. Vācijā valda uztraukums, ka gāzes vads var palikt slēgts vēl ilgāku laiku.

ASV Enerģētikas informācijas administrācijas (IVN) prognozes liecina, ka ASV 2022. gadā saražos aptuveni 96,5 bcfd gāzes un eksportēs aptuveni 11,9 bcfd kā LNG, tomēr jāpiebilst, ka šīs prognozes bija pirms "Freeport LNG" rūpnīcas slēgšanas 8. jūnijā.

ASV, protams, varēs eksportēt arī vairāk gāzes, tomēr tas prasīs zināmu laiku, jo septiņas lielās ASV sašķidrinātās dabasgāzes rūpnīcas, ieskaitot "Freeport LNG", pašlaik spēj eksportēt aptuveni 13,6 bcfd, kas līdz 2022. gada beigām varētu pieaugt līdz 13,8 bcfd, kad pilnā apjomā sāks darboties "Venture Global LNG Calcasieu Pass" rūpnīca, bet 2023. gadā ASV LNG eksporta jauda varētu sasniegt 14,2 bcfd.

Eiropa var mazināt gāzes deficītu, palielinot vietējo ražošanu un importējot vairāk gāzes pa cauruļvadiem no tādām valstīm kā Azerbaidžāna un Norvēģija, kā arī importējot vairāk LNG.■

UZZIŅAI

Krievija, kas ir pasaulē otrā lielākā gāzes piegādātāja, 2021. gadā saražoja aptuveni 67,9 bcfd un eksportēja 24,4 bcfd, no kuriem lielākā daļa (aptuveni 15,0 bcfd) nonāca Eiropas Savienībā. Krievijas gāze 2021. gadā veidoja aptuveni 45% no ES importa un gandrīz 40% no tās kopējā patēriņa aptuveni 39 bcfd apmērā, liecina Starptautiskās Enerģētikas aģentūras dati.

Stratēģiskā divkosība

Vai LNG transportēšana no Āfrikas uz Eiropu ir pareizākais vides, sociālais un pārvaldības solis, raugoties no klimata ilgtspējības viedokļa, vai arī tas ir jauns koloniālisma veids? Šādu un līdzīgus jautājumus arvien skaļāk uzdod Āfrikas valstu vadītāji, lai gan Āfrikas līderi, protams, ļoti vēlētos saņemt miljonus par gāzes darījumiem. Un tomēr šo pēkšņo interesi no Rietumus puses par resursiem viņi sauc par dubultstandartu, kas atklāj Rietumu valstu divkosīgo dabu, jo bagātās Eiropas valstis līdz šim ir atturējušās finansiāli palīdzēt Āfrikas valstīm cauruļvadu un elektrostaciju būvniecībā.

Gāzes izmantošana atvieglotu dzīvi Āfrikas valstu cilvēkiem, kuri lielākoties petroleju un dīzeļdegvielu joprojām iegādājas melnajā tirgū, un tā ir degviela, kas nozagta tādiem ārvalstu enerģētikas gigantiem kā "Shell", "Eni" vai "TotalEnergies". Savu nevēlēšanos investēt Eiropas politiķi pamatojuši ar gāzes radītajām emisijām, kas nav bijis pieņemami, jo Eiropa politiski nospraudusi ceļu bezemisiju virzienā. Subsahāras Āfrika, kas kopā patērē mazāk enerģijas nekā Spānija, būtu gatava izmantot citus resursus, piemēram, vēju un sauli, kas šajā reģionā ir atilku likām. Diemžēl tam pietrūkst infrastruktūras, bet bagātās valstis nav varējušas nodrošināt 2020. gadā paredzēto finansējumu 100 miljardu dolāru gadā klimata programmās.

No klimata viedokļa gāze jau labu laiku ir bijusi pretrunīgi vērtēts enerģijas veids: lai gan tā sadeg tīrāk nekā citi fosilie kurināmie, gāze rada oglekļa piesārņojumu, tomēr kopš Krievijas kara sākuma Ukrainā Eiropas nostāja attiecībā uz enerģijas avotu izmantošanu ir mainījusies. Tagad galvenā Eiropas prioritāte ir iepirkt tik daudz LNG, cik vien iespējams, un pat tādas zaļi domājošas valstis kā Vācija, Austrija un Nīderlande pieļauj izmantot ogles kā kurināmo. Eiropas politiķi apgalvo, ka fosilais kurināmais ir nepieciešams, lai bloks pārvarētu pašreizējo krīzi un varētu izvairīties no energoresursu deficīta, kas, iespējams, varētu vājināt Eiropas valstu atbalstu sankcijām pret Krieviju.

Nigērija, kas pārvalda 3% no pasaulē zināmajām gāzes rezervēm, un arī lielākā daļa pārējo Āfrikas valstu, kur iegūst gāzi, pašas to neizmanto, jo tā ir šo valstu eksporta prece, kas galvenokārt tiek sūtīta uz Eiropu, un tagad Eiropa vēlas importēt vēl vairāk, lai kompensētu sankcijām pakļauto Krievijas gāzes deficītu. Itālija jau aprīlī noslēdza jaunus darījumus par gāzes piegādi no Angolas un Kongo Republikas, bet Vācija vēlas nodrošināties ar piegādēm no Senegālas. Lai gan Eiropas valstu līderi Apvienoto Nāciju Organizācijas COP26 konferencē Glāzgovā 2021. gada novembrī centās panākt gāzes un citu fosilo kurināmo izmantošanas samazināšanu, lai sasniegtu globālos klimata mērķus, tagad runas par to ir pieklusušas, jo reālā situācija diktē citas vajadzības.

"Bloomberg" raksta, ka Eiropas Savienības likumdevēji ir nobalsojuši par to, lai bloka iekšienē esošie gāzes un kodolenerģijas projekti tiktu klasificēti kā "zaļās investīcijas", kas, iespējams, pavērs miljardiem eiro lielus finansējumus. Tieši šī ES politika ir saniknojusi Āfrikas līderus. "Rietumi attīstījās uz fosilā kurināmā rēķina, un tagad dažas Rietumvalstis atkal ir gatavas izmantot ogles, un tas ir laikā, kad pasaule vēlas pāriet uz nulles oglekļa emisijām," sacīja Ganas enerģētikas ministrs Metjū Opoku Prempehs, kurš pēdējos gados ir daudz darījis, lai atklātu nozīmīgas naftas un gāzes rezerves. "Vai Rietumi mums liek saprast, ka Āfrikai jāpaliek neattīstītai?"

"Mums no Apvienotās Karalistes un Eiropas Savienības puses ir vajadzīga ilgtermiņa partnerība, nevis nekonsekvence un pretrunas zaļās enerģijas politikā," preses konferencē teica Nigērijas prezidents Muhamedu Buhari. "Tas nepalīdz energoapgādes drošībai, tas nepalīdz Nigērijas ekonomikai un nepalīdz videi. Tā ir liekulība, kurai jābeidzas."

"Viņi nevar vienkārši atnākt un pateikt: "Mums ir vajadzīga jūsu gāze, mēs nopirksim jūsu gāzi un mēs to nogādāsim Eiropā,"" maijā preses konferencē sacīja Ekvatoriālās Gvinejas enerģētikas ministrs Gabriels Obiangs Lima. "Viņiem mums par to kaut kas ir jāatdod."

Protams, arī pašām Subsahāras Āfrikas valdībām vajadzētu uzņemties vainu par saviem nepietiekami izmantotajiem energoresursiem, jo tikai dažas valstis ir nopietni ieguldījušas vai reformējušas savu enerģētikas – naftas un gāzes nozari. Piemēram, Nigērija savā "Bonny Island" rūpnīcā cauruļvadu zādzību un vandālisma dēļ gadā zaudē vismaz 20% no iespējamās jaudas.

Jautājums par finansējumu klimata pārmaiņu jomā, visticamāk, dominēs šā gada ANO klimata konferencē COP27, kas novembrī notiks Ēģiptē un nodēvēta par "Āfrikas COP", un eksperti izsaka viedokli, ka konferencei varētu būt izšķirīga loma, lai mazinātu Āfrikas atpalicību. Apvienotās Karalistes Āfrikas lietu ministre V. Forda ir izteikusies: "Lielākais izaicinājums, ar ko saskaras pasaule, joprojām ir klimata pārmaiņas, tāpēc ilgtermiņa stratēģijai ir jāturpina strādāt arī atjaunojamo energoresursu virzienā, tai skaitā arī Āfrikas valstīs."

Bet Starptautiskā Enerģētikas aģentūra, kas pagājušajā gadā aicināja izbeigt jaunu fosilā kurināmā attīstību, nesenā ziņojumā apgalvoja, ka Āfrikai ir jāļauj izmantot tās gāzes resursus. Kontinenta globālo emisiju īpatsvars pieaugtu tikai no 3% līdz 3,5%, un piekļuvi enerģijai kontinentā varētu panākt līdz 2030. gadam, ieguldot 25 miljardus ASV dolāru gadā, kas ir līdzvērtīgs tikai 1% no finansējuma, kas tiek ieguldīts enerģētikas nozarē visā pasaulē. Lai iegūtu vairāk gāzes eksportam, plānots palielināt gāzes ieguvi Mozambikā, Tanzānijā, Senegālā un Mauritānijā, paplašināt esošās LNG iekārtas Nigērijā un Angolā, kas līdz 2030. gadu beigām varētu palīdzēt Āfrikai saražot 470 miljardus kubikmetru gāzes gadā. "Rystad Energy" konsultanti norāda, ka tas atbilstu aptuveni 75% no Krievijas gāzes piegādēm 2022. gadā. Gandrīz viss no tā tiks izvests no reģiona.

Kalifornijas domnīcas "Breakthrough Institute" enerģētikas un attīstības direktore V. Ramahandrana bija skarba. "Tas ir zaļais koloniālisms," viņa teica. "Bagātās valstis izmanto nabadzīgāko valstu resursus, vienlaikus pašām klimata politikas vārdā liedzot piekļuvi saviem resursiem."

Ēģipte kā viens no Krievijas naftas tranzīta maršrutiem

"Bloomberg" izsaka minējumu, ka Krievija atradusi veidu, kā tās nafta par spīti Rietumu sankcijām var nonākt tirgū. Kā liecina "Bloomberg" kuģu izsekošanas dati, aptuveni 700 tūkstošu barelu liela Krievijas naftas krava 24. jūlija agrā rītā nogādāta Ēģiptes "El Hamra" naftas terminālī Vidusjūras piekrastē. Dažas stundas vēlāk no ostas izgāja cits tankkuģis, kura kravā, iespējams, bija daļa vai pat visa Krievijas kuģa atvestā naftas krava. "El Hamra" naftas terminālī, kas pieder Ēģiptes kompānijai "Western Desert Operating Petroleum Co.", ir sešas uzglabāšanas tvertnes, kas spēj uzņemt 1,5 m bbl jēlnaftas, kā arī viena peldošā pietauvošanās iekārta kravu iekraušanai un izkraušanai. Terminālis tika būvēts, lai apstrādātu jēlnaftu, ko iegūst Ēģiptes rietumu tuksnesī, bet tagad tā iespējas ļauj Krievijas naftu sajaukt ar vietējo. Šāda manipulācija padara grūtāk izsekojamu kravas tālāko ceļu un galamērķi, un tas padara Krievijas naftas sūtījumus arvien neskaidrākus. Krievija jau izmanto Ēģipti kā mazuta tranzīta ceļu, un tagad nav skaidri zināms, vai "El Hamra" terminālī šis bija vienreizējs darījums, vai arī terminālis kļūs par ostu regulārām Krievijas naftas plūsmām.

Iepriekš tankkuģi, kas pārvadāja Krievijas jēlnaftu, ir veikuši kravas pārkraušanu no kuģa uz kuģi pie Marokas piejūras teritorijas Seūtas un jūlijā arī Atlantijas okeāna vidū, un tā ir neparasta vieta tik sarežģītai operācijai, kas parasti tiek veikta aizsargātās vietās piekrastē. Tiek ziņots, ka vēl viena jēlnaftas kravas pārkraušana varētu būt notikusi jūnijā pie Johoras, kas atrodas netālu no Singapūras. Šajā teritorijā savulaik jau tika pārkrautas Irānas jēlnaftas kravas, kas devās uz Ķīnu.

Eiropas Savienības aizliegums Krievijas naftas sūtījumiem, apdrošināšanai un citiem kuģniecības pakalpojumiem stāsies spēkā līdz 2022. gada beigām, kas vēl vairāk palielinās Krievijas vēlmi pārbaudīt dažādus veidus, kā nogādāt savas kravas pircējiem.■

Grozījumi MLC konvencijā neatrisina svarīgus jautājumus

2006. gadā pieņemtā MLC konvencija tiek uzskatīta par ceturto pīlāru jūrniecības starptautiskajā tiesiskajā regulējumā, kas loģiski papildina trīs galvenās IMO konvencijas: par dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), par jūrnieku sagatavošanu (STCW) un jūras piesārņojuma novēršanu (MARPOL). MLC nosaka prasības attiecībā uz jūrnieku atalgojumu, atvaļinājumu, repatriācijas un medicīniskās aprūpes maksājumiem, radot reglamentējošus pienākumus valstīm, kuģu īpašniekiem un operatoriem. Darbs drošākā un atbalstošākā darba vidē palielina jūrnieku spēju izvairīties no incidentiem jūrā un reaģēt uz tiem, kas varētu ietekmēt kuģus un apkalpes, kravas un jūras vidi.

IMO un ILO cieši sadarbojas, lai uzraudzītu MLC konvencijas izpildi. Tā kā reālā dzīve parādīja, ka konvencijai nepieciešami papildinājumi, 2014. gadā tajā tika veikti grozījumi, kas saistīti ar finansiālo nodrošinājumu jūrniekiem gadījumos, kad viņus pamet darba devēji. Izveidota IMO un ILO kopīga darba grupa, kas regulāri sniedz ziņojumus gan IMO Juridiskajai komitejai, gan ILO vadības struktūrām. Tāpat abas organizācijas regulāri apmainās ar informāciju par jūrnieku labklājības jautājumiem un kopīgi uztur datubāzi, kurā tiek uzskaitīti jūrnieku pamešanas gadījumi. Šī sadarbība bijusi īpaši svarīga Covid-19 pandēmijas laikā, kad abas organizācijas cieši sadarbojās, lai risinātu apkalpju maiņas krīzi un tās sekas.

IMO Kuģošanas drošības komitejas 105. sesijā vienojās par IMO un ILO apvienotās grupas izveidi, lai jūrniecības nozarē novērstu tādas problēmas kā iebiedēšana un uzmākšanās, tostarp seksuāli uzbrukumi un seksuāla uzmākšanās.

Sesijas darba laikā tika panākti jauni grozījumi MLC konvencijā, kas saistīti ar jūrnieku tiesībām uz piekļuvi internetam, citiem vārdiem sakot, kuģu apkalpes ir ieguvušas tiesības uz obligātu sociālo savienojamību.

Komentējot šo lēmumu, Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) Jūrnieku nodaļas priekšsēdētāja vietnieks Marks Dikinsons teica: "Iespēja uzturēt kontaktus ar

Marks Dikinsons.

ģimeni un draugiem nav tikai jauka pretimnākšana jūrniekiem, tās ir cilvēka pamattiesības, tāpēc arī mēs tik neatlaidīgi cīnījāmies par to, lai jūrniekiem tiktu nodrošināta piekļuve internetam un lai tas būtu iekļauts MLC kā obligāts noteikums."

Tomēr ITF atzīmēja, ka, neskatoties uz to, ka kuģiem ir tehnoloģijas, lai nodrošinātu piekļuvi internetam, kuģu īpašnieki meklē iespējas, kā zināmu slogu tomēr pārlikt uz pašu jūrnieku pleciem. ITF ir neapmierināta, ka kuģu īpašnieki uzstāj, ka viņiem vajadzētu būt iespējai ierobežot piekļuvi internetam un par interneta izmantošanu iekasēt maksu no jūrniekiem. ITF uzskata, ka naudas iekasēšanai no jūrniekiem vajadzētu būt tikai izņēmuma gadījumos, tāpat ITF mudina valstu valdības ostās un enkurvietās palielināt interneta piekļuves iespējas jūrniekiem, neiekasējot par to naudu.

Pagaidām nav atrisināts jautājums par repatriācijas tiesībām, jo nav izdevies panākt vienošanos par grozījumiem MLC ietvaros. Jūrnieku grupa uzstāja, lai kuģu īpašnieku atbildība

par jūrnieku repatriāciju tiktu pagarināta līdz brīdim, kad jūrnieki atgriežas savā dzīvesvietā. Lielākajai daļai jūrnieku mājupceļš ir ievērojami ilgāks, nekā pašlaik to sedz kuģu īpašnieki. Piemēram, filipīnietis, kas dzīvo Davao, var nonākt, piemēram, Manilas lidostā, kas ir 2600 jūdžu attālumā no mājām, bet nākamo aptuveni divarpus stundu lidojumu darba devējs vairs neapmaksā, tieši tāpat kā nesedz apdrošināšanas, medicīniskās vai citas izmaksas.

"Pandēmijas laikā jūrniekus negatīvi ietekmēja daudzās valstīs ieviestie karantīnas pasākumi, kas viņiem palielināja ar nokļūšanu savā dzīvesvietā saistītos riskus un izmaksas. Kuģu īpašnieki pilnībā noraidīja visus priekšlikumus par iespējamu finansējumu, neskatoties uz mēģinājumiem panākt kompromisu," sacīja Dikinsons. "Kā jūrnieku pārstāvji mēs, protams, esam vīlušies un pārsteigti, jo šī ir pirmā reize, kad viena grupa pilnībā noraidījusi grozījumus. Kuģu īpašnieku atteikšanās risināt sarunas par šo jautājumu ir sirdi plosoša, ņemot vērā to, ko izturēja jūrnieki, kas bija ierauti Covid-19 ierobežojumos. Ļoti žēl, ka pēc labās sadarbības Covid periodā, kad kopā strādāja visa nozare, lai aizstāvētu jūrnieku tiesības, tagad kuģu īpašnieki vispār nav iesaistījušies dialogā, īpaši vēl par tik svarīgu jautājumu savam darbaspēkam. Esmu pārliecināts, ka kuģniecības vadītāju izmaksas tiek segtas "no durvīm līdz durvīm", tad kāpēc jūrnieki nebūtu pelnījuši tādas pašas tiesības, īpaši jau ņemot vērā dzīves dārdzības krīzi, ar ko šobrīd saskaramies?"

ES valdību grupa centās arī panākt skaidrāku apņemšanos *de facto* noteikt jūrniekiem maksimālo 11 mēnešu darba laiku jūrā, pirms kuģu īpašniekiem ir pienākums nogādāt viņus mājās. Kuģu īpašnieki un dažas valdības uzstāja uz elastību un pieprasīja jūrniekiem 12 mēnešu darba laiku jūrā, īpaši praktikantiem. Jūrnieku grupa atteicās piekāpties, atsaucoties uz noguruma un drošības apsvērumiem.

"Ir grūti noticēt, ka 2022. gadā mums jāpierāda, ka 12 mēnešu darbs ir pārāk ilgs un nogurdinošs," sacīja ITF ģenerālsekretārs Stīvens Kotons. "Un situāciju vēl daudz

Stīvens Kotons

smagāku padara tas, ka apkalpes locekļu skaits ir samazinājies uz pusi un iespēja izmantot atvaļinājumu krastā tagad ir ierobežota vairāk nekā jebkad agrāk. Kuģu īpašnieki saka, ka jūrniekiem ir izvēles brīvība, bet piemirst pateikt, ka kuģu īpašnieku rokās ir visas nepieciešamās sviras, tāpēc nevajadzētu tomēr izvairīties runāt par piespiedu darbu."

MLC ieviestas vairākas būtiskas izmaiņas

Individuālajiem aizsardzības līdzekļiem jābūt pieejamiem tādos izmēros, kas atbilst jūrniekiem uz kuģa, tostarp sievietēm.

Pārtikas un ēdināšanas noteikumu ietvaros panākta vienošanās par labāku piekļuvi bezmaksas dzeramajam ūdenim, par kvalitātes noteikumiem un sabalansētu uzturu.

Ieviests precizējums par valdību atbildību sniegt jūrniekiem informāciju par obligātajām aizsardzības sistēmām, kas jāievieš rekrutēšanas un darbā iekārtošanas aģentūrām.

Sesijas nobeigumā Marks Dikinsons uzsvēra, ka ir vīlies, jo tā vien šķiet, ka kopš MLC stāšanās spēkā kuģu īpašnieki diezgan viegli spēj vienoties par tehniskām izmaiņām, bet nevēlas risināt jautājumus, kas skar jūrnieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošanu.

"Viņi ir aizmirsuši par MLC sākotnējo trīspusējo redzējumu, lai uzlabotu minimālos standartus jūrniekiem. Ja situācija nemainīsies, tas būtiski ietekmēs kuģniecības nozares nākotni," uzsvēra Dikinsons. "Covid laikā visas iesaistītās puses labi strādāja kopā, un būtu liels kauns, ja mēs neturpinātu strādāt kopā tādā pašā garā, jo nedrīkstam aizmirst, ka jānodrošina pienācīgs darbs jūrniekiem un tieši jūrniekiem ir jābūt uzmanības centrā."■

Kuģniecības nozarei jāpārskata riska novērtēšanas plāns

Lai gan pasaulē pirātisma gadījumi pret komerciālo kuģniecību kopumā turpina samazināties, tomēr Āzija, jo īpaši Singapūras šaurums, ir viena no tām jūras teritorijām, kas joprojām rada lielas bažas. "The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia" (ReCAAP) informācijas apmaiņas centrs (ISC) publicējis 2022. gada pirmā pusgada ziņojumu, kurā norādīts, ka Āzijā pirātisma incidentu skaits pieaudzis par 11%, tāpēc

ReCAAP ar kuģniecības nozari organizēja debates, lai apspriestu pasākumus, kas nepieciešami risku samazināšanai šajā reģionā. ReCAAP ziņojums atspoguļo tieši tās pašas problēmas, ko identificējis arī Starptautiskais jūrniecības birojs (IMB), kas, norādot uz incidentu skaita zemāko līmeni pēdējo 30 gadu laikā, brīdina par noziegumu skaita, lai gan nelielu, tomēr pieaugumu Singapūras šaurumā.

ReCAAP dati liecina, ka 2022. gada pirmajā pusē Āzijas reģionā kopumā notikuši 40 laupīšanas gadījumi pret kuģiem, kas ir par 11 vairāk nekā 2021. gadā.

Diskusijās ar kuģniecības nozari ReCAAP uzsvēra, ka, tranzītā šķērsojot šo teritoriju, nepieciešams lielāko uzsvaru likt tieši uz apkalpes spēju reaģēt kritiskā situācijā un atbilstoši rīkoties. Visi bija vienisprātis, ka kuģniecības nozarei pastāvīgi jāpārskata riska novērtēšanas plāns, jāīsteno kuģu drošības plāns, kā arī jāveic citas aktivitātes, kas nepieciešamas, lai cīnītos pret pirātismu un samazinātu bruņotu laupīšanas gadījumu skaitu pret kuģiem.

Pēdējo 15 gadu laikā ReCAAP ir koncentrējusi uzmanību uz datu analīzi, kas saistīta ar dažāda veida pārkāpumiem: nelegālu ieroču un citu kontrabandas preču pārvadājumiem, sliktu izturēšanos pret apkalpi, zagtu priekšmetu tirdzniecību, kā arī citiem pārkāpumiem.■

Ziemeļjūra ir auglīga augsne vēja enerģijai

18. maijā Esbjergā tikās Vācijas, Nīderlandes, Dānijas un Beļģijas līderi, lai diskutētu par atkrastes vēja enerģijas izmantošanu Ziemeļjūrā. Šīs četras valstis ir noteikušas kopīgu mērķi – līdz 2030. gadam sasniegt 65 gigavatu jaudu, bet līdz 2050. gadam – 150 gigavatu. Pašalaik šī jauda ir 15 GW.

"S&P Global Commodity Insights" ziņo, ka saskaņā ar Esbjergā pieņemtajiem lēmumiem šīs valstis vēlas pārvērst jūras telpu par Eiropas "zaļo spēkstaciju". Turklāt šie paziņojumi nāk dažas dienas pēc tam, kad Dānija jau publiski paudusi vēlmi veidot savu atkrastes vēja parku. Ziemeļjūras samitā Esbjergā, kurā piedalījās arī Eiropas Komisijas priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena, Vācijas, Nīderlandes, Dānijas un Beļģijas valdību locekļi parakstīja kopīgu deklarāciju, lai noteiktu vispārējo sistēmu, bet Urzula fon der Leiena, izmantojot izdevību, klātesošos iepazīstināja ar Eiropas Komisijas izstrādāto "REPowerEU" plānu.

"European Energy" izpilddirektors Knuds Eriks Andersons jau iepriekš bija paziņojis, ka vēlas padarīt Dānijas pilsētu Frederikshavnu par globālu vēja turbīnu attīstības centru.

"Mēs ar nepacietību gaidām, kad varēsim virzīties uz priekšu ar projektu Frederikshavnā. Ja mums izdosies uzbūvēt plānotās vēja turbīnas pie Frederikshavnas, tad Dānija kļūs par pasaules vēja turbīnu attīstības centru. Virzība šajā jomā ir svarīga vispirms jau tāpēc, ka jaunu zaļo tehnoloģiju attīstībai ir būtiska nozīme, un arī tāpēc, ka mēs redzam lielu

potenciālu pārvērst Frederikshavnu par atjaunojamās enerģijas centru Dānijas ziemeļos," sacīja Knuds Eriks Andersons.

Savukārt Vācijas enerģētikas ministrs Roberts Habeks uzsvēra: "Izstrādājot kopīgus sadarbības projektus ar mūsu Ziemeļjūras partneriem, atkrastes vēja enerģiju reģionā var izmantot daudz ātrāk un efektīvāk, tāpat tiks likts lietā atjaunojamā ūdeņraža potenciāls."

Tikšanās laikā Esbjergā Eiropas Savienības enerģētikas komisāre Kadri Simsone uzsvēra, ka panāktās vienošanās ir ļoti svarīgas, jo Ziemeļjūra ir stratēģiska vieta Eiropas enerģētiskās neatkarības nākotnei un ideāla vieta, lai bruģētu ceļu straujam jūras enerģijas jaudas pieaugumam.

Pēc Kadri Simsones teiktā, Eiropa ir uz pareizā ceļa, lai nākamajos gados divkāršotu savu kopējo atkrastes vēja enerģijas jaudu un sasniegtu 58 GW. Šīs aplēses ir balstītas uz nozares asociācijas "WindEurope" jaunākajām pētījumiem. Turklāt nākamvasar pie Roterdamas sāks darboties pasaulē pirmais tirdzniecības vēja parks, kas ražos 1,5 GW, līdzīgi projekti tiek īstenoti Dānijā un Vācijā. Tomēr ES enerģētikas komisāre samita laikā neko neteica par iespējamām Eiropas subsīdijām.

Atjaunojamais ūdeņradis – Eiropas atslēga vēja enerģijas atbalstam

Diskusijās vairākas reizes tika pieminēta tīra ūdeņraža ražošana, lai nodrošinātu enerģijas stabilitāti. Saskaņā ar "S&P Global Commodity Insights" valstu mērķu saglabāšana būs atkarīga no Esbjergā minētajām inovācijām un projektiem. Enerģētikas konsultants norāda: "Vācijas elektroenerģijas jaudu attīstība līdz 2027. gadam tagad ir ļoti līdzīga "S&P Global Commodity Insights" attīstības scenārijam, kas paredz paātrinātu vēja enerģijas un tīra ūdeņraža ražošanu. Lai izveidotu savienojumu starp atjaunojamo ūdeņradi un vēja enerģiju, vairāki enerģētikas uzņēmumi savos plānos par pamatu ņem Nīderlandes politiku šajā virzienā. Mērķis ir ilgtspējīgā veidā nostiprināt atkrastes vēja enerģiju Eiropas enerģētikas sistēmā."■

Zaļais ūdeņradis var palīdzēt samazināt oglekļa emisijas

Dānijas jūras vēja turbīnu ražotājs "Vestas" sadarbojas ar "Windcat Workboats", lai pētītu, kā ar ūdeņradi darbināms apkalpes pārvietošanas kuģis (CTV) var palīdzēt samazināt oglekļa emisijas atkrastes pakalpojumu darbībās.

Pēc kompānijas "Vestas" pārstāvju teiktā, CTV var darbināt ūdeņradis kombinācijā ar kuģu degvielu. Ūdeņraža degviela nesatur oglekli, kas liecina par potenciālu ievērojami samazināt oglekļa emisijas, vienlaikus saglabājot tādu pašu jaudu. Pašlaik tiek prognozēts, ka kuģi galvenokārt darbinās ar pelēko ūdeņradi, jo zaļais ūdeņradis nav pieejams nepieciešamajā daudzumā. Izmantojot testa programmu, kas ilgs līdz 2022. gada beigām, "Vestas" mērķis ir iestrādāt savās atkrastes darbībās zaļā ūdeņraža izmantošanu, tiklīdz būs sasniegts nepieciešamais tā ražošanas apjoms, kā arī apkopot informāciju par ar ūdeņradi darbināmu kuģu iespējām un ierobežojumiem ikdienas darbībās.

""Vestas" vēlas pārbaudīt iespējas samazināt mūsu servisa darbību radītās emisijas. Plašāki dekarbonizācijas risinājumi var progresēt tikai ar nozares līderu atbalstu, un "Vestas" lepojas ar to, ka vada šo pilotprojektu. Jaunais CTV salīdzinājumā ar tradicionāli darbināmajiem kuģiem rada aptuveni par 37 procentiem mazāk oglekļa izmešu, un ir potenciāls emisijas samazināt vēl vairāk," sacīja "Vestas" viceprezidents Kristians Venderbijs.■

ASV jūras kara flote testē jaunu 3D printeri

Jaunākās paaudzes 3D alumīnija printeris uzstādīts uz karakuģa "USS Essex", kas bāzējas Pērlhārborā, Havaju salās.

"Šī printera atrašanās uz kuģa būtībā paātrinās, uzlabos un palielinās mūsu gatavību reaģēt ārkārtas situācijās," sacīja pulkvežleitnants Nikolā Batista.

Batista paziņoja, ka jaunais 3D printeris ir viens no ātrākajiem tirgū, tas spēj izgatavot un izdrukāt līdz 10 milimetru biezu alumīniju. Uz kuģa var izveidot daudzus standarta komponentus, tostarp siltuma izlietnes, korpusus, degvielas adapterus, atgaisošanas gaisa vārstus, vārstu vākus un daudz ko citu. Nākamais solis ir apmācīt jūrniekus, kuri izmantos šo aprīkojumu. Testēšanas un novērtēšanas laikā jūrā komanda, kas atrodas uz "USS Essex", strādās ar 3D printeri, lai izveidotu dažādus alumīnija priekšmetus, kā arī sniegtu pēcdiploma apmācību Jūras spēku skolas absolventiem.

Aviācijas elektronikas tehniķis Jonahs Vāge norāda: "Lai gan uz "USS Essex" ir bijusi iespēja ražot uz kuģa nepieciešamus mazus priekšmetus, mēs nekad neesam spējuši kaut ko izdarīt ar tādu precizitāti un sarežģītību, kādu nodrošinās šis jaunais 3D printeris, kas ir svarīgi, jo tas palīdzēs ilgtermiņā ietaupīt laiku un naudu mūsu jūras kara flotei."■

Indonēzijas Jūras spēki izspiež naudu

30. maijā Indonēzijas Jūras spēki uz aizdomu pamata par nelikumīgu noenkurošanos Indonēzijas ūdeņos aizturēja Panamas karoga naftas produktu tankkuģi "Nord Joy". Tankkuģis bija noenkurojies Indonēzijas ūdeņos uz austrumiem no Singapūras šauruma, kas ir viens no pasaules noslogotākajiem kuģošanas ceļiem. Kā ziņu aģentūrai "Reuters" apgalvoja divi kuģa apkalpes locekļi, Indonēzijas Jūras spēku virsnieki par kuģa atbrīvošanu pieprasījuši neoficiālu maksājumu 375 tūkstošu ASV dolāru apmērā, bet Indonēzijas Jūras spēku pārstāvji to noliedza un apgalvoja, ka kuģis aizturēts par noenkurošanos tās ūdeņos bez atļaujas.

Kuģis tika atbrīvots pēc tam, kad tiesa 7. jūlijā piesprieda kuģa kapteinim 15 dienu cietumsodu un 13 350 ASV dolāru lielu naudas sodu. To, ka kuģis ir atbrīvots pēc tiesas sēdes Batamā, Indonēzijas salā uz

dienvidiem no Singapūras, kurā atrodas Indonēzijas Jūras spēku bāze, apstiprināja arī kompānijas "Synergy Group" pārstāvis.

Aģentūra "Reuters" ziņoja, ka 2021. gadā uz austrumiem no Singapūras bija aptuveni 15 līdzīgi kuģu aizturēšanas gadījumi, ko veica Indonēzijas Jūras spēki. Lai kuģi tika atbrīvoti, kuģu īpašnieki šādos gadījumos parasti veica neoficiālus maksājumus aptuveni 300 tūkstošu ASV dolāru apmērā katrs. Indonēzijas Jūras spēki, protams, noliedz, ka šādi maksājumi būtu pieprasīti un veikti.■

"Maersk" kļūst par vadošo apmācības sniedzēju visā Ziemeļjūras reģionā

17. jūnijā kompānija "Maersk" paziņoja par nodomu iegādāties kompāniju "ResQ", kas Norvēģijā ir vadošais pakalpojumu sniedzējs drošības apmācības jautājumos, kā arī kompānijai ir visas nepieciešamās kompetences un aprīkojums reaģēšanai ārkārtas situācijās.

Kompānijai "ResQ" ir pieci drošības centri Norvēģijā, kas nodrošina apmācību Ziemeļjūrā, un tā piedāvā vairāk nekā 70 kursu, savukārt krīzes vadības daļa sastāv no ārkārtas reaģēšanas struktūras. "ResQ" ir 67 pastāvīgi darbinieki un vairāk nekā 300 apmācītu speciālistu, kas sadalīti pa visu valsti.

""ResQ" ir labi pārvaldīts bizness ar izcilām kompetencēm apmācības pakalpojumos. Tā kā "Maersk Training" ambīcija ir kļūt par vadošo apmācības sniedzēju visā Ziemeļjūras reģionā, mēs uzskatām, ka "ResQ" ir šim nolūkam ideāli piemērota, jo tā ievērojami nostiprinās mūsu klātbūtni Norvēģijā un palielinās mūsu apmācības kursu portfeli," sacīja "Maersk Training" izpilddirektors Deivids Skovs. ""Maersk Training" un "ResQ" jau tagad cieši sadarbojas, "ResQ" mums ir lielākais pakalpojumu sniedzējs Norvēģijā. Ziemeļjūrā atjaunojamās enerģijas nozarei ir liels potenciāls, kas pastāvīgi attīstās, ko apliecina nesen notikušais Ziemeļjūras samits Esbjergā, kur tika panākta vienošanās vēl pirms 2030. gada vēja parku jaudu palielināt līdz 65 gigavatiem un līdz 2050. gadam sasniegt 150 gigavatu jaudu. Jaunās tehnoloģijas ļaus tālāk jūrā būvēt lielākus vēja parkus, kuros tiks izmantotas lielākas un jaudīgākas turbīnas nekā pašreizējos modeļos, tāpēc jo īpaši svarīga kļūst profesionāla apmācība un augsti drošības standarti."■

Lietuva paraksta līgumu ar Lielbritāniju par mīnu meklēšanas kuģa remontu

Kompānija "Harland & Wolff Appledore" Lielbritānijā saņēmusi aptuveni 55 miljonu ASV dolāru līgumu, lai atjaunotu mīnu meklēšanas kuģi "HMS Quorn", kas

2020. gada aprīlī tika pārdots Lietuvai pēc tam, kad 27 gadus bija kalpojis Lielbritānijas Karaliskajā jūras kara flotē.

"Esam gandarīti, ka saskaņā ar šo daudzmiljonu līgumu bijušais Karaliskās jūras kara flotes mīnu meklēšanas kuģis tiks atjaunots tieši Lielbritānijas kuģu būvētavā, atbalstot darbavietu izveidi un stiprinot kuģu būvi Apvienotajā Karalistē. Lietuva ir svarīgs NATO sabiedrotais un Apvienoto ekspedīcijas spēku partneris, un šis mīnu meklēšanas kuģis stiprinās NATO jūras spējas visā Eiropā, nodrošinot, ka alianse joprojām ir gatava reaģēt uz mainīgajiem globālajiem draudiem," paziņoja Lielbritānijas Aizsardzības ministrija.

Kuģa remonta darbi ietver mīnu meklēšanas un sonāru sistēmu uzlabojumus, kā arī papildu meklēšanas un glābšanas spējas. Līgums paredz uzstādīt arī jaunus galvenos dzinējus, ģeneratorus un piedziņas aprīkojumu, tiks atjaunots un krāsots korpuss, atjaunotas palīgsistēmas, elektriskās sistēmas. Plānots, ka 2024. gadā kuģis tiks nodots Lietuvas Jūras kara flotei. "HMS Quorn" ir trešais mīnu meklēšanas kuģis, ko Lielbritānija pārdevusi Lietuvai.■

"Greenpeace" aicina pabeigt globālā okeāna līguma noslēgšanu

"Greenpeace" brīdina par rūpnieciskās zvejas ar āķu jedām ietekmi uz haizivju populāciju. Vides aktīvisti, kas uz "Arctic Sunrise" klāja darbojās Ziemeļatlantijas ūdeņos, kur Spānijas āķu jedu kuģi zvejoja haizivis un zobenzivis, Eiropas rūpnieciskās āķu jedu zvejas kuģiem "Segundo Ribel" un "Siempre Perla" aizsargājamā jūras teritorijā konfiscēja 30 kilometru rūpniecisko zvejas rīku un 286 āķus. Zobenzivju un zilo haizivju kopējās nozvejas analīze Ziemeļatlantijā liecina, ka uz katrām piecām zilajām haizivīm tiek nozvejota viena zobenzivs.

Aizsargājamajā teritorijā "Greenpeace" komandai izdevās no āķu jedām atbrīvot zilo haizivi, septiņas zobenzivis un citas jūras radības, bet kopumā kuģa tilpnēs aktīvisti atrada septiņas zobenzivis, vienu zilo haizivi, vienu jūras plaudi, vienu barakudu un divas garās snuķainās lancetes, kas visas tika izlaistas atpakaļ ūdenī.

Pēc "Greenpeace" aprēķiniem, izmesto zvejas rīku kopējais līnijas garums ūdenī bija 1200 kilometru, kas nozīmē, ka konfiscētie 30 kilometri āķu jedu bija tikai 2,5% no visiem zvejas rīkiem. Vienā zvejas reizē Ziemeļatlantijas ūdeņos atrodas aptuveni 15 500 līdz 28 000 āķu.

Lai gan āķu jedu izmantošana joprojām ir likumīga, tomēr tai ir negatīva ietekme uz jūras ekosistēmu. Ir pienācis laiks nopietnāk aizsargāt tāljūras ekosistēmu no rūpnieciskās zvejas, jo pašlaik nav noteikumu, kas ierobežotu āķu jedu izmēru vai āķu izmantošanu Atlantijas okeāna ūdeņos. "Greenpeace" apgalvo, ka haizivju pārzveja Ziemeļatlantijas ūdeņos arvien vairāk apdraud šo sugu, bet Spānijas un Portugāles flotes galvenokārt ir atbildīgas par pārzveju, tāpēc "Greenpeace" aicina ANO pabeigt globālā okeāna līguma noslēgšanu. Ja šāda vienošanās netiks panākta, tad līdz 2030. gadam būs gandrīz neiespējami pilnībā aizsargāt vismaz 30% no pasaules okeāna. Zinātnieki uzskata, ka tā ir minimālā programma, lai okeāniem dotu laiku atgūties.

"Eiropas Savienība un tās dalībvalstis, tai skaitā Spānija, apgalvo, ka ir okeāna aizsardzības aizstāves, taču to zvejas flotes jūrā nodara kaitējumu videi. Tā ir liekulība, tāpēc nepieciešams, lai beidzot tiktu pabeigts spēcīgs globālais okeāna līgums, kas mainītu to, kā tiek pārvaldīta zveja atklātā jūrā," viedokli pauž "Greenpeace".

"Greenpeace" pētījums liecina, ka kopš 1970. gada haizivju un raju populācija pasaules okeānos samazinājusies par 71%, bet zvejas spiediens pieaudzis 18 reizes.■

Pētījums atklāj pārkāpumus

Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) jaunākais ziņojums apstiprina, ka migrējošie darba ņēmēji, strādājot Apvienotās Karalistes (AK) zivsaimniecības nozarē, saskaras ar nepieļaujamiem rasu, seksuāliem un cilvēktiesību pārkāpumiem, tāpēc ITF pauž viedokli, ka AK valdībai steidzami jānovērš nepilnības imigrācijas noteikumos, kas pieļauj šādus pārkāpumus. ITF savu ziņojumu lielā mērā balsta uz Notingemas Universitātes tiesību laboratorijas veikto pirmo neatkarīgo pētījumu par apkalpju darba apstākļiem AK zvejas flotē, kad 2021. gadā tika veiktas 108 inspekcijas un intervēti zvejnieki no AK, ES, Filipīnām, Ganas, Indonēzijas, Indijas un Šrilankas.

"Ziņojums apstiprina neatbilstību starp Apvienotās Karalistes imigrācijas un jūras tiesību aktiem, par ko maksā tieši migrantu zvejnieki," sacīja ITF ģenerālsekretārs Stīvens Kotons. "Šāda situācija ir radījusi pilnīgu neaizsargātību zvejniekiem, kuri šeit it kā legāli iebraukuši ar jūrnieku tranzīta vīzām."

Kotons atzinīgi novērtēja Notingemas Universitātes tiesību laboratorijas pētījumu, kam pievienoti daudzi pierādījumi, kas atklāj darbaspēka ekspluatāciju, ar ko saskaras migranti zvejnieki, kuri nokļūst negodīgu AK zvejas operatoru rokās.

"Pētījums pastiprina ITF aicinājumu Apvienotās Karalistes valdībai izbeigt jūrnieku tranzīta vīzu izmantošanu zvejniekiem migrantiem un pāriet uz citu sistēmu, piemēram, kvalificētu darba ņēmēju vīzu, kas migrantiem zvejniekiem sniegtu labāku aizsardzību pret ļaunprātīgu izmantošanu," sacīja Kotons.

Notingemas pētījums atklāja:

- 35% zvejnieku ziņoja, ka regulāri piedzīvo fizisku vardarbību, tostarp rasistisku vardarbību un seksuālu vardarbību;
- migrantu zvejnieku vidējā alga, strādājot uz Apvienotās Karalistes zvejas kuģiem, bija 3,51 sterliņu mārciņa stundā, kas ir gandrīz trīs reizes mazāk par valstī noteikto minimālo algu;
- 19% dalībnieku ziņoja par darba apstākļiem, kas pielīdzināmi piespiedu darbam;
- 18% zvejnieku migrantu bija jāstrādā uz kuģiem, kas nav norādīti viņu līgumā, un tas nepārprotami liecina, ka tiek pārkāpti tranzīta vīzas noteikumi;
- lielākā daļa zvejnieku ziņoja, ka viņiem jāstrādā pārmērīgi garas stundas, pārkāpjot Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) Konvenciju C188, kuru Apvienotā Karaliste ratificēja 2019. gadā. 60% norādīja, ka strādā vismaz 16 stundas maiņā, bet katrs trešais ziņoja, ka strādā vairāk nekā 20 stundas;
- vairāk nekā 60% zvejnieku (tostarp Apvienotās Karalistes valstspiederīgie) sacīja, ka nekad neziņos par pārkāpumiem no darba devēju puses, baidoties nonākt melnajā sarakstā;
- 100% migrantu zvejnieku no valstīm ārpus Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) tika nogādāti Apvienotajā Karalistē ar jūrnieku tranzīta vīzām.

"Šie šokējošie atklājumi ir skaidrs pierādījums tam, ka daudzi zvejas kuģu īpašnieki manipulē ar zvejnieku bailēm par viņu imigrācijas statusu, lai izmantotu cilvēku neaizsargāto stāvokli un liktu viņiem strādāt ilgāk un smagāk nekā vietējā apkalpe, piedevām par mazāku samaksu," atzīst ITF zivsaimniecības eksperts un ITF tranzīta vīzu ziņojuma autors Kriss Viljams. "Zvejnieki baidās, ka viņus deportēs no Apvienotās Karalistes vai iekļaus nozares melnajā sarakstā, ja viņi runās vai mēģinās atstāt savus kuģus, pat tikai lai dotos krastā uz īsu laiku. Lai gan tas ir acīm redzami un nepieņemami, tomēr šie jautājumi joprojām izslīd cauri valdības tīklam, jo trūkst skaidrības un sadarbības starp departamentiem. Tāpēc neizdodas novērst nepilnības un tiek pievērtas acis uz šādiem cilvēku ekspluatācijas gadījumiem."

"Cilvēku tirdzniecība un piespiedu darbs arī turpmāk būs drauds Filipīnu, Indonēzijas, Indijas un Ganas zvejniekiem, kas pieņemti darbā Apvienotajā Karalistē. Mēs uz to esam norādījuši jau daudzus gadus, un ir pēdējais laiks Apvienotajai Karalistei sakopt savu saimniecību," uzsver Kotons.■

"Maersk" atsauc savu valdes locekli no ICS

Viena no pasaulē lielākajām kuģošanas kompānijām "A. P. Moller-Maersk" nākusi klajā ar paziņojumu, ka atsauc savu valdes locekli no Starptautiskās Kuģniecības palātas (ICS), pamatojot savu lēmumu ar šīs organizācijas nostāju klimata pārmaiņu jautājumā. "Maersk" aptuveni desmit gadus ir bijusi daļa no ICS valdes.

"Reizi gadā mēs pārskatām savu dalību, lai būtu pārliecināti, ka organizācija, kuras biedri esam, lobē nozares intereses atbilstoši Parīzes nolīguma mērķiem, kā arī citiem nozarei svarīgiem jautājumiem," savā tīmekļa vietnē raksta "Maersk". "Mūsu lēmums atkāpties no ICS valdes ir jāskata tieši šajā kontekstā."

"Maersk" arī uzver, ka koncentrēs uzmanību uz dalību Pasaules Kuģniecības padomē (WSC), kas pārstāv konteinerkravu nosūtītāju grupas intereses.

ICS tīmekļa vietnē teikts, ka organizācijā ir biedri no vairāk nekā 40 valstīm, kas pārstāv pāri par 80% pasaules tirdzniecības flotes, un organizācija aktīvi popularizē labāko praksi visā kuģniecības nozarē, bet komentēt "Maersk" izstāšanos ICS atteicās. Patiesībā kompānija "Maersk" nav tieša ICS biedre, tā ir organizācijas "Danish Shipping" biedre, kas savukārt ir ICS biedre.

"Maersk" mērķis joprojām paliek nemainīgs – līdz 2030. gadam izveidot emisiju neitrālu floti, bet līdz 2050. gadam panākt nulles emisiju līmeni.■

Būt jūrniekam – tā ir mana dzīves sūtība

“Esmu dzimis 1978. gada 5. martā Limbažos, uzaugu Ainažos, kur dzīvoju kopā ar vecākiem, un interese par jūru droši vien bija jau šūpulī ielikta. Tēvs Imants Brauns visu mūžu ir bijis zvejnieks, tāpēc stāstus par jūru esmu dzirdējis kopš mazām dienām. Zīmīgs pagrieziena punkts, kas manas skolas un darba gaitas ievirzīja par labu jūrai, bija 1987. gada vasaras beigās, kad tika organizēta jūrā nogrimušās Ainažu mola bākas izcelšana. Mācījos 3. klasē, kad septembrī pēc stundām gāju uz jūras malu skatīties, kā pie bākas izcelšanas strādā peldošais celtnis. Tieši tad sapratu, ka mans aicinājums ir būt par jūrnieku, un apzināti devos šajā virzienā. Ja es kaut ko daru, tad daru! Tas attiecas gan uz darbu, gan manu vaļasprieku – garo distanču skriešanu,” saka Ivars Brauns.
Par sevi, savu izvēli, darbu un principiem stāsta kapteiņa vecākais palīgs IVARS BRAUNS, kurš strādā uz ASV naftas kompānijas “Chevron” supertankkuģiem.

I. Brauns uz kuģa klāja 2020. gadā.

Salacgrīvas jūrniecības koledžā mācījos no 1993. gada 1. septembra līdz 1996. gada 1. jūnijam. Impulsu stāties koledžā deva tas, ka jau pamatskolas laikā zināju, ka būšu jūrnieks, tāpēc tikai loģiska bija izvēle pēc Ainažu pamatskolas beigšanas turpināt mācības Salacgrīvas jūrniecības koledžā. Beidzot varēju apgūt sen kārotās jūras zinības: navigāciju, astronomiju, kuģu uzbūvi, kā arī veikt lagrēķinu uz jūras kartēm pie skolotāja Valda Ozoliņa, kurš bija īsts jūras vilka iemiesojums. Cītīgi apguvu visus speciālos un arī vidusskolas priekšmetus. Neskaitīju stundas, ko prasīja mājas darbu apguve, jo svarīga bija tikai mērķa sasniegšana – vēlme iestāties Jūras akadēmijā. Praksi izgāju uz akciju sabiedrības “Brīvais vilnis” zvejas kuģiem, uz kuriem tajā laikā strādāja mana tēva draugi un kolēģi, tāpēc prakses laiku atceros kā lieliski pavadītu laiku, kad teorētiskās zināšanas varēju nostiprināt praksē, strādājot kopā ar savas jomas speciālistiem. Trīs gadi Salacgrīvā pagāja kā viena diena.

Jūras akadēmijā studēju no 1996. līdz 2001. gadam. Arī akadēmijas pieci gadi pagāja ļoti ātri, kaut sākumā, kad tur biju tikko iestājies, šķita, ka laiks nemaz tik ātri uz priekšu neiet. Akadēmijai tieši tolaik bija atdota bijusī PSRS armijas bāze Daugavgrīvā, un tur jau bija ierīkotas kopmītnes, tāpēc sanāca, ka piecus gadus no rītiem braucu uz lekcijām Kronvalda bulvārī, bet vakaros atkal atpakaļ uz Daugavgrīvu. Akadēmijā turpināju speciālo priekšmetu un vispārizglītojošo priekšmetu apguvi. Jāmācās bija daudz, slodze bija liela, bet es ar prieku studēju un visu savu laiku veltīju mācībām, jo mērķis bija tikai viens – Jūras akadēmijas diploms, kas dotu iespēju strādāt uz lieltonnāžas kuģiem un pavērtu karjeras iespējas – iegūt tālbraucēja kapteiņa diplomu. Šis vārdu salikums – TĀLBRAUCĒJS KAPTEINIS – kopš bērnības man nedeva mieru. Es būšu tālbraucējs kapteinis. Šī pārliecība vēl vairāk nostiprinājās, kad apmeklēju Ainažu jūrskolas muzeju un dzirdēju stāstus par burinieku kapteiņiem. Mērķis bija skaidrs, es uz to tiecos un no savas puses mērķa sasniegšanā ieliku darbu par visiem simt procentiem.

Cītīgās studijas noslēdzās ar Jūras akadēmijas absolvēšanu 2001. gadā.

I. Brauns kā labākais LJA absolvents kuģu vadīšanas specialitātē 2001. gadā saņēma rokas pulksteni.

Kā labākais students Kuģu vadīšanas specialitātē saņēmu rokas pulksteni, ko katru gadu pasniedz labākajam absolventam.

Prakses gadus pavadīju uz kompānijas “Teekay” lieltonnāžas naftas tankkuģiem. Toreiz 250 metru garie kuģi šķita prātam neaptverami izmēri. Ātri apguvu darba specifiku uz naftas tankkuģiem un ar katru prakses reisu ievērojami progresēju. Sapratu, ka nedrīkstu novirzīties no uzņemtā kursa – iegūt tālbraucēja kapteiņa diplomu, tāpēc ceļā uz mērķi un specialitāti bija svarīgs katrs sīkums.

Ļoti daudz skaistu atmiņu ir par prakses gadiem. Īsta jūras romantika, par kuru bērnībā dzirdēts no jūrnieku stāstiem. Prakses gados beidzot izdevās redzēt zemes, par kurām biju lasījis grāmatās un jau sen sapņojis tās ieraudzīt – Havaju salas, Ziemeļamerika un Dienvidamerika, Austrālija, Japāna, Singapūra.

Pēc akadēmijas absolvēšanas sāku strādāt par 3. stūrmani uz kompānijas "Teekay" lieltonnāžas naftas tankkuģiem, uz kuriem biju pavadījis prakses laiku. Turpināju apceļot pasauli un būt zemēs, kurās pirms tam vēl nebija būts. Ir lieliski nokāpt krastā un ieraudzīt pasauli savām acīm, ne tikai grāmatās lasīt vai filmās skatīties. Izbraucu visu Kluso un Indijas okeānu, redzēju valstis no Persijas līča līdz pat Amerikai. Un jutos laimīgs, jo biju sasniedzis to, par ko biju dzirdējis un sapņojis.

Kad darbojas sestais prāts

Darbs jūrā nebūtu iedomājams bez notikumiem un starpgadījumiem. Reizēm ar sesto prātu jūti, ka nebūs labi. Ir nācies izvairīties no sadursmes, jo otrs kuģis neievēro kuģošanas drošības noteikumus. Tad nākas pieņemt lēmumus un rīkoties, lai izvairītos no sadursmes.

Ir būts krastā Dienvidamerikā, kur dzīve sit augstu vilni, laiks skrien nemanāmi, un viss ir tieši tā, kā nostāstos par ostas krodziņiem burinieku laikos.

Vairākas reizes Klusajā okeānā ir piedzīvots taifūns, kad vētras spēks sasniedz 12 balles un viļņi kā kalni ar baltām galotnēm svaida lieltonnāžas kuģi kā skaidiņu. Tikai tad pa īstam var apjaust, cik cilvēks ir niecīgs un bezspēcīgs pret dabas spēku. Šādi mirkļi jūrā vislabāk atgādina, ka katru dienu jārūpējas par kuģi, un tad kuģis vētras laikā parūpēsies par tevi, jo visi mehānismi strādās kā Šveices pulkstenis. Tikai tad tu saproti, ka jūrā nav sīkumu, jo pats mazākais nieks var izvērsties par lielu problēmu, kas var apdraudēt pašus jūrniekus un kuģi vētras laikā. Un tieši to, ka jūrā nav sīkumu, viss ir jāzina un jāprot darīt, man iemācīja Salacgrīvas koledžā un Jūras akadēmijā.

Visu savu līdzšinējo darba mūžu esmu nostrādājis uz lieltonnāžas naftas tankkuģiem.

Aframax jeb tankkuģi ar 100 tūkstošu tonnu kravnesību, *suezmax* jeb tankkuģi ar 200 tūkstošu tonnu kravnesību un *VLCC* jeb supertankkuģi ar 300 tūkstošu tonnu kravnesību. Ir bijis daudz kuģu, uz kuriem esmu strādājis, uz dažiem esmu atgriezies

divas un pat trīs reizes, bet vislabākās atmiņas un manai sirdij vistuvākais ir naftas piegādes transportkuģis "Pegasus Voyager", uz kura pavadīju sešus reisus, kopā rēķinot, 24 savas dzīves mēnešus. Vienkārši lielisks kuģis. Pārdomāti uzbūvēts, tehniski ļoti spēcīgs, kravas un balasta ūdeņu sistēmas veidotas ilgstošām un lielām slodzēm, ar kurām kuģis lieliski tiek galā. Ļoti labas plūdlīnijas, lieliskas manevrēšanas spējas, neskatoties uz kuģa 290 metru lielo garumu. Izbaudīju katru dienu uz šā kuģa, tādi gadās vienreiz mūžā, un esmu pateicīgs liktenim, ka man bija iespēja uz tāda strādāt.

Saviem vecākiem biju vienīgais bērns. Mana mamma strādāja kažokzvēru fermā par brigadieri, pirms tam, agrā jaunībā, darba gaitas sāka Salacgrīvā, zivju apstrādes cehā. Tēvs bija zvejnieks. Strādāja Atlantijas okeānā pirmajās siļķu zvejas ekspedīcijās, vēlāk zvejoja Baltijas jūrā. Viņš bija traļmeistars uz dažāda lieluma zvejas kuģiem.

Pats esmu precējies jau 20 gadus. Savu Ilzi satiku Rīgā, kad studēju akadēmijas 6. kursā. Ieraudzīju un sapratu, ka viņa ir mana īstā dzīves pavadone, kura mani gaidīs mājās no reisiem. Un tā arī ir noticis, esmu laimīgi precējies. Mums ir meita Elizabete, kura jau pieaugusi un 2021. gadā pabeidza vidusskolu. Viņa savas gaitas ar jūru nedomā saistīt, un es par to neesmu noskumis, jo katram savs ceļš dzīvē ejams.

Jūrniekam dzīve rit divos posmos – te ir brīvais laiks, te tā nav. Kad esi reisā, jāstrādā katru dienu, kad esi atvaļinājumā, tad brīvais laiks ir visu laiku. Mana lielākā aizraušanās ir skriešana. Skrienu piecas reizes nedēļā pēc noteikta plāna. Skriešana palīdz gan uzturēt sevi formā fiziski, gan arī izvēdināt galvu pēc garās darba dienas uz kuģa. Sākumā skrēju īsās distances, līdz 10 kilometriem, un tad pakāpeniski pārgāju uz maratonu, bet pirms diviem gadiem sāku skriet ultramaratonus. 2020. gadā noskrēju ultramaratonu Rīga – Valmiera, arī 70 kilometrus Gaujas Nacionālajā parkā "Stirnu buka" pasākuma ietvaros. Skriet man ļoti patīk, un šim hobijam tad arī nododos.

Vēl man patīk audzēt puķes un kopt mazdārziņu. Bērnību pavadīju mazdārziņā, man ļoti patīk sēt un stādīt, pēc tam vērot un priecāties, kā viss aug un zaļo.

Kopš bērnības man patīk lasīt grāmatas par tālām zemēm, ceļojumiem. Kādreiz bija grāmatu sērija

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

"Apvārsnis". Visas šīs sērijas grāmatas esmu izlasījis, tāpat kā esmu izlasījis visas Žila Verna grāmatas.

Manas dzīves pamatvērtības ieaudzināja vecāki: būt patiesam, godīgam, vienmēr padarīt darbu līdz galam. Palīdzēt cilvēkiem, ja redzi, ka kādam klājas sliktāk un vajadzīga palīdzība. Reizēm, tikai pasakot labu vārdu, tu jau esi palīdzējis un motivējis kādu nenolaist rokas, ticēt saviem spēkiem un mērķiem dzīvē.

Iedvesmu esmu smēlies no vecajiem jūras vilkiem, arī tiem, kuri bija mana tēva kolēģi un draugi, kad gāju praksē. Vienmēr paturu prātā, ka uz koka kuģiem kuģoja dzelzs vīri, kuri nebaidījās ar buriniekiem šķērsot okeānus, nezinot, vai vispār nonāks otrā krastā. Vienmēr atceros, ka viņi izturēja visas grūtības jūrā. To, ka bieži trūka dzeramā ūdens, pārtikas, ka bija iestrēguši bezvēja zonā. Bet viņi izturēja, tātad arī es varu izturēt visas grūtības, tai skaitā uz kuģa, kur tagad grūtības nekādā gadījumā nav tik lielas, kādas tās bija burinieku laikos. Mūžīga piemiņa un cieņa vecajiem jūras vilkiem par to, ko viņi darīja jūrā, un to, ka nekad nenolaida rokas un nezaudēja dūšu.

Nekad neesmu nožēlojis savu profesijas izvēli. Būt jūrniekam – tā ir mana dzīves sūtība, un es to daru ar prieku.

Slikts ir tas jūrnieks, kurš, krastā esot, neilgojas pēc jūras, un otrādi. Tās mūžīgās ilgas pēc tālēm, tās ir jūrnieka dzīves pamats.

Godaprātam šodien vajadzētu būt tikpat augstu vērtētam, kā tas bija senāk. Un tā vajadzētu būt arī nākotnē, bet diemžēl pasaule ir uz globalizācijas viļņa, kur godaprāts vairs nešķiet svarīgs. Visu izšķir biznesa un varas intereses, bet man kā jūriekam septītajā paaudzē savā dzimtā, kurš savu dzīves ceļu iesācis Ainažu un Salacgrīvas piekrastē, vienmēr bijis svarīgi ievērot godaprātu un nepazaudēt to, neliekties dzīves vētru priekšā, jo tā ir darījuši mani senči. Viņi nav liekušies, jo tikai tā var izdzīvot piekrastes smiltīs, stāvēt taisni kā burinieku mastu priedes. Arī es turpinu stāvēt dzīvē taisni, neaizmirstot par godaprātu.■

Ostai svarīgi būt spēles laukumā

Jau kovida laiks bija ieviesis daudzas korekcijas un daudz ko piebremzējis, jo katrs sēdēja savās mājās, sazinoties vien tiešsaistē. Rīgas brīvostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ stāsta, ka sākumā šāda saziņa likusies pat ļoti laba, bet īstenībā tā nemaz nav, jo tas daudzas lietas tomēr ir padarījis daudz lēnākas. "Cilvēkiem ir jākomunicē. Negribu teikt, ka neesam aktīvi, esam pārstāvēti gan Starptautiskajā Ostu asociācijā, gan Eiropas Jūras ostu organizācijā, gan Baltijas Ostu organizācijā, kur pats esmu ievēlēts valdē un plānoju turpināt darbu arī nākamajā termiņā," saka Ansis Zeltiņš. "Lielākais ieguvums no komunikācijas ar kolēģiem ir informācijas apmaiņa. Ir daudzas lietas, kas ostām ir atšķirīgas, bet ir problēmas, kas risināmas visiem kopā. Kamēr tu vāries savā sulā, tev šķiet, ka viss ir labi vai arī viss ir slikti, bet, kad parunā ar citiem, tad tā bilde tomēr paveras plašāka. Laikam tas arī ir pats svarīgākais – spēt paplašināt savu redzesloku un pamainīt skatu punktu. Tā ir būšana uz laukuma."

Jaunā Ostu likuma peripetijas

Jaunais Ostu likums nosaka Rīgas un Ventspils ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām. "Ostu attīstības ceļš ir akciju sabiedrību izveide ar profesionālu vadību, kā rezultātā ostas kļūtu par pelnošiem uzņēmumiem, nevis politisku interešu organizācijām," uzsver satiksmes ministrs Tālis Linkaits. "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."

– Tagad viens no svarīgākajiem jautājumiem: kāds tad būs jaunais ostu pārvaldības modelis, ko pēc lieliem cīņiņiem un garām diskusijām tomēr izdevās

pieņemt? Vai Rīgas brīvostas pārvaldniekam ir skaidrība, kas un kā tālāk notiks?

– Likums ir pieņemts un stājies spēkā. Bija Likums par ostām, tagad ir Ostu likums. Ja skatāmies uz Rīgu un Ventspili, kas turpmāk vistiešākajā veidā strādās jaunā likuma rāmī, tad pats svarīgākais tagad ir noformēt juridisko statusu, jo jaunajai kārtībai jābūt ieviestai līdz 2023. gada 1. janvārim, kad ostu pārvaldei

jau vajadzētu būt kapitālsabiedrības statusā, jo likums paredz līdzšinējās pārvaldes likvidāciju. Ventspils jau kopš 2019. gada ir strādājusi diezgan neskaidrā statusā, jo tad, kad bija skandāls ar sankcijām, paralēli Ventspils brīvostas pārvaldei tika izveidota "Ventspils osta", un tā visus šos gadus paralēli strādā gan Ventspils brīvostas pārvalde, gan "Ventspils osta", savukārt Rīgā līdz šim vēl nekas nav izveidots. Taču jāsaprot, ka likums pats par sevi neko nelikvidē un neizveido, tāpēc ir jautājums, kad un kā Ministru kabinets pieņems virkni lēmumu, lai likumā paredzēto varētu reformēt, bet līdz pat šim laikam nekādi lēmumi vēl nav pieņemti, un nav arī skaidrs, kad tas varētu notikt. Jāņem vērā arī tas, ka šis ir vēlēšanu gads, vasarā valdība bija atvaļinājumā, tāpēc domāju, ka līdz 2023. gada 1. janvārim nebūs daudz laika, lai visu dokumentu pakotni pagūtu izstrādāt. Tā kā veicamo darbu klāsts ir visai apjomīgs, kas saistīts gan ar nekustāmā īpašuma novērtēšanu, gan ar grāmatvedības lietām, ko savukārt var kārtot tikai tad, kad pieņemti reglamentējošie dokumenti, domāju, ka lēmumu pieņemšana varētu būt sasteigta. Tāpat jaunā statusa ieviešana ir saistīta ar diezgan lieliem finanšu ieguldījumiem, jo bez naudas šo procesu nemaz nevar paveikt, tāpēc varu teikt, ka Rīgas brīvostas pārvaldei joprojām nav pamata pieņemt nekādus lēmumus par šīs organizācijas likvidēšanu, jo pretim nestāv Ministru kabineta dokumenti par šā procesa juridisko un saimniecisko norisi.

– Valsts no savas puses ir pieņēmusi vēsturisku lēmumu par jaunu ostu pārvaldību, vai tas nozīmē, ka pārvaldības pārveides process tagad gulstas uz pašu ostu pleciem, vai arī to visu finansēs no valsts budžeta līdzekļiem?

– Labā prakse būtu, ka visus ar to saistītos izdevumus tomēr segtu procesa ierosinātājs, šajā gadījumā tā ir valsts, bet pārejas noteikumos ir ielikts, ka daudzas lietas apmaksā Rīgas brīvostas pārvalde, taču pašlaik nevaru pateikt, kā viss tālāk norisināsies.

Vai tas nozīmē, ka tev kā Rīgas brīvostas pārvaldniekam nav skaidrības par to, kā notiks pārvaldes likvidācijas process?

– Man ir skaidrs, kā tam vajadzētu būt, bet ir grūti pateikt, vai tas tā arī būs, jo viss ir atkarīgs no valdības pieņemtajiem lēmumiem, bet pašlaik par daudzām lietām nav skaidrības, teiksim, kāda jaunajā pārvaldības modelī būs pašvaldības dalība. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka ir pieņemts tikai likuma rāmis.

– Un kas tad varētu būt tālāk?

– Ja tu to jautā man, domāju, ka tagad juridiskā statusa maiņas kontekstā nav jēgas ieslēgt atpakaļgaitu. Manuprāt, kapitālsabiedrība pati par sevi nav nekas labs vai slikts, pareizs vai nepareizs. Domājot par turpmāko darbību, šāds pārvaldības modelis varētu būt saprotamāks un vienkāršāk paskaidrojams, un šai ziņā nav problēmu. Drīzāk svarīgi ir citi jautājumi: kāds ir ostas darbības mērķis, kāda ir ostas stratēģija un ko valsts no ostām vispār sagaida?

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

Juridiskais statuss vien, kā to paredz likums, nesniedz atbildes uz visiem šiem jautājumiem un neko nemaina. Ja nu vienīgi to, ka ostas pārvaldnieks, kā kapitālsabiedrības statuss to nosaka, kļūst par valdes priekšsēdētāju, ir valde un padome. Vēlreiz vēlos uzsvērt – tagad ir svarīgi saprast, ko valsts no savām ostām vēlas, un ne tikai no Rīgas vai Ventspils, bet arī no visām pārējām, vēl jo vairāk ņemot vērā mūsdienu sarežģīto laiku, kad Eiropā notiek karš, kas uz neatgriešanos mainīs ja ne visas, tad ļoti daudzas stratēģiskas lietas. Rezumējot varu teikt, ka jaunā pārvaldības modeļa ieviešana ir laika un politikas jautājums. Ņemot vērā to, ka pēc Saeimas vēlēšanām būs jauns politiskais spektrs un jauns deputātu sastāvs, nav izslēgts, ka jaunā Saeima šo likumu atkal varētu vērt vaļā un mainīt virzienu. Vēl viens aspekts, kas jāņem vērā, – Ventspils pašvaldība ir iesniegusi vai grasās iesniegt Satversmes tiesā protestu pret jaunā likuma regulējumu, un arī tas būs saistīts ar virkni jautājumu, par ko pašlaik nav īstas skaidrības, un arī Satversmes tiesa var ieviest dažas korekcijas. Taču jāsaprot – jo ilgāks ir neziņas un neskaidrību periods, jo, domājot ilgtermiņā, lielāku negatīvo rezonansi tas var dot ostas darbībai. Ja vēl gads neko īpaši varētu nemainīt, tad neskaidrība ilgākā laika griezumā ostai, potenciālajiem ostas investoriem, ostas klientiem un projektiem nāktu tikai par sliktu, jo šādos apstākļos daudzas lietas tiek piebremzētas, lai nogaidītu un saprastu, kā tālāk viss attīstīsies un kādi būs spēles noteikumi.

Ja runājam par ostas darbību, tad vidējā termiņā ostas attīstības stratēģija ir izstrādāta. Kopš stratēģijas pieņemšanas jau pagājis kāds laiks, tāpēc ir lietas, kas jāpiekoriģē. Esmu pārliecināts, ka arī jaunajā ostas statusā būs jāstrādā šīs stratēģijas noteiktajā virzienā, bet pašlaik ir grūti pateikt, vai tā arī notiks, tomēr domāju, ka šajā ziņā būs pēctecība.

– Vai valsts Satiksmes ministrijas un satiksmes ministra personā ir definējusi, kas tad ir tas, ko valsts no ostām sagaida, jo pašlaik vienīgais, ko var nolasīt, ir vēlme iegūt ļoti kompetentu pārvaldību?

– Tā ir tādas teorijas atkārtošana. Kas tad ir tā lielā kompetence? Ne jau pārvaldības modelis to panāks, bet gan kompetenti cilvēki. Var uztaisīt jebkuru modeli, bet bez labiem speciālistiem nekas nestrādās, tāpēc šādi paziņojumi ir vērtējami tikai kā politika.

– Ja līdz šim Rīgas un Ventspils ostu valdēs savus pārstāvjus no valsts puses deleģēja četras ministrijas, kas tad tām liedza rīkot kandidātu konkursus?

– Protams, ministrijas jau līdz šim valdē varēja deleģēt tos, kurus uzskata par kompetentiem speciālistiem, kuri ostas attīstībai varētu dot visu to labāko. Kapitālsabiedrības modelī tieša politiskā ietekme ir mazāka, bet tas automātiski negarantē kompetentus cilvēkus. Ja runājam par Rīgas brīvostas pārvaldi, šeit tiešām strādā labi speciālisti. No pārvaldības caurspīdīguma viedokļa, attieksmes, komunikācijas un vēl daudziem faktoriem dažu pēdējo gadu laikā esam transformējušies, jo komunikācijas trūkums bija tas, ko Rīgas brīvostas pārvaldei savulaik pārmeta. Vai var strādāt labāk? Simts punktu, ka var labāk, daudz labāk, un tas ir mērķis, uz ko jātiecas, bet lielais akcents visā šajā stāstā tomēr ir tas, ko tad valsts stratēģiski no savām ostām vēlas, jo tieši politiķiem ir jādefinē virziens – ko un kā mēs darīsim, nevis jāmētājas ar neargumentētām frāzēm, piemēram, ka tranzīts Latvijai nav vajadzīgs. Savukārt biznesam, pielāgojoties apstākļiem, pašam ir jāspēj transformēties, tomēr biznesam ir skaidri jāsaprot, vai tas, ko viņi dara, ir svarīgi valstij. Premjers tagad paziņo: ir svarīga viedā reindustrializācija. Bet kas tā tāda ir? Lai kaut ko reindustrializētu, vispirms ir jāindustrializē, ja tas nav bijis, tad par ko vispār ir runa? Un tā tas notiek daudzās jomās, kaut vai saistībā ar enerģiju un zaļo enerģiju vai energoefektivitāti un ūdeņradi. Notiek tāda mētāšanās ar tukšām frāzēm, un kamēr nav kopīgas virzības un kopīga valstiska redzējuma, katrs rušinās savā lauciņā. Mēs esam neliela ekonomika, tieši tāpēc ir jābūt kopīgai vīzijai: ko tad mēs vēlamies, kādas ir prioritātes. Tieši tas pats attiecas arī uz pašvaldību. Piemēram, Rīgā nav nevienas vēja turbīnas, kas liek domāt, ka pilsētai šis virziens nav svarīgs. Ja skaidri tiek pateikts, ka mēs to un to vēlamies, tad ir jābūt radītiem nosacījumiem un jābūt attieksmei, lai tiešām būtu pārliecība, ka šim virzienam dota zaļā gaisma, ka valstij, pašvaldībai, vietai vai ostai tā ir prioritāte un es esmu te gaidīts. Tieši tāpat vajadzētu definēt, ko nevēlamies. Galvenais, lai būtu skaidri spēles noteikumi.

– Rīgas brīvostas 2022. gada kalendārā ierakstīts moto: "Tava Rīga, tava osta". Kā tas saskan ar jauno pārvaldības koncepciju, kur pilsēta ostu lēmumu pieņemšanā nav klātesoša?

– Mans personīgais viedoklis nav mainījies, jo osta ir ģeogrāfiski absolūti fiksēta vieta un ekonomiski ir bijusi saistīta ar pilsētu, tāpēc ostu no pilsētas nevar atraut, to darīt būtu pilnīgi nepareizi. Vairums ostu Ziemeļeiropā ir pašvaldību pārziņā, bet parasti jau skatāmies uz to, ko dara mūsu ziemeļu un dienvidu kaimiņi. Jāteic, ka Tallina, lai gan mēdz teikt, ka igauņi ir lēni, savos lēmumos ir absolūti progresīva. Tallina ostu pārvaldībā ir izvēlējusies alternatīvu virzienu, kāda nav nekur citur kontinentālajā Eiropā, – kapitālsabiedrība, kas savus aktīvus kotē biržā, un Silamē osta ir privāta. Britu salās šādu ostu ir daudz, bet Eiropā Silamē ir vienīgā. Savukārt Klaipēda ir vienīgā Lietuvas osta, un tas lielā mērā arī nosaka šīs ostas pārvaldību.

Līdz ar jaunā likuma pieņemšanu un kapitālsabiedrību izveidošanu Rīgas un Ventspils ostās ir valsts pārvaldība, mazās ostas paliek pašvaldību ostas, un arī Liepājā paliek liela pašvaldības ietekme.

Ja runājam tieši par Rīgas ostu, tad jāņem vērā, ka Rīgas pašvaldībai nav stratēģijas attiecībā uz ostu un arī vēsturiski tādas nekad nav bijis. Es nerunāju par to, ka pašvaldība nebūtu bijusi pārstāvēta ostas valdē, bet gan par to, ka pašvaldībai nekad nav bijis stratēģijas. Arī tagad neviens nevar skaidri atbildēt uz jautājumu, ko pašvaldība no ostas vēlas. Esmu pārliecināts, ka, ostai un pašvaldībai strādājot kopā, tā būtu pavisam cita jauda un vilkme, bet atrauti no pilsētas domāt par ostas attīstību ir nepareizi un neperspektīvi, jo liela daļa no ostas un pilsētas infrastruktūras ir savstarpēji saistīta.

Noziedzīgā kara kontekstā viss ir mainījies

– Esam pamatīgi apspriežuši pārvaldības modeļa jautājumu, bet dienas kārtībā ir pašreizējā situācija pasaulē un Krievijas izraisītais karš Ukrainā, kas pilnībā nojauc veco kārtību.

– Jau no pandēmijas sākuma un arī pirms tam saistībā ar ievērojamiem kritumiem ogļu apstrādē Rīgas osta savā darbībā visam piegājusi diezgan piesardzīgi gan no finansiālās puses, gan no plānošanas viedokļa. Rīgā viss ir stabili, bet arī tas ir skaidrs, ka mēs, visticamāk, vairs neatgriezīsimies pie četrdesmit pieciem miljoniem tonnu gadā. Jāsaprot, ka tā tas būs un paliks, un neviens jau nav teicis, ka Rīgas ostai jāpārkrauj tieši tāds kravu apjoms. Protams, šī noziedzīgā un bezjēdzīgā kara kontekstā viss ir mainījies, un īstermiņā nekas neatrisināsies. Arī sankcijas pret Krieviju visu ir mainījušas, bet, no otras puses, tas rada arī jaunas iespējas un jaunus pārvadājumu maršrutus. Jautājums, cik daudz no visa jaunā spēsim izmantot un attīstīt? Es teiktu, ka pašlaik no ostas uzņēmējiem jūtama zināma piesardzība, bet tas nenozīmē, ka uzņēmēji būtu nolaiduši rokas un metuši plinti krūmos, daudzi joprojām skatās investīciju piesaistīšanas virzienā. Skaidrs, ka tagad būvniecības cenas ir uzbraukušas kosmosā, arī piegāžu tirgi ir diezgan lielā haosā, tāpēc šādos apstākļos ir projekti, kas piebremzējušies, bet tas gan nenozīmē, ka viss būtu pilnīgi apstājies. Attīstības projekti ostā gan no ostas pārvaldes, gan privātā biznesa puses ir un arī turpmāk būs. Un gan jau arī tirgus sakārtosies, situācija stabilizēsies un mēs turpināsim iet attīstības ceļu, ostai kļūstot modernākai un acij tīkamākai.

– Tas nozīmē, ka ostas pārvalde no savas puses ieguldīs finanses infrastruktūrā un sagaida, ka privātais sektors uz ostu atvedīs kravas?

– Ne tikai ostas pārvalde iegulda infrastruktūrā, to dara arī stividori un termināļi. Ir virkne industriālu projektu, kas attīstās, piemēram, "Rīga Bulk", paplašinot pakalpojumu apjomu, būvē savu noliktavu.

– Nav jau noslēpums, ka Rīgas ostas kompānijās ir klātesošs Krievijas kapitāls. Cik lielā mērā sankcijas pret Krieviju tagad ir skārušas Rīgas ostas uzņēmējus?

– Tad vispirms jārunā par oglēm, jo augustā stājas spēkā noteiktais embargo pret Krievijas oglēm, kas nozīmē, ka Krievijas ogles caur Latviju, tātad arī caur Rīgas ostu, vairs netiks transportētas. Protams, ir Kazahstānas ogles, taču jāsaprot, ka šīm kravām tranzītā ir jāšķērso Krievija. Jāteic, ka no kazahu puses ir interese par kravu transportēšanu caur Rīgas ostu, un tas attiecas ne tikai uz oglēm, bet arī uz izejvielām un materiāliem, tomēr jāsaprot, ka Krievijas politika var ļoti ātri mainīties, šai gadījumā ņemot vērā Kazahstānas nosodošo attieksmi Krievijas izraisītā kara kontekstā. Jau tagad ir jūtams, ka šo kravu plūsmu Krievija mēģina ierobežot. Kazahstānas ogles interesē Eiropas tirgu. Ir skaidrs, ka, aizejot no Krievijas gāzes izmantošanas, Eiropai būs nepieciešams kāds cits enerģijas avots, un šo deficītu nevar kompensēt tikai ar atjaunojamo enerģiju – biomasu vai šķeldu, tāpēc joprojām turpinās izmantot ogles, tai skaitā arī metalurģijā, lai no kurienes šīs ogles nāktu – no Kazahstānas, Polijas, Vācijas vai alternatīvām ieguves vietām Āfrikā vai Austrālijā, bet tas jau maksās dārgāk, jo loģistika ir pilnīgi cita. Ja ogles pašlaik ir krava ar jautājuma zīmi, tad viss pārējais attīstās, ir parādījušās tādas nišas un kravu veidi, kas iepriekš nav bijuši, piemēram, cukurs. Tomēr lielā problēma vienmēr paliek, jo bez Krievijas un Baltkrievijas šķērsošanas daudzas kravas uz Latviju nevar atnākt. Attīstās arī vietējais segments, turpinās attīstīties mežsaimniecība un lauksaimniecība, un tās ir mūsu eksporta preces.

– Vai pašreizējā situācija pasaulē ir ietekmējusi zaļās ostas attīstību, ko nosaka Eiropas un pasaules zaļās politikas idejas un centieni, un kā Rīgas osta attīstās zaļās politikas kontekstā?

– Nevaru teikt, ka mums būtu kādi zaļie megaprojekti, ar ko šodien varētu palepoties, bet ir vairākas iestrādnes un vairāki attīstības virzieni. Ja visas zvaigznes pareizi sakritīs, varēsim palepoties ar ļoti lielas kapacitātes saules parka izveidi reģionā. Mērķis ir, lai attīstītāja nosacījumi dod labumu arī ostas klientiem, apgādājot tos ar zaļo enerģiju. Ostas attīstība ir saistīta ar aprīkojumu un energopieslēgumu piestātnēm, kas jo īpaši svarīgi būs tad, kad nonāksim pie jauna pasažieru termināļa Rīgas ostā, kas būs aprīkots atbilstoši augstākajām prasībām un standartiem.

– Vai tiešām ir pamats cerēt, ka pienāks tas laimīgais brīdis, kad arī Rīgas osta varēs lepoties ar modernu pasažieru termināli?

– Šā projekta virzībā jau ir veikts liels priekšdarbu apjoms, bet projekta sekmīgas attīstības pamatā, protams, ir finanses, kā jau tas ir jebkurā projektā. Ņemot vērā, ka jaunā pasažieru termināļa attīstības teritorijā ostai nav zemes, šoreiz attīstītājs ir privātais uzņēmējs. Esam izstrādājuši stratēģisko plānu, un, ja par to varēsim panākt juridisku vienošanos, tā varētu būt publiskā un privātā partnerība, kad privātais realizē visu krasta sadaļu, ber osta ūdens un hidrotehnisko sadaļu, lai tā būtu atbilstoša termināļa vajadzībām. Plānojam, ka līdz gada beigām mēs varētu nonākt pie šādas vienošanās, un, ja viss sekmīgi virzīsies uz priekšu, pēc pieciem gadiem ostā varētu būt uzbūvēts jaunais pasažieru terminālis.

– Tas ir tieši tas, kas Rīgai līdz šim ir pietrūcis, un te nemaz negribas pieminēt Tallinu ar tās vizuāli pievilcīgajiem un lieliskajiem projektiem.

– Nav ko slēpt, moderns pasažieru terminālis Rīgā tiešām ir pietrūcis, jo esošā Pasažieru termināļa stratēģija vēsturiski ir bijusi cita, vērsta uz nekustāmā īpašuma attīstīšanu. Protams, vecā termināļa ēka kopš deviņdesmito gadu sākuma ir kļuvusi stipri nepievilcīga, laiks dara savu.

– Var teikt, ka šovasar vai ik dienu ostā ir ienācis kāds kruīza kuģis, kas stipri vien atdzīvina un padara pievilcīgāku pilsētas seju.

– Kruīza kuģu skaits tiešām ir pieaudzis, reizēm kādu kuģi nākas pietauvot Krievu salā, un tas ir pilnīgi

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

aplami, ka kruīza kuģi jāpietauvo kravu piestātnē, kur blakus strādā termināļi. Piedevām tās ir ogles, kas tur tiek pārkrautas, un tas nekādā veidā neiet kopā ar kruīza filozofiju.

– Arī jahtas ostai vienmēr piešķir savu šarmu. Kādu laiku šķita, ka jahtas Rīgu nemīl, bet tagad viss ir mainījies.

– Esam diezgan aktīvi strādājuši šajā virzienā. Ja skatāmies nākotnē, tad maz ticams, ka Latvijai vai ostai tas kādreiz būs baigais bizness, bet jahtas ostai tiešām piešķir pievilcīgus vaibstus, tomēr cilvēki uz jahtu klātbūtni skatās dažādi – kādam patīk, bet kāds uztraucas par piedzērušos jahtsmeņu baru. Protams, Rīga ir viena no Baltijas jūras valstu galvaspilsētām, esam iekļauti kruīzu maršrutā, tāpēc arī jābūt visai nepieciešamajai infrastruktūrai: piestātnēm, dušām, civilizētam santehnikas mezglam, lai burātāji justos komfortabli. Tīri ģeogrāfiski Rīgas ostai ir savs mīnuss, tā atrodas diezgan tālu no jūras vārtiem, tāpēc nepieciešams ilgāks laiks, lai ienāktu ostā un izietu no tās, bet, no otras puses, jahtu osta atrodas praktiski pilsētas centrā, ir skaists skats un viss nepieciešamais atpūtai. Osta turpinās investēt jahtu ostas projektos, un, pateicoties arī Eiropas fondu finansējumam, kas jau ļāvis sakārtot jahtu ostas Latvijā, tai skaitā arī Rīgas ostā, ķīpsalā būs vēl viena jauna jahtu osta.

– Vienmēr bijis aktuāls jautājums, kā osta sadzīvo ar pilsētu un rīdziniekiem, kā spēj veidot dialogu ar apkaimēm, kur cilvēki spiesti sadzīvot ar tām neērtībām, ko rada blakus esošā osta.

– Jau minēju, ka Rīgas osta ir būtiski mainījusi komunikāciju ar apkaimēm, tāpat esam daudz darījuši, lai uzlabotu vēsturiski slikti veidotās attiecības. Galu galā esam nonākuši pie labas sadarbības, tomēr jāsaprot, ka osta ir un paliek industriālā zona, tāpēc dzīvošana kaimiņos šādai teritorijai vienmēr būs saistīta ar zināmām neērtībām un konflikts starp ostu un cilvēku ir ielikts pašā ostas darbības pamatā. Taču tas nenozīmē, ka nevaram sadarboties un mierīgi līdzās pastāvēt. Prieks, ka apkaimes sapratušas, ka ir zināma jēga un pozitīvs ieguvums no kaimiņattiecībām

ar ostu, jo osta cenšas ieklausīties apkaimju vajadzībās. Cik iespējams un cik atļauj mūsu finanses, cenšamies kaut ko sakārtot, ieguldām un darām. Piemēram, šogad lielās talkas laikā Sarkandaugavas un Kundziņsalas iedzīvotājiem iekārtojām pludmalīti, kas, manuprāt, ir superīgs projekts, un līdzīgi rīkosimies arī citviet. Taču ir kāda problēma, ko līdz šim Latvijā neviens nav spējis atrisināt. Katru gadu lielajā talkā cilvēki savāc atkritumus, bet pēc laika miskaste veidojas no jauna, jo Latvijas iedzīvotājiem ir diezgan liela vēlme mēslot. Teritorijā ap ostu, kur talkas laikā vācām atkritumus, tie nebija ostas, bet gan cilvēku radīti. Mēslots tiek brutāli, pa mašīnas logu lidinot laukā maisiem atkritumu. Un tad mēs lepojamies ar stāstu par lielo talku, kad sadodamies rokās un vācam atkritumus, lai nākamajā dienā atkal sāktu mēslot un pēc gada no jauna varētu talkot, bet sausais atlikums ir tikai savāktie mēsli. Ir skumji, ka nemainās sabiedrības tikumi. Par šo jautājumu esam runājuši ar apkaimju aktīvistiem, lai arī viņi no savas puses iesaistās sabiedrības izglītošanā.

• • •

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš ir pārliecināts, ka osta turpinās pastāvēt, lai arī kādi laiki nāktu. Jau tagad ir iesākti projekti un iezīmēti virzieni, kādos osta attīstīsies, taču nekas nenotiek uzreiz no rīta pie brokastu kafijas, jo lielie projekti skatāmi ne mazāk kā piecu gadu griezumā. Daudzi jaunie ostas plāni saistīti ar Kundziņsalu, arī ar Spilvi, kur vajadzēs lielas investīcijas un būs vajadzīga sadarbība ar pilsētu. "Diemžēl pašlaik nav tā labākā situācija investīciju piesaistei. Vides aizsardzības izaicinājumi un karš Ukrainā dinamiski maina ne tikai patērētāju ieradumus, bet arī kravu pārvadājumu struktūru. Nākas meklēt jaunas iespējas un testēt jaunus loģistikas pakalpojumu piedāvājumus," uzskata Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. "Šogad apstrādāto kravu rādītāji Rīgas ostā ir bijuši pozitīvi un stabili. Samazinājušās naftas produktu, rūdas, metālu un ķīmiskās kravas, ko, protams, ietekmē starptautiskās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, tāpēc ostas izaicinājums ir šo kritumu kompensēt ar citiem kravu veidiem. Ostā pieaudzis konteinerkravu apjoms, stabilas ir arī lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas, joprojām lielu kravu apjomu veido ogles. Mērķtiecīgi strādājam ne tikai pie jaunu kravu grupu piesaistes, bet arī pie kompleksu kravu maršrutu izveides, lai nostiprinātu Rīgas ostas vietu starptautiskajās loģistikas ķēdēs."■

Anita Freiberga

Rīgas un Gdiņas ostas meklē sadarbības iespējas

Šā gada 26. jūlijā Rīgas ostā darba vizītē ieradās Polijas infrastruktūras ministrs Andžejs Adamčiks un viņu pavadošā uzņēmēju delegācija, tostarp Gdiņas ostas pārvaldes vadība. Vizītes ietvaros Polijas delegācija tikās ar Rīgas brīvostas vadību, lai pārrunātu abu ostu sadarbības iespējas. Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps un Gdiņas ostas valdes priekšsēdētājs Jaceks Sadajs parakstīja nodomu protokolu, kas paredz stiprināt un attīstīt abu ostu sadarbību, kā arī līdz šā gada beigām Rīgas ostā apstrādāt un pārkraut vismaz piecus miljonus tonnu akmeņogļu.

Ņemot vērā nestabilo situāciju pasaules energoresursu tirgū, traucējumus kravu piegādes ķēdēs, kā arī Rīgas un Gdiņas ostu kravas pārkraušanas un uzglabāšanas jaudu rezerves, ostu vadītāji apņēmušies 2022. gadā sadarboties kravu pārkraušanas, uzglabāšanas un šķirošanas procesu veicināšanā.

"Mēs augstu vērtējam šo sadarbības iniciatīvu ar Polijas kolēģiem un Gdiņas ostu. Tas ir liels solis pretī jaunu transporta koridoru izveidei starp Latviju un Poliju, kas var kalpot par pamatu plašākai sadarbībai dažādu segmentu kravu apritē nākotnē. Sadarbības stiprināšana ar uzticamiem biznesa partneriem būs ieguvums abām pusēm un ļaus vieglāk un efektīvāk pārvarēt globālās nenoteiktības uzliktos pārbaudījumus," norāda Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

"Protokola ietvaros esam izvirzījuši mērķi līdz šā gada beigām Rīgas ostā apstrādāt vairāk nekā piecus miljonus tonnu akmeņogļu. Mūsu priekšrocība ir Baltijā modernākais multifunkcionālais un vides prasībām atbilstošais Krievu salas terminālis, kura jaudas rezerves paver iespēju efektīvi apstrādāt iespaidīgus kravu apjomus," piebilst V. Zeps.

Multifunkcionālais Krievu salas terminālis nodots ekspluatācijā 2018. gada nogalē. Termināļa ogļu pārkraušanas, smalcināšanas, transportēšanas un uzglabāšanas infrastruktūra ir viena no mūsdienīgākajām un videi draudzīgākajām Baltijas reģionā. Terminālī ogļu apstrāde notiek slēgtās telpās ar automatizētu vagonu apgāzējsistēmu. Ogļu transportēšanai no un uz kuģiem tiek izmantota slēgta konveijeru līnija. Lai mazinātu putekļu veidošanos atklātajos ogļu uzglabāšanas laukumos, ogles tiek regulāri laistītas ar ūdens vai sniega lielgabaliem atkarībā no sezonas, bet ogļu putekļu nonākšanu apkārtējā vidē efektīvi ierobežo 23 metrus augstais putekļu žogs. Krievu salas teritorijā atrodas arī gaisa kvalitātes monitoringa stacija.■

"Riga Nordic Terminal" uzsāk minerālmēslu pārkraušanu, fasēšanu un uzglabāšanu

Pasaulē vadošās minerālmēslu ražošanas un izplatīšanas kompānijas "Yara" (Norvēģija) pārstāvniecība Latvijā "Yara Latvija" ir uzsākusi ilgtermiņa stratēģisku sadarbību ar "Magnat Group" par minerālmēslu pārkraušanu, fasēšanu un uzglabāšanu "Riga Nordic Terminal". Minerālmēslu pārkraušanas un fasēšanas apjoms paredzēts līdz 100 tūkst. tonnām gadā, bet fasēšanas jauda līdz 150 tonnām stundā.

"Pēdējo 5 gadu laikā "Yara" ievērojami paaugstinājusi tirgus daļu un nostiprinājusi savas pozīcijas Latvijā. Sadarbība ar "Riga Nordic Terminal" ir pārdomāts un nozīmīgs solis uzņēmuma turpmākai stratēģiskai attīstībai, kur galvenais uzsvars tiek likts uz produkta kvalitāti no rūpīgi izvēlētām produkta ieguves un ražošanas rūpnīcām Somijā, Norvēģijā, Vācijā un Dānijā. Ilgtermiņa sadarbības partneris "Magnat Group" ir būtisks partneris mūsu turpmāko mērķu realizācijai," uzņēmuma attīstību iezīmē "Yara" tirdzniecības vadītājs Baltijas valstīs Lauri Heimala.

"Esam patiesi gandarīti par "Yara" ienākšanu Rīgas ostā, jo tā ir globāla kompānija ar augstiem kvalitātes standartiem. Minerālmēslu plūsma, protams, ir ieguvums ne tikai ostai, diversificējot kravu portfeli, bet visai mūsu valsts tautsaimniecībai kopumā. Iespējams, lielākie ieguvēju būs tieši lauksaimniecības sektorā strādājošie, jo minerālmēslojumam ir stratēģiska nozīme nozares dzīvotspējai un izaugsmei. Rīgas osta vienmēr ir atvērta jaunām iniciatīvām un sniegs visu nepieciešamo palīdzību šādu biznesa iniciatīvu attīstīšanai," norāda Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

Kazahstānas vēstnieks apmeklē Ventspili

26. jūlijā Ventspili apmeklēja Kazahstānas Republikas vēstnieks Latvijā Timurs Primbetovs ar delegāciju, lai aktualizētu ekonomiskās sadarbības jautājumus, kā arī pārrunātu iespējas aktivizēt darbu citās savstarpēji interesantās sfērās, piemēram, kultūrā un sportā.

Kazahstānas vēstniecības delegācija – vēstnieks Timurs Primbetovs, vēstniecības pirmā sekretāre Botagoza Mauletova un Baltijas – Kazahstānas ekonomiskās attīstības asociācijas vadītājs Aleksandrs Vidjakins tikās ar Ventspils brīvostas pārvaldes un Ventspils pašvaldības vadību, kā arī apmeklēja zinātnes un inovāciju centru "Vizum".

Kazahstāna šobrīd ir viens no galvenajiem Ventspils brīvostas sadarbības partneriem un prioritārajiem virzieniem ekonomiskās attīstības jomā. Tikšanās laikā tika pārrunātas tuvākās gaidāmās aktivitātes – ekonomiskās sadarbības forums, Ventspils brīvostas dalība starptautiskajā konferencē un izstādē "TransKazakhstan 2022" septembrī Almati, kā arī iespējas attīstīt ne tikai ekonomisko, bet arī kultūras un sporta jomu sadarbību.

Pieredzes apmaiņas vizītē uz Norvēģiju

Lai iepazītos ar Norvēģijas praksi dažādu ar vidi un klimata pārmaiņām saistītu projektu realizēšanā, pieredzes apmaiņas vizītē uz Norvēģiju pie "International Development Norway" (IDN) speciālistiem devās Ventspils brīvostas pārvaldes vadītā vides sanācijas projekta grupas dalībnieki no brīvostas pārvaldes un Ventspils Augsto tehnoloģiju parka (VATP).

IDN ir Ventspilī realizētā vides sanācijas projekta ārzemju partneris, un labākās prakses iepazīšana un ieviešana vides jomā ir viena no projekta būtiskām sastāvdaļām. Vizītes laikā norvēģu partneri dalījās pieredzē par sabiedrības informēšanas un izglītošanas kampaņām saistībā ar klimata pārmaiņām, minēja konkrētus piemērus par aktivitātēm, piemēram, skolās un vietējā sabiedrībā kopumā, un parādīja, kā šī informēšana un izglītošana par klimata pārmaiņām norisinās "Klimata mājā" Dabas vēstures muzejā Oslo.

Projekta dalībniekiem bija iespēja apskatīt objektus, kas bijuši saistīti ar vides attīrīšanu un sakopšanu, sabiedrības un pilsētas attīstības uzlabošanu – Drammenes ostu, upes posmu, kurā vēsturiski veikta sedimentu jeb nogulumu attīrīšana, un Oslo ostu. Ar savu pieredzi vides projektu realizēšanā dalījās kompānijas "Ramboll" pārstāvji.

Sagaidāms, ka iegūtās zināšanas un notikusī pieredzes apmaiņa būs noderīga Ventspils brīvostas pārvaldes realizētajā sanācijas projektā un kāds no ārzemju partnera sniegtajiem piemēriem par sabiedrības informēšanas un izglītošanas kampaņām saistībā ar klimata pārmaiņām būs noderīgs un līdzīgā veidā varēs tikt integrēts esošajā sanācijas projektā. Lai gan neviens no Norvēģijā skatītajiem piemēriem nebija tieši identisks Ventspils brīvostā realizētajam projektam, tie visi bija saistīti ar vides uzlabošanu pēc piesārņojuma, kas ļāva novērtēt un salīdzināt šos projektus gan no vadības un uzraudzības, gan risku viedokļa. Kompānijā "Ramboll" iegūtie kontakti būs noderīgi arī pēc pieredzes apmaiņas vizītes, jo kompānija ir starptautiska un tās pārstāvji solīja palīdzēt ar informāciju par citiem kompānijas projektiem pasaulē, kas varētu būt līdzīgāki Ventspils brīvostas realizētajam projektam.

IDN pārstāve Hilde Mirvolda (no kreisās), VATP projektu vadītāja Sandra Rožkalne, VATP sabiedrības izpratnes veicināšanas speciāliste Līna Indriksone, Ventspils brīvostas pārvaldes projekta vadītājs Māris Skudra, IDN projekta vadītājs Anneš Stolans.

"Forpet Baltic" Ventspilī attīsta ražotni

25. jūlijā savā pirmajā vizītē Ventspilī ieradās uzņēmuma SIA "Forpet Baltic" galvenais investors, dažādu inovāciju projektu attīstītājs un filantrops Davids Jakobašvili, lai iepazītos ar Ventspili, Ventspils brīvostu un novērtētu SIA "Forpet Baltic" attīstību, kur ieguldīti jau vairāk nekā 14 miljoni eiro.

Kopš 2002. gada Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā, ieguldot vairāk nekā 50 miljonus eiro, pēc Ventspils brīvostas pasūtījuma uzbūvētas 11 ražošanas ēkas un piesaistīti vairāk nekā 20 ražošanas uzņēmumu, radot pāri par 1700 jaunu darba vietu. Izaugsmes rādītāji apstrādes rūpniecībā ļauj Ventspilij ieņemt stabilu vietu reģiona rūpniecisko centru vidū.

Davids Jakobašvili atzinīgi novērtēja Ventspils sakoptību un industriālās vides attīstību un sarunās ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, Ventspils pašvaldības un Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvjiem pauda gatavību nopietni apsvērt arī citu investīciju projektu attīstību šajā reģionā.

Inovatīvā, dabai draudzīgā pārtikas iepakojuma ražošanas uzņēmuma "Forpet Baltic" projekta realizācija Ventspils brīvostā sākta 2021. gada maijā. Kopējais investīciju apjoms projektā jau šobrīd ir vairāk nekā 14 miljoni eiro. "Forpet Baltic" patlaban ir lielākais investīciju projekts Ventspilī. Lai gan ražotne vēl ir tapšanas stadijā, tajā jau strādā 50 darbinieku. Tie ir gan biroja, gan ražošanas darbinieki, kuri mācās strādāt ar jaunajām iekārtām jau to testēšanas procesā.

Jau iegādāts un uzstādīts galvenais tehniskais aprīkojums un sākta iekārtu testēšana. Pirmos izmēģinājuma produktus klienti jau atzinīgi novērtējuši. Paralēli uzņēmums sācis darbu pie nākamā attīstības posma un papildu iekārtu iegādes, kas varētu dubultot pārdošanas apjomus un palielināt darbinieku skaitu līdz 160.

Uzņēmuma galvenā produkcija būs kafijas glāzītes, to vāciņi un citi galvenokārt pārtikai domāti iepakojumi no pārstrādāta PET. Turklāt jaunā tehnoloģija ļauj produkciju pārstrādāt neierobežoti daudz reižu.

6300 kvadrātmetru lielo ražošanas ēku Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā "Forpet Baltic" vajadzībām pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma būvē SIA "Ostas celtnieks". Jaunās rūpnīcas svinīga atklāšana varētu notikt gada otrajā pusē pēc visu darbu pabeigšanas.

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
Beramkravas	12401,5	13454,4	11659,3	7788,9	6135,7	7696,1	25,4
labība un tās produkti	497,3	887,3	884,1	965,3	1320,9	1085,1	-17,9
ķīmiskās beramkravas	1424,3	1167,6	1014,7	936,2	788,3	386,6	-51,0
ogles	7365,2	8269,6	5918,6	1916,6	178,6	2671,2	↑ 15 reiz,
koksnes šķelda	380,4	508,1	602,0	715,0	481,9	498,8	3,5
Lejamkravas	3602,1	2586,6	2139,5	1663,1	1249,1	936,1	-25,1
naftas produkti	3555,0	2555,7	2114,3	1627,3	1197,9	864,1	-27,9
Ģenerālkravas	3986,5	4843,5	4900,0	4243,6	4249,6	4525,9	6,5
konteineri	2566,7	2794,0	2865,5	2657,2	2425,3	2749,5	13,4
(TEU)	245161	264400	275217	264914	240893	278103	15,4
Roll on/Roll of	224,4	297,5	309,7	117,8	0,0	9,2	100,0
vienības	48042	51653	44954	15926	0	370	100,0
kokmateriāli	957,4	1508,7	1523,7	1243,3	1574,1	1660,4	5,5
tūkst. m^3	1130,5	1763,2	1794,0	1545,8	2026,9	2115,8	4,4
metāli, metāllūžņi	173,3	198,3	182,0	202,6	224,8	60,2	-73,2
Kopā	**19990,1**	**20884,5**	**18698,8**	**13695,6**	**11634,4**	**13158,1**	**13,1**

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
Beramkravas	4843,4	3449,6	5963,1	1107,3	1140,2	2978,0	↑2,6 reiz,
minerālmēsli	171,1	325,6	326,4	155,3	218,3	125,0	-42,7
ogles	3463,6	2118,5	4436,9	285,3	10,7	2129,4	100,0
labība un tās produkti	73,5	139,9	229,7	60,0	251,0	125,9	-49,8
Lejamkravas	7292,3	6558,9	5948,6	5244,8	3948,1	3563,7	-9,7
nafta	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	-100,0
naftas produkti	6937,2	6132,9	5546,0	4985,5	3674,4	3195,8	-13,0
Ģenerālkravas	1443,2	1571,5	1465,4	1473,8	1526,4	1699,9	11,4
konteinerizētas kravas	0,0	20,3	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	2112	216	185	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1202,9	1305,9	1254,4	1226,1	1301,4	1404,7	7,9
vienības	46928	52068	49987	49637	53455	57917	8,3
kokmateriāli	232,0	241,4	202,0	243,6	221,6	249,3	12,5
tūkst. m^3	254,6	268,9	228,9	267,9	250,0	281,1	12,4
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	**13578,9**	**11580,0**	**13377,1**	**7825,9**	**6614,7**	**8241,6**	**24,6**

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./ 2021., %
Beramkravas	2682,6	3322,0	3097,3	2516,7	2461,0	2914,1	18,4
ogles	780,4	797,5	823,6	214,3	28,8	28,1	-2,4
labība un tās produkti	1227,2	1863,2	1415,8	1353,9	1343,5	1855,2	38,1
celtniecības materiāli	341,1	395,8	539,5	418,4	416,1	441,0	6,0
koksnes šķelda	157,1	116,2	182,4	143,4	226,2	163,4	-27,8
Lejamkravas	292,8	281,4	296,0	369,0	337,7	207,8	-38,5
jēlnafta	19,4	26,0	25,5	24,9	12,5	3,6	-71,2
naftas produkti	239,2	210,1	230,1	282,1	271,8	190,5	-29,9
Ģenerālkravas	699,1	807,3	683,6	662,8	991,8	1304,2	31,5
konteineri	35,2	27,7	23,9	36,4	73,3	125,4	71,1
skaits TEU	2504	1929	1816	2217	6822	10309	51,1
Roll on/Roll of	353,4	442,6	403,5	401,6	681,6	898,0	31,7
skaits	21619	24799	26847	21411	34798	52630	51,2
kokmateriāli	262,3	294,5	235,5	189,3	204,9	208,8	1,9
tūkst. m^3	303,3	302,5	264,9	217,1	228,1	226,5	-0,7
metāli, metāllūžņi	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	-73,0
Kopā	**3674,5**	**4410,7**	**4076,9**	**3548,5**	**3790,5**	**4426,1**	**16,8**

Satiksmes ministrijas informācija

Zaļais ūdeņradis Amsterdamas ostā

"Tata Steel", "HyCC" un Amsterdamas ostas pārvalde strādā pie *H2era* projekta – 500 MW zaļā ūdeņraža elektrolīzes ražotnes, kas atradīsies Amsterdamas ostā. Abi

partneri ir pabeiguši priekšizpēti un pārgājuši uz projektēšanas izpētes posmu. Paredzams, ka *H2era* sāks darboties 2027. gadā.

Abi partneri strādā arī pie *H2ermes* projekta – par 100 MW zaļā ūdeņraža elektrolīzes rūpnīcas būvi Ijmuidenā, kur pirmā zaļā ūdeņraža piegāde plānota jau 2025. gadā.■

Tallinas osta iegulda jaunas piestātnes celtniecībā Paldisku ostā

Tallinas osta ieguldīs aptuveni 53 miljonus eiro 310 m garas piestātnes būvniecībā Paldisku Dienvidu ostā blakus esošā 10 ha lielā kravas laukuma apkalpošanai. Jaunā infrastruktūra, kas tiks nodota ekspluatācijā 2025. gada vasarā, kalpos arī

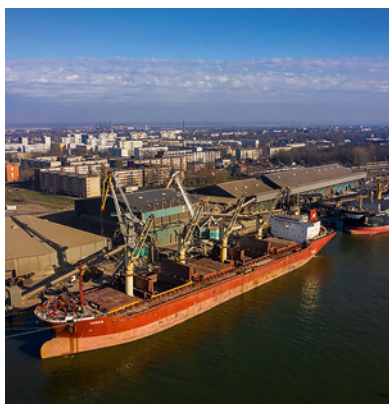
Igaunijas atkrastes vēja parku apkalpošanai, no kuriem pirmie sāks darboties 2028. gadā. Tāpat jaunā piestātne tiks izmantota militārās mobilitātes nolūkā, jo "EstMilMob" projektu 20 miljonu eiro apmērā līdzfinansē Eiropas Komisija. Jaunā infrastruktūra būs piemērota arī *ro-ro* kuģu apstrādei.■

Liepājas ostas uzņēmēji pirmajā pusgadā strādājuši ar pieaugošu kravu apgrozījumu

2022. gada pirmajā pusgadā Liepājas ostā pārkrautas 3 880 090,05 tonnas dažādu kravu, kas ir līdz šim lielākais kravu apgrozījums pusgadā Liepājas ostas vēsturē (līdzīgs apgrozījums – 3 868 648,38 tonnas – bija 2018. gadā) un par 15,2% pārsniedz 2021. gada pirmā pusgada rādītāju. Galvenās kravu grupas ir labības produkti, *ro-ro* kravas, celtniecības materiāli, koksnes šķelda, koksnes granulas, kokmateriāli u.c. Pārskata periodā apkalpoti 847 kuģi, pārkrautas 43 235 *ro-ro* vienības un 9572 konteineri, iebraukuši un izbraukuši 36 429 pasažieri.

Pirmajā pusgadā ostas stividorkompānijas strādāja stabili, veiksmīgi izmantojot pieredzi un spēju pielāgoties ģeopolitiskajai situācijai, un arī šobrīd kopā ar Liepājas SEZ pārvaldi aktīvi strādā, lai piesaistītu jaunas kravas. Liela nozīme ir pēdējos gados veiktajiem prāvajiem finanšu ieguldījumiem ostas infrastruktūras attīstībā atbilstoši uzņēmēju vajadzībām, kas ir viens no būtiskākajiem nosacījumiem kravu stabilai plūsmai. Lielākā kravu grupa Liepājas ostā ir beramkravas, joprojām dominē lauksaimniecības kravas, tai skaitā graudi, seko celtniecības materiāli, koksnes šķelda un koksnes granulas. Jau otro gadu turpinās apgrozījuma pieaugums ģenerālkravu segmentā, kam pamatā ir prāmju līnijas Liepāja – Trāveminde darbība un līnijas operatora "Stena Line" veiktie uzlabojumi, palielinot pārvadājumu kapacitāti, nodrošinot lielākus kuģus un biežāku prāmju kustību.

No ostas stividorkompānijām lielāko kravu apgrozījumu pirmajā pusgadā sasniedza SIA LSEZ "Liepaja Bulk Terminal" – 1 232 263,38 tonnas, kas ir par 34,5% vairāk nekā pērnā gada sešos mēnešos. Pēc kompānijas valdes locekļa Jura Matvejeva teiktā, pieprasījums pēc stividoru pakalpojumiem ir, kravas ir, tikai zināmu spriedzi rada neskaidrie ģeopolitiskie aspekti. Ja nebūs nekādi būtiski politiski lēmumi, tad arī gada



otrajā pusē līdz ar graudaugu jauno ražu kravu plūsma būs stabila. Otrs lielākais kravu apgrozījums gada pirmajos sešos mēnešos bija SIA LSEZ "Terrabalt" – 909 841,92 tonnas, par 26% vairāk nekā gadu iepriekš, seko SIA LSEZ "Ekers Stividors LP" – 899 347,84 tonnas, par 5,2% vairāk nekā 2021. gada pirmajā pusgadā. "Ekers Stividors LP" valdes loceklis Olafs Vītols uzsver, ka šobrīd kravu apgrozījums ir atbilstošs plānotajam, ģeopolitiskās situācijas ietekme ir salīdzinoši neliela: "Kravu no Baltkrievijas sankciju dēļ vairs nav, bet to vietā ir kravas, piemēram, no Kazahstānas – ferosakausējumi, alumīnijs. Vietējo kravu eksportā nav izmaiņu." Tomēr uzņēmējs nākotnē raugās piesardzīgi, jo ir vairāki riski, tostarp Krievija varētu ierobežot tranzītkravu plūsmu pa dzelzceļu.■

Jūras ceļotāji atgriežas Rīgas ostā

Dažu pēdējo gadu laikā mēs jau sākām aizmirst, kā Rīgas ostā, gluži blakus Vanšu tiltam, apstājās un mūs apciemoja lieli un skaisti kruīza laineri, atvedot sev līdzi simtiem tūristu. Tie kā skudras izbira no savas lielās jūras mājas un devās apskatīt Vecrīgas torņus un laukumus, Albertielas jūgendstilu un visu pārējo, ko nu mēs spējam piedāvāt kārām svešzemnieka acīm un fotoaparāta stikla acij.

Tagad kruīza kuģi, lieli un mazi, atkal sākuši apmeklēt Rīgas ostu. Pie tam to skaits aug, jo kruīza kompānijām jāmeklē jaunas iespējas un apskates pilsētas no mums austrumos notiekošās karadarbības dēļ. Sanktpēterburga ir kļuvusi par reālu *persona non grata* kruīzu ceļojumos, un kuģi, kuri agrāk neiegriezās pie mums, tagad sākuši to darīt.

Vēl ne tik sen zinātāji apgalvoja, ka garām Daugavgrīvas bākai gada laikā pabrauc ap diviem miljoniem jūras ceļinieku, dažādu kuģu jūrniekus ieskaitot. Pēdējos gados, visticamāk, šis skaitlis manāmi saruka, nu ir cerības, ka tas atkal varētu pieaugt un pat pārsniegt jau agrāk minēto. Laiks parādīs, kādā virzienā notiks tālākā attīstība. Taču varbūt šobrīd ir īstais mirklis nedaudz atskatīties pagātnē – kā tad mūsu pusē parādījās pirmie jūras ceļotāji.

Ar pilnu tvaiku uz Ārensburgu!

Pirmdiena, 1832. gada 13. augusts, nelielajā Ārensburgas ostmalā bija gaidu un satraukuma pilna. Nelielajā jūras malas pilsētiņā ar cerībām un nepacietību tika gaidīts tvaikonis no Rīgas ar ceļotājiem, jo, raugi, bija lieli un pamatoti nākotnes plāni attīstīt šajā vietā kurortoloģiju. Bija jau uzcelta un darbojās pirmā dūņu dziedniecības kūrmāja, jo visā Eiropā tā tobrīd bija iecienīta un plaukstoša, arī gana moderna lieta. Vasarā turīgi pilsētas iedzīvotāji steidza uzlabot savu veselību ārpus pilsētas putekļiem un rūpniecības krietni piedūmotā gaisa. Turklāt zinoši ārsti un zinātnieki bija izpētījuši, ka Ārensburgas apkārtnē sastopamās jūras dūņas tiešām ir ar dziedniecisku efektu un palīdz uzlabot veselību tiem, kuri sirgst ar dažādām iekšķīgām, kaulu un nervu kaitēm. Pētījumi par šo dūņu dziedniecisko efektu bija pat publicēti prominentos tā laika medicīniskajos izdevumos.

Tvaikonis no Rīgas tiešām ieradās un piestāja mazajā ostmalā, atvedot sev līdzi zinātkārus ceļotājus, kuri kāpa krastā, lai iepazītos ar turpat līdzās esošo skaisto viduslaiku pili un kūrmājas piedāvātajiem labumiem. Rakstos tiek minēts, ka tie bijuši pirmie oficiāli reģistrētie ceļotāji un tūristi, kas ieradušies Ārensburgā. Visdrīzāk tā bijusi prominenta un visai turīga publika, kas varēja vasarā atļauties šādas izklaides.

Acīmredzot rīdzinieku pirmā oficiālā vizitācija bijusi veiksmīga, un viesu uzņemšana tāpat, jo dažus gadus vēlāk no Rīgas uz šo pilsētu tiek atklāta regulāra kuģu satiksme. Ārensburga, starp citu, ir tagad mums labi zināmā Sāmsalas galvaspilsēta Kuresāre. Tagad blakus vecajai kūrmājai, kura, varbūt pārbūvēta, ir saglabājusies no tiem senajiem laikiem, tūristu uzņemšanai uzceltas vairākas modernas SPA viesnīcas, kurās netrūkst baseinu un ūdens atrakciju. Kuresārē senās ūdensdziedniecības tradīcijas joprojām ir dzīvas un arī šajos laikos tūristu no Rīgas netrūkst. Tvaikonis no Rīgas senos laikos nebija velti šķēlis Rīgas jūras līča ūdeņus!

Ejam ģeniālā franču rakstnieka Žila Verna varoņu pēdās

Mūs varētu interesēt daži izcilākie no kopumā apmēram simt Žila Verna lieldarbiem. Verns bieži vien spēja ar izcilu zinātniskās fantastikas radītāja aci ieskatīties nākotnē. Viņa kapteiņa Granta bērni ar jahtu ceļo apkārt pasaulei, meklējot pazudušo kapteini, un pieredz fantastiskus piedzīvojumus. Žils Verns paredzēja iespēju apceļot pasauli ar kuģi, un tagad mums šāda iespēja ir dota – ir kruīza kompānijas, kuras piedāvā globālus ceļojumus apkārt pasaulei ar komfortabliem kuģiem.

Žils Verns sūta savus varoņus ceļojumā uz Mēnesi, arī to mēs tagad esam pieredzējuši. Romānā "20 000 ljē pa

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

jūras dzelmi" autors apraksta fantastisku zemūdens kuģi "Nautilus", kas piedāvā zemūdens ceļojumu, par kādu mēs vēl šobaltdien varam tikai sapņot. Tādu kuģi laikam vēl nespējam uzbūvēt. Kaut gribam jau lidot uz Marsu, no Pasaules okeāna esam izpētījuši nieka piecus procentus. Nedaudz dīvaini, vai ne?

Apjausma, ka ar kuģiem var pārvadāt ne tikai dažādas kravas, bet arī pasauli, svešas zemes un ostas redzēt kārus tūristus, nāk pēc Pirmā pasaules kara, 20. gadsimta sākumā. Pastāv jau labi attīstīta

pasažieru pārvadāšana ar gana lieliem tvaika kuģiem. No mūsu pašu Liepājas ir kuģu satiksme pāri okeānam uz Ņujorku un Halifaksu. Pat "Titānika" traģiskā bojāeja 1912. gada pavasarī pasažieru pārvadāšanu pāri okeānam vairs nespēj apturēt. Pasažieru kuģu kompānijas sacenšas savā starpā par ātrāko braucienu uz Jauno pasauli, gluži tāpat kā savulaik ar burām rotātie tējas kliperi sacentās par eksotisko kravu ātrāko nogādi no tālām austrumu kolonijām mūžam pēc tējas un citiem garšvielu labumiem izslāpušajai Eiropai.

20. gadsimta sākums atnāk ar elektrību, aeroplāniem, iekšdedzes dzinējiem, zemūdenēm, pirmajiem radio izmēģinājumiem un pamatīgu *industriālu sprādzienu*. Pirmais pasaules karš gan aizkavē straujo attīstību, Eiropā miers iestājas tik tad, kad kara postījumi pārsniedz visas saprāta robežas un bojā gājušo skaits mērāms miljonos. Arī Latvijas zeme un tautsaimniecība ir izpostītas, jo te ilgi uz vietas stāvējusi fronte. Rūpnīcu iekārtas daudzos gadījumos ir aizvestas austrumu virzienā, lai nenonāktu uzbrucēju rīcībā. Tomēr valsts atjauno savu ekonomiku, un ostas to noteikti sekmē, jo atsāk darboties senie tirdzniecības ceļi.

Savu uzvaras gājienu 20. gadsimta sākumā sāk arī drukātā prese, un tajā parādās daudz interesantu publikāciju, kuras pārliecinoši parāda tā laika spilgtākās tendences. Pēc kara pagājuši tikai gadi desmit, bet ceļotāji jau aptvēruši jaunā ceļošanas veida pozitīvās iezīmes un sniegto baudu. Jūras ceļojumu maisam gals vaļā!

No Rīgas un uz Rīgu

Presē netrūkst ziņu un arī reklāmu par dažādiem kuģu vasaras braucieniem. Ja 1930. gadā jums ķešā ir lieks 521 lats, maijā var sēsties kuģī un izbaudīt 14 dienu braucienu apkārt Itālijai! Nepatīk Itālija un ķešā ir drusku mazāk naudas? Var Hamburgā kāpt uz vācu kuģa un doties izstaigāt Londonu un Vaita salu par 409 latiem! Līdz slavenajai jūras ostai Hamburgai gan kaut kā jātiek pašam.

Līdz vācu ostai Štetīnei (tagad poļu Ščecina) iesaka braukt pa jūru, ne dzelzceļu. Jūras ceļojums sniedzot vairāk baudas, tā var izvairīties no lielpilsētu trokšņa un citām nepatīkamām lietām. "Kuģu tehniskā konstrukcija, viņu ērtās kabines un zaloni, pazīstamais izcilais ķēķis – viss tas padara ceļojumu uz jūras par patīkamu sākumu kādam vēl tālākam ceļojumam. Tādēļ ieteicams izlietot izdevīgo, kā arī lēto jūras ceļu no Latvijas līdz Vācijai – tiešo kārtējo pasažieru satiksmi Rīga – Stetine ar tvaikoņiem "Nordland", "Regine" un "Ostsee"." Atliek vien sēsties kuģī ar pasi kabatā, Vācijas vīza tobrīd nav vajadzīga un 50 kg smagu bagāžu ļauts vest par brīvu.

Tagad skan nedaudz neticami, bet kāda tūrisma firma, varbūt sekojot Žila Verna brāzmainajam domu lidojumam, 1930. gadā jau steidz piedāvāt un organizēt tūristu ceļojumus uz Dienvidpola apgabaliem. Šim fantastiskajam nolūkam jau norīrēts okeāna tvaikonis, kuru steigšus pārbūvēs par luksusa kuģi 200 pasažieriem. Kuģis varētu izbraukt no Anglijas 1930. gada decembra beigās un atgriezties mājās maija beigās. Acīmredzot cilvēkus nebiedē "Titānika" traģiskā bojāeja un viņi ir gatavi maksāt naudu par šādu piedzīvojumu. Galu galā megapopulāro divsēriju filmu par "Titānika" bojāeju Holivudas filmu faktorijās uzņem daudzus gadu desmitus vēlāk.

Rīgas osta un mūsu sirmā Vecrīga arī nepaliek bešā. Latviju sāk apmeklēt tūristu tvaikoņi! Lūk, ko raksta mūsu prese trīsdesmito gadu pašā sākumā: "Pāris gadus atpakaļ Latvijā neko nedzirdējām par plašiem tūristu apmeklējumiem. Bija gadījumi, kad nelielas tūristu grupas caurbraucot uz dienu iegriežas Rīgā, lai vakarā ceļu turpinātu tālāk. Tagad laiki mainījušies. Jūlija beigās mūs apmeklēja lielais poļu 7000 tonnu tvaikonis "Polonia", bet 15. augustā pazīstamais tūristu luksusa tvaikonis "Mexique" (Meksika) ar 15 000 reg. tonnām." Kad franču kuģis, orķestrim spēlējot, piestāja Daugavas krastmalā, to jau gaidīja gidi, žurnālisti un autobusi. Autobusi bija greznoti ar franču un latvju nacionālajiem karogiem un izvadāja tūristus pa galvenajām Rīgas ielām. Ārzemju tūristi sajūsminājušies par Melngalvju namu un tā sudraba trauku dārgumiem, arī augsto Pēterbaznīcas torni. Tūristi par visām varēm gribējuši tur uzrāpties, taču laikus nebijusi izņemta atļauja to darīt, un augstais debesu kāpiens izpalicis. Vēl apskatei piedāvāta Doma

baznīca, Brāļu un Meža kapi. Franču tūristi pēc ekskursijām stāstījuši mūsu žurnālistiem, ka kaimiņu Rēvele (Tallina) tāļu atpaliekot no Rīgas, kas skaistāka un interesantāka. Ko gan citu viņi varēja teikt?

Franču kuģis "Mexique" izbrauca no Havras, tā maršrutā bija Oslo, Kopenhāgena, Tallina, Rīga, Stokholma un Visbija. Latvijas Ārlietu ministrija ziņo, ka tūristi pa jūru gaidāmi no Dānijas, Vācijas, Amerikas un citām valstīm. No Polijas gaidāms tvaikonis "Gdynia" ar 85 tūristiem, kuri plānojuši Rīgā pavadīt vairākas dienas. Skandināvijas – Amerikas līnija rīko ekskursiju no Ņujorkas uz Liepāju, tūristus vedīs tvaikonis "Oskar II". Savukārt "United Corporation" tūrisma un pasažieru braucieniem uz Latviju no Anglijas sagatavojusi savu lielāko tvaikoni "Baltonia", katrā braucienā tas atved uz Rīgu aptuveni 50 tūristu, kuru vajadzībām iekārtota īpaša tūristu klase. Tvaikoņa kopējā ietilpība – 530 pasažieru. Tiek prognozēts, ka angļu tūristu skaits līnijā Londona – Rīga varētu pieaugt, to rādot interese par Rīgu un tās lielisko vēsturisko mantojumu.

Mums būs pašiem savs tūristu kuģis!

Trīsdesmito gadu beigās Rīgas ostā sāk ienākt jau lielāki tūristu kuģi. Vācu okeāna tvaikonis "General von Steuben" pietauvojies Eksportostas piestātnē, jo lielās iegrimes dēļ tas tuvāk Vecrīgai netiek. Tūristi no Francijas, Vācijas un Skandināvijas zemēm apskata ne vien Rīgu, bet arī Jūrmalu. Kamēr tūristi krastā, rīdzinieki apbrīno lielo un skaisto 167 metrus garo kuģi. Bez lielām un glītām kajītēm tūristiem uz kuģa ir vēl bibliotēka, ēdamzāle, bārs, frizētava, baseins un pat aptieka un operāciju zāle. Kuģa salonā spēlē orķestris, un skaņa tiek pastiprināta un izplatīta ar 19 papildu skaļruņiem. Kuģis spēj uzņemt 484 ceļotājus, un par viņiem gādā 317 vīru liela apkalpe. No Rīgas kuģis tālāk dosies uz Brēmeni. 1939. gadā Rīgas ostu apmeklē vācu tvaikonis "Stuttgart", atvedot 900 tūristu. Cits vācu kuģis, "Oceana", mūsu ostu jau apmeklējis vairākkārt, ikreiz atvedot ap 700 tūristu. Un šiem kuģiem seko vēl daudzi citi.

Redzot, ka jūras ceļošana kļūst arvien populārāka un iecienītāka, mūsu Ministru kabinets beidzot pielemj, ka Latvijai vajadzīgs pašai savs ceļojumu kuģis. Tūristi no Rīgas iecienījuši nedēļas nogales braucienus uz Sāmsalu, Pērnavu, Hāpsalu, Tallinu un Stokholmu. Iecienīti kļuvuši atpūtas braucieni gar Kurzemes piekrasti, uz Roņu salu un pat Somiju. 1939. gadā šiem braucieniem nomāti igauņu kuģi "Estimaa" un "Ruhno", taču ceļot gribētāju ir vairāk, nekā šie abi kuģi spēj apkalpot.

Kā risināt problēmu? Ir divi varianti. Pirmais – Tosmares rūpnīcā pašiem ķerties pie tūristu kuģa būvniecības, taču tas būs darbietilpīgi un nebūt ne ātri. Otrs variants – nopirkt lietotu kuģi un to pārbūvēt tūrisma vajadzībām. Šāds piemērots kuģis tiek atrasts – tas ir 1871. gadā Stokholmā būvēts tvaikonis, kurš aprīkots ar divcilindru tvaika dzinēju. Pēc pārbūves akciju sabiedrības "Vairogs" darbnīcās kuģis savā pirmajā izmēģinājuma braucienā dodas 1939. gada 19. jūnijā. Ar Valsts prezidentu K. Ulmani uz borta tūrismam paredzētais kuģis "Banga" dodas lejup pa Daugavu līdz jūrai. Lūk, kā prese apraksta redzēto: "Tvaikoņa kādreizējās kravas telpās izbūvēta tūristu klase ar guļas vietām 76 pasažieriem. Otrās klases kabines iekārtotas diviem un četriem pasažieriem, bet pirmās klases kabiņu iekārta ir sevišķi grezna. Kuģī iekārtota gaiša ēdamzāle, ērts smēķējamais salons un priekšzīmīga saldētava. Saulainā laikā uz kuģa klāja var novietot 60 atpūtas krēslus. Tāpat tur tūristi varēs dejot pie radio mūzikas. Kuģis apgādāts arī ar radiotelefonu, kas dos iespēju telefoniski sazināties ar sauszemi. Pavisam "Banga" varēs uzņemt 130 pasažierus."

Pirmie "Bangas" braucieni ved uz Roņu salu un Stokholmu, pasažieru ir daudz, un tie priecājas par piedāvāto iespēju. Sākoties Otrajam pasaules karam, kuģis tiek nacionalizēts, turpmāk tiek izmantots PSRS kara transporta pārvadājumiem Baltijas jūrā. 1944. gada 28. februārī "Banga", nu jau ar kara transporta numuru 526, vētras laikā uzskrien akmeņainā sēklī uz rietumiem no Igaunijai piederošās Kihnu salas un nogrimst. Tā traģiski beidzas stāsts par pirmo mūsu tūristu kuģi tālā pagātnē.

Šobrīd tūristu kuģi atkal arvien biežāk atved ceļotājus uz Rīgas ostu. Jūras braucēju kļūst arvien vairāk un kuģi arvien lielāki. Tagad kruīza kuģi nereti pārvadā krietni vairāk par tūkstoti ceļotāju, tādi ienāk Rīgas ostā parasti brīvdienās un ieņem vietu gluži blakus Vanšu tiltam un Vecrīgai. Braucot garām, rīdzinieki ar apbrīnu un neslēptu sajūsmu vēro grandiozos kuģus.■

Normunds Smaļinskis

Ostās briest neapmierinātība

Pēdējo divu gadu laikā ostas visā pasaulē piedzīvojušas lielu spriedzi saistībā ar dažādiem Covid-19 ierobežojumiem un darbinieku slimošanu, kas radījis lielus sastrēgumus. Analītiķi brīdina, ka visām jau esošajām problēmām un sastrēgumiem lielajās ostās Eiropā, Āzijā un Ziemeļamerikā klāt varētu nākt vēl viena problēma, ar ko saskarsies kravu nosūtītāji, pārvadātāji un terminālu operatori, – ostu darbinieku protesti saistībā ar neadekvāti zemu atalgojumu un nepietiekamu algas pielikumu.

Ostinieku streiki jau izplatījušies Vācijā, kur pēdējos trīsdesmit gadus tie nav notikuši. Jau jūnijā ostas visā Vācijā tika paralizētas, kad arodbiedrība "Ver.di" sarīkoja brīdinājuma streiku, jo nonāca strupceļā sarunās ar Vācijas jūras ostu kompāniju centrālo asociāciju par koplīguma nosacījumiem. Divas reizes nepilna mēneša laikā arodbiedrība centās izdarīt spiedienu uz darba devējiem, lai tie apmierinātu prasību palielināt algas, motivējot to ar darba apjoma palielināšanos kuģu pieaugošā skaita dēļ Ziemeļjūrā.

Arodbiedrība pārstāv aptuveni 12 tūkstošus strādnieku Emdenas, Brēmerhāfenas, Brēmenes, Brākes, Vilhelmshāfenas un Hamburgas jūras ostās. Tā ziņoja, ka mītiņā Hamburgā piedalījās četri tūkstoši darbinieku, no kuriem dažus demonstrantus, kas izmantoja petardes un radīja trokšņus, policijai nācās izklīdināt, taču lielākā daļa demonstrantu bija miermīlīgi protestētāji.

"Piedāvājums, ko darba devēji izteica ceturtajā sarunu kārtā, ir pilnīgi neadekvāts, tas nav devis nekādus būtiskus uzlabojumus," sacīja "Ver.di" sarunu vedēja Maija Švegershauzena-Gīta. "Ir nepieņemami, ka darba devēji lielā mērā vēlas atstāt darbiniekus vienus ar strauji augošo cenu kāpumu. Pēdējo gadu laikā darbinieki ir strādājuši uz savu spēju robežas, lai uzturētu piegādes ķēdes, tāpēc viņi ir pelnījuši patiesu atzinību un savu taisnīgo daļu no kompāniju peļņas."

Arī Apvienotā Karaliste atrodas uz potenciāla ostu streika robežas, kas varētu nopietni ietekmēt kravu apstrādi tādās lielās AK ostās kā Felikstova un Liverpūle.

Nav nemaz tik grūti rast atbildi uz jautājumu, kāpēc ostu darbinieki

Ziemeļjūras ostu darbinieku streiks.

streiko vai gatavojas to darīt. Jūlija beigās Vācijas pārvadātājs "Hapag Lloyd" publiski paziņoja, ka 2022. gada peļņa varētu būt robežās no 17,5 līdz 19,5 miljardiem ASV dolāru, kas ir par pieciem miljardiem dolāru vairāk, nekā liecināja prognozes šā gada maijā. Arī spriežot pēc ostu terminālu operatoru finanšu pārskatiem, to ienākumi pēdējā gada laikā ievērojami pieauguši. Piemēram, termināļa operators HHLA, kas darbojas vairākās lielākajās Eiropas ostās, 2021. finanšu gadā piedzīvoja ieņēmumu pieaugumu par 12,7%, sasniedzot 1,4 miljardus ASV dolāru.

Izmantojot Felikstovu kā piemēru, analītiķi vietnē "LinkedIn" apgalvo, ka pat tad, kad doku strādnieki

Felikstovas osta.

saņem algas paaugstinājumu, tas ir nesamērīgi zems salīdzinājumā ar inflācijas līmeni. Piemēram, doku strādniekiem 2022. gadā tiek piedāvāts 5% algas pieaugums, bet inflācija Lielbritānijā jau sasniegusi 11,9%, kas nozīmē, ka dokeru alga samazinās aptuveni par 6%.

"Kamēr ostu darbinieki cīnās ar finanšu problēmām, "Felixstowe Dock and Railway Company" lielajiem akcionāriem izmaksā peļņas daļu gandrīz 100 miljonu mārciņu apmērā. Ir pienācis laiks lielajiem uzņēmumiem sākt dalīties savā bagātībā un panākumos ar saviem darbiniekiem, nevis tikai ar akcionāriem," viedokli pauž arodbiedrības "Unite" reģionālais virsnieks M. Habārds. "Streika akcija Felikstovā neizbēgami radīs milzīgus traucējumus visā Apvienotās Karalistes piegādes ķēdē. Arodbiedrībai "Unite" Felikstovas ostā ir aptuveni 1900 biedru, faktiski viss roku darba personāls, tāpēc tad, kad apmēram 1800 dokeru streikos, ostai neklāsies viegli."■

Singapūra devīto gadu saglabā pasaulē labākā jūras centra statusu

"Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development" (ISCD) indeksa ikgadējā ziņojumā Singapūra jau devīto gadu pēc kārtas ierindota pirmajā vietā pasaules vadošo jūras centru topā. Singapūra ieguva 94,88 punktus no iespējamiem 100 un vadošo vietu šā indeksa augšgalā ilgus gadus saglabā, pateicoties plašajai un profesionālajai globālo jūras pakalpojumu ekosistēmai, labai pārvaldībai, uzņēmējdarbības atvieglošanai, kā arī lielai un stratēģiski izvietotai ostai.

Otrajā vietā ar 83,04 punktiem ir "Maritime professional services stronghold" Londonā, trešo vietu ar 82,79 punktiem ieņem Šanhaja, tālāk TOP 10 seko Honkonga, Dubaija, Roterdama un Hamburga, ieņemot attiecīgi ceturto, piekto, sesto un septīto vietu. Ņujorka apsteigusi Atēnas, ieņemot astoto vietu sarakstā, jo tās Ņūdžersijas osta 2021. gadā piedzīvoja ārkārtīgi spēcīgu TEU kāpumu, tāpēc ka loģistikas uzņēmumi novirzīja preces caur ASV austrumu krasta ostām, lai izvairītos no sastrēgumiem rietumu krastā. Savukārt Ķīnas osta Ningbo-Zhoushan noslēdz TOP, ierindojoties 10. vietā.

Kopumā šajā ziņojumā novērtēti 43 jūras centri, ņemot vērā ostu faktoru, tostarp kravu caurlaides spēju, celtņu skaitu, konteineru piestātņu garumu un ostu dziļumu, dalībnieku skaitu profesionālajos jūrniecības atbalsta uzņēmumos, piemēram, kuģu remontā, kuģu pārvaldībā, apdrošināšanā un tiesībās. Vērā tika ņemti arī vispārējie uzņēmējdarbības vides faktori, piemēram, muitas tarifi, elektroniskās pārvaldes pakalpojumu apjoms un loģistikas sniegums. Vidējais rādītājs starp 10 labākajām ostām ir 76,98 no 100, bet vidējais rādītājs visos 43 jūras centros – 58,70.

"Baltic Exchange" izpilddirektors Marks Džeksons: "Šis ziņojums ir vērtīgs atgādinājums par to, cik būtiska ir kuģniecība globālajai tirdzniecībai un labklājībai. To jūras centru panākumus, kuri iekļauti 10 labāko sarakstā, lielākoties veido sadarbība un sinerģijas starp dažādām kuģniecības nozarēm. Veiksmīgs kuģniecības centrs nodrošina

visu, kas varētu būt nepieciešams starptautiskajam kuģu īpašniekam, un veiksmīgs kuģniecības centrs galu galā ir arī veiksmīga globāla pilsēta. Šis ir devītais ziņojums, ko esam sagatavojuši un kas piedāvā ielūkoties kuģniecības nozarē, tās virzītājspēkos, izaicinājumos un plānos nākotnē. 2022. gada ziņojumā uzsvērts, ka inovācijas un digitalizācija būs svarīgas, lai nākamajā desmitgadē gūtu panākumus jūrniecības jomā. Tas arī parāda, cik elastīgas un noturīgas var būt globālās piegādes ķēdes, saskaroties ar problēmām. Svarīga ir atziņa, cik nozīmīga pasaules ekonomikai ir kuģniecība."

Singapūras Jūras un ostu pārvaldes izpilddirektore Quah Ley Hoon: "Jūtamies ļoti pagodināti, ka devīto gadu pēc kārtas Singapūra ierindota pirmajā vietā. Tas apliecina, cik liela nozīme ir Singapūrā īstenotajai partnerībai starp klientiem, nozares dalībniekiem un arodbiedrībām. Pandēmijas laiks lika mums padomāt arī par kuģniecības globālo raksturu un ciešas sadarbības nepieciešamību, lai risinātu globālas problēmas, piemēram, saistībā ar apkalpju maiņu. Tā kā jūrniecības nozare ir globāla, mēs turpināsim sadarboties ar kolēģiem visā pasaulē, lai veicinātu pārmaiņas, jo īpaši dekarbonizācijas, digitalizācijas un talantu attīstības jomā."■

Jūras svētku zaļumballe uz kuģīša "Vecrīga"

Jūras svētki 2022 nosvinēti. Visā 500 kilometru garajā jūras krastā no igaunīšu bālelīšu pierobežas ar pirmās Valdemāra Ainažu jūrskolas iesakņoto jūrniecības garu līdz leišmalei, kur Nidas oļiem nosētajā mūsu puses jūras krastā pašapzinīgi stāv senais un simboliskais robežstabs. Kā ik gadus, jūlija otrajā sestdienā Jūras svētkus svinēja visā Latvijā: Salacgrīvā, Mērsragā, Rojā, Ventspilī un Liepājā, svinēja zvejniekciemos, zvejnieku un jūrnieku ģimenēs, bet uz atpūtas kuģa "Vecrīga", kur Latvijas Jūrniecības savienība kopīgai Jūras svētku svinēšanai tradicionāli pulcināja LJS biedrus, jūrniecības nozares ļaudis un viņu ģimenes, šogad tika sarīkota kārtīga zaļumballe ar "dzīvo" mūziku – īstu pūtēju orķestri "Fanfara". "Pie dzintara jūras" spēlēja mūziķi, un svētku dalībnieki dziedāja līdzi, bet garām braucošā kruīza kuģa un jahtas atpūtnieki smaidot māja sveicienus.

Uz kuģīša valdīja omulība, gluži kā Imanta Kalniņa dziesmā dzied – savējie sapratīs. Tieši tāda bija sajūta. Tosti un sarunas: par jūras lietām, jūrniecības garu, kā reiz bija, kā ir tagad un diez kā būs rīt. Rīgas ostas labais gars Haralds Apogs stāstīja par ostu, bet K. Valdemāra bibliokuģa bocmanis, īstenākais valdemārietis Gints Šīmanis, kā tikai viņš to prot, ar plašu vērienu un trāpīgām piezīmēm prezentēja K. Valdemāra grāmatiņu "300 stāsti, smieklu stāstiņi etc. un mīklas", kas jaunajā drukā izdota pirmo reizi.

Pārdomas Jūras svētku noskaņās

Gints Šīmanis: "Var tikai teikt paldies bijušajam LJS valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram, ka viņš vadījis un saturējis kopā Jūrniecības savienību un aizvedis to līdz

Gints Šīmanis.

Robertam, jo redzam, ka Roberts ir jauns un enerģisks cilvēks un līdz ar viņa atnākšanu Jūrniecības savienībai būs jauns uzrāviens. Mēs taču ļoti labi saprotam, ka katram laikam vajadzīgs kāds jauns stimuls. Tas, ka Jūras svētkos uz kuģīša "Vecrīga" ir jaunie un Jūrniecības savienība atdzimst caur jaunajiem, vieš cerības. Vecie jūras veterāni cits pēc cita aiziet mūžībā, daudzi vairs nespēj aktīvi piedalīties sabiedriskajā dzīvē, viņiem to neļauj veselības stāvoklis. Tāda ir dzīve, rūgti, bet fakts. Taču man ļoti patika, kā teica Haralds Apogs: "Mēs vēl esam un turamies, un kamēr mēs turamies, būs dzīva Latvijas jūrniecība!" Mēs tiešām nevaram noliegt to ieguldījumu, ko nu jau par senioriem kļuvusī paaudze

ir devusi Latvijas jūrniecībai. Viens no tādiem ir Leonīds Loginovs, kurš Rīgas ostu pacēla pilnīgi citā līmenī – visu tvēra ar pasaules redzējumu, ar plašu skatienu uz ostas attīstību. Mums arī šodien ir vajadzīgi tādi cilvēki, kuri saprot jūrniecību, ostas un Latviju. Šodien, kad vairs nevaram runāt par Latviju kā tranzīta valsti, ir īpaši jāuzsver Latvija kā ostu lielvalsts, jo mēs varam ar to lepoties.

Jūras svētki ir tāda kā atbildības robežšķirtne un palūkošanās pašiem uz sevi – ko es esmu darījis, ko esmu devis, kāds valstij no mana darba ir bijis ieguvums. Tāpat svarīgi ir atskaitīties draugu un domu biedru pulkā, un, ja viņu skatījumā izturam šo pārbaudījumu un viņi mūs

Roberts Gailītis un Antons Vjaters.

nenoliek malā, bet saka: ejam uz priekšu, tad tas ir pats galvenais. Pats svarīgākais ir neuzmest savējos, būt kopā ar savējiem gan darbā, gan svētkos, kā tas ir tagad, svinot Jūras svētkus, tāpēc paldies Antonam Vjateram par to, ka viņš iesēja šo sēklu, un paldies Robertam Gailītim, ka viņš turpina art šo auglīgo augsni. Jūrniecības savienība ir auglīga augsne, te ir tik daudz gudru prātu, un dod, Dievs, šos gudros prātus spēt pareizi izmantot, jo tad Jūrniecības savienība nebūs tikai pensionāru klubiņš, bet kļūs par lēmējorgānu. Un galu galā, kas to zina, varbūt atkal kāds no Jūrniecības savienības nokļūs Saeimā un profesionāli, ar atbildības sajūtu lems Latvijas likteni."

Kapteinis Gunārs Šteinerts: "Jūra ir mūžīga, bet mēs gan neesam mūžīgi, tāpēc jādara viss, kas ir mūsu spēkos, lai pēc sevis atstātu visu

Gunārs Šteinerts.

labāko, ko esam varējuši dot savai zemei un valstij. Jāiztur līdz galam, jo jūra vieglos nepieprasa. Ir vajadzīgs pamatīgums!"

LJS valdes ekspriekšsēdētājs Antons Vjaters: "Savas pārdomas dažos vārdos nemaz nevaru izteikt,

Antons Vjaters.

tāpat savas sajūtas ir grūti ietērpt vārdos, bet skaidrs ir viens – joprojām vēji ir burās, un viss notiek!"

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots: "Šodien domāju par to, ka Latvijas jūrniecībai un arī Jūras svētku svinēšanai ir sena vēsture un pamatīgas tradīcijas. Atceroties Atmodas laiku, kad bija milzīga sajūsma, šodien jāatzīst, ka daudz kas ir mainījies. Varbūt tagad vairs nav toreizējās sajūsmas, bet tagad sajūtas ir kļuvušas mazliet dziļākas.

Gaidis Andrejs Zeibots (pa kreisi) un Ainārs Dimants.

Šodien svētku brauciena laikā daudzas lietas pārrunājām: kas esam, kādā situācijā esam un ko iesāksim. Nu, piemēram, ko darīsim tagad, kad Latvijas Jūras akadēmiju pievieno Rīgas Tehniskajai universitātei, vai kad valsts līmenī jūrniecība vispār netiek pieminēta? Taču pats svarīgākais jautājums ir cilvēki. Tie cilvēki, kuri ir dažāda līmeņa vadībās, un ne tikai jūrniecībā vien. Ja mēs paskatāmies uz visām šīm lietām, katram no mums, ikvienam pašam vajadzētu padomāt, kur tad esam nonākuši, ko darām? Vajadzētu kaut ko mainīt, papildināt un vairot labās lietas, un darīt to katram pašam, katru dienu.

Prieks par tiem cilvēkiem, kuri sanākuši, lai svinētu un būtu kopā. Šeit jau ir domu biedri, bet mums savā pulciņā jādabū arī tie, kuri šodien vēl īsti nav domu biedri, bet ir tuvu tam,

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

kuriem rūp jūrniecība un kuriem rūp Latvija. Un tad būs labi!"

Kapteinis Gunārs Mierturis: "Par savām pārdomām Jūras svētkos atbildēšu, kā teica mans kapteinis Harijs Līdaks: "Klozes der un šņabis garšo, ko tu vairāk mūsu gados gribi!""

Kapteinis Aivars Krišjānis: "Mūzika spēlē, visi smaida, prieks satikt vecos jūras biedrus, kuri vēl ir spējīgi atnākt. Un ja vēl Jūras svētkos

Aivars Krišjānis.

varu saskandināt un uzsaukt tostu Latvijas jūrniekiem, tad nav par ko sūdzēties. Tas, ka Jūrniecības savienībā ienāk jaunie, dod cerības un vairo ticību. Galvenais, lai nezūd Latvijas jūrnieku tikumi un tiek saglabātas tradīcijas."

Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss: "Prieks, ka mēs Jūras svētkus atzīmējam un ka mums ir jūrniecības entuziasti, tomēr gribētos, lai šiem svētkiem būtu plašāka publicitāte. Atceros, kad pirms gadiem desmit mācījos Jūras akadēmijā, Jūras svētki Andrejsalā bija plaša mēroga Rīgas svēti, bet tagad redzam, ka Rīgā Jūras svētkus neatzīmē un laika gaitā tie šeit ir zaudējuši popularitāti. Politiskā līmenī gribētos kaut ko vairāk, jo Rīga taču ir ostas pilsēta."

Kalvis Innuss.

Aleksandrs Pavlovičs.

Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas inspektors Edijs Štāls: "Esmu pārliecināts, ka jūrniecības sabiedrībai šodien ir jāturas kopā, cik vien var. Ir jārīkojas tiem, kuri vēlas un var uzturēt jūrniecības garu, jūrniecības izglītības garu un saglabāt dzīvu Krišjāņa Valdemāra mantojumu, nevis iznīcināt, kā tas pašlaik notiek, domājot par Latvijas Jūras akadēmijas likteni. Svētkiem vajadzētu būt ne tikai Rīgas, bet visas valsts līmenī, lai tauta redz, ka Latvijā ir jūrniecība, jūrnieki, ka ir tāda profesija, un lai par šo profesiju ieinteresētu jaunos cilvēkus. Tomēr pašlaik svarīgākais ir, kā mums kopīgiem spēkiem noturēt jūrniecības izglītības pastāvēšanu. To vajadzētu nosargāt!"

Kapteinis Imants Nartišs: "Man šogad Jūras svētkos ir skumjas pārdomas, tāpēc ka Rīgā Jūras svētki ir tikai pašiem jūrniekiem, kuri sanāk kopā, bet pilsētas mērogā nav šādu svētku. Katram kārtīgam jūrniekam un jūrniecības nozares patriotam sirdī, protams, ir gan Jūras svētki, gan jūrniecība ar visu to bagāto mantojumu, ko esam saņēmuši no saviem senčiem. Tie, kuri ir piedzīvojuši padomju gadus, lieliski atceras, ka Zvejnieku svētki visā piekrastē bija

Imants Nartišs.

lielākie gada svētki visai nozarei, tie tika izcelti un godināti. Ja tagad paskatāmies uz valsts politiku, kā piemēru ņemot kaut vai Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, tad cerību paliek arvien mazāk. Protams, neviens likums vai lēmums nav iecirsts akmenī, bet vai otrreiz būsim spējīgi akadēmiju atvienot no RTU, jo tā taču nevēlēsies atdot naudu. Visa pamatā jau ir nauda. Cerību paliek arvien mazāk, bet tās tomēr ir!"

Rīgas ostas vēstures un šodienas pazinējs Haralds Apogs: "Ļoti skaisti, ka vismaz atzīmējam Jūras svētkus un izrādām godu tiem cilvēkiem, kuriem tiešām tas ir jāizrāda, un tas ir mūsu uzdevums. Tikai žēl, ka jūrā gandrīz nemaz vairs nav zivju."

Haralds Apogs.

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis: "2022. gada Jūras svētki bija īpaši, jo pirmo reizi man nācās uzņemties LJS namatēva lomu uz kuģīša "Vecrīga", kur bija sanākuši LJS biedri ar ģimenēm un LJS draugi, lai kopīgi svinētu Jūras svētkus.

Roberts Gailītis.

Lai arī bija neliels satraukums, kā viss izdosies, jo solīja lietu, negaisu un vēju, tomēr, ierodoties pie kuģīša un redzot, kā sarodas svētku dalībnieki, zināju, ka viss izdosies un būs labi. Liekas, ka svētki tiešām izdevās, jo apkārt valdīja pozitīvas emocijas, cilvēki bija priecīgi, viņi labi pavadīja laiku. Šoreiz pasākums bija nedaudz savādāks arī tāpēc, ka muzikāli to iekrāsoja jauniešu pūtēju orķestris "Fanfara". Tika atvērta Krišjāņa Valdemāra grāmata, arī atvērts vīns, tika dziedāts un dejots.

Liels paldies Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai, kura finansiāli atbalstīja svētku norisi, un uz tikšanos nākamgad."

Šādas bija pārdomas Jūras svētku noskaņās. Jāteic, ka visiem runātājiem tās bija pārsteidzoši līdzīgas: ir labi satikties, jūrniecības nozarei jābūt vienotai, ir cerības uz patiesu nozares atdzimšanu, galvenais ir cilvēki. Un visiem ir viena liela kopīga baža – kas notiks ar Latvijas jūrniecības izglītību pēc tam, kad Latvijas Jūras akadēmija ir zaudējusi neatkarību? Tāpat visi ar nožēlu atzina, ka Rīga diemžēl Jūras svētkus nesvin un šeit jūrniecības garu nejūt.

Liepāja un Ventspils izrāda cieņu, piemin un svin

Liepājā jau dienu pirms Jūras svētkiem Tirdzniecības kanālā tos krāšņi ieskandināja kuģu un laivu parāde, kas šogad norisinās jau ceturto reizi. Pasākumu atklāja Liepājas SEZ pārvaldes kuģi, sekoja zvejas kuģi, pievienojoties pārējiem dalībniekiem, kuri īpaši bija piedomājuši par savu kopējo tēlu un peldlīdzekļu vizuālo noformējumu. Liepāja jau ilgāku laiku ir par vienu tradīciju bagātāka, un, Jūras svētkus gaidot, jau laikus sagatavoti gan kuģi, gan laivas parādei.

Piemiņas brīdis Liepājā bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem.

Bet Jūras svētki tradicionāli sākās ar piemiņas brīdi bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem, un tad jau viss pārējais: svētki tika nosvinēti ar gardiem, grezniem un kvalitatīviem svētku labumiem, kā arī jūrnieciski muzikāliem priekšnesumiem.

Arī Ventspilī viens no Jūras svētku emocionālākajiem mirkļiem ir piemiņas brīdis jūrniekiem un zvejniekiem, kuru atdusas vieta ir jūras dzelme.

Pieminekli jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps – jūras dzelme, Ventmalā pie Zvejas ostas atklāja 1938. gada 23. oktobrī. Tas tiek uzskatīts par Ventspils vecāko piemineklī. Piemineklis uzcelts par iedzīvotāju savāktajiem ziedojumiem. Piemiņas vietas izveides iniciators un daļēji idejas autors bija toreizējais Ventspils ostas kapteinis Vilis Ābelnieks, bet to veidoja Ventspils ostas darbinieki.

Ventspils brīvostas vārdā vainagus pie piemineķļa nolika pārvaldnieks Andris Purmalis un ostas kapteinis Gunārs Trukšāns.

Kapteinis Arvīds Buks noliek ziedus pie piemineķļa jūrniekiem un zvejniekiem.

Vai radīsim vienotību?

Dzīvē viss plūst un mainās, nekas nav akmenī iecirsts. Vienmēr paliek cerība, ka nāks labāki laiki: jūrniecības izglītība izdzīvos, un ne tikai izdzīvos, bet uzņems jaunus apgriezienus, nāks jauni cilvēki, kuri mīlēs jūru un gribēs strādāt jūrā, mēs būsim vienoti un gatavi ziedoties kopīgas idejas vārdā. Un arī Rīgā atkal svinēs Jūras svētkus.

K. Valdemāra grāmatiņā ir kāda anekdote: "Kapteiņa kungs," matrozis iesaucās. "Vai kāda lieta ir zudusе, kad zināms, kur tā ir?" "Nē, muļķi viens," kapteinis atbildēja. "Nu tad nežēlojieties pēc savas sudraba tējkannas, kas patlaban izslīdēja man no rokām, viņa guļ jūras dibenā."

Cerams, ka jūrniecības nozare zina, kur meklējams tas, kas ir tikai šķietami zudis. Un varbūt tas nemaz nav nogrimis jūras dibenā. Pēc Jūras svētku zaļumballes uz kuģīša "Vecrīga" šķiet, ka ar Latvijas jūrniecību viss būs vislabākajā kārtībā!

Pirmo reizi Jūras svētku rīkošana bija jaunā LJS šefa Roberta Gailīša pārziņā, un viņš šīs ugunskristības ir godam izturējis.■

Gints Šīmanis un Anita Freiberga.

Vēl daudzus Jūras svētkus un arī kopīgu darbu vēlot,
Anita Freiberga

Koris – gluži kā otra ģimene

Komandleitnants JĀNIS VĪKSNE, Latvijas Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandiera vietnieks, stāsta, ka viņa ceļš uz Jūras spēkiem sākās 1999. gadā ar tolaik vēl obligāto dienestu.

"Man bija vidējā izglītība, lai cik dīvaini tas izklausītos, daudziem iesaucamajiem tolaik tādas nebija. Tie, kuriem bija pamatizglītība, pārsvarā dienēja Sauszemes spēkos un raka tranšejas, bet es nonācu uz Jūras spēku kuģa M-01 "Viesturs". Obligātā dienesta laikā starptautisko mācību ietvaros vairākkārt bija iespēja pabūt ārzemēs, un deviņdesmitajos gados tas jau bija kaut kas! Man bija skaidrs, ka palikšu virsdienestā. Un tālāk nāca loģisks turpinājums – jākļūst par virsnieku. Uzsāku mācības vienlaicīgi Aizsardzības akadēmijā un Jūras akadēmijā, tas bija pirmais gads, kad Aizsardzības akadēmijā bija JS virsnieku programma. 2007. gadā biju ieguvis augstāko izglītību un nokļuvu Mīnu kuģu eskadrā. Ieskaitot akadēmijas laiku, uz kuģiem kopumā esmu nodienējis vairāk nekā trīspadsmit gadus, no 2013. gada strādāju JS štābā Sakaru un informācijas tehnoloģiju (N-6) daļā, kur biju informācijas sistēmu drošības pārzinis, un 2015. gadā paralēli darbojos kā BALTRON sakaru virsnieks. No 2020. gada janvāra līdz šim laikam esmu piederīgs Jūras novērošanas un sakaru dienestam. Esmu šā dienesta komandiera vietnieks. Var teikt, ka mēs esam Jūras spēku acis Baltijas jūras un Rīgas līča teritoriālajos ūdeņos un arī ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Mūsu pārziņā ir gan radari, gan dienas un nakts kameras, kas izvietotas visā piekrastē, kā arī cits aprīkojums," stāsta Jānis Vīksne.

Par sava darba neapšaubāmu priekšrocību viņš uzskata iespēju vienmēr mācīties un apgūt ko jaunu, gan piedaloties starptautiskās operācijās, gan dažādās mācību programmās ārvalstīs. "2020. gadā sešus mēnešus pavadīju Eiropas Savienības vadītajā starptautiskajā operācijā EUNAVFOR MED op. IRINI, kas norisinās Vidusjūrā. Šīs misijas pamatdarbība ir pārraudzīt ES noteikto ieroču un naftas produktu embargo Lībijai, bet

pakārtoti arī sadarboties ar Lībijas, Tunisijas un Maltas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centriem nelegālo migrantu kustības monitorēšanai un nelegālas ceļošanas ierobežošanai no Āfrikas uz Eiropu. Tā bija ļoti interesanta starptautiskā pieredze. Es ļoti labprāt tur atgrieztos. Jūras spēku pārstāvji piedalās arī citās starptautiskās operācijas. Turklāt man ir bijusi iespēja iegūt papildu zināšanas gan Baltijas datoru akadēmijā un citos kursos tepat Latvijā, gan pilnveidot sevi kursos ASV, Vācijā un Itālijā. Ar to gribu sacīt jauniešiem – ja jums ir doma saistīt savu dzīvi ar Jūras spēkiem, tad noteikti dariet to! Jūras spēkiem ir vajadzīgas smadzenes, un iespējas sevi attīstīt un pilnveidot ir praktiski neierobežotas!" uzsver Jūras spēku komandleitnants.

Runājot par savu brīvo laiku, Jānis Vīksne saka, ka brīvais laiks ir tik, cik jau nu ir, taču jo vairāk dara, jo vairāk var izdarīt. "Ja gribas paslinkot, vienmēr var atrast iemeslu, lai kaut ko nedarītu, bet tas nav mans gadījums!" smejas Jānis.

"Sens mans hobijs ir velobraukšana, savulaik nodarbojos arī ar velosipēdu restaurāciju, tieši manas bērnības laika velosipēdiem, visādiem – bērnu, pusaudžu, vīriešu un sieviešu. Man bija arī sava velosipēdu kolekcija. Daudzi cilvēki gribēja tikt vaļā no veciem velosipēdiem un vai nu tos pārdeva, vai arī atdeva par velti. Patiesībā tādu velosipēdu atjaunot finansiālā ziņā nereti iznāca tikpat dārgi, kā nopirkt jaunu, taču baudu sagādāja pats process un gandarījums, ka, pabeidzot kārtējo projektu, varēju sajusties kā savā bērnībā un lepni izbraukt ar kādu no retro velosipēdiem ne tikai pilsētas ielās, bet arī piedalīties Vienības braucienā Siguldā. Taču jāatzīst, ka, kopš Krievija uzsāka pilna apjoma iebrukumu Ukrainā, sapratu, ka man pietiek šo sentimentālo atmiņu par padomju laikiem un padomju laiku velosipēdiem. Tas etaps nu ir beidzies, bet man ir arī citi hobiji.

Jau ilgu laiku spēlēju šahu. Tā ir stratēģiska spēle, kas prasa domāšanu un koncentrēšanos. Neesmu gan oficiāli reģistrējies Latvijas šaha federācijā, taču Nacionālo bruņoto spēku turnīros parasti "sitamies" par trešo vietu. Šogad NBS spartakiādē gan nepaveicās – komandu ieskaitē palikām sestie.

Vēl viena mana aizraušanās ir viss par un ap autoralliju un rallijkrosu – es kā brīvprātīgais palīdzu "RA Events" komandai, galvenokārt organizatoriskā līmenī. Principā tās ir divas reizes gadā, kad es uz nepilnu nedēļu iesaistos Eiropas rallija čempionāta "Rally Liepāja" un Pasaules rallijkrosa norises organizēšanā. Liepājas rallija organizēšanā biju iesaistīts deviņus gadus, jau no tā pirmsākumiem 2013. gadā, sadarbojoties ar EUROSPORT TV filmēšanas brigādi, savukārt 10. jubilejas ralliju šogad vēroju no malas kā skatītājs kopā ar savu sieviņu Daci. Un godīgi jāatzīst, ka ir mazliet dīvaini tādā pasākumā nebūt iekšā līdz kaulam. Iekšējā balss saka, ka kaut kas nav tā, kā vajadzētu, kaut kas pietrūkst," atceras Jānis Vīksne.

Taču pats galvenais un laikam arī sirdij tuvākais Jāņa hobijs ir kora dziedāšana. "Ar mūziku esmu bijis saistīts jau no bērnības, savulaik mācījos Talsu bērnu mūzikas skolā klavieru klasē, pēc tam kādu laiku arī Jāzepa Mediņa Rīgas mūzikas koledžā mūzikas teorijas specialitātē. To gan nepabeidzu, jo dzīve iegrozījās tā, ka jau agri nācās nostāties pašam uz savām kājām. Taču mīlestība pret mūziku mani pavadījusi visu dzīvi. Akadēmijas laikā kādu brīdi dziedāju Rīgas jauktajā korī "Vivat". Sākot strādāt Liepājā, iesaistījos korī "Lauma", bet tagad par savu saucu Liepājas Tautas mākslas un kultūras centra jaukto kori "Laiks". Pašlaik esmu arī kora prezidents, kas gan ir tāds neformāls amats bez atlīdzības, tomēr uzliek pienākumu rūpēties par kolektīvu, saliedēt dziedātājus, organizēt koncertu sagatavošanas darbus un atvieglot diriģentei viņas darbu. Mūsu koris vispār ir īpašs – tam ir ne tikai diriģents, kormeistars un kora prezidents kā citiem koriem, bet arī vairāki ministru amati! Ir finanšu ministrs, kura pārziņā ir visas naudas lietas. Tad ir kultūras ministrs, kurš atbild par dalībnieku sveikšanu dzimšanas un vārda dienās. Ir pat tērpu ministrs, kas sadarbojas ar tērpu noliktavas pārzini, noskaidrojot jautājumus par tērpu saņemšanu, nodošanu. Man kā kora prezidentam ir atbildība par visām organizatoriskajām lietām, piemēram, Dziesmu svētku laikā esmu saziņā ar organizatoriem, producentiem, koru vadītājiem, lai zinātu, kur un cikos jābūt, kādos tērpos, kā kur nokļūt, kur pagēst, kur gulēt un tā tālāk. Taču prezidents ir arī iedvesmotājs, ne tikai svētkos, bet arī ikdienā. Skaidrs, ka mums katram ir savs pamatdarbs, ir ģimene, ir savas problēmas, un tad jāpalīdz atrast motivāciju arī dziedāšanai korī. Mēs esam tik dažādi – korī dzied gan skursteņslauķis, gan grāmatvedis, gan vairāki skolotāji, bet tai pašā laikā koris ir gandrīz kā otra ģimene!" skaidro kora "Laiks" prezidents.

Korim ir arī savas jaukās sadzīves tradīcijas, piemēram, sezonu noslēdzot, visi pulcējas pie diriģentes Ilzes Balodes uz kopīgu ugunskura zupu, pie kuras tiek pārrunāts viss, kas izdevies un kas nav paspēts, un kalti nākotnes plāni.

Sarunā var just, cik ļoti Jānis Vīksne lepojas ar savu kori. Viņš labprāt uzskaita kora "Laiks" panākumus un sasniegumus – čempiona titulu un četras zelta medaļas Eiropas koru olimpiādē 2017. gadā, bronzas medaļu un zelta diplomu jaukto koru kategorijā 8. starptautiskajā Rimini koru konkursā Itālijā 2014. gadā, atraktīvākā kora titulu starptautiskajā Baltijas jūras koru konkursā Jūrmalā 2019. gadā. Šogad koris gatavojas starptautiskajām koru sacensībām, kas novembrī notiks Varšavā. Taču koris "Laiks" ar lielu entuziasmu iesaistās arī dažādos labdarības pasākumos, piemēram, vairākkārt piedaloties koncertakcijā "Uzcel savu baznīcu" Bruknā, tāpat savā ikgadējā Ziemassvētku labdarības koncertā "Tuvu, tuvu...tepat", kas ir pašu koristu iniciēts pasākums. "Šis koncerts notiek par ziedojumiem, un savākto naudu ziedojam katru gadu citam mērķim – slimiem bērniem, veco ļaužu pansionātiem, reiz vācām līdzekļus, lai bērnu ar īpašām vajadzībām ģimenes varētu algot bērnu pieskatītājus, kas ļautu vecākiem kaut uz brīdi atvilkt elpu un veltīt laiku sev," saka Jānis Vīksne.

Koris "Laiks" zināms kā interesantu koncertu veidotājs un izpildītājs, kā kolektīvs, kas nebaidās eksperimentēt, ikreiz cenšoties klausītājiem piedāvāt ko jaunu un nebijušu. Radošā sadarbībā ar daudziem māksliniekiem un komponistiem ir veidotas dažādas koncertprogrammas, izpildot gan Latvijas, gan pasaules komponistu radīto mūziku. Korim ir plaša pieredze, līdzdarbojoties dažādu projektu īstenošanā garīgās, laikmetīgās, populārās, džeza un simfoniskās mūzikas žanros, izveidojusies veiksmīga sadarbība ar Liepājas simfonisko orķestri, komponistiem Andri Kontautu, Ēriku Ešenvaldu, Jāni Strazdu un citiem, kā arī ar daudziem Latvijas akadēmiskās un populārās mūzikas izpildītājiem.

"Mums galvenais – lai būtu interesanti! Ir gadījies vienlaikus strādāt pat pie vairākām, turklāt ļoti atšķirīgām koncertprogrammām. Mēģinājumi mums tradicionāli notiek divas reizes nedēļā, taču, ja tuvojas koncerts vai gatavojam jaunu programmu, tad mēģinājumi ir biežāk, nereti arī brīvdienās. Protams, pašiem ir gandarījums par rezultātu un savu varēšanu!" atzīst kora "Laiks" prezidents.

"Laiks" tikai šogad nosvinēja 15 (+2) gadu jubileju, kaut gan koris dibināts 2005. gadā. Neko darīt, kovids ieviesis savas korekcijas arī svētku svinēšanā un koncertēšanā. Jānis uzsver, ka katras sezonas sākumā notiek jauno dziedātāju noklausīšanās. Kora pamatsastāvs ir līdz 50 cilvēku, parasti koncertos piedalās ap 40. Nekādas nozīmes nav kora dalībnieku vecumam – jaunākajam bijis tikai 15 gadu, savukārt uz otru pusi gadi vispār netiekot skaitīti, jo galvenais esot tikai gribēšana un varēšana dziedāt, un vēl entuziasms, bez kura šādā kolektīvā nu nekādi neiztikt!■

Sarma Kočāne

Vēsturiskais tilts pret miljoniem. Kurš kuru?

Šim stāstam nu jau ir vairāku gadu ilga vēsture. Kad publiskajā telpā izlauzās pirmās skopās ziņas par it kā grandiozo jahtas būvniecības projektu, patiesībā būvniecības darbi ritēja pilnā sparā, jo jahtas būves pasūtījums bija veikts jau 2018. gadā. 2021. gada maijā "Bloomberg" rakstīja: "Pēc neapstiprinātas informācijas kļuvis zināms, ka kuģu būves kompānija "Oceanco" Džefam Bezosam, "Amazon.com" līdzdibinātājam un miljardierim, būvē jahtu, kuras izmaksas pārsniedz 500 miljonus ASV dolāru."

Jahta "Zwijndrecht" piestātnē, kas atrodas 20 kilometru attālumā no Roterdamas.

Prese sarosījās: kas tas par projektu, kas tā par jahtu? Tā kā kuģu būvētava "Oceanco" atrodas Roterdamas pilsētas jurisdikcijā (uzņēmums pieder Omānas miljardierim uzņēmējam Mohamedam Al Barvani un atrodas Nīderlandē), pašvaldībai tika uzdoti jautājumi, piemēram, kas būs jahtas īpašnieks, kas ir projekta virzītājs. Pilsētas vadība no komentāriem atteicās, bet "Amazon" adresētie žurnālistu e-pasti ar lūgumu projektu komentēt palika neatbildēti.

Lai gan Roterdamas pašvaldībai, visticamāk, jahtas būve bija ļoti neērts jautājums, ilgi klusēt tā tomēr neuzdrošinājās – ko tu demokrātijai padarīsi, presei un iedzīvotājiem ir tiesības zināt, kas notiek valstī un pašvaldībā.

Un tad gaismā nāca patiesā problēma un īstais klusēšanas iemesls: lai jahta no kuģu būvētavas nokļūtu Ziemeļjūras plašajos apskāvienos, tai vispirms jātiek laukā no Māsas upes, kur ceļu tai diemžēl aizšķērso Roterdamas simbols – vēsturiskais "De Hef" dzelzceļa tilts. Un tik vienkārši (kas šoreiz, izrādās, nemaz nav tik vienkārši): lai jahtai atbrīvotu ceļu, nepieciešama roterdamiešu iemīļotā tilta demontāža.

Roterdamas pašvaldības 2021. gada jūnija paziņojumā teikts: "Kad saņemsim lūgumu veikt tilta demontāžu, jautājums tiks izvērtēts visos iespējamos aspektos, tostarp ekonomiskā ietekme, vides apdraudējums un iespējamie riski tilta monumentālajai konstrukcijai. Pašvaldība var pieņemt lēmumu tikai tad, kad apkopota detalizēta informācija, un pozitīva lēmuma gadījumā izstrādās turpmākās rīcības plānu."

Atkāpe par "De Hef"

Lai varētu šķērsot Māsas upi, 1927. gadā uzbūvēja un vilcienu satiksmei atvēra "De Hef" dzelzceļa tiltu, bet 1993. gadā, kad zem upes uzbūvēja tuneli, tilts zaudēja savu stratēģisko nozīmi, tāpēc tika pieņemts lēmums to nojaukt. Tomēr tas nenotika, jo pret tilta nojaukšanu sacēlās Roterdamas iedzīvotāji, un publiskie protesti tiltu pasargāja.

"De Hef" jeb oficiāli Koningshāvenas tilta būve aizsākās jau 1878. gadā. Otrajā pasaules karā tilts stipri cieta, un tas Roterdamā bija viens no pirmajiem objektiem, kas pēc bombardēšanas tika atjaunots. No 2014. līdz 2017. gadam "De Hef", kā to sauc vietējie iedzīvotāji, tika atjaunots. Lai gan vilcieni to nu jau ilgu laiku nešķērso, tā joprojām ir svarīga pilsētas rūpnieciskās vēstures liecība, kam piešķirts valsts nozīmes kultūrvēstures pieminekļa statuss. Lai kuģi varētu netraucēti kursēt, tilta vidējais posms pēc rekonstrukcijas ir paceļams, un vietējie joko, ka tagad tas ir "lifta tilts". Izdevums "Manager Magazine" raksta, ka rekonstruētā tilta atklāšanas pasākumā pilsētas administrācija ir solījusi tiltu vairs nekad nedemontēt.

Vieni protestē, citi atbalsta, pašvaldība sprukās

Lielākā izšķiršanās un sirdsapziņas pieklusināšana parasti vajadzīga tad, kad jātiek galā ar lielas naudas vilinājumu, politisko spiedienu vai oligarhu ietekmi.

2022. gada februāra sākumā otrs bagātākais cilvēks pasaulē Džefs Bezoss (pirmais ir Īlons Masks) vērsās Roterdamas pilsētas domē ar lūgumu demontēt vēsturisko tiltu, lai viņa superjahta pēc uzbūvēšanas varētu nokļūt Ziemeļjūrā. Ar tādu pašu lūgumu pie pilsētas tēviem griezās arī holandiešu firma "Oceanco", kas būvē Bezosa superjahtu.

Gada sākumā Roterdamas pilsētas amatpersonas vietējiem medijiem pauda, ka tilts tiks uz laiku nojaukts, lai superjahta varētu iziet no kuģu būvētavas, un šo projektu finansēs kuģu būvētājs "Oceanco". Paziņojums sociālajos tīklos radīja sašutuma vētru. "Domāju, ir viegli saprast, kāpēc šis ir tik pretrunīgs jautājums. No vienas puses esam mēs, pilsētas iedzīvotāji, kuru interesēs ir saglabāt nesen atjaunoto ļoti skaisto vēsturisko tiltu, bet mums pretī stāv miljoni un cilvēks, kurš ir gatavs maksāt jebkuru summu, lai tiltu no viņa ceļa novāktu," savu viedokli pauda Roterdamas iedzīvotāja Lizete Tubere, un tieši tāpat domā desmiti tūkstoši roterdamiešu.

Roterdamas vēstures biedrības priekšsēdētājs Tons Veselinks pauda

bažas, ka pozitīvs lēmums izlaist caur tiltu vienu jahtu varētu radīt precedentu. "Lieta, ko mēs tiešām nevēlamies, – lai šis jahtas jautājums pavērtu iespēju kuģu būvētājiem to izmantot atkal un atkal."

Sašutumu pauda arī politiķi. "Šis cilvēks, Džefs Bezoss**,** naudu ir nopelnījis uz savu darbinieku rēķina, izvairoties no nodokļiem, apejot likumus, un tagad, lai realizētu tāda cilvēka ambīcijas, ir jānojauc mūsu skaistais valsts piemineklis?" sašutis jautāja Roterdamas politiķis Stefans Lēviss.

Savukārt Marsels Valravens, kurš kā pilsētas domes amatpersona savulaik piedalījās tilta restaurācijas projektā, tagad ir superjahtas būvniecības projekta vadītājs. Viņš Rijnmondamā (pilsētas domē), protams, aizstāvēja tilta demontāžas ideju. "Lai gan vairākums pilsētas iedzīvotāju tilta demontāžu uzskata par spļāvienu sabiedrībai tieši sejā, vēsturisku simbolu piesmiešanu un miljardieru visatļautības apliecinājumu, Roterdamas pašvaldībai tas būtu tikai loģisks solis, lai atbalstītu jūrniecības nozari, kas Nīderlandes ekonomikai vienmēr ir bijusi vitāli svarīga. Tieši Nīderlandē atrodas Eiropas noslogotākā osta, un Nīderlandes kuģniecības nozarē strādā desmiti tūkstoši cilvēku. No ekonomiskā un nodarbinātības saglabāšanas viedokļa pašvaldība to uzskata par ļoti svarīgu projektu," Rijnmondamā teica Valravens. "Nebūtu izdevīgi projektu pabeigt citur, tāpēc es kā projekta vadītājs, kuģu būves kompānija "Oceanco" un Bezoss esam vienisprātis, ka tieši "De Hef" ir jādemontē, nevis citviet jāpārceļ superjahtas būvniecības noslēguma fāze."

Kā 2022. gada jūlija vidū vēstīja "The Independent", pēc iedzīvotāju protestiem un draudiem *torpedēt* jahtu ar peintbola lodēm un pūdētām olām, "Oceanco" vairs neuzstāj, lai "De Hef" tiktu demontēts.

UZZIŅAI

Pandēmijas laikā ir pieaudzis pieprasījums pēc superjahtām, tāpat kā daudzām citām luksusa precēm. Saskaņā ar "Boat International" datiem 2021. gada decembrī tika pasūtītas 1024 superjahtas, kas ir par 25% vairāk nekā gadu iepriekš.

Roterdamas pilsētas amatpersonas pauda, ka kompānija "Oceanco" informējusi pašvaldību, ka tā atceļ savus līdzšinējos jahtas loģistikas plānus.

Jahta. Kāds liktenis to sagaida?

Melns korpuss un balta virsbūve. Šis jahtas dizains tiek raksturots kā klasisks, bet viss cits apzīmējams kā *extra*. Jahtas būves projekts pazīstama arī kā Y721. Lai gan nav daudz informācijas par superjahtu, ir daži fakti, par kuriem var uzzināt no kuģa ražotāja tīmekļa vietnes un vairākām mediju publikācijām. Tiek apstiprināts, ka šai buru jahtai vajadzētu būt 127 metrus garai, ar vairākiem klājiem un trīs gigantiskiem melniem mastiem. Saskaņā ar luksusa žurnālā "Robb Report" rakstīto paredzams, ka izcili greznā laiva būs pasaulē lielākā buru jahta. Pašlaik vēl lielākā ir "Sea Cloud", kas piederēja kādam krievu oligarham un tagad atrodas Itālijas varasiestāžu īpašumā, jo martā Krievijai noteikto sankciju rezultātā tika konfiscēta.

Savā grāmatā "Amazon Unbound: Jeff Bezos and the Invention of a Global Empire" uzņēmējs savu kuģi raksturo kā "vienu no labākajām burāšanas jahtām, kas vispār pastāv". Šim luksusa kreiserim, protams, būs *extra* apdare un *extra* aprīkojums, tāpat tiek uzskatīts, ka tas būs arī videi draudzīgs. "Oceanco", kas līdz šim jau uzbūvējis daudzas no pasaules lielākajām un greznākajām jahtām, tai skaitā godalgoto jahtu "Black Pearl", jauno būves projektu balstīja uz ilgtspējīgas filozofijas pamata. Uzņēmums savā tīmekļa vietnē vēsta, ka šis kuģis ir viena no lielākajām un videi draudzīgākajām buru jahtām pasaulē, kas var šķērsot Atlantijas okeānu bez jebkāda fosilā kurināmā. Tajā ir tādas tehnoloģijas kā *DynaRig* oglekļa masti, tiek izmantota saules enerģija un ir hibrīda piedziņas sistēma, kā arī atkritumu siltuma reģenerācijas sistēma, kas izmanto siltumenerģiju, bet atlikušo siltumu no izplūdes gāzēm pārveido elektroenerģijā. Tā kā jahtas buru izmēri var padarīt nedrošu helikoptera nosēdināšanu uz klāja, jahtai būs arī pavadošā jahta, pielāgota YS 7512 modeļa "Damen Yachts" versija, ko izmantos automašīnu un helikopteru pārvadāšanai. Pašlaik netiek skaidri minēts, kāds īsti būs jahtas mastu augstums, vien zināms, ka tie varētu pārsniegt "Black Pearl" mastu 70 metru augstumu, tāpēc tikai loģiski, ka 40 metru augstais "De Hef" tilts tai ir stipri par zemu.

"Black Pearl".

Kā vēsta Nīderlandes laikraksts "Algemeen Dagblad", lēmums par to, kas notiks tālāk, vēl nav pieņemts. Nav skaidrs, vai uzņēmums "Oceanco" ir atteicies no plāniem pabeigt būvēt 127,1 metru garo superjahtu ar koda nosaukumu Y721, vai arī meklē citu veidu, kā nokļūt līdz jūrai. "Oceanco" atteicās to komentēt, un arī "Amazon" neatsaucās uz "Algemeen Dagblad" lūgumu sniegt komentārus. "Amazon" dibinātāja Džefa Bezosa jahta būs lielākais un dārgākais luksusa kuģis, kas jebkad atstājis Nīderlandes kuģu būvētavu.

144 gadus vecais "De Hef" tiek uzskatīts par Roterdamas industriālā mantojuma ikonu. "Bloomberg Billionaires Index" dati liecina, ka 58 gadus vecais Bezoss ar 139,9 miljardiem dolāru ir otrais bagātākais cilvēks pasaulē. Mediji ironizē, ka 500 miljoni ASV dolāru vērtais jahtas būvniecības projekts ir tikai 0,4% no Bezosa maka vērtības, tāpēc, protams, būtu nepatīkami, bet ne pilnīgi neiespējami, ka Y721 projekts beigtos ar jahtas "aiziešanu atkritumos". Kā saka holandieši *"Geld moet rollen!"* – nauda ir jātērē!

Joprojām neatbildēts paliek jautājums, kāpēc kuģu būvētājs šo jahtu uzņēmās būvēt savā rūpnīcā, skaidri apzinoties, ka mastu augstuma dēļ tā bez tilta demontāžas paliks iesprostota?■

Sagatavoja Anita Freiberga

P.S. Kāpēc šis stāsts mums būtu svarīgs? Tāpēc, ka tas ir stāsts par cilvēka dabu, kas gadu tūkstošiem paliek nemainīga.

Par ko klusē Somu līča ūdeņi...

1941. gada augusta trešajā dekādē Tallinā ielenkumā nonāca PSRS Baltijas jūras kara flotes galvenie spēki. Īstais flotes un Tallinas evakuācijas brīdis tika novilcināts un nokavēts, tā rezultātā Somu līča nemierīgajos ūdeņos izvērtās viena no lielākajām jūras traģēdijām visa kara laikā. Vācu aviācijas triecienos, mīnu laukos, krasta artilērijas apšaudē un torpēdu uzbrukumos gāja bojā daudzi kara un tirdzniecības kuģi. Kopējais upuru skaits pārsniedza 12 000, līdzi cilvēkiem jūras dzelmē pazuda kuģi arī no bijušās Latvijas tirdzniecības flotes, ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" ieskaitot. Un kopā ar kuģiem Somu līča dzelmē uz visiem laikiem palika arī daudzi mūsu jūrnieki...

Pirms liktenīgās evakuācijas

Pēc iebrukuma Padomju Savienībā 1941. gada 22. jūnijā vācu karaspēks jau augusta sākumā sasniedza Somu līča piekrasti Igaunijas teritorijā. Tallina un osta faktiski nonāca ielenkumā, taču no Maskavas turpināja nākt pavēles iet prettriecienos un nepieļaut pilsētas ieņemšanu. Vācu armijas uzbrukumu tomēr apturēt neizdevās, un 26. augustā vācu artilērija jau tiešā tēmējumā apšaudīja pilsētu un ostu, lidmašīnas veica bombardēšanu. Evakuācijas novilcināšana ļāva vāciešiem un somiem izveidot jūrā plašus mīnu laukus iepretim Jumindai un Lāhemā un tur krastā uzstādīt 150 mm lielgabalus kuģu apšaudei. Uzbrukumam tika sagatavoti bumbvedēji un torpēdlaivas. Vācieši paspēja izdarīt pietiekami daudz, lai evakuāciju padarītu ļoti apgrūtinošu vai pat neiespējamu. Ādolfs Hitlers pat izdeva īpašu direktīvu, kurā norādīja, ka PSRS Baltijas jūras kara flotes un pārējo kuģu noķļūšanu līdz Kronštatei un Ļeņingradai nedrīkst pieļaut. Tāpēc kuģu izlešanu jūrā no Tallinas ostas lidlaukos jau gaidīja 120 lidmašīnas, bet jūras dzelmē bija uzstādītas 2038 mīnas. Somu torpēdkuteri arī bija gatavībā un savās pozīcijās. Pa to laiku Tallinas ostā bija sapulcējušies 225 dažāda lieluma kuģi, ar kuru palīdzību bija paredzēts evakuēt daļu rūpnīcu iekārtu, karavīrus un ap 12 000 civilpersonu. Evakuācijas veiksmīga norise bija jānodrošina Baltijas kara flotes kuģiem ar kreiseri "Kirov" priekšgalā, kuru pavadīja mīnu kuģi, iznīcinātāji, torpēdkuteri, zemūdenes un daudzi mazāki palīgkuģi. Starp zemūdenēm bija arī agrāk Igaunijas brīvvalstij piederējušās "Kalev" un "Lembit". Tobrīd neviens nezināja, ka no 225 kuģiem 62 galamērķi nekad nesasniegs.

Divas traģiskas dienas

28. augustā ap pusdienlaiku no Tallinas ostas jūrā sāka iet kuģu karavānas. Pēdējie kuģi pameta ostu pievakarē ap 17.00. Jau pēc neilga laika tiem no gaisa uzbruka vācu bumbvedēji, sāka apšaudīt krasta artilērija un torpēdkuteri, ūdeņos tos apdraudēja izliktās mīnas. Kuģi bija sadalīti četrās grupās jeb konvojos, un tos centās apsargāt Baltijas kara flotes karakuģi. Mīnu tralēšana bija apgrūtināta lielo viļņu dēļ, un līdz krēslas sākumam daudzi kuģi jau bija bojāti vai nogremdēti. Nelielās Mohni salas tuvumā lidmašīnu uzbrukumu piedzīvoja ledlauzis "Krišjānis Valdemārs". Kuģim veiksmīgi izdevās izvairīties no krītošajām bumbām, taču tas iebrauca mīnu lauka slazdos un pēc spēcīgas eksplozijas nogrima. Pie Jumindas uz mīnas trāpīja transportkuģis "Everita", uz kura atradās no Naisāres evakuētais garnizons 1500 vīru sastāvā. Pēc eksplozijas kuģis nogrima apmēram minūtes laikā, izglābties izdevās ne vairāk kā 10 cilvēkiem. Ap 22.00, kad iestājās tumsa, kuģi izmeta enkurus mīnu laukos un gaidīja rītausmu. Pirmajā brauciena dienā kuģu karavāna zaudēja 25 kuģus, daudzi bija bojāti un uz tiem bija daudz ievainoto. Lielus zaudējumus cieta arī Baltijas kara flotes kuģi – nogremdēti tika pieci mīnu kuģi, divi mīnu tralētāji, divas zemūdenes un vairāki palīgkuģi. Vācu bumbvedēji sabombardēja arī bijušos Latvijas kuģus "Atis Kronvalds"

un "Skrunda". Grūti iedomāties, kāda bija šī trauksmainā nakts, kura sekoja traģisku notikumu pārsātinātajai dienai. Ar kādām sajūtām cilvēki uz kuģiem gaidīja nākamo rītu...

Austot gaismai, kuģi pacēla enkurus, lai turpinātu ceļu Kronštates virzienā. Jau pēc pusstundas gaisā parādījās vācu izlūklidmašīnas, kurām vēl pēc pusstundas sekoja bumbvedēji, kas atkal sāka kuģu bombardēšanu. Pēc apmēram četrām stundām kuģu karavāna izgāja no bīstamajiem mīnu laukiem, bet turpināja ciest zaudējumus. Ap 13.15 pie nelielās un klinšainās Ruskari salas vācu bumbvedēji sabombardēja bijušo Latvijas kuģi "Ausma", uz kura atradās apmēram 1500 vīru lielais Paldiski pilsētas garnizons. Trīs stundas vēlāk pienāca kuģa "Kalpaks" kārta. Tam grimstot, bojā aizgāja vairāk nekā 1100 pasažieru.

29. augusta vakarā pirmie izdzīvojušie kuģi, starp kuriem daudzi bija bojāti un cietuši uzlidojumos no gaisa, sasniedza Hoglandes salu un Kronštati. Kuģi bija nosēti ar ievainotajiem, kuriem bija nepieciešama palīdzība. Grūti iedomāties, ko nācās izciest šo kuģu apkalpēm, jūriniekiem, kuri darīja visu iespējamo un neiespējamo, lai viņu kuģi izdzīvotu un sasniegtu krastu. Starp tiem, kuriem laimējās, bija nelielais kuģis "Daugava", kurš varbūt pateicoties nelielajai iegrimei bija veiksmīgi izvairījies no mīnām. Vācu lidmašīnu uzbrukuma laikā atjautīgie jūrnieki laida gaisā dūmu aizsegu, liekot ienaidnieka lidmašīnām noprast, ka kuģis jau ir nāvīgi ievainots un vairs nav vērts tam tērēt bumbas... "Daugava" ar ievainotajiem pasažieriem uz klāja veiksmīgi izdzīvoja un sasniedza galamērķi.

Pēcvārda vietā

Par Tallinas neveiksmīgo evakuāciju ilgi nerunāja, tā bija it kā aizmirsta neizdevusies kara sākuma operācija. Šķiet, vēl joprojām nav īsti skaidrs, kāpēc otrās dienas rītā visi apsardzības karakuģi pēc enkura pacelšanas ar pilnu tvaiku devās Kronštates virzienā, atstājot daudz lēnākos transportkuģus vienus. Varbūt tā mēģināja saglābt atlikušos karakuģus. Iespējams, ka daudzi kara dokumenti vēl joprojām atrodas slēgtajos

arhīvos un tik drīz dienasgaismu neieraudzīs. Ārzemēs šo operāciju joprojām sauc arī par "Jumindas mīnu kauju" un "Padomju Denkerku". Reizēm fakti par toreiz jūrā notikušo atšķiras un pat šķiet nedaudz pretrunīgi, taču saprotams, ka abas puses centās izcelt katra sevi un mazināt pretinieka veiksmi.

2001. gada 25. augustā Jumindas ragā pie pašas jūras atklāja šīs traģēdijas piemiņai veltītu memoriālu. Tagad jūras krastā stāv liels granīta akmens, blakus tam vairākas jūras mīnu čaulas un stendi ar bojā gājušo kuģu attēliem. Arī akmens plāksnes ar nogremdēto kuģu vārdiem un iespējamo bojā gājušo skaitu. Šī vieta ir tikai apmēram 70 kilometru attālumā no Tallinas Narvas virzienā. Ja braucat ceļojumā uz skaisto Lahemā nacionālo parku, kurš ir vecākais Igaunijā, pabrauciet nedaudz uz ziemeļiem, līdz Jumindai. Kaut kur tur, netālu no raga, jūras dzelmē vēl tagad ir mūsu kuģi un arī jūrnieki. Paklusējiet mirkli, pieminot kuģus un vīrus. Tas neprasīs daudz laika...

Pieminot traģēdiju pie Igaunijas krastiem, Tallinas Jūras muzeja atjaunotajos hidroplānu angāros iekārtota piemiņas izstāde, kas stāsta par traģiskajiem notikumiem. "Mūs apšaudīja no abiem krastiem ar lielgabaliem – gan no Igaunijas, gan Somijas puses. No gaisa bira bumbas, kuras meta aviācija, bet visbīstamākās bija mīnas jūrā. Visapkārt grima kuģi, trakoja liesmas un notika nemitīgas eksplozijas, skanēja bojā ejošu cilvēku kliedzieni..." Tā notikumus atceras šo elli pārdzīvojušie.

Kuģu karavānai savā ceļā bija jāpārvar mīnu lauki 32 kilometrus platā joslā, zaudējumi šajos ūdeņos bija milzīgi. Daži vēsturnieki bojā gājušo skaitu lēš ap 15 tūkstošiem, vēl daži uzskata, ka uz nogremdētajiem kuģiem pasažieru skaits varēja sasniegt 25 tūkstošus, bet patiesībā traģiski bojā gājušo skaits varētu būt vēl lielāks. Igauņi atgādina, ka uz kuģiem atradās liels skaits civiliedzīvotāju gan no Latvijas, gan Igaunijas. Ir viedoklis, ka Jumindas traģēdiju var pielīdzināt Pērlhārboras jūras traģēdijai, kad japāņu gaisa flote iznīcināja ostā stāvošos ASV kara flotes kuģus, vai arī salīdzināt ar Denkerkas evakuāciju, kad sabiedroto karaspēkam izdevās atkāpties no Francijas uz Anglijas krastu, arī piedzīvojot lielus zaudējumus.

Tallinas ostā pie Jūras muzeja hidroplānu angāriem stāv ledlauzis "Suur Tõll", bet angārā skatāma zemūdene "Lembit". Gan ledlauzis, gan zemūdene piedalījās Tallinas evakuācijā, un tiem izdevās laimīgi sasniegt galamērķi.

Un vēl. Igauņu ūdenslīdēji ir atraduši mūsu ledlauža "Krišjānis Valdemārs" vraku Somu līča ūdeņos 100 metru dziļumā, nu tā bojāejas vieta ir precīzi zināma. Maz gan ticams, ka mums laimēsies uzzināt mūsu pārējo nogrimušo kuģu pēdējās atdusas vietas. Un tomēr – tāda cerība vienmēr pastāvēs.■

Normunda Smaļinska teksts un foto

Jēkabs Lībmanis. Mehāniķis ar mākslinieka dvēseli

Šķiet neiespējami, ka vienā cilvēkā spēja sadzīvot divas tik atšķirīgas personības, un tomēr tā bija. Jēkabs Lībmanis bija diplomēts kuģu mehāniķis un marīnists, kuram reizi pa reizei uz kādas papīra strēmeles uzkrita arī pa dzejolim. Savu jūras izjūtu un dzīves aizrautību viņš izteica gleznās, kuģu modeļos, kā arī noslēpumainajā mākā – kuģu modeļu "ievilināšanā" pudelēs. Viņš bija impulsīvs un aktīvs. Jēkaba Lībmaņa stāsts ir neraksturīgs un ļoti atšķirīgs no simtiem un tūkstošiem viņa vienaudžu stāstiem, jo viņa dzīve iedalījās pirms un pēc – līdz 1980. gadam un pēc tam, kad viņa ģimene emigrēja uz Dāniju, kur Lībmanis savas jūrnieku gaitas turpināju jau pavisam citas valsts flotē. Dānijā pabeidza navigācijas un mašīnmeistaru skolu, ieguvu arī ūdenslīdēja diplomu, protams, iemācījās dāņu valodu, dabūju pasi un darbu un 12 gadus nostrādāja uz "Anne Maria", kas bija moderns prāmis un varēja uzņemt dzelzceļa vagonus viena kilometra garumā, bet tas jau ir cits stāsts, jo šoreiz grēks būtu nepadalīties ar Lībmaņa stāstiem par notikumiem padomju gados, kas ir ļoti spilgtas laikmeta ainiņas.

Pirmais jūras brauciens Jēkabam Lībmanim bija septiņu gadu vecumā. Tēvs strādāja Solomona cirkā par klaunu un viesturnejās ņēma līdzi savu mazo dēlēnu, viņam bijusi pat īsta pase ar ūdenszīmēm, ko saglabājis un 1990. gadā, braucot uz Latviju, rādījis robežsargiem. No jūras braucieniem bērnībā Lībmanim visvairāk prātā palicis kuģa kapteinis, kas bijis tāds kā izzīmēts. "Vienreizējs kapteinis," saka Jēkabs Lībmanis, un sarunas laikā to dzirdu ne vienu vien reizi. Viņš daudzkārt saka: vienreizējs cilvēks, kolosāls čalis, labs draugs, prīmā speciālists. Tā atklājas Jēkaba Lībmaņa spēja novērtēt cilvēkus un saprasties.

Atkāpe par jūrniecības izglītību

Pirmskara un arī pēckara gados piekrastes zvejnieku izglītība galvenokārt bija četras līdz sešās klases, bet zvejnieka arods tika nodots no tēva dēlam. Latvijā nebija zvejniecības speciālistu, vismaz tādu, kādi nu bija vajadzīgi topošajai zvejas flotei. Zivju rūpniecības ministrijas jūrniecības jungu skolu dibināja 1945. gadā. Tolaik zivju rūpniecības ministrs bija Kārlis Bude. Būdams profesionāls zvejnieks un tālredzīgs vadītājs, viņš saprata: lai nozare varētu normāli attīstīties, ir vajadzīgi izglītoti speciālisti. Tā Zivju rūpniecības ministrijas paspārnē ostu pilsētās tika organizētas kadru sagatavošanas skolas un kursi. Pēc Otrā pasaules kara, kad Padomju Latvijā katastrofāli trūka kvalificētu kadru un jebkurš iebraucējs tika sagaidīts ar atplestām rokām, profesionāliem latviešu jūriniekiem ar tālbraucēja kapteiņa diplomu kabatā neatradās pat palīgstrādnieka vieta Latvijas jūras kuģniecībā. Tieši tāpēc gan gados, gan pieredzes ziņā jauni jūrnieki piedzīvoja ļoti ātru un galvu reibinošu karjeru, ko normālos apstākļos neviens pat nespētu iedomāties. Par pasniedzējiem uzaicināja strādāt vislabākos jūrniecības un izglītības speciālistus. Jungu skolā par pasniedzējiem sāka strādāt komandkapteinis Hugo Legzdiņš, tālbraucēji kapteiņi Kārlis Majors, Aleksandrs Kārkliņš, Jānis Grants, Feldmanis, Adatiņš, kā arī augstas klases mehāniķi, ihtiologi, matemātikas un valodu pasniedzēji.

Bijušais Jungu skolas audzēknis Jēkabs Lībmanis visas dzīves garumā mēdza uzdziedāt sava kursabiedra Jāņa Buklovska sacerēto Jungu skolas himnu: "Un tamdēļ, jungi, kausu tveram; Un līdz dibenam to dzeram; Jo tikai vīns un meitenes, Spēj ielīksmot mūsu dvēseles." Lībmanis Jungu skolā iestājās tās dibināšanas gadā, papīrus iesniedza 1945. gada 8. oktobrī, lai gan gribējis stāties Kronvalda ielas Rīgas jūrskolā. Tur toreiz direktors bija Endziņš, un viņš Lībmaņa tēvam, kuru labi pazina, godīgi teicis, ka puika Rīgas jūrskolu nepavilks, jo tur stājās puiši ar septiņu klašu izglītību, bet viņam tādas vēl nebija. Un *jundzene* bija pieņemama alternatīva.

"Atbrauca studbekers, salādēja mūs iekšā un aizveda uz Vecmīlgrāvi. Uzgājām otrajā stāvā – stūrmaņi bija pa kreisi, bet mēs, mehāniķi, pa labi. Trim dienām vajadzēja būt līdzi ēdamajam, patiesībā tā īsti jau nemaz nebija, ko ēst, toreiz vēl bija kartiņu sistēma, un mēs vienmēr bijām pusbadā. Metāla gultas bija bez matračiem, tikai pēc pāris nedēļām atveda maisus, un tad gājām uz tuvējo siena šķūni, lai tos piebāztu ar sienu un varētu cik necik normāli gulēt. Skolā iestājās jau tādi kārtīgi vīri, krietni vecāki par mani. Vairāki bija no Liepājas, riktīgi kājgrieži. Un tad sākās mācības," par pašu pirmo laiku Jungu skolā stāsta Jēkabs Lībmanis.

Pirmā ainiņa: par badu un fenderi

Līdz mācību sākumam Jungu skolā bija palicis laiks, un to kaut kā vajadzēja pārlaist.

"Viss bija sabombardēts. Eju Vecmīlgrāvī gar ostmalu, tur stāv no Vācijas saņemtais zvejas kuģis "Lasis". Izrādījās, ka daudzi no kuģa apkalpes man bija pazīstami. Bumbiņ Kaža, kā mēs viņu saucām, bocmanis Rozītis, Freimanis bija par stūrmani, viņš saka, Jēkab, mums jungu

vajag, līdz skolas sākumam vēl laiks, un mani ierakstīja kuģa ruļļos. Bija 1946. gads. Tā arī paliku uz kuģa. Bija tāds miglains otras dienas rīts, nāca kapteinis – gara auguma vīrs, brezenta mētelī, cepure ar krabi, mutē pīpe. Kapteinis Celms 19. gadsimta beigās bija beidzis jūrskolu Pēterburgā. Likās, ka viņam sāls ir pielipis. "Lasis" gāja uz Baltijas jūru zvejot, iegājām Pilavā, gājām pa izdauzīto Kēnigsbergas kanālu. Tas bija drausmīgs skats. Kēnigsbergā pienāk divi krievi šlipsēs un kaut ko runājas ar kapteini, tad iedod divus koferus, kurus kapteinis lika aiznest uz stūres māju pie radista. Aizgājām uz Liepāju, un uznāca tāda vētra, ka mūs no ostas nelaiž laukā, bet uz kuģa nav ko ēst. Bumbiņ Kaža saka: melnais, tu esi vismazākais, ielien pa to radista lodziņu, attaisi koferi, varbūt kaut ko varēs uzsist gaisā. Attaisu koferi, un tur zem krekliem bundžas ar cūkgaļas konserviem, amerikāņu tušonka, desas. Tā tik bija noēšanās. Nākamajā dienā bijām ventiņos, taisām otru čemodānu vaļā. Tur iekšā mulinē diegi, piņģeroti un adatiņas. Tirgū to visu varēja mainīt pret ēdamām lietām. Ventiņos nostāvējām gandrīz nedēļu, un čemodāni pazaudēja savu saturu. Atnācām uz Rīgu, tur jau stāvēja tie divi šlipsēs, bet, kad tie paņēma savus koferus, saprata, ka tur iekšā vairs nav nekā…"

Otrā ainiņa: par jūras vilkmi

"Pēc Jungu skolas četrarpus gadus biju armijā – jūras aviācijā. Tad iesākās Atlantijas laiks. Kaimiņš un mans labs draugs Skaru Ernests, kurš arī pabeidza Jungu skolu, bija čīfs uz Engures kolhoza kuģiem, jau izbraucis divas Atlantijas tūres, un viņam uz kuģa vajadzēja mehāniķi, paņēma mani. Neskatoties uz to, ka bijām draugi un ļoti labi kaimiņi, viņš mani kārtīgi izdzenāja pa kuģi, un es par to viņam vēl tagad esmu pateicīgs, jo tas noderēja visai dzīvei. Vispār jau es nesaprotu, kā to visu varēja izturēt. Pirmais reiss nebija izdevies, tikai tas ārprātīgais darbs, tikpat nopelnīt varētu arī krastā par šoferi. Tīkli, ko sauca par *porjadoku*, bija izmesti trīs ar pusi kilometru garumā. Reizēm tīkls bija tukšs, un to izvilkt ārā no ūdens bija vēl grūtāk nekā pilnu, jo visu vajadzēja darīt

ar rokām, nekādas palīgierīces nebija. Lai gan es strādāju mašīntelpā, uz klāja cilvēku trūka un vajadzēja iet palīgā. Atnācu krastā un domāju: viss, vairs jūrā neiešu. Bet, kad pagāja divas trīs nedēļas, vajadzēja tikai noiet gar ostu, kur nu vēl satikt kādu no vīriem, tad bija cauri – velk atpakaļ."

Trešā ainiņa: par koku Jānīti

"Labā reisā varēja labi nopelnīt. Tā bija uz "Priekules". Tur čīfs bija ļoti prasīgais Laimonis Jēkabsons, arī Jungu skolas absolvents. Es biju trešinieks, un mana vakte bija no četriem līdz astoņiem. Četros no rīta uz kuģa bija ļoti auksti, kad sākām iet uz Džordžiju, tad jau bija labāk. Koks Jānītis Miezis parasti brokastīs man novārīja olas. Vienu rītu nāku un skatos, nav olas izvārītas, nav kārtības. Eju skatīties, Jānītis guļ šķērsām kambīzē beigts un pagalam, neizdevās viņu atdzīvināt. Kapteinis toreiz bija Viktors Kleins. Domājām, kur Jānīti likt. Ielikām glābšanas laivā un apsedzām ar brezentu. Glābšanas laiva bija tieši virs mūsu kajītes. Kārkliņ Andža saka, Ješka, dzirdi, kā Janka grabina? Gājām atpakaļ uz Šetlendas salām, tur bija viens kuģis, kas gāja uz mājām. Taču mums vēl mirušo Jānīti vajadzēja pārdabūt uz to otru kuģi, bet viļņi tik milzīgi, ka noplēsa brezentu un mētāja Jānīti. Tas bija briesmīgi."

Ceturtā ainiņa: par steigšanos palīgā

"Reiz nācām mājās, tas bija ap Ziemassvētku laiku. Starp komandas vīriem notika tāda kā sacensība, kam iemesls bija ļoti vienkāršs – ja krastā atnāks četros, tad būs jāpaliek vačā. Nāk nākamā maiņa, uz kartes izmēra, cik ilgi vēl jāiet līdz ostai. Oi! Jāmet nost ātrums. Šitā mēs cīnījāmies. Bija diezgan labs ceļavējš, šķita, pavisam drīz būsim krastā, bet

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

tad pēkšņi atskan – *mayday* – SOS. Un no kā? No mūsējiem, no četrdesmit sestā. Kuģim norauta skrūve, un to nes uz klintīm. Griežam savu kuģi apkārt un skrienam palīgā. Bija jāiet kādas trīs stundas. Pieiet klāt nevaram, metam trosi, paiet pāris stundas, kamēr viņiem izdodas trosi saķert, bet galu galā tā pārtrūkst. Palīgā atnāca piecdesmit otrais, arī mūsu kolhoza kuģis. Sarunājām, ka mūsu abi kuģi četrdesmit sesto ņemsim tā, it kā zvejotu ar dvīņu trali. Toreiz negājām uz mājām, bet uz Koperdikas fjordu, kur nostāvējām kādas trīs dienas.

Piektā ainiņa: par ziņošanas spēku

"Kamēr tās trīs dienas stāvējām Norvēģijas krastā, pie mums ar kuteriem nāca norvēģi. Viens bija mans vārda brālis Jēkabs, kādus sešpadsmit gadus vecs puisis. Tolaik jau uz kuģa neviens nerunāja ne angliski, ne vāciski, bet es kaut kā buldurēju. Čalis man uzdāvināja nazīti un aicināja, ka aizvedīs krastā, jo tur viņa vecākiem esot konditoreja, pēc tam atvedīšot atpakaļ. Skaidrs, ka šo piedāvājumu nevarēju pieņemt. Atnākam mājās Vecmīlgrāvī, pie trapa viens stāv. Kur tas nazītis? Redz, kā! Vēstules īsti nevarēja nosūtīt un telegrammas noraidīt, bet šādas ziņas lidoja vēja spārniem. Ej nu sazini, kurš bija ziņotājs, bet informācijas kanāls jau atradās radista rokās."

Sestā ainiņa: par avīzē nopublicētu joku

"Stāvējām ostā, bija jau jāiet laukā. Mednieku Edžus, mēs visi viņu saucām par profesoru, bija ļoti gudrs un izglītots cilvēks. Viņš saka, iztaisīsim vienu kannu kandžu. Visur jau tāda manta noderēja un bija vajadzīga. Kannu nokrāsojām zaļu un trubiņas pie lubrikatora galvenajam dzinējam klāt. Viss tīrs un nospodrināts, bet tajā kannā nekā vēl nebija iekšā. Pirms iziešanas no ostas nāk visas pārbaudes – elektriķi, galvenais mehāniķis no Mīlgrāvja kuģu remonta rūpnīcas. Visu apskata, visam apiet apkārt, skatās uz to mūsu zaļo kannu un jautā: kas tas? Profesors atbild, ka tas būs tāds eksperiments:

pielikām pie lubrikatora, redzēs, kā ies, varbūt varam ieekonomēt vismaz kādu pustonnu eļļas vai degvielas. O, tas ir interesanti, atzīmēsim kaut kur. Tā viņi visi aiziet. Jūrā paiet kāds mēnesis vai divi, nāk pasta kuģis un atved arī laikrakstu "Latvijas Zvejnieks", un tur ir aile – raksts, ka uz kuģa 4562 "Priekule", kur vecākais mehāniķis ir Edgars Mednieks un otrais mehāniķis Jēkabs Lībmanis, veic eksperimentu par degvielas ietaupīšanu. Mēs to lasām un no smiekliem vārtāmies gar zemi."

Septītā ainiņa: gandrīz neticams stāsts

"Ejot uz Jungu skolu, kad tur mācījos, vajadzēja soļot garām kādām mājām, kur skuķi parasti spēlēja volejbolu. 1958. gadā ar vienu no viņām apprecējos, un tagad kopā nodzīvots jau sešdesmit viens gads. Dzīvojām viņas mājās Vecāķos, mums bija ļoti smuks dārzs. Biju salauzis kāju un nevarēju iet jūrā, bija 1973. gada vasara, un pie mūsu mājas pietur "Volga" ar Maskavas numuriem. Izkāpj vīrs ādas jakā, ar lidotāja cepuri galvā un nāk uz mūsu pusi, viņš meklēja kādu iespēju uz nedēļu noīrēt istabu. Lūk, verandiņa, ej un dzīvo. Viņš man jautā, ko es darot, atbildu, ka eju jūrā uz zvejas kuģiem. Kad naudu par dzīvošanu neņēmu, jo mēs ar šādu biznesu nenodarbojāmies, šis jautā, vai esot kāda vēlēšanās. Derētu pāriet uz tirdzniecības floti, saku un skaidri zinu, ka tas ir neiespējami. Pareizi esot, un no mašīnas izņem paciņu, ko kāds profesors no Tālo Austrumu ekspedīcijas sūta Latvijas jūras kuģniecības priekšniekam Jurijam Karlovičam Avotam. Lai es viņam to aiznesot un pasaku, ko gribu. Sekretārei teicu, ka man paciņa jānodod Avotam tieši rokās, un viņš mani pieņēma. Sēdēja aiz gara galda, pie kura varēja nokļūt pa sarkanu paklāju, uz galda cigaretes "Camel". Man saka, sēdi, bet pats atplēsa paciņu, lasa, skatās, ļoti sapriecājās un beigās jautā: "Ar ko varu pakalpot?" Es pie viņa biju aizgājis formā un izsaku savu vēlmi. "Še, raksti iesniegumu!" Un tūlīt uzliek vīzu – "Iekārtot darbā" – *trudoustroiķ*. Tolaik Dirčenko bija lielais kadru priekšnieks, mēs viņu saucām par Antošku. Mani uzlika rezervē par trešo mehāniķi. Aizsūtīja uz Adleru, tolaik uz baigi lielo 25 tūkstošu tonnu tankkuģi, kas stāvēja remontā. Biju iekšā ruļļos, bet, kad vajadzēja iet reisā, izrādījās, ka man vīza ir ciet. Mana lieta, izgājusi cauri kadru daļai un visām citām sijām, nonāca KGB, un tā vīzu neatvēra, jo mūsu ģimene bija saņēmusi vēstules no ārzemēm. Lai kā, finālā tomēr uz kuģa tiku."■

Atmiņu stāstu pierakstīja Anita Freiberga

Valdība atbalsta Latvijas Jūras akadēmijas reorganizāciju

2022. gada 5. jūlijā Ministru kabinets (MK) pieņēma konceptuālu lēmumu par Latvijas Jūras akadēmijas (LatJA) pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) struktūrvienības statusā. Akadēmijas reorganizācijas mērķis ir saglabāt autonomu jūrniecības izglītības sistēmu, kā arī veicināt resursu koplietošanu un optimizāciju augstākās izglītības sistēmā. Jūrniecības jomas izglītības konsolidācija ļaus izveidot pārdomātu un efektīvu jūrniecības izglītības sistēmu Latvijā.

Saskaņā ar Augstskolu likumu visām augstskolām neatkarīgi no to tipa jākvalificējas zinātniskās institūcijas statusam un jāveic zinātniskā darbība. Pievienojoties RTU, Latvijas Jūras akadēmija paliek kā vienots veselums un varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu jūrniecības nozares vajadzībām. Turpmāk Augstskolu likumā paredzētais zinātnes novērtējums pēc LJA reorganizācijas netiks veikts Latvijas Jūras akadēmijai atsevišķi, bet visai Rīgas Tehniskajai universitātei kopumā. Tā kā RTU gan Zinātnisko institūciju starptautiskajā novērtējumā, gan augstskolu starptautiskajos reitingos iegūst arvien augstākus rezultātus, tiek novērsts risks, ka LJA beidz pastāvēt, neizpildījusi tai kā lietišķo zinātņu augstskolai izvirzītās prasības.

Laikā no 2022. līdz 2026. gadam reorganizācijas atbalstam ir pieejams Atveseļošanas fonda finansējums, kas nodrošinās būtiskas investīcijas LatJA attīstībā. Turklāt pievienošanās RTU sniedz iespēju Latvijas Jūras akadēmijai saņemt zinātniskās darbības bāzes finansējumu, tā kā RTU tam jau ir kvalificējusies.

RTU ir vienīgā inženiertehniskā valsts augstskola Latvijā, kuras profils studiju, pētniecības un infrastruktūras attīstības ziņā var nodrošināt augstvērtīgus apstākļus jūrniecības nozares speciālistu sagatavošanai visās izglītības pakāpēs. Kļūstot par RTU zinātnes universitātes ekosistēmas daļu, LatJA kā autonoma struktūrvienība saglabās savu nosaukumu - Latvijas Jūras akadēmija, kā arī savas identitātes pazīmes un tradīcijas.

Reorganizācijas process noritēs divos posmos. Pēc MK lēmuma par LatJA reorganizāciju līdz 31. oktobrim notiks juridiska LJA nodošana RTU. Tam seko otrs, būtiskākais posms – LatJA darbības uzsākšana RTU struktūrvienības statusā. Lai nodrošinātu pārmaiņu procesa vadību, tiks noslēgts RTU un LatJA sadarbības līgums. Integrācijas veiksmīgai norisei un LatJA autonomijai jūrniecības izglītības nodrošināšanā būtisks būs nozares atbalsts un stratēģiskā uzraudzība, tāpēc ir paredzēts veidot LatJA Jūrniecības padomi, kuras sastāvā darbotos pārstāvji no LatJA, RTU, Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM), Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas un jūrniecības nozares. Jūrniecības padomes uzdevums būs noteikt LatJA tālāko stratēģisko attīstību, tostarp sekot Sadarbības līguma izpildei, savukārt IZM monitorēs Sadarbības līguma ieviešanas procesu, lai apzinātu šī reorganizācijas mo- deļa stiprās un vājās puses, kā arī nepieciešamības gadījumā veiktu uzlabojumus.

LatJA reorganizācija pilnā mērā atbilst augstākās izglītības, zinātnes un transporta politikas plānošanas dokumentos noteiktajam, kā arī izvirza par prioritāti studējošo un nozares intereses jūrniecības izglītības ilgtspējas nodrošināšanai.

Izglītības un zinātnes ministrija

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

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

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

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