



JŪRNIEKS

NR. 6 (133) 2022



Gaismas piepildītu un apgaismības bagātu 2023. gadu!

**Latvijas Jūras
akadēmija iekļauta
Rīgas Tehniskās
universitātes
ekosistēmā**

**Latvijas Jūras
administrācijas valdes
priekšsēdētājs
JĀNIS KRASTIŅŠ:**
“2023. gads paies
digitalizācijas zīmē, un
mēs noteikti turpināsim
darbu saskaņā ar jauno
stratēģiju.”

**Satiksmes ministrija,
ostu pārvaldes un ostu
uzņēmēji reklamē
Latvijas transporta
koridora iespējas un
meklē jaunus partnerus**

**Ostas valsts kontroles
koncentrētajā inspekciju
kampaņā īpašu
uzmanību veltīja STCW
konvencijas prasību
ievērošanai**



**Parakstīts memorands
par ūdenraža
tehnoloģiju attīstīšanu
Latvijā**



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

Tālrunis: 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālrunis: 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālrunis: 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālrunis: 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 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. Novembris – decembris

4 Sēru vēsts

9 Virziens uz digitalizāciju un sociālo atbildību

14 Notikumi pasaulē

15 COP27: ES mērķis paliek nemainīgs

Krievijas lidmašīnas veic nedrošu un neprofesionālu pārlidojumu NATO kuģiem Baltijas jūrā

IZGLĪTĪBA

16 Jūrniecības izglītība: uz lielās maģistrāles, krustcelēs vai bezdibēja malā?

18 Patiesības, puspatiesības un nepatiesības

20 Emocijas bija saspīlētas abās pusēs

22 Jautājumi joprojām paliek bez atbildes

24 "Enkurs 2023" pirmajā atlases kārtā uzvar Ventpils Valsts 1. ģimnāzija

25 Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā

JŪRĀ UN KRASTĀ

25 Jaunie jūrniecības nozares līderi vēlas redzēt ilgtspējīgu pieeju jūrnieku darba tirgus nodrošināšanai

27 Nulles toleranci darbos, ne vārdos

28 Jūrniecības nozares līderi uzklausa jauno speciālistu viedokli

29 Riskantās spēles Krievijas naftas pārvadājumu laukumā

OSTAS

31 Kāda būs nākotnes osta?

Statistika

32 Zaļā enerģija investīciju sekmēšanai

32 Digitalizācija padarīs efektīvāku ostas darbību

32 Ostas ambīcijas kļūst par solārās un ūdeņraža enerģijas tehnoloģiju centru
Uzlabo jahtu ostas infrastruktūru

34 "Rīgas brīvostas flote" pārtop par "LVR Flote"

38 Šajos apstākļos ir jānoturas, jāizdzīvo un jāvirzās uz priekšu

40 Pasaulē pieaudzis pieprasījums pēc ogļēm

41 Liepājas osta kuģošanai droša dažādos laika apstākļos

42 Rīgas osta izvirzījusi mērķi kļūt par līderi ūdeņraža tehnoloģiju attīstībā
Atklāta pārbūvētā Salacgrīvas ostas zvejas kuģu piestātne

43 Pieaug ūdeņraža loma

Roterdamas osta īsteno infrastruktūras digitalizācijas projektu

BRĪVBRĪDIS/VĒSTURE/ JŪRNIEKU STĀSTI

43 Apturēt laiku ar pirksta pieskārienu

46 Izdota grāmata "Karostas noslēpumu skartie"

Mirkļi, kad redzams horizonts



Žurnāls "Jūrnierks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Raita Mūrnieka (arī 1.vāka ilustrācija), Sarmas Kočānes,

Arta Līdaka, Anītas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku,

Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, "LVR Flote", LDDK publicitātes foto, Zivju fonda, Zemkopības ministrijas, Rīgas ES, EP preses dienesta, Barselonas ostas, "Newsday", ITF, ICS, ICC, "Maersk", Polijas Jūras spēku Hidrogrāfijas biroja, IHO, COP27, GCMD, IMO publicitātes foto, "Reuters", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Raita Mūrnieka un Imanta Vikmaņa personīgajiem foto arhīviem.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Jūra vieglos nepieprasa

Ik gadu pienāk maģiskais jaunā gada sliekšņa pārkāpšanas laiks, patiesībā tas ir tikai mirklis, kad vispirms gluži kā paātrinātā filmā acu priekšā aizib viss labais un ne tik labais, kas piedzīvots un pārdzīvots aizejošajā. No tā vairs nevar izņemt neko, lai cik ļoti reizēm gribētos notikušo padarīt par nebijušu. Tomēr paskatīsimies uz visu no pozitīvās puses: katra nodzīvotā diena un piedzīvotais notikums ir mūsu skolotājs. Kā teicis dzejnieks Māris Čaklais: "Es esmu bagāts, man pieder viss, kas ar mani ir noticis!" Jā, reizēm tas ceļ pašapziņu, bet reizēm atvēšina gluži kā ar ledainu ūdens šalti, tas var iedzīt izmisumā, bet var arī pacelt spārnos.

Ja pārdomājam, kāds tad jūrniecības nozarei bija 2022. gads, tad atbilde ir – dažāds. Spārnoja priecīga atziņa par jūrniecības sabiedrības Atmodu, ko stiprināja gan gados jauna Jūrniecības savienības vadītāja ievēlēšana, gan jaunu cilvēku piepulcēšanās šai sabiedriskajai organizācijai, par kuras tālāko likteni vēl pavisam nesen daudzi bija diezgan skeptiski noskaņoti. Un galvenā atziņa: nozarei jābūt vienotai, jānāk kopā, lai paveiktu labas un lielas lietas, ne tikai personīgi, bet par valsti domājot.

Taču bija lietas, kas spārnus arī aplauza. Vispirms jau jūrniecības nozares nesekmīgā cīņa par Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas konsolidāciju, un reformas rezultātā Latvijas Jūras akadēmija tagad sasteigti ir pievienota Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) ekosistēmai. Ja runājam par šo ekosistēmu, tad novembra beigās biju RTU, lai ierakstītu interviju žurnālam, un tur redzētais mani tiešām patīkami pārsteidza: izrādās, arī Latvijā augstākās mācību iestādes var būt modernas un mūsdienu prasībām atbilstošas, ko diemžēl nevar teikt par nabaga radniecī – Latvijas Jūras akadēmiju, kas gadu no gada knapi vilkusi dzīvību. Bet tikai laiks rādīs, vai jaunā ekosistēma būs spējīga uzlabot Jūras akadēmijas situāciju un attaisnosies akadēmijas pašreizējās vadības cerības,

ka jaunais jumts ne tikai dos drošu patvērumu, bet arī neierobežos plašākas izaugsmes iespējas. Un galvenā atziņa: vislabākais risinājums tomēr būtu jūrniecības nozares piedāvātā jūrniecības izglītības konsolidācija, jo tagad ārpus vienotās sistēmas paliek "Novikontas" Jūras koledža un mācību centri, kas ir privātas mācību iestādes, un ir jautājums, kā bez tām var veidot vienotu jūrniecības izglītības sistēmu?

Par otru lielo aplauzienu var uzskatīt ostu pārvaldības modeļa ieviešanu, pareizāk sakot, neieviešanu, ar ko tagad vajadzēs tikt galā jaunajai valdībai un jaunajam satiksmes ministram. Rīgas ostai un Ventspils ostai no 2023. gada 1. janvāra bija jāsāk strādāt kapitālsabiedrības statusā, kā to paredz Ostu likums, tomēr tas nevar notikt, jo nekvalitatīvā likuma redakcija ir sekas iepriekšējās koalīcijas ultimātiem – ostu reformu par katru cenu! Un galvenā atziņa: kapitālsabiedrība pati par sevi nav nekas labs vai slikts, pareizs vai nepareizs. Drīzāk svarīgi ir citi jautājumi: kāds ir Latvijas ostu darbības mērķis, kāda ir ostu stratēģija un ko valsts no ostām vispār sagaida? Juridiskais statuss vien, kā to paredz likums, nesniedz atbildes uz visiem šiem jautājumiem un neko nemaina.

Bet gadu mija ir arī laiks, kad ikviens sev uzdod vienu un to pašu epohālo jautājumu: kāds būs jaunais gads, ko tas atnesīs? Kā atbilde, galvenā atziņa un vēlējums te varētu noderēt viedā kapteiņa Gunāra Šteinerta teiktais: "Jūra ir mūžīga, bet mēs gan neesam mūžīgi, tāpēc jādara viss, kas ir mūsu spēkos, lai pēc sevis atstātu visu labāko, ko esam varējuši dot savai valstij un zemei. Jāiztur līdz galam, jo jūra vieglos nepieprasa. Ir vajadzīgs pamatīgums!"

Novēlot slikto vērst par labu, bet labo nepalaist vējā,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Novembris – decembris

Par satiksmes ministru apstiprināts Jānis Vitenbergs

Saeima 14. decembrī par satiksmes ministru apstiprināja Jāni Vitenbergu, kurš ministra amatā strādās, lai attīstītu drošu, ērtu un videi draudzīgu transporta infrastruktūru, kas nodrošinās iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un ilgtermiņā mainīs ikdienas pārvietošanās paradumus.



Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš vadīs PRIMAR

Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš nākamajos divus gadus vadīs PRIMAR, vienu no diviem pasaules reģionālajiem koordinācijas centriem (RENC), kas darbojas saskaņā ar IHO rezolūcijā noteiktajiem WEND (*Worldwide ENC Database*) principiem. PRIMAR pamatā ir starpvaldību sadarbība, ko veido tās pilntiesīgie locekļi.

SIA "Rīgas brīvostas flote" maina nosaukumu

Mērķtiecīgi realizējot savu attīstības stratēģiju, ostu tehnisko pakalpojumu sniedzējs SIA "Rīgas brīvostas flote" ir mainījis nosaukumu un turpmāk būs SIA "LVR Flote". 2022. gadā uzņēmums pieņēmis jaunu darbības stratēģiju, kas paredz ne tikai stiprināt kompānijas vietu Latvijas ostu sistēmā, bet ar savu darbību un pakalpojumiem stiprināt arī Latvijas ostu konkurētspēju.

Ansis Zeltiņš ievēlēts par ESPO priekšsēdētāja vietnieku

Eiropas Jūras ostu organizācijas (*European Sea Ports Organisation*, ESPO) Ģenerālās asamblejas ikgadējā sanāksmē, kas notika 8. novembrī, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš tika ievēlēts par ESPO priekšsēdētāja vietnieku. So amatu organizācijā A. Zeltiņš ieņems divus gadus – no 2023. līdz 2025. gadam.



Ansis Zeltiņš: "Esmu pagodināts par uzticēto godu ieņemt šo augsto amatu. Pateicos kolēģiem no pārējām Eiropas ostām par uzticēšanos un manas profesionālās darbības novērtējumu. Uzskatu, ka ESPO loma nākamā gadu laikā būtiski pieaugs, jo šajā ģeopolitisko un ekonomisko izaicinājumu pilnajā laikā ostas piedzīvo ļoti straujas pārmaiņas. Šobrīd dialogs starp Eiropas ostām, ko īsteno ESPO, ir īpaši svarīgs, lai ātri nonāktu pie vienotiem priekšlikumiem Eiropas organizācijām. Turklāt šādos krīzes brīžos pieaug arī ESPO loma kā Eiropas ostu interešu aizstāvei."

1993. gadā dibinātā ESPO pārstāv Eiropas jūras ostas Eiropas Savienībā, aizstāvot savu biedru intereses Eiropas institūcijās, kā arī popularizējot Eiropas ostu redzējumu un vērtības Eiropas politikas veidotāju vidū. Savas darbības laikā ESPO ir kļuvusi par unikālu Eiropas ostu domu apmaiņas un zināšanu platformu, kas ir pastāvīgā dialogā ar visiem Eiropas ostu un jūrniecības nozares spēlētājiem.

Rīgas brīvostas pārvalde darbojas ESPO jau kopš 1998. gada, kad kā pirmā no Latvijas ostām tika uzņemta par ESPO asociēto biedru. Kopš 2004. gada un Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā Rīgas brīvostas pārvalde ir pilntiesīga ESPO biedre.

Valsts prezidents Egils Levits piedalās COP27

Valsts prezidents Egils Levits 7. un 8. novembrī piedalījās ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām konferences 27. sesijas (COP27) atklāšanā. Savā uzrunā prezidents aicināja dalībvalstis mērķtiecīgāk plānot un ieviest pasākumus, kas ļautu savlaicīgi izpildīt Parīzes nolīgumā paredzētās saistības – ierobežot globālo sasilšanu zem 2 °C un īpaši ģeopolitisko notikumu kontekstā paātrināt atteikšanos no dabasgāzes, pārejot uz atjaunīgajiem resursiem.



COP27 laikā Valsts prezidents piedalījās arī diskusijā par enerģētikas nākotni un klimata izglītību un aizvadīja vairākas divpusējas tikšanās.

Kārtējā ziemas navigācija Latvijas ostās

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem ziemas navigācija visās Latvijas ostās sākas 15. decembrī un beidzas 15. aprīlī. Ziemas navigācija nozīmē, ka kuģu īpašniekiem ir pienākums šajā laikā sagatavot kuģus drošai kuģošanai pie negatīvām gaisa temperatūrām. Uz kuģa jābūt nodrošinātam aprīkojumam kuģa korpusa atbrīvošanai no apledojuma.



Lēmumu par ziemas navigācijas uzsākšanu ostās pieņem ostu kapteiņi, balstoties uz reālo situāciju.

"Saules Graža" uzvar izsolē par saules parka izveidi Spilves plavās

Rīgas brīvostas pārvaldei piederošajās Spilves plavās saules enerģijas parku par vairāk nekā 90 miljoniem eiro veidos Lietuvas saules parku attīstītāja "Saules Graža", kas pēc 92 veiktiem solījumiem tika atzīta par uzvarētāju. Rīgas brīvostas pārvaldes rīkotajā izsolē par teritorijas nomas tiesībām saules enerģijas parka attīstīšanai Spilves plavās piedalījās trīs starptautiskas kompānijas. Pēc līguma noslēgšanas izsoles uzvarētājam turpmāko piecu gadu laikā 176,9 hektāru lielā platībā būs jāveic saules parka un sadales infrastruktūras attīstība. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes aplēsēm, investīcijas parka izveidei pārsniegs 90 miljonus eiro.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Saules parka attīstība ļaus mums attīstīties divos virzienos. Pirmkārt, tā ir pieejama zaļā elektroenerģija, ko varēs izmantot kā ostas uzņēmumi, tā arī citi uzņēmumi pilsētā, kā rezultātā ostas infrastruktūra kļūs zaļāka un klimatneitrālāka. Otrkārt, saules parka attīstība un zaļās enerģijas pieejamība ostas uzņēmumiem ļaus attīstīt arī citus inovatīvus alternatīvās enerģijas projektus, tostarp saistībā ar



ūdeņraža ražošanu, uzglabāšanu un izmantošanu ostas un pilsētas vajadzībām. Treškārt, kas ir ne mazāk būtiski, šādi projekti ļauj turpināt virzību uz enerģētiskās neatkarības mērķu sasniegšanu."

Rīgas osta izvirzījusi mērķi kļūt par līderi ūdeņraža tehnoloģiju attīstībā

Sekojošā kuģošanas nozares dekarbonizācijas un Eiropas Komisijas noteiktajiem klimata mērķiem, Rīgas brīvosta aktīvi iesaistījusies dažādās iniciatīvās, kas saistītas ar vietēja mēroga un pārrobežu ūdeņraža kopienas jeb ieleju attīstību.

"Esam izvirzījuši mērķi uzņemties līderību ūdeņraža tehnoloģiju lietošanā, pilotēšanā, kā arī reālu dzīvotspējīgu risinājumu ieviešanā Rīgas ostā, tostarp saistībā ar dažāda iekšējā transporta nodrošināšanu, lokomotīvu un apkalpes kuģu darbināšanu, nodrošinot labus nosacījumus, lai nākotnē ostā attīstītos visa infrastruktūra, kas spēj apkalpot starptautiskus kuģus, kuri darbojas ar šo un citām alternatīvām degvielām. Tas ir nākamais solis, lai Rīgas osta virzītos uz mērķi kļūt par tehnoloģiju inovāciju centru, citiem vārdiem, mēs attīstām jauno Spilves industriālo parku, kur ne tikai atradīsies ražošanas un loģistikas infrastruktūra, bet arī tiks īstenota viedo tehnoloģiju attīstība," uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

Speciālisti ir pārliecināti, ka jau tuvākajā laikā tieši ūdeņradis kļūs par vienu no dekarbonizētās ekonomikas pamatelementiem. Šī joma ir ieguvusi īpašu aktualitāti Eiropā un Eiropas Savienībā līdz ar Eiropas zaļā kursa apstiprināšanu un Eiropas Savienības ūdeņraža stratēģijas pieņemšanu 2020. gada jūlijā. Līdz ar Krievijas sāktu karu Ukrainā šis jautājums ir materializējies kā "RePowerEU" plāns, kura mērķis ir mazināt Eiropas ekonomikas atkarību no Krievijas fosilā kurināmā piegādēm, veicinot alternatīva kurināmā un degvielas ražošanu, energoefektivitātes un energotaupības pasākumus līdz ar būtiski palielinātiem Eiropā saražotā un importētā ilgtspējīgā ūdeņraža apjomiem.

Ministru kabinets atbalsta Latvijas dalību starptautiskajā operācijā "Sentinel"

15. novembrī Ministru kabinets atbalstīja Nacionālo bruņoto spēku dalību Starptautiskās kuģniecības drošības atjaunošanas iniciatīvās vadītājā koalīcijas operācijā "Sentinel" Hormuza jūras šaurumā, kas savieno Persijas līci ar Omānas līci. Nacionālo bruņoto spēku praktiska dalība operācijā "Sentinel" ir plānota, līdz ko tiks noslēgts saprašanās memorands starp Latviju un Bahreinu. Atsaucoties ASV aicinājumam, iniciatīvai ir pievienojušās vairākas valstis, veidojot starptautisku koalīciju ar mērķi nodrošināt navigācijas brīvību un tirdzniecības plūsmas nepārtrauktību Persijas līcī, Hormuza šaurumā, Omānas līcī un Bābelmandeba šaurumā.

Starptautiskās kuģniecības drošības atjaunošanas iniciatīvu (*International Maritime Security Construct*) 2019. gada septembrī Bahreinā izveidoja ASV, jo nepastāvīgā drošības situācija Hormuza šaurumā bija izraisījusi globālus drošības un ekonomiskās stabilitātes riskus.

"ASV ir ilggadējs Latvijas stratēģiskais partneris un sabiedrotais, ieņemot nozīmīgu lomu Latvijas un Baltijas reģiona drošības stiprināšanā, un tādējādi Latvijai no politiskā viedokļa ir būtiski atsaukties ASV aicinājumam iesaistīties šajā operācijā, kurās mērķis ir starptautiskās kuģniecības drošības stiprināšana," uzsver aizsardzības ministrs Artis Pabriks.

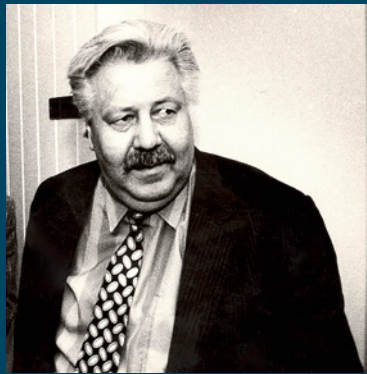
Starptautiskajā operācijā "Sentinel" Latviju pārstāvēs Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki, uz operācijas rajonu Bahreinā sākotnēji nosūtot vismaz vienu virsnieku. Latvijas dalība kuģniecības drošības atjaunošanas operācijā Hormuza šaurumā pašlaik plānota līdz 2024. gada 1. decembrim.

Pašlaik Latvija dažādos apmēros piedalās arī NATO operācijā Koso-vā, NATO misijā Irākā, ASV vadītās globālās koalīcijas pret ISIS operācijā "Inherent Resolve", ES militārajā operācijā Vidusjūras reģionā "EUNAVFOR MED IRINI" un ANO Pamiera uzraudzības organizācijas misijā "UNTSO" Izraēlā. ■

Sēru vēsts

**Mūžībā devies Gunārs Ozoliņš
(1936. 18. I – 2022. 23. XI)**

Latvijas jūrniecības saimē kļuvis par vienu zinošu un sirdsgudru cilvēku mazāk. No mums aizgājis cilvēks, kurš, nebūdam jūrniece, savu dzīvi bija cieši saistījis ar jūru, jūras lietām un jūrniecības izglītību. Droši var teikt, ka viņā mājāja jūrniecības gars un dziļa izpratne par procesiem. Gunārs ļoti labi izprata cilvēkus un ne tikai prata novērtēt katra profesionālās spējas, bet arī sajūst līdzcilvēku dvēseles noskaņojumu.



Gunārs Ozoliņš padomju gados strādājis par Rojas zvejnieku kolhoza "Banga" valdes priekšsēdētāja vietnieku, vēlāk par Zvejnieku kolhozu savienības nodaļas vadītāju. Atmodas laikā stāvējis pie Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas, bijis Zivsaimniecības ministrijas un vēlāk Jūrlietu ministrijas personāldaļas vadītājs. Jau septiņdesmitajos gados izveidojis skolas jauniešu konkursu "Vai tu mīli jūru?", tāpēc tikai likumsakarīgi, ka atjaunotās Latvijas laikā tieši viņš bija tas, kuram līdz sirds dziļumiem rūpēja jūrniecības izglītības atdzimšana un uzplaukums. Tāpat Gunāru Ozoliņu var uzskatīt par Jūras svētku tēvu, jo, pateicoties viņa iniciatīvai, jūlija otrajā sestdienā tagad tiek svinēti šie svētki.

Gunārs Ozoliņš aizgājis mūžībā, bet viņa padarītie darbi nepazūd, tie paliek ierakstīti Latvijas jūrniecības nozares vēstures grāmatā. ■



"WT Terminal" valdes loceklis Andis Bunkšis (no kreisās), Latvijas Darba devēju konfederācijas prezidents Andris Bite, Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore Līga Meņģelsone.

"WT Terminal" saņem apbalvojumu kā sociāli atbildīgākais darba devējs transporta nozarē

Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK) jau septīto reizi apbalvoja uzņēmīgākos un sociāli atbildīgākos darba devējus, kas veicina uzņēmējdarbības attīstību Latvijā, un Gada balvas ceremonijā 2022. gada 15. novembrī Prezidenta pilī pasniegta balvas un godināja balvu ieguvējus. Pēc rūpīgas atlases SIA "WT Terminal" bija nominēts kā viens no labākajiem darba devējiem transporta nozarē 2022. gadā. Transporta nozarē bija nominēti "WT Terminal", "Parex brokeru sistēma" un "Kurbads un Co".

5G forumā eksperti diskutē par digitālo tehnoloģiju un inovāciju efektīvu izmantošanu

Ar spraigām un saturīgām diskusijām par iespējām un izaicinājumiem jauno tehnoloģiju laikmetā norisinājās starptautiskais #5G ekosistēmas forums "Rīgas Brīvosta un 5G Techritory jau 4 gadus kopā". Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltniņš, piedaloties paneldiskusijā "Future Port", uzsvēra, ka ostu daudzveidīgā ekosistēma ar visdažādākajiem dalībniekiem, īpašajām prasībām



drošībai, starptautisko vidi un milzīgo ģenerēto datu apjomu ir ideāli piemērota vide jauno 5G tehnoloģiju testēšanai un ieviešanai. Rīgas brīvostas pārvaldes organizētajā darba sesijā plašs starptautisko un Latvijas ekspertu loks diskutēja par jauno digitālo tehnoloģiju un inovāciju efektīvāko pielietojumu kuģu vadības sistēmās ostās un autonomi vadāmo kuģu potenciālo ietekmi uz tām.

Kuģa krustmātes pienākums ir vēstīt sabiedrībai par Jūras spēkiem

25. novembrī Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas Labklājības centrā notika ikgadējais Jūras spēku kuģu krustmāšu saiets. Prieks bija redzēt krustmātes tik kuplā skaitā! Pasākuma laikā Jūras spēku komandierim jūras kapteinim Mārim Polencam tika pasniegta Jūras spēku izdienas zīme "Par nodienētiem 20 gadiem Jūras spēkos", savukārt



štāba priekšniekam komandkapteinim Gvido Ļaudupam pasniedza NBS Apvienotā štāba priekšnieka Goda rakstu. Ideja par to, ka katram Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kuģim ir sava krustmāte, radusies, balstoties uz Kara flotes tradīcijām. Kuģa krustmātes tiesības un pienākumi ir noteikti speciālā nolikumā. Kuģa krustmāti var iecelt tikai vienu reizi uz visu kuģa ierindā atrašanās laiku, un viņas atšķirības zīme ir balta šalle ar Jūras spēku logotipu. Ikvienas krustmātes pienākums ir vēstīt sabiedrībai par to darbu, ko ikdienā veic Jūras spēki, lai nodrošinātu sabiedrības drošību un pildītu starptautiskās saistības. Krustmātes pienākums ir būt kopā ar kuģa komandu gan priekš, gan grūtībās.

Latvijai ir nozīmīga koordinēta TEN-T tīkla attīstība

5. decembrī notikušajā Eiropas Savienības transporta ministru sēdē satiksmes ministrs Tālis Linkaits akcentēja, ka Latvijai ir nozīmīga koordinēta Eiropas transporta tīkla (TEN-T) attīstība, jo tikai



savstarpēji saskaņota visu ES valstu rīcība nodrošinās investīcijas izstrūkstošos tīkla posmos.

Nemot vērā ģeopolitisko situāciju, Latvijas savienojamība ar Centrāleiropu ir īpaši svarīga. Ministrs uzsvēra, ka Latvijas prioritāte, lai uzlabotu un ģeogrāfiski paplašinātu dzelzceļa infrastruktūru, ir "Rail Baltica" dzelzceļa ātrgaitas līnijas būvniecība. Diskutējot par dzelzceļa kā nozīmīga un videi draudzīga transporta veida attīstību, ES valstu transporta ministri Briselē vienojās, ka ikvienai dalībvalstij, kurai ir no Eiropas platuma sliedēm atšķirīgs dzelzceļa tīkls, līdz 2025.–2026. gadam jāizstrādā pārveidošanas plāns.

Eiropas transporta tīkla attīstība paredz, ka Latvija līdz ar Lietuvu un Igauniju ir iekļauta jaunajā Baltijas jūras – Melnās jūras – Egejas jūras koridorā, kas ļaus mūsu eksportētājiem nogādāt preces daudz ērtākā veidā uz Melnās jūras un Vidusjūras reģiona valstīm. Savukārt Krievijas iebrukuma Ukrainā ietekmē tiek dzēsti Ziemeļu dimensijas transporta savienojumi ar Krieviju un Baltkrieviju.

Būtisks aspekts un vienlaikus izaicinājums ir pieejamie finanšu instrumenti, nodrošinot dažādu transporta veidu savienojamību. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra, ka Latvija izmanto visas iespējas, ko piedāvā dažādi ES fondi, tomēr redzams, ka pieejamais ES fondu finansējums nav pietiekams, lai sasniegtu ambiciozos vides mērķus un transporta tīkla infrastruktūras prasības.



Jūras spēki piedalās lāpu gājienā Liepājā un militārajā parādē Rīgā

11. novembrī Liepājā Jūras spēku 1. reģionālā nodrošinājuma centra un Jūras spēku Mācību centra karavīri piedalījās tradicionālajā lāpu gājienā. Iespēja piedalīties lāpu gājienā formas tērpā vienmēr rada pacilājošu sajūtu. Darīt to kopā ar ģimeni, mācot bērniem pienākumu pret savu valsti no mazotnes – patiesss gods! Savukārt 18. novembrī Jūras spēki piedalījās bruņoto spēku parādē 11. novembra krastmalā Rīgā.

Parakstīts memorands par ūdeņraža tehnoloģiju attīstīšanu Latvijā

"5G Techtritory" foruma laikā ir parakstīts memorands par ūdeņraža tehnoloģiju attīstību, kas ietver ūdeņraža tehnoloģiju attīstības konsorcijs izveidi, arvien skaidrāk paredzot nākotni ūdeņradim kā alternatīvam enerģijas avotam, kas spētu risināt šobrīd vairāk nekā jebkad agrāk aktuālās enerģētikas problēmas. Vairāk nekā 20 nozares, zinātnes un ministriju pārstāvji turpmāk kopā strādās, lai veicinātu spēcīgu un vienotu ūdeņraža ekosistēmas un attiecīgo tehnoloģiju attīstību.



“TransLogistica Uzbekistan 2022” ietvaros pārrunā sadarbības aktualitātes un sadarbības paplašināšanas iespējas

No 2022. gada 2. līdz 4. novembrim Uzbekistānas galvaspilsētā Taškentā norisinājās starptautiskā transporta nozares izstādē “TransLogistica Uzbekistan 2022”, kur ar vienoto nozares zīmolu “VIA LATVIA” piedalījās arī Latvijas transporta nozares delegācija Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieka, Latvijas – Uzbekistānas Transporta darba grupas līdzpriekšsēdētāja Ulda Reimaņa vadībā. Latvijas stands bija plaši apmeklēts un ieguva godalgu par izstādes labāko nacionālo dizainu. Latvijas uzņēmēju delegācijas sastāvā bija VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas un Liepājas SEZ, autopārvadātāju asociācijas “Latvijas auto”, Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, kā arī vairāku ostu termināļu vadības pārstāvji.



Vizītes ietvaros tika organizēts Latvijas un Uzbekistānas uzņēmēju biznesa seminārs, ko vadīja U. Reimanis un Latvijas – Uzbekistānas Transporta darba grupas līdzpriekšsēdētājs Uzbekistānas transporta ministra vietnieks A. Muminovs. Atklājot pasākumu, U. Reimanis uzsvēra: “Latvijas un Uzbekistānas sadarbība transporta jomā šogad attīstījies ļoti mērķtiecīgi un dinamiski. Notika Uzbekistānas transporta ministra I. Mahkamova vadītās delegācijas vizīte Latvijā, Latvijas un Uzbekistānas Transporta darba grupas sēde, vairākas nozares ekspertu un uzņēmēju tikšanās. Visi šie pasākumi ir apliecinājuši mūsu valstu transporta nozaru gatavību un spēju aktīvi iekļauties dinamiskajā Eirāzijas pārvadājumu procesā.”

Pēc semināra notika Latvijas un Uzbekistānas uzņēmēju B2B kontaktbirža, kurā tika nodibināti vērtīgi kontakti: Rīgas brīvdostas pārvalde,

Ventspils brīvdostas pārvalde un Liepājas SEZ stivdorkompānija “Terra-balt” parakstīja sadarbības memorandumus ar uzbeku pusi.

U. Reimanis tiekoties ar Uzbekistānas transporta ministra vietnieku A. Muminovu un ministra vietnieku aviācijas jautājumos Ž. Čorijevu, tika pārrunātas sadarbības aktualitātes un sadarbības paplašināšanas iespējas, it īpaši attiecībā uz kravu pieņemšanu Latvijas transporta koridoram.

Pieaug Turcijas loma jaunu transporta koridoru attīstībā

No 16 līdz 18. novembrim Turcijas galvaspilsētā Stambulā notika starptautiskā transporta un loģistikas izstādē “Logitrans Turkey 2022”, kur “VIA LATVIA” standā Rīgas un Ventspils brīvdostu pārvaldes un Liepājas SEZ pārvalde prezentēja Latvijas transporta un loģistikas jomu, kā arī piedāvāja iespēju investēt mūsu ostās un uzņēmumos.

Izstādē piedalījās gandrīz 200 transporta un loģistikas uzņēmumu no vairāk nekā 20 valstīm, tai skaitā ilggadēji Latvijas sadarbības partneri no Kazahstānas, Gruzijas, Azerbaidžānas, Vācijas, Holandes un Turkmenistānas.

Nemot vērā ģeopolitiskās situācijas radītās pārmaiņas loģistikas ķēdēs, Turcijas loma jaunu transporta koridoru attīstībā jūtami pieaug. Turcija strauji attīsta savu loģistikas nozari ar ambīciju kļūt par nozīmīgāko loģistikas mezglu starp Eiropu, Centrālāziju, Vidējiem un Tālajiem Austrumiem, ieskaitot Indiju un Ķīnu.



Augošu interesi par Turcijas loģistikas tirgu izrāda arī Eiropas valstis, šogad izstādē bija pārstāvēts rekordliels Eiropas ostu, kuģošanas līniju un loģistikas kompāniju skaits. Latvijas ostas un citi transporta un loģistikas uzņēmumi ir gatavi iesaistīties jaunajos loģistikas ceļos,

piedāvājot savu pieredzi, zināšanas un infrastruktūru izdevīgu transporta un loģistikas risinājumu veidošanā.

Izstādē bija vērojama liela rosība un aktīva interese ne tikai par Latvijas ostu pakalpojumiem, bet arī par speciālo ekonomisko zonu piedāvātajām priekšrocībām.

Būtiski palielinās digitālās infrastruktūras pieejamības nozīme

2022. gada 10. novembrī Rīgā notika Eiropas Elektronisko sakaru regulatoru iestādes atbalsta aģentūras (BEREC) un Austrumu partnerības elektronisko sakaru regulatoru tīkla kopīgs samits, kura atklāšanā satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra: “Pašlaik kibernetiskā drošība, tīklu uzticamība un kritiskās infrastruktūras drošība ir galvenais jautājums, kas rada jaunus izaicinājumus gan politikas veidotājiem, gan uzņēmējiem, gan lietotājiem. Digitālās infrastruktūras pieejamības nozīme būtiski pieauga Covid-19 pandēmijas laikā, kad digitālā vide jāva mums turpināt ikdienas darbus bez fiziska kontakta. Karš Ukrainā digitalizācijas jomā aktualizē citu dimensiju – kibernetiskā drošību.”

Samita diskusijā būtisks jautājums bija par digitālās plaisas mazināšanu sabiedrībā, kas ietver arī infrastruktūras attīstību, lai veicinātu pieejamību lauku teritorijās. Tāpat svarīgi sniegt cilvēkiem instrumentus un prasmes, kas nepieciešamas, lai virzītos un gūtu panākumus digitālajā ekonomikā. Runājot par aktuālajiem jautājumiem digitālajā pasaulē, satiksmes ministrs uzsvēra, ka “gan valstīm, gan regulatoriem ir vērtīgi vienam no otra mācīties, lai veicinātu labāko praksi”.

Samitā tika pārrunātas nākotnes perspektīvas starp Eiropas nacionālajām regulatīvajām iestādēm un to partneriem no Austrumu partnerības valstīm Armēnijas, Azerbaidžānas, Gruzijas, Moldovas un Ukrainas.

Austrumu partnerības elektronisko sakaru regulatoru tīkla uzdevums ir stiprināt sadarbību starp ES un Austrumu partnerības valstīm un labākās prakses apmaiņu, lai nodrošinātu partnervalstu galalietotājiem elektronisko sakaru pakalpojumu pieejamību labi funkcionējošā

un konkurētspējīgā tirgū. Latvija apzinās, cik svarīga ir regulatora institucionālās neatkarības nodrošināšana partnerības valstīs, tāpēc aktīvi iesaistās un dalās ar savu pieredzi, kā arī pati seko BEREC pamatnostādņēm, lai attīstītu digitālo infrastruktūru.

Veicina Latvijas un Uzbekistānas sadarbību transporta un loģistikas jomā

Lai veicinātu Latvijas un Uzbekistānas sadarbību transporta un loģistikas jomā, no 22. līdz 24. novembrim Rīgā vizītē uzturējās Uzbekistānas Republikas Transporta ministrijas un valsts reģionu pārstāvju delegācija Transporta ministrijas Reģionu transporta attīstības pārvaldes vadītāja



Aziza Hužanova vadībā. Ar ārvalstu kolēģiem tikās Satiksmes ministrijas vadība – valsts sekretāre Ilonda Stepanova un valsts sekretāra vietnieks, Latvijas un Uzbekistānas Transporta darba grupas vadītājs Uldis Reimanis. Sarunās tika akcentēts, ka Latvija augstu vērtē sadarbību ar Uzbekistānu strauji mainīgajos ģeopolitiskajos apstākļos un šī vizīte ir svarīgs pasākums divpusējās sadarbības veicināšanā. Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktore Annija Novikova viesus iepazīstināja ar sabiedriskā transporta sistēmas darbības principiem un jaunajām iestrādņēm saistībā ar Rīgas metropoles areāla sabiedriskā transporta plānu un vieno to bijēju noliktu.

Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji diskutē par Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu

22. un 23. novembrī Neapolē (Itālija) norisinājās ikgadējā Eiropas

dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju kopienas (*The International Rail Transport Committee, CER*) augsta līmeņa tikšanās. VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Māris Kleinbergs kopā ar citu Eiropas dzelzceļu vadītājiem CER koalīcijas sanāksmē pārrunāja aktualitātes un izaicinājumus ilgtspējas un viedas mobilitātes nodrošināšanā.

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs M. Kleinbergs: "Dzelzceļam Eiropas mērogā ir ārkārtīgi liela nozīme gan iedzīvotāju un kravu mobilitātes veicināšanā, gan izvirzīto klimata mērķu sasniegšanā. Uzskatu, ka Eiropas dzelzceļu ciešai savstarpējai sadarbībai ir būtiska nozīme, jo tikai kopīgiem spēkiem ir iespējams panākt nozares projektu

ātrāku virzību, kas uzlabos visu pārvadājumu segmentu mobilitāti un transporta sistēmas ilgtspēju, turklāt arī pašreizējās energoresursu krīzes kontekstā dzelzceļa pārvadājumi var nodrošināt resursu ievērojamu ietaupījumu katrai atsevišķai valstij un Eiropai kopumā."

Lai sekmīgi sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus, ir nepieciešama būtiska satiksmes novirzīšana uz dzelzceļu, kas nozīmē nenovēršamus jaudas pagaidu ierobežojumus. Sanāksmē tika pārrunātas iespējas, kā šo procesu pārvaldīt, lai nemazinātos kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte. Dzelzceļu vadītāji diskutēja arī par pašreizējās energokrīzes ietekmi uz nozares ilgtspējīgas attīstības mērķiem.■

Jāņa Lapsas piemiņas biedrība saņem Zivju fonda Atzinības rakstu

Salacgrīvas pagastā dibinātā Jāņa Lapsas piemiņas biedrība valsts svētkos saņēmusi Zivju fonda Atzinības rakstu par ilggadēju ieguldījumu zvejniecības popularizēšanā un tās vēstures liecību saglabāšanā. Biedrība sagatavojusi regulāras publikācijas Zivju fonda atbalstītajā projektā "Zivsaimniecības kultūrvēsturiskie aspekti".■

Zemkopības ministrs Kaspars Gerhards pasniedz Atzinības rakstu Jāņa Lapsas piemiņas biedrības valdes loceklim Gintam Šīmanim.



Godā tiek turēta komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņa

8. decembrī Lēdurgas kapos notika tradicionālais komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas pasākums, kurā piedalījās bijušais Jūras spēku un Nacionālo bruņoto spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots un Jūras spēku pārstāvji, jūrniecības nozares pārstāvji, H. Legzdiņa skolnieks kapteinis Kārlis Seskis un komandkapteiņa ģimenes locekļi.

Hugo Legzdiņš (dzimis 1903. gada 7. decembrī, miris 2004. gada 20. jūlijā) bija Latvijas Jūras spēku virsnieks, Latvijas pirmās



zemūdenes "Ronis" komandieris (1940–1941), vēlāk pedagogs jūrniecības mācību iestādēs.■

Pirmajos trīs ceturkšņos no jauna reģistrēti deviņi kuģi

Šā gada pirmajos trīs ceturkšņos Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti deviņi kuģi, pieci no tiem SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši ar bruto tonnāžu virs 500 – četri sauskravas kuģi un naftas tankkuģis.

Deviņos mēnešos no Kuģu reģistra izslēgti četri kuģi, tai skaitā trīs SOLAS kuģi – divi sauskravas un viens pasažieru/ro-ro kuģis.

No jauna reģistrēti 20 atpūtas kuģi (deviņas buru jahtas un 11 motorjahtas), bet no reģistra izslēgti 14 atpūtas kuģi (piecas buru jahtas un deviņas motorjahtas). Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto atpūtas kuģu skaits pieaudzis līdz 709.■

OVK kampaņas ietvaros Latvijā pārbaudīti 99 ārvalstu kuģi

30. novembrī noslēdzās Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņa. Inspekciju kampaņa ilga trīs mēnešus, un tās ietvaros Latvijas ostās tika pārbaudīti 99 ārvalstu kuģi.

Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tika pievērsta Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) prasību ievērošanai uz kuģiem. Kampaņas mērķis bija 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 laiki.

Latvijā neviens no kampaņas ietvaros pārbaudītajiem kuģiem netika aizturēts. Savukārt Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 16 reizes, inspekciju laikā būtiskas problēmas atklātas netika.

Visā PMoU reģionā šajā laika posmā veiktas 4145 koncentrētās kampaņas inspekcijas, aizturēti 181 kuģis, diviem kuģiem liegta ienākšana PMoU ostās.■



Ilze Golvere un Aiva Baufale no Latvijas Audžuģimeņu biedrības saņem Latvijas Jūras administrācijas darbinieku sarūpētās dāvanas audžubērniem.

Bērni, kuri aug audžuģimenēs, saņem Ziemassvētku dāvanas

Sarūpēt dāvanas bez vecāku gādības palikušiem bērniem, kuri aug audžuģimenēs, – tā ir viena no Latvijas Jūras administrācijas darbinieku Ziemassvētku tradīcijām. Katru gadu decembrī JA tiek rīkota Ziemassvētku akcija, kuras laikā darbinieki vai nu paši iegādājas dāvanas audžubērniem, vai ziedo naudu kopīgai dāvanu iegādei. Audžubērniem tiek sarūpētas rotaļlietas, spēles, grāmatas un saldumi.

Sekojoš JA piemēram, pēdējos gados dāvanu gādāšanā audžubērniem

iesaistījušies arī Latvijas Jūrniecības savienība, kā arī citi jūrniecības nozares uzņēmumi.

Latvijas Audžuģimeņu biedrība (LAB) apvieno gan audžuģimenes, gan aizbildņu ģimenes, kurās kopā aug vairāk nekā 500 bez vecāku gādības palikušu bērnu. LAB vadītāja Ilze Golvere uzsver, ka daudzas no šīm ģimenēm dzīvo ļoti pieticīgos apstākļos, tādēļ bērni nav izlutināti ar dārgām dāvanām un kārumiem, viņu prieks ir neviltots arī par nelielām, ar sirds siltumu sarūpētām dāvanām.■

JA darbinieki ziedo siltās drēbes un naudu Ukrainas atbalstam

Tieši pirms Lāčplēša dienas beidzās Latvijas Jūras administrācijas darbinieku kārtējā labdarības akcija Ukrainas atbalstam. Cilvēki ziedoja siltos apģērbus un apavus gan pieaugušajiem, gan bērniem, kā arī dažādus sadzīves piederumus. Saziedotās mantas

nogādātas biedrībai "Tavi draugi – palīdzība Ukrainai".

JA darbinieki ziedoja arī naudu, par kuru tika iegādāti siltie guļammaisi, kas nepieciešami gan Ukrainas karavīriem frontē, gan civiliedzīvotājiem, kurus sagaida ļoti barga un smaga ziema.■

Virziens uz digitalizāciju un sociālo atbildību

Pagājis vairāk nekā gads, kopš Latvijas Jūras administrācija mainīja savu tiesisko formu. Noslēdzoties valsts akciju sabiedrības “Latvijas Jūras administrācija” reorganizācijas procesam, Jūras administrācija (JA) kļuva par valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību, un reorganizācija tika veikta ar mērķi taupīt resursus. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš atzīst, ka uzņēmuma statusa maiņa nekādā ziņā nav ietekmējusi uzņēmuma darbību. Valdes locekļiem beidzās deleģējuma līgumi un tika rīkots jauns konkurss uz valdes locekļu amatiem. Artūrs Brokovskis-Vaivods, kuram JA kolektīvs ir pateicīgs par ieguldījumu un paveikto daudzu gadu garumā, nolēma uz jaunu termiņu nepretendēt, tāpēc Jūras administrācijā notika vadības maiņa, un gada vidū uzņēmums tika pie jaunas valdes divu cilvēku sastāvā: turpmākos piecus gadus valdē strādās Jānis Krastiņš un Edgars Gļanenko. “Dzīve rāda, ka divi valdes locekļi ir pilnīgi pietiekami, lai pildītu pienākumus, patiesībā šāda kārtība pie mums ir jau kopš 2008. gada, kad finanšu taupīšanas nolūkā ieviesa jaunu atalgojuma sistēmu un samazināja valdes skaitlisko sastāvu,” saka JĀNIS KRASTIŅŠ.

– Gandrīz nemanot atkal pagājis gads, tāpēc pienācis laiks sarunai par gada laikā paveikto. Kāda tad aizvadītajā gadā ir bijusi Jūras administrācijas darbības stratēģija?

– Vispirms vēlos teikt, ka esam izstrādājuši jaunu uzņēmuma stratēģiju nākamajiem pieciem gadiem, kas jau saskaņota Satiksmes ministrijā un nosūtīta apstiprināšanai Pārresoru koordinācijas centram (PKC), jo ministrija nevar apstiprināt kapitālsabiedrības stratēģiju, pirms PKC nav izteicis savu viedokli. Pie stratēģijas strādājām paši, nepasūtot to ārpalpojuma. Stratēģija ietver tādas aktuālas lietas kā pakalpojumu digitalizācija, sociālā atbildība pret darbiniekiem un partneriem, vides aizsardzības komponente, tajā saglabāti tādi nemainīgi uzstādījumi kā kuģu atrašanās *baltajā* sarakstā, augstu standartu saglabāšana jūrnieku profesionālajā sagatavošanā un jūrniecības mācību iestāžu uzraudzība, lai tiktu ievērotas visas STCW konvencijas prasības jauno speciālistu sagatavošanā un viņi nezaudētu

►►► 10. lpp.

Jānis Krastiņš.



►►► 9. lpp.

konkurētspēju starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, kruinga kompāniju uzraudzība, kā arī kuģu skaita pieaugums Latvijas Kuģu reģistrā, bet hidrogrāfijā esam paredzējuši pāriet uz jaunajiem jūras navigācijas karšu standartiem un iegādāties jaunu daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu. Jūras administrācijas darbībai pamatā esam izvirzījuši trīs principus: pirmais, lai mūsu pakalpojumi un produkti kļūtu kvalitatīvāki un klientiem pievilcīgāki, otrs – aplicinām, ka sevi redzam kā nozares ekspertus, un trešais – iesaistāties procesos, lai palīdzētu attīstīties jūrniecības nozarei un radītu tam labvēlīgus apstākļus. Bet, ja runājam par aizvadītā gada darbību, tad, godīgi sakot, jau esam strādājuši atbilstoši jaunajai stratēģijai.

– Aizvadītais gads gan nav bijis no tiem vieglākajiem un mierīgākajiem.

– Tomēr atskatu gribētu iesākt ar pozitīvo. Ja runājam par labajām lietām, tad 2022. gadā ir atkāpies Covid-19 un noņemti ar to saistītie ierobežojumi, pieaudzis tranzīts un kravu apgrozījums Latvijas ostās, un, jo labāk strādā mūsu ostas, jo vairāk pieaug arī Jūras administrācijas ieņēmumi. No 2022. gada 1. janvāra ir paaugstināti mūsu tarifi, kuru celšanas vajadzību pamatojām ar stingriem argumentiem, un varam teikt paldies Satiksmes ministrijai un satiksmes ministram par atbalstu.

– Vai administrācijai ir plāns, kur ieguldīt savu peļņas daļu?

– Ir idejas par investīciju plānu, domājot par attīstību nākotnē. Valdē jau esam pieņēmuši lēmumu hidrogrāfijas kuģim "Kristiāns Dāls" iegādāties jaunu daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu, tomēr pirms iepirkuma procedūras uzsākšanas vēl notiek saskaņošana Satiksmes ministrijā. Tā sistēma, kas tagad darbojas uz "Kristiāna Dāla", ir pirktā 1998. gadā, vēl pirms paša kuģa iegādes, un, kamēr gaidīja jauno hidrogrāfijas kuģi, tā strādāja uz citiem kuģiem, piemēram, uz kuģa "Kapteinis Grants". 2009. gadā aparatūru modernizēja, bet tagad tā vairs nenodrošina tehniskās prasības. Jau pāris gadus ir noteikts jauns standarts dziļuma mērīšanai, kas

"Kristiāns Dāls".



prasa daudz lielāku detalizāciju, ko ar veco aparatūru ir diezgan sarežģīti nodrošināt. Jaunākās paaudzes tehnika var piedāvāt pavisam citu darba precizitāti, arī uzmērīšanu var veikt daudz ātrāk, kas ļauj palielināt darba ražīgums, tomēr viens no svarīgākajiem argumentiem, kas runāja par labu jaunas aparatūras iegādei, bija tas, ka vecā tehnika bieži lūzt, bet rezerves daļas tai vairs netiek ražotas un nevar iegādāties.

– Tas nozīmē, ka "Kristiāns Dāls", kas ir ierindā jau vairāk nekā divdesmit gadus, joprojām atbilst visām prasībām un administrācijai nav ambīciju par jauna kuģa iegādi?

– Ik pa laikam jau ienāk prātā doma, ka gribētos kaut ko jaunu, varbūt vajadzētu kaut ko mainīt, jo tāda ir cilvēka daba – vienmēr vēlēties kaut ko jaunu, bet, ja nopietni izvērtē "Kristiāna Dāla" iespējas, tad tās pagaidām mūs apmierina, un no savas puses par kuģi rūpējamies, regulāri veicot apkopi un remontu. Jāsaprot, ka jauna kuģa iegāde ir ļoti dārgs pasākums, ja būtu citas finansiālās iespējas, varbūt mēs arī domātu par cita tipa kuģa iegādi, kas noteikti būtu ātrāks par "Kristiānu Dālu", kuram ātrums diemžēl nav visai liels, tāpēc pārgājienos tiek patērēts diezgan daudz laika,

piemēram, ja jāveic mērījumi pie Latvijas ekskluzīvās ekonomiskās zonas, tad vairāk nekā puse no dienas tiek patērēta turpceļā vien.

– Ja tikai hipotētiski domājam par jauna kuģa iegādi, vai tādā gadījumā JA raudzītos viedo tehnoloģiju virzienā?

– 2022. gada septembrī bijām Baltijas jūras hidrogrāfu konferencē, kur poļu kolēģi prezentēja savu jauno ūdens dronu, kas vairākas dienas var strādāt jūrā viens, tam ir sasaiste ar satelītu un krastu, ir viss nepieciešamais aprīkojums mērīšanai, tas spēj izvairīties no šķēršļiem, un tam ir arī citas labas spējas. Raugoties no nākotnes viedokļa, tas noteikti ir pareizais virziens, kurā jau tagad iet poļu kolēģi un kurā vajadzēs iet arī mums, vēl jo vairāk, ja domājam par resursu racionālu izmantošanu un darbaspēka taupīšanu, taču jāsaprot, ka tās ir jaunas un ļoti dārgas tehnoloģijas. Šodienas apstākļos ir nopietni jādomā, kas ar tik dārgu peldlīdzekli varētu notikt jūrā, ja, teiksim, zvejnieki vai vēl kāds to vēlētos ne tikai apskatīt. Domāju, ka risks ir pārāk liels, lai bezrūpīgi tādu peldlīdzekli palaistu strādāt pašam savā nodabā. Ja runājam par izmaksām, tad šāds drons maksā gandrīz tikpat, cik izmaksātu kuģis. Polji to varēja atļauties, jo viņu hidrogrāfijas





Polijas Jūras spēku Hidrogrāfijas biroja iegādātais "iXblue DriX USV" ūdens drons.

UZZIŅAI

Polijas Jūras spēku Hidrogrāfijas birojs ir iegādājies "iXblue DriX USV" peldlīdzekli, kas attīstīs Polijas Jūras spēku hidrogrāfiskās spējas, jo ir piemērots dažādu misiju pildīšanai, īpaši hidrogrāfiskiem mērījumiem un apsekojumiem, aprīkots ar uzlabotiem sensoriem un mākslīgo intelektu, kas novērtē vidi, izvairās no šķēršļiem un strādā autonomā režīmā. Izmantojot efektīvu palaišanas un atjaunošanas sistēmu, "DriX" var palaist no kuģa vai tieši no ostas piestātnes, lai autonomi un operatīvi kartētu lielas ūdens teritorijas, kā arī pildītu citas funkcijas.

dienests atrodas militārās struktūras ietvaros, un militārajam sektoram pašreizējo notikumu kontekstā ir noteikta prioritāte un pieejams finansējums. Mēs, protams, ļoti labprāt vēlētos iegādāties hidrogrāfijas kuģi un aprīkot to ar jaunākās paaudzes viedajām tehnoloģijām, tomēr šīs vēlmes piepildīšana jāatstāj uz tālāku nākotni.

– Tā kā jau esam uzsākuši hidrogrāfijas tēmu, turpinot to, būtu interesanti uzzināt, kas hidrogrāfijas jomā notiek starptautiskā līmenī un kāda būs pasaules notikumu rezonanse JA Hidrogrāfijas dienestā.

– Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO) ir pieņemts lēmums par jauniem hidrogrāfijas standartiem, kas nākotnē kardināli mainīs visu navigācijas kārtību. Esošais karšu standarts S57 tiks aizstāts ar standartu S100, un IMO Kuģošanas drošības komitejas sēdē Londonā pieņēma jauno hidrogrāfijas standartu ieviešanas grafiku. Jaunajiem

standartiem būs daudz līmeņu, tāpēc hidrogrāfijas nozare tagad vēlas iegūt rīkus, ar ko datus sagatavot, un cer, ka ražotāji pavisam drīz spēš radīt jaunu produktu, kas varēs apstrādāt elektroniskās kartes, lai pilnvērtīgi tās izmantotu.

Bet angļi šogad ir satricinājuši hidrogrāfijas nozari ar savu paziņojumu, ka no 2026. gada pārtrauks ražot papīra kartes, un tas ir bijis ļoti satraucošs paziņojums, kas izraisījis neizpratni nozarē un uzņemts ar dalītām jūtām, jo 2026. gads ir gluži vai ar roku sasniedzams, bet pagaidām praktiski nav ko likt papīra karšu vietā. Ja raugāties no praktiskās puses, tad Baltijas jūrā ir virkne kuģu, kam pāriet uz elektroniskajām kartēm īsti nav jēgas, jo to vajadzībām pietiek ar papīra kartēm, ko kuģu īpašnieki iegādājas atbilstoši kuģošanas maršruta vajadzībām, piekorigē un mierīgi kuģo.

– Kāds pamatojums tam, ka angļi vēlas pārtraukt papīra karšu ražošanu?

– Atbilde ir finanses. Angļi ir vienīgie pasaulē, kas līdz šim ir pelnījuši ar papīra kartēm, bet pēdējo vairāk nekā desmit gadu laikā ieņēmumi no papīra kartēm ir ar krītošu tendenci, un šī tendence ir ļoti skaidri iezīmējusies, bet neatkarīgi no tirgus apstākļiem sistēma joprojām ir jāuztur. Angļi tagad, protams, cer, ka kuģošana pāries uz elektroniskajām kartēm.

– Vai ir kāds mehānisms, kas starptautiskā līmenī varētu regulēt šo procesu?

– Starptautiskās organizācijas šajā jautājumā var vienīgi izteikt

vēlēšanos, bet komersants pieņem lēmumus par labu savām finansēm un skatās, kur var nopelnīt, un te neviens īsti nevar celt iebildumus. Bet nevar teikt, ka visu šo laiku, kamēr angļiem ir bijis monopols papīra karšu izplatīšanā, tas ir bijis pats godīgākais bizness, jo viņi ar ekskluzīvām tiesībām ir pamanījušies saslēgt šo datu izplatīšanas līgumus, kas citām valstīm liedz datus izplatīt, un tādu pašu kārtību viņi ir pārnēsuši arī uz elektronisko karšu izplatīšanu.

– Vai šis angļu paziņojums atsauksies uz mūsu Hidrogrāfijas dienesta darbu un interesēm?

– Ja angļi tiešām īstenos savu ieceri, par ko daudzi nozares speciālisti tomēr ir skeptiski noskaņoti, pieļaujot, ka tas varētu notikt, bet ne tik ātri, tad, neskatoties uz to, mēs turpināsim drukāt papīra kartes tāda apjomā, kāds būs nepieciešams mūsu klientiem. Šim nolūkam esam iegādājušies jaunu karšu ploteri, nomainot drukāšanas iekārtu, kas bija pirktā 2009. gadā un šogad izgāja no ierindas, jo savu darba mūžu bija godam nokalpojusi, un, kā jau teicu, izdrukāsim kartes tikai tik, cik kāds būs izteicis vajadzību tās nopirkt. Šāda pieeja ļauj strādāt operatīvi, neuzkrājot liekas papīra kaudzes, kā to dara par paraugu visās jomās piesauktie igaunji, kuri kartes joprojām drukā tipogrāfiski, pasūtot šo pakalpojumu Vācijā. Ja veidosies situācija, ka angļi tomēr savu plānu īstenos, gan jau Baltijas jūras reģiona valstu hidrogrāfijas dienesti atradīs kādu risinājumu, lai apgādātu klientus ar papīra kartēm, tomēr nedomāju, ka karšu drukāšanai izveidosies kāds monopols, drīzāk visu noteiks konkrētais pieprasījums.

Atslēgas vārds – digitalizācija

– Gluži vai par mantru kļuvis apgalvojums, ka Latvijas jūrnieki ir pieprasīti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū un tiek augstu vērtēti. Lielā mērā tas, protams, ir pateicoties Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra izveidotajai jūrnieku kompetences uzraudzības sistēmai. Šķiet, sistēma ir sakārota, bet varbūt ir kādi jauni

►►► 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

izaicinājumi, kas sagaida arī Jūrnieku reģistru?

– Esam uzsākuši digitalizācijas ieviešanas procesu un strādājam pie konceptuālā risinājuma, jo ir jābūt skaidrībā par virzienu, bet, tā kā pagaidām vēl nav vienota starptautiska skatījuma, kā izskatīsies jūrnieku e-sertifikāts, arī mēs nevaram pieņemt galīgo variantu, vai tā būs kāda aplikācija telefonā, vai tas būs QR koda attēls. Patiesībā ir daudz un dažādas iespējas, bet joprojām atklāts paliek jautājums, kā šie dati tiks apstrādāti un pārbaudīti, lai varētu pārliecināties, ka esošā informācija tiešām ir ticama. Arī Eiropas līmenī diskusijas jautājumā par jūrnieku e-sertifikātiem ir ļoti intensīvas, jo šim dokumentam arī digitālā formātā ir jābūt atbilstoši parakstītam un juridiski saistošam. Un arī te ir varianti – vai tas ir e-paraksts, zīmogs vai vēl kaut kas cits. Pagaidām Eiropā katrai valstij ir savs e-paraksts un sava digitālā versija, līdz šim viens pareizais risinājums vēl nav pieņemts, tāpēc nevaram atļauties ieguldīt naudu sava varianta ieviešanā, jo vēlāk var izrādīties, ka tas neiet kopā ar starptautisko sistēmu. Taču konceptuāli jau tagad risinām šos jautājumus un veicam visus nepieciešamos priekšdarbus, lai vēlāk tam vairs nevajadzētu lieki tērēt laiku, jo ir zināmas daudzas lietas, kas pavisam noteikti būs vajadzīgas, piemēram, aplikācijas jūrniekiem, personalizētie profili, verificēšana, paraksta apliecināšana, ko īstenībā var uzskatīt par ikdienišķām lietām un standartā risinājumiem. Domāju, ka 2023. gadā varētu tikt līdz konceptuālam risinājumam par jūrnieku e-sertifikāta ieviešanu, un šis ir viens no virzieniem, kam Jūrnieku reģistrs pievērš lielu uzmanību.

– Pētot tendences jūrniecībā, kļūst pilnīgi skaidrs, ka viens no atslēgas vārdiem ir digitalizācija.

– Visu aizvadīto gadu esam strādājuši pie klientu portāla izveides, kas kļūs par instrumentu, caur kuru klients var piekļūt visai informācijai par saviem peldlīdzekļiem, pieteikt pakalpojumus un saņemt dokumentus, kas arī tiek uzglabāti šajā portālā, bet mēs pretī varam saņemt nepieciešamos datus. Tagad

IHO konferences dalībnieki.



jāsaprot, kā pārveidot jau esošo vienoto vadības sistēmu un kā sasniegt maksimāli labu rezultātu ar iespējami mazākiem ieguldījumiem, tomēr nevaram cerēt, ka klientu portālu izdosies ieviest lēti un labi, tā tas nestrādā, tāpēc jāizdomā efektīvāks un labākais veids, kā to paveikt. Šāda portāla izveide noteikti mainīs dokumentu apriti un darbu ar klientiem, kas noteikti būs daudz labāks serviss un mazāka birokrātija, tomēr līdz tam vēl jāpagaida, jo šādas sistēmas ieviešana prasīs laiku un līdzekļus.

Arī Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma (SKLOIS) ir lielu pārmaiņu priekšā, jo 2025. gadā stāsies spēkā Eiropas Savienības regula par vienotu jūras logu, tāpēc Jūras administrācijas

**UZZIŅAI**

Stājas spēkā Eiropas Savienības regula (ES) 2019/1239 par Eiropas jūras vienloga sistēmas izveidi, ar kuru tiek ieviesta sadarbībspējīga Eiropas jūras vienloga sistēma (EMSWe) ar vienotu datu bāzi, lai vienkāršotu ziņošanu par kuģiem, kas ienāk ES ostā, tajā uzturas un iziet no ES ostas. Regulas mērķis ir uzlabot Eiropas jūras transporta nozares konkurētspēju un efektivitāti, samazinot administratīvo slogu, ieviešot vienkāršotu digitālās informācijas sistēmu, lai saskaņotu ES valstu sistēmas un samazinātu papīra dokumentu apjomu. Regula paredz, ka katrā ES valstī ir jāuztur jūras vienloga sistēma kā pamats sadarbībspējīgai EMSWe.

speciālisti aktīvi piedalās darba grupās, kas strādā pie izmaiņām regulas ieviešanai. Jau tagad ir skaidrs, ka SKLOIS programmai vajadzēs izstrādāt trešo kārtu, kas prasīs finansējumu un speciālistu resursus, taču šis jautājums nav risināms tikai Satiksmes ministrijas ietvaros, tam būs vajadzīga starpnozaru sadarbība, jo te iesaistīta muita, robežsardze, PVD, ostas, stividori un vēl citas institūcijas. Tā kā SKLOIS sistēma jau tagad strādā ļoti tuvu tam, kā to prasa jaunā Eiropas regula, iespējams, ka sistēmas lietotāji jaunās izmaiņas īsti nemaz nesajutīs, tomēr klāt nāks daži būtiski uzlabojumi, piemēram, vienots interfeiss, sasaistes un informācijas aprīte atbilstoši regulas prasībām un vēl citas lietas. Tagad par SKLOIS ir atšķirīgi viedokļi, vieni uzskata, ka sistēma strādā labi, bet citiem pret to ir iebildumi, taču mēs lieliski apzināmies, ka ir lietas, kas līdz galam tomēr nav atrisinātas, piemēram, lietotājam reizēm tiek prasīts ievadīt informāciju SKLOIS, bet pēc tam šīs pašas informācijas ievadīšanu savā sistēmā pieprasa vēl arī muita, un tas nekādā gadījumā nav pareizi, tomēr jāpiebilst, ka tādās problēmas nav tikai pie mums, ar tādām saskaras arī daudzviet Eiropā. Joprojām valda uzskats, ka informācijas turētājs ir situācijas noteicējs, bet, ja informācija nonāk vienotā sistēmā, viņš zaudē savu ietekmi, tieši tāpēc arī regulā ir ielikta šī ļoti būtiskā prasība – ja sistēmā informācija vienreiz jau ir ievadīta, tad otrreiz to vairs nedrīkst pieprasīt.



"5G Techritory" paneldiskusijā "Nākotnes osta" piedalās nozares speciālisti un žurnieciņas mācību iestāžu pārstāvji. Pirmais no kreisās Jānis Krastiņš.

Tagad kopā ar ministriju risinām SKLOIS pilnveidošanas jautājumu, bet daudzas lietas noteikti būs saistītas arī ar to, kā noslēgsies ostu reforma.

UZZIŅAI

SKLOIS uzdevums ir veicināt elektroniskās informācijas un elektroniskās dokumentu apmaiņas procesu kravu transportēšanā, kā arī mazināt administratīvos šķēršļus. Projekta mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu operativitāti, kvalitāti un izmaksu samazināšanu un kalpot par pamatu moderna loģistikas pakalpojumu tirgus attīstībai Latvijā, nodrošinot kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas apriti elektroniskā veidā. E-pakalpojums nodrošina lietotājam iespēju vienā vietnē saņemt apkopotu informāciju, kas saistīta ar starptautiskajiem kravu pārvadājumiem: informāciju par visām Latvijas ostām, par visiem ostā strādājošajiem termināļiem, visiem Latvijā strādājošajiem kuģu aģentiem un kontroles dienestiem.

Kuģu reģistrs necenšas par katru cenu pierēģistrēt jebkuru kuģi

– Kā aizvadītajā gadā ir veicies Kuģu reģistram?

– Joprojām apzinām kuģu īpašniekus un pietiekami aktīvi turpinām ar viņiem komunicēt par kuģu reģistrēšanu mūsu Kuģu reģistrā, un viens

no tādēm ir Vācijas tirgus, kur jau iepriekšējos gados esam aktīvi strādājuši sava produkta reklamēšanā. Ja salīdzinām mūsu reģistrā šogad reģistrēto kuģu skaitu ar to, kāds bija tikai pirms dažiem gadiem, redzam, ka tagad tas sasniedzis četrdesmit divus kuģus. Kuģu skaitu lēnā garā cenšamies audzēt, arī interese no kuģu īpašnieku puses ik pa laikam parādās, taču tas gan nenozīmē, ka visi, kas par mums interesējas, tiešām pierēģistrē savu kuģi Latvijas Kuģu reģistrā. Vieni tikai ievāc informāciju, citiem ne visai patīk mūsu noteikumi, taču jāsaprot, ka tas ir process. Mūsu sarunas laikā jau piesaucu igauņus, kuri mēdz ļoti lepoties ar sava kuģu reģistra pievilcību, tomēr jāteic, ka pēdējā laikā viņiem nav īpaši ar ko lepoties, jo klāt nav nākuši jauni kuģi, bet mūsu Kuģu reģistrā ir manāma aktivitāte, tāpēc arī turpinām strādāt, lai tā ne tikai saglabātos, bet arī palielinātos. Tomēr vēlos uzsvert, ka cieši turamies pie sava uzstādījuma: necenšamies par katru cenu pierēģistrēt jebkuru kuģi, jo katra iespējamā kuģa aizturēšana draud ar izkrišanu no *baltā* saraksta, un saglabāt vietu *baltajā* sarakstā mums ir ļoti svarīgi.

Esam arī vērtējuši, vai ir kas tāds, ko vajadzētu mainīt mūsu Kuģu reģistra regulējumā, un pētījuši, kā strādā tādi populāri reģistri kā Maltas vai Kipras. Kompānijām, kas strādā Latvijā un kam ir daudz kuģu, esam jautājuši, kas, pēc viņu domām, būtu jāmaina

nosacījumos, lai kuģu reģistrēšana kļūtu pievilcīgāka, un viena no problēmām, par ko runā kuģu īpašnieki, ir nodokļu administrēšanas jautājums, kas ir lielākais un smagākais apgrūtinājums. Tiklīdz ir darīšana ar Valsts ieņēmumu dienestu, tā pāriet interese te attīstīt savu biznesu un vieglāk aiziet no mūsu reģistra uz Maltu, lai gan Maltas serviss īpaši nepatīk, jo tur ir daudz kuģu un atšķirībā no Latvijas Kuģu reģistra nav tik personiskas attieksmes pret kuģu īpašniekiem. No savas puses gan nevaru neko sliktu teikt par Ieņēmumu dienestu, līdz šim arī neesam mēģinājuši mainīt esošo sistēmu, bet strādāt pie izmaiņām ir mūsu darba kārtībā, taču, kamēr nav izveidota jaunā valdība, to darīt ir pārāgri, jo tādām procesam būs nepieciešams valdības atbalsts. Pirms vispār sākam jautājumu kustināt, jāsaprot, vai tam būs politisks atbalsts, tāpat ļoti svarīgi, kurš jaunajā valdībā būs satiksmes ministrs, kāda būs ministru savstarpējā sadarbība, vai viņi vispār sadarbosies un kopā risinās problēmas, kas ir ļoti būtiski, vai arī katrs uzskatīs, ka jāstrādā tikai savā lauciņā. Tiklīdz kāda no nozarēm izdird vārdu *jūra*, tā mēģina no risināmā jautājuma tikt valā, sak, tā nav mūsu kompetence, un tā tiešām līdz šim ir bijusi problēma.

– Ar kādām domām un plāniem Jūras administrācija ieiet jaunajā gadā?

– Vispirms, ņemot vērā inflāciju un dzīves dārdzības pieaugumu, saviem darbiniekiem plānojam paaugstināt atalgojumu. Tas jādara arī tāpēc, lai varam būt konkurētspējīgi, lai gan jāsaprot, ka privātajā biznesā algas vienmēr būs augstākas. 2023. gads paies digitalizācijas zīmē, un mēs noteikti turpināsim darbu saskaņā ar jauno stratēģiju. Un, kā jau katru reizi, noslēdzot gadu, gribu pateikt paldies kolēģiem, paldies visiem par uzticību un paldies par pacietību šajā tik saspīlētajā laikā ar tik daudziem nezināmajiem. Lai Jaunais gads ir laimīgs, un cerēsim, ka Ukrainā būs miers un viss atrisināsies tā, kā to vēlas daudzi jo daudzi pasaulē, nevis kā to gribētu viens noziedznieks. Tāpat jācer, ka Latvijā būs jauna un spēcīga valdība, kas jautājumus neskatīs šauri, bet tvers plašā kontekstā.■

Anita Freiberga

Notikumi pasaulē 2022



Stājas spēkā MARPOL IV pielikuma grozījumi

Piedaloties Apvienoto Nāciju Organizācijas klimata konferencē COP27, kas no 2022. gada 6. līdz 18. novembrim notika Ēģiptē, IMO uzsvēra, ka starptautiskā kuģošana ir būtiska un pasaulē neaizstājama nozare, kas strādā, lai atbalstītu ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus un globālo pāreju uz dabai draudzīgu enerģiju.

2022. gada 1. novembrī stājās spēkā Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL) VI pielikuma grozījumi, kas izstrādāti saskaņā ar 2018. gadā pieņemto IMO stratēģiju kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai un paredz, ka kuģiem efektīvi jāuzlabo energoefektivitāte, tādējādi samazinot siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Lai risinātu kuģošanas energoefektivitātes jautājumus un līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2008. gada rādītājiem par 40% samazinātu kuģu oglekļa dioksīda emisiju intensitāti, no 2023. gada 1. janvāra visiem kuģiem obligāti jāaprēķina sasniegtais energoefektivitātes indekss (EEXI), kā arī kuģa ikgadējais oglekļa intensitātes rādītājs (CII) un ar to saistītais CII vērtējums. Oglekļa dioksīda emisiju intensitāti vērtēs kā attiecību starp SEG emisijām un kravas apjomu, kas pārvadāts noteiktā laikā un attālumā, un, pamatojoties uz šo informāciju, tiks veikta datu apkopošana, lai ziņotu par oglekļa intensitātes gada rādītāju (CII) un CII reitingu. Pirmie gada pārskati tiks pabeigti 2023. gadā, un pirmie novērtējumi iesniegti 2024. gadā.

Hidrogrāfija pāriet uz jauniem standartiem

IHO padomes 6. sanāksmē piedalījās vairāk nekā 70 dalībnieku.

IHO padomes 26 valstu pārstāvji un novērotāji pulcējās Monako, lai izvērtētu paveikto un noteiktu prioritātes nākamajiem gadiem, un kā svarīgākā tika noteikta pāreja uz digitālajiem pakalpojumiem, ieviešot S-100 standartu kā universālu digitālo datu modeli, kam ir būtiska nozīme pārejā no vienkāršām elektroniskajām navigācijas kartēm (ENC) uz digitālām ģeogrāfiskās informācijas sistēmām, kas spēj saņemt un apstrādāt datus par plašu tematu un disciplīnu klāstu, piemēram, aizsargājamām jūras teritorijām, navigācijas brīdinājumiem, virsmas straumēm, ūdens līmeni, detalizētu jūras gultnes topogrāfiju utt.

Tāpat arī padomes locekļi apsprieda, kā hidrogrāfija var veicināt aktivitātes un diskusijas starptautiskā mērogā par jūras vides pārmaiņām, piemēram, kā IHO projekta "Okeāna digitālais dvīnis" attīstība var veicināt jaunu tehnoloģiju izstrādi un testēšanu, klimata pārmaiņu izraisīto jūras vides izmaiņu un cilvēku darbības ietekmes uz vidi modelēšanu. Okeāna digitālais dvīnis varētu kalpot par tiltu starp zinātnes atziņām un lēmumu pieņemšanu.



IMO Kuģošanas drošības komiteja pieņem obligātu Starptautisko drošības kodeksu kuģiem

IMO Kuģošanas drošības komitejas (MSC 106) sanāksmē, kas notika no 2022. gada 2. līdz 11. novembrim, pieņēma Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS) jauno XV nodaļu un ar to saistīto Starptautisko drošības kodeksu kuģiem, kuri pārvadā industriālo personālu (*IP Code*). Jaunā regulējuma mērķis ir nodrošināt



minimālos drošības standartus kuģiem, kas pārvadā industriālo personālu, kā arī pašiem darbiniekiem, un novērst specifiskus jūras operāciju riskus atkrastes un enerģētikas sektoros, piemēram, personāla pārvietošanas (*transfer*) operācijās. Šāds personāls var būt iesaistīts atkrastes iekārtu, piemēram, vēja parku būvniecībā, uzturēšanā, ekspluatācijā vai apkalošanā, darbā uz naftas un gāzes ieguves iekārtām jūrā, akvakultūras uzņēmumos, okeāna kalnrūpniecībā vai līdzīgās darbībās. Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2024. gada 1. jūlijā.

ESPO 2022. gada balvu iegūst Barselonas osta

8. novembrī Barselonas ostas pārvaldei tika piešķirta ESPO 2022. gada balva par projektiem, kuru mērķis ir ostu sociālā iekļaušana, galvenokārt uzsverot jūras pasažieru pārvadājumu nozīmi pilsētu savienojamības uzlabošanā un pievienotās vērtības radīšanā vietējai sabiedrībai.

COP27: ES mērķis paliek nemainīgs

2022. gada 7. un 8. novembrī Šarm eš Šeihā pulcējās pasaules līderi, lai piedalītos Klimata politikas īstenošanas samitā, ar kuru tika atklāta Apvienoto Nāciju Organizācijas Klimata pārmaiņu konference (COP27).

Eiropas Savienību pārstāvēja Eiropadomes priekšsēdētājs Šarls Mišels un Eiropas Komisijas priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena. Uzzinādams COP27 plenārsēdes dalībniekus, priekšsēdētājs Mišels uzsvēra, ka ir steidzami jārikojas klimata pārmaiņu jomā. Pēc viņa teiktā, Krievijas karš pret Ukrainu šo jautājumu risināšanu ir padarījis daudz sarežģītāku, taču ES joprojām ir apņēmības pilna panākt klimatneitralitāti, neraugoties uz problēmām, ko radījusi enerģētiskās krīze, ko padziļinājis Krievijas lēmums energoapgādi izmantot kā ieroci.

"Mēs iestājamies par klimatrīcību un turpināsim to darīt arī turpmāk. Mēs esam apņēmušies aizsargāt dabu, okeānus un mežus: tie ir mūsu plaušas, tie nodrošina cilvēka izdzīvošanai nepieciešamos apstākļus uz Zemes un bioloģisko daudzveidību. Eiropas Savienībai



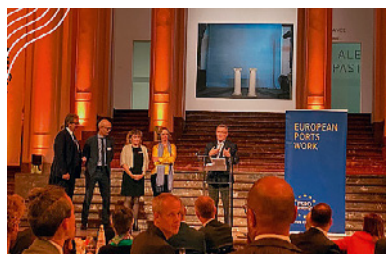
Eiropadomes priekšsēdētājs Šarls Mišels un prezidents Sīrls Ramaposa vada diskusiju "Taisnīga pārkārtošanās".

ir jāuzņemas sava daļa no sloga, kas saistīts ar pāreju uz siltumnīcefekta gāzu neto nulles emisijām, un jāapzinās, ka klimatrīcība ietver trīs veidu atbildību: atbildību jaunattīstības valstu priekšā, atbildību nākamās paaudzes priekšā un atbildību mūsu iedzīvotāju priekšā," sacīja Šarls Mišels.

Saistībā ar Krievijas karu pret Ukrainu un jauno ģeopolitisko kontekstu Eiropadomes priekšsēdētājs vēlreiz apstiprināja, ka ES mērķis paliek nemainīgs: līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti un neto nulles emisijas. Tomēr ir jāpārdomā pārkārtošanās stratēģija, jāizmanto viss pārkārtošanās enerģijas avotu klāsts un tie pēc iespējas jādažādo, lai nodrošinātu piegādes drošību. ■



Barselonas ostas projekts "Your Port Opens Up Again" ("Jūsu osta atkal ir atvērta") vērsts uz Barselonas vecās ostas un pilsētas integrāciju, pabeidzot pasažieru satiksmes pilsētu reorganizāciju, atrisinot lielāko daļu sastrēguma problēmu un atdodot sabiedrībai tās iecienīto vietu – krastmalu. Barselonas ostai ir izšķiroša nozīme pilsētas ģenerālplāna izstrādē, koncentrējoties uz inovāciju ieviešanu, kas veicina pilsētas



savienojamības uzlabošanu un pievienotās vērtības radīšanu vietējām kopienām. ESPO balva tika nodibināta 2009. gadā, lai veicinātu ostu pārvalžu iniciatīvas un projektus, kas uzlabo ostu sociālo integrāciju, īpašu uzmanību pievēršot ietekmei uz pilsētu un vietējo sabiedrību, tādējādi balvas mērķis ir veicināt Eiropas ostu un ostas pilsētu ilgtspējīgu attīstību. ■

Krievijas lidmašīnas veic nedrošu un neprofesionālu pārlidojumu NATO kuģiem Baltijas jūrā

2022. gada 17. novembra rītā, kad Latvijas bruņotie spēki un NATO sabiedrotie gatavojās 18. novembra svinīgajai militārajai parādei, divas Krievijas reaktīvās lidmašīnas veica nedrošu un neprofesionālu pārlidojumu NATO pirmās pastāvīgās jūras spēku grupas (SNMG1) kuģiem, kuri tobrīd operāciju izpildes laikā atradās Baltijas jūrā. Kā norāda NATO Jūras pavēlniecība, Krievijas lidmašīnu piloti nereaģēja uz sabiedroto spēku atkārtotajiem pieprasījumiem pēc sazīņas un veica pārlidojumu kuģiem nepilnu 100 metru augstumā un nepilna kilometra attālumā no tiem.



NATO uzskata, kā šāds pārlidojums bija ne tikai neprofesionāls, bet arī bīstams, jo tika veikts zināmā apdraudējuma zonā, kas tika aktivizēta pretgaisa aizsardzības mācībām, turklāt ļoti tuvu kuģiem. Šādas darbības varēja palielināt nepareizu aprēķinu, kļūdu un arī negadījumu risku. Alianse norāda, ka NATO spēki rīkojās atbildīgi, pildot savus uzdevumus jūrā, pilnībā ievērojot starptautiskos gaisa un jūras noteikumus. NATO atgādina, ka aliance nemeklē konfrontāciju un nerada nekādus draudus, līdz ar to Krievijas lidmašīnām nebija nekāda pamata veikt šādus riskantus un izaicinošus manevrus.

SNMG1 sastāvā ir flagkuģis Nīderlandes fregate "Tromp", Norvēģijas fregate "Roald Amundsen", Dānijas fregate "Esbern Snare" un Norvēģijas apgādes kuģis "Maud". Kuģu grupas komandiere ir komandore Žanete Moranga. ■

Jūrnieceības izglītība: uz lielās maģistrāles, krustcelēs vai bezdibeņa malā?

Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei ir noticis fakts, un pilnīgi skaidrs, ka nekāda atpakaļgaita netiks ieslēgta. Tagad varam nolikt malā visas tās kaislības, kas virmoja pirms šī notikuma, un aizmirst to, kā bija, jo ir iestājusies jauna realitāte ar jauniem noteikumiem. Sākot no 2022. gada 1. novembra, vajadzētu būt skaidrībai, kas tad tālāk notiks ar akadēmijas pasniedzējiem, studentiem, finansējumu un sadarbību ar nozari, taču izskatās, ka pagaidām par to visu runāt ir stipri vien pāragri. Tāpēc bez liekām kaislībām visu pēc kārtas par to, kas publiski pateikts un zināms.

2022. gada 21. oktobrī RTU telpās un tiešsaistē notika preses konference, par kuru no žurnālistu puses bija nulle interese un jautājumi preses konferences rīkotājiem – Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības un inovāciju departamenta direktoram Dmitrijam Stepanovam, Rīgas Tehniskās universitātes rektoram Leonīdam Ribickim, tobrīd vēl Latvijas Jūras akadēmijas rektori Kristīnei Carjovai un RTU attīstības prorektoram Artūram Zepam nāca tikai no žurnāla "Jūrniece". Būtišķā preses konference notika tikai ķeksiša pēc, tā teikt, atskaitei, bet jābūt objektīvai – prieks un pat sajūsma no reformas virzītāju un īstenotāju puses bija patiesi liels.

Dmitrijs Stepanovs: "Vispirms gribētu sveikt Rīgas Tehniskās universitātes un Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēju un studējošo saimi ar šo lielo notikumu, kurā LJA pievienojas RTU zinātnes universitātes ekosistēmai. Šis lēmums ir ļoti rūpīgi sagatavots, esam veidojuši daudzas darba grupas un sadarbojušies ar Augstākās izglītības padomi, bet jo īpaši ar abām augstskolām, lai sagatavotu individualizētu, tieši LJA nozarei pielāgotu risinājumu, kur galvenais nosacījums, virzot LJA pievienošanu, bija nodrošināt, lai jūras speciālistus arī turpmāk sagatavotu atbilstoši starptautiskajiem standartiem. Tieši tāpēc LJA pastāvēs kā atsevišķa RTU struktūrvienība vai iestāde, saglabājot savu identitāti, tradīcijas, personālu un atrašanās vietu. Tāpat LJA un RTU būs tiesīgas iesniegt projekta pieteikumu atveseļošanas noturības mehānismā, kur paredzēti tieši mērķēti konsolidāciju atbilstošie projekti,

lai nodrošinātu personāla atjaunotni, pētnieciskās un tehnoloģiskās pārnese kapacitātes stiprināšanu un, protams, studiju procesam nepieciešamā aprīkojuma un dažādu digitālo risinājumu izstrādi. Pieņemot šādu nozīmīgu lēmumu, esam respektējuši transporta attīstības pamatnostādnes noteikto, ka jūrnieceības izglītība jānodrošina autonomā sistēmā. Tieši tāpēc Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu no 2023. gada aprīļa RTU ekosistēmā iekļaut arī Liepājas Jūrnieceības koledžu, lai nodrošinātu, ka jūrnieku sagatavošanas sistēma būtu sakārtota, savstarpēji saistīta, vienota un vērsta uz attīstību. Paldies visām iesaistītajām institūcijām, ar kurām kopā esam veikuši lielu darbu, bet jāatzīst, ka darāmā vēl ir daudz."

Leonīds Ribickis: "Gribētu teikt, ka LJA pievienošana RTU ir izdevīga abām pusēm, pirmkārt jau tāpēc, ka LJA mācību spēki var papildus iegūt milzīgu zinātnisko infrastruktūru, kāda ir mums Kīpsalas studentu pilsētā, lai veiktu savus zinātniskos pētījumus noteiktās jomās. Zinātniskās pētnieceības laukā kopā ar LJA speciālistiem varam aktīvi pieteikties dažādos jūras izpētes projektos, kas līdz šim bija ļaunā, kurā RTU nestartēja. Ir noslēgti jau vairāki sadarbības līgumi ar citām tehnoloģiskajām augstskolām, kuru sastāvā ir Jūras akadēmijas vai līdzīgas institūcijas. Mēs esam aktīvi sadarbojušies ar LJA administrāciju, lai viens par otru vairāk uzzinātu un izzinātu, kā labāk integrēt LJA pārvaldības sistēmu RTU, saglabājot visu to, kas nepieciešams jūrnieceības izglītībai, lai to stiprinātu. Atliek novēlēt un cerēt, ka kopā kļūsim stiprāki, ka

pētnieceība jūrnieceības un kuģnieceības jomā būs ar pieaugošu tendenci."

Kristīne Carjova: "Mēs esam ievērojama notikuma priekšvakarā, un tas ir liels brīnums, ka vienas minūtes laikā viena neliela augstskola var kļūt par universitāti, saglabājot savu nosaukumu un suverenitāti, savas tradīcijas un logo. Vēlos pateikties visiem kolēģiem par to, ka esam paveikuši milzīgu darbu. Mēs gaidām jaunu dzīvi un skatāties nākotnē. Akadēmija vienmēr ir attīstījusies, bet tagad mēs sagaidām turbo attīstību un ceram, ka Izglītības un zinātnes ministrija sekos procesiem. Tēlaini runājot, lai mums visiem ir jaunas buras!"

Artūrs Zeps: "Līdz 31. oktobrim tika nodrošināta LJA integrācija RTU. Lai tas būtu iespējami produktīvi, esam saslēguši detalizētu sadarbības līgumu, atrunājot visas pārvaldības, attīstības un citas lietas, kas tālāk skars LJA darbību RTU ekosistēmā. Saskaņā ar Ministru kabineta rīkojumu RTU ir LJA tiesību pārņēmēja, kas nozīmē, ka RTU ietvaros arī turpmāk LJA turpinās īstenot visas līdz šim akreditētās studiju programmas un studiju process turpināsies, kā tas bija līdz šim. Jaunajā formātā RTU pārņem darba tiesiskās attiecības, tiek pārņemtas visas saistības pret studējošajiem un izglītojamajiem un iepriekš noslēgtajos studiju līgumos netiek veiktas nekādas izmaiņas. RTU pārņem visas LJA saistības. Praktiski tas nozīmē, ka LJA identitāte tiek saglabāta, bet noņemts administratīvais slogs.

Jūrnieceības izglītības tālākā attīstība ir cieši saistīta ar jūrnieceības

nozari, tāpēc tiks veidota jūrniecības padome, kas noteiks stratēģiju. Īpašs akcents tiek likts uz atbilstošas kvalitātes vadības sistēmas īstenošanas saglabāšanu, un RTU uzdevums ir parūpēties, ka tā tiek integrēta un kļūst par neatņemamu sastāvdaļu no lielākas RTU kvalitātes vadības sistēmas, nodrošinot visas starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu. Ne mazāk svarīgs jautājums ir, kas tad palīdzēs LJA īstenot plānus, un atbilde ir – tas būs attīstības finansējums, jo LJA, kļūstot par RTU ekosistēmu, pieejams atveseļošanās finansējums, aptuveni septiņi miljoni eiro, ko varēs ieguldīt akadēmijas attīstībā, piemēram, infrastruktūrā, kas līdz šim ir bijis liels izaicinājums, kā arī skatīties, kā attīstīt cilvēkresursus un veidot ciešāku sadarbību ar industriju, un pie tā esam nopietni strādājuši.”

Atbildes uz jūrniecības nozares jautājumiem

– Reorganizācija notiek bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari, kurai ir bažas, ka jaunajā ekosistēmā tādai reglamentētai izglītības jomai kā jūrniecības izglītība nevarēs nodrošināt STCW konvencijas prasību ievērošanu.

RTU rektors Leonīds Ribickis uzskata, ka šādam jautājumam vispār nav pamata. “Mūsu ekosistēmā jau ilgus gadus ir reglamentētā aviācijas nozare, ko es uzskatu par vēl nopietnāk reglamentētu nekā jūrniecība, jo, ja nepareizi vada gaisa kuģi, tad tas krīt. Līdz 1994. gadam LJA jau bija RTU sastāvā un realizēja savas programmas atbilstoši STCW prasībām, tāpēc negribētu, lai šis jautājums tiktu kaut kādā veidā apstiprināts. Arī Igaunijas Jūras akadēmija atrodas Tallinas Tehnoloģiju universitātes sastāvā, un tās darbība šajā ekosistēmā ir pat desmitkārtīgi uzlabojusies, salīdzinot ar laiku, kad tā bija viena.”

Dmitrija Stepanovs no savas puses piebilda, ka STCW konvencija nekad nav noteikusi, kāda tipa augstskolā tiek realizēta jūrniecības izglītība. “Latvijā tā tradicionāli tikusi realizēta divās koledžās un vienā augstskolā. Virzot šo projektu, mēs kā ministrija esam daudz ko iemācījušies

Dmitrijs Stepanovs (no kreisās), Leonīds Ribickis, Kristīne Carjova un Artūrs Zeps.



saistībā ar jūrniecības nozari. Esam sapratuši, ka jūrniecības sabiedrisko organizāciju skaits ir ļoti liels, vairāk nekā divdesmit, un tikai ar divām – Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju netika panākts vienots viedoklis un saņemts atbalsts. Bet mums bija ļoti būtiski, ka Satiksmes ministrija un Jūras administrācija redz risinājumu, lai neradītu problēmas. Mēs šo risinājumu esam atraduši, neskatoties uz LJS un LKKA iebildumiem. Jūrniecības padome stiprinās šo sadarbību, un mēs uz sadarbību aicinām gan LJS vadītāju Robertu Gailīti, gan Kapteiņu asociācijas prezidentu Jāzepu Spridzānu, jo visiem ir jāiet uz priekšu.”

Artūrs Zeps, atbildot uz jautājumu, atsaucās uz pārrunām ar Jūras administrāciju. “Esam iepazinušies ar iepriekšējiem izvērtējumiem un redzējuši, kādi ir bijuši Jūrnieku reģistra iebildumi un aizrādījumi, un tās ir lietas, pie kurām būs nopietni jāpiestrādā. Viens no svarīgākajiem punktiem ir administratīvā atbalsta nodrošināšana studiju procesā, kā arī nepietiekami ieguldījumi infrastruktūrā, tai skaitā dažādos simulatoros. Bet tagad būs pieejams finansējums, kas reāli ļaus ieguldīt naudu tieši šo problēmu risināšanā, jo tas būs viens no lielākajiem ieguldījumiem infrastruktūrā.”

Kristīne Carjova uzsvēra, ka LJA realizē studiju un mācību programmas saskaņā ar STCW konvencijas prasībām un turpinās šīs programmas nodrošināšanu, kas ir ierakstīts arī Ministru kabineta rīkojumā

un trīspusējā sadarbības līgumā, ko noslēdza Izglītības un zinātnes ministrija, RTU un LJA. “Vēlos kļiedēt bažas, ka mācību procesā kaut kas varētu būt neatbilstošs konvencijas un normatīvo aktu prasībām.”

– Tagad zinām, ka no atveseļošanas naudas būs pieejami septiņi miljoni eiro. Kādā laikā griezumā šī summa būs pieejama un kādos termiņos to vajadzēs apgūt?

Runājot par konsolidācijas grantu septiņiem miljoniem eiro, Artūrs Zeps informēja, ka gadījumā, ja šo projektu nepagarinās, finansējumu vajadzēs apgūt līdz 2026. gadam. “Būtiski atzīmēt, ka LJA iegūst tiesības saņemt to finansējumu, ko līdz šim nav saņēmusi, un tas ir regulārs zinātnes bāzes finansējums, lai nodrošinātu Jūras akadēmijas pētniekiem zinātnisko darbu un sagatavotos zinātniskā darba starptautiskajam izvērtējumam, kā arī snieguma finansējumu studiju kvalitātes nodrošināšanai.”

– Vai varat pateikt, kāds tuvākajos gados būs LJA budžeta finansējums?

Dmitrijs Stepanovs: “Mēs esam definējuši, ka minimālais finansējums netiks samazināts. Izglītības un zinātnes ministrija turpina saskaņošanas procesu Ministru kabinetā par augstākās izglītības finansēšanu, un LJA šo finansējumu saņems atbilstoši savai studiju specifikai, bet pašlaik nevaram pateikt, kāds tieši būs šis finansējums, jo ir jāsaņem akcepts no Ministru kabineta par augstākās izglītības finansēšanu.”

Patiesības, puspatiesības un nepatiesības

Pirmais komentārs

Par jūrniecības sabiedriskajām organizācijām

Dmitrijs Stepanovs no Izglītības un zinātnes ministrijas uz komentāru, ka Jūras akadēmijas pārvietošana uz RTU ekosistēmu notikusi bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari, aizrādīja, ka nozarē ir ļoti daudz asociāciju un sabiedrisko organizāciju, bet saskaņojums nav panākts tikai ar divām – Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju.

Jūrniecības nozares speciālistu viedoklis. Ir jābūt ļoti uzmanīgiem, runājot par jūrniecības nozari, jo tās darbības lauks ir visai plašs, sākot no ostām un beidzot ar aktīvajiem jūrniekiem starptautiskajā tirdzniecības flotē. Arī nozares profesionālās sabiedriskās organizācijas pēc būtības ir ļoti atšķirīgas, bet, kas attiecas uz Jūras akadēmijas specifiku, tad īpaši jāuzsver jūrnieku sagatavošana, un Jūras akadēmijas sūtība ir sagatavot tieši jūras virsniekus. Pēc aktīvo jūras gaitu beigšanas šie profesionālie jūras virsnieki, protams, lieliski spēj atrast darbu arī krasta dienestos, taču izglītības ziņā Jūras akadēmijai ir jā sagatavo speciālisti darbam jūrā, tāpēc tās organizācijas, kas visticšākajā veidā ir saistītas ar darbu jūrā, arī ir izteikušas neuzticību jaunā jūrniecības izglītības modeļa ieviešanai.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns:

"Latvijā ir vairāk nekā tūkstoši sertificētu tālbraucēju kapteiņu, no kuriem jūrā reāli strādā seši simti, tāpēc ir pilnīgi nesaprotami, ka šāda bagātība nevienam nav vajadzīga un valsts līmenī neviens pat nevēlas iedzīlīnāties profesionālajās niansēs un ņem vērā augsti kvalificētu speciālistu viedokli. Lai piedod man Rīgas Tehniskā universitāte, bet viņiem nav tādas kompetences, lai varētu sagatavot jūras virsniekus. Tagad visaugstāk tiek vicināts zinātnes karogs, apgalvojot, ka tiks gatavoti

zinātnieki un pētnieki, bet, kā zināms, Jūras akadēmija ir pieskaitīta lietišķo zinātņu tipam, un tādā gadījumā tai pirmkārt vajadzētu sagatavot speciālistus darbam jūrā, mūsu gadījumā tas ir darbam uz kuģiem, un tikai pēc tam daļa, kas to vēlēšies, protams, varēs pievērsties arī zinātniskajam darbam un turpināt padziļinātas studijas, bet tas nenožīmē, ka zemākā un nenožīmīgākā līmenī var tikt nolikta profesionālu speciālistu sagatavošana."

Otrais komentārs

Par STCW konvencijas prasību ievērošanu

Kristīne Carjova ar pārliecību runā par to, ka LJA realizē studiju un mācību programmas saskaņā ar STCW konvencijas prasībām, un vēlas kļūdēt bažas, ka mācību procesā turpmāk kaut kas varētu būt neatbilstošs konvencijas un normatīvo aktu prasībām.

Jūrniecības nozares speciālistu viedoklis. Vairāk nekā pusotru gadu, kamēr notikusi cīņa par Jūras akadēmijas iekļaušanu RTU ekosistēmā, ir krasi pazeminājies izglītības līmenis, kas būtībā vairs nemaz neatbilst ne augstskolas standartiem, ne Jūrnieku reģistra prasībām. Kāpēc tas noticis? Ne jau pasniedzēji pie tā vainojami, bet gan akadēmijas vadība, kas visu šo laiku nav interesējusies par mācību darbu, jo ir bijusi aizņemta ar pievienošanas jautājumu risināšanu un visu, kas ar šo procesu saistīts. Pie tam akadēmijas vadība ļoti labi apzinās, ka Izglītības un zinātnes ministrija piever acis uz mācību procesa nepilnībām. Rezultātā pasniedzēji nav apmierināti, studenti ir neapmierināti, un visi dzīvo informācijas vakuumā.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: "Šobrīd ir ļoti grūti paredzēt nākotni, bet teorētiski ir jābūt tā, ka jūrniecības izglītība atbilst STCW konvencijas prasībām un ir bāzēta uz kvalitātes vadības sistēmas

nodrošināšanu. Tā kā LJA turpmāk būs viena no RTU struktūrvienībām, visu jautājumu galvenais lēmējs būs visa lielā RTU padome, rektors un senāts, tieši tie pieņems galvenos lēmumus, tāpēc LJA kvalitātes vadības sistēmai ir jābūt inkorporētai RTU struktūrā. Diemžēl nav radies iespāids, ka RTU pēc būtības ir mēģinājusi saprast STCW konvencijā teikto. Teikšu vēl vairāk, diskusiju laikā radies priekšstats, ka RTU tikai tagad ir apjautusi, ka šis lauciņš viņiem ir svešs. Par maz ir pateikt, ka tas un tas ir atbilstošs STCW konvencijai, jo šo konvenciju vajag saprast, ne tikai vienkārši izlasīt. Lai konvenciju saprastu pēc būtības un varētu par to diskutēt, par maz ir kaut vai piecas reizes izlasīt, jo konvencijā svarīgs ir katrs vārds, un katrs no tiem ir saistīts ar citiem vārdiem.

Tā kā RTU tagad būs jāizstrādā jauna kvalitātes vadības sistēma, viss tiks pārvērtēts, un nav svarīgi, ka LJA paliks savās iepriekšējās mājās, svarīgi būs tas, ka viņus turpmāk komandēs no RTU Ķīpsalā. Skaidrs ir arī tas, ka pēc normatīvo aktu regulējuma būs jāatjauno atbilstības sertifikāti, ko atzīst Satiksmes ministrija, bāzējoties uz Jūrnieku reģistra izvērtējumu. Varu teikt, ka arī līdz šim atbilstība par simt procentiem nav bijusi, bet gadījumā, ja būs lielas neatbilstības, tad mēs Satiksmes ministrijai nevarēsim sniegt atzinumu par sertifikātu atbilstību, un tādā gadījumā tiešām var rasties lielas problēmas.

2024. gadā ir jābūt nākamajam IMO un EMSA auditam, un arī šis institūcijas ir informētas par to, kas notiek ar jūrniecības izglītību Latvijā. Ar tām konsultējot, lai noskaidrotu, ko viņi iesaka darīt, un atbilde bija ļoti loģiska: to varēsim pateikt tikai pēc audita veikšanas, jo cita mehānisma nav, tāpēc izglītības jautājumi vispirms jārisina nacionālajā līmenī, bet audits izvērtēs, kā šī izglītība atbilst starptautisko konvenciju un regulu prasībām.

Līdz šim ir bijusi tāda kārtība, ka Izglītības un zinātnes ministrija visus jautājumus, kas saistīti ar jūrniecības izglītību un izglītības programmām, ir novirzījusi Jūrnieku reģistram un pati ar jūrniecības izglītības lietām būtībā nekad nav nodarbojusies, jo zināja, ka ir tāds Jūrnieku reģistrs, kas, patīk tas vai nepatīk, bet izdarīs visu nepieciešamo. Piemēram, ja Jūrnieku reģistrs programmas nesaskaņo, tad arī Izglītības un zinātnes ministrija tās nesaskaņo. Jūrniecības izglītības uzraudzība pilnībā bija atstāta Jūrnieku reģistra kompetencē, un mēs savu darbu darījām līmenī. Tie akadēmijas absolventi, kuri tagad jau ir jūras virsnieki, darba tirgū ir ļoti pieprasīti, tāpēc droši varu teikt, ka Jūrnieku reģistrs par savu misiju ir uzskatījis Jūras akadēmijas atbalstīšanu, apzinoties arī to, ka Jūras akadēmijai vienmēr nācies cīnīties ar nepietiekamu finansējumu, pasniedzēju trūkumu, tāpēc sasniegt labus rezultātus nemaz nenākas viegli, bet tajos gadījumos, kad Jūrnieku reģistrs redzēja, ka akadēmijā ir izpratne, vēlšanās un cenšanās mācību procesu organizēt iespējami labākā līmenī, reizēm pievēra acis un neakcentējām šādus tādus trūkumus. Nevar būt tā, ka Latvijā kopumā izglītības līmenis ir pieticīgs, bet ar jūrniecības izglītību viss ir pilnīgā kārtībā, taču ir jāsaprot divas atšķirīgas lietas: viena ir izglītības līmenis valstī un otra ir jūrniecības izglītības sistēma, kas tiešām ir laba. Eiropas Savienībā tiek atzīts, ka Latvijā salīdzinājumā ar citām ES valstīm ir izveidota vislabākā sistēma, vismaz līdz šim tā ir bijis, un noslēpums ir pavisam vienkāršs: Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs ir noteicis, ka pasaules jūrnieku darba tirgū nesagatavotam un konvencijas prasībām neatbilstošam speciālistam nav ko darīt, tur nav ko meklēt bez atbilstošas kvalifikācijas, tāpēc arī pēc izglītības dokumenta saņemšanas vai reizē ar to, vajadzīgajā līmenī nokārtojot valsts eksāmenu, tiek apliecināta arī kompetence un absolvents saņem kvalifikācijas sertifikātu, ko mēs saucam par kompetences sertifikātu. Lai saņemtu šo sertifikātu, ir vai nu atsevišķi jākāro eksāmens Jūrnieku reģistrā, vai arī to var apvienot ar akadēmijas eksāmenu, bet tad jau tas notiek pēc mūsu noteikumiem un prasībām. Mums nav svarīgi, ka studenti ir priecīgi, ja viņam eksāmenā

Jāzeps Spridzāns.



palaimējies ar jautājumiem, jo mēs esam tiesīgi uzdot jautājumus par visu spektru, un tikai tad, kad pārliecināties, ka atbildētājs ir kompetents, esam apmierināti ar viņa zināšanām. Studentam ir jāsaņem vismaz septiņdesmit procenti no simta, lai varētu iegūt kompetences sertifikātu, un tas nozīmē, ka zināšanu pārbaude saskaņā ar STCW konvencijas prasībām ir četros jautājumu blokos, un katrā no tiem angļu valodā minimāli jāsaņem septiņas balles, bet akadēmijas diploma saņemšanai pietiek, ja no desmit saņem piecus punktus. Ja jaunais speciālists ir saņēmis kompetences sertifikātu, varam būt droši, ka viņš atbilst tam līmenim, kādu prasa darba tirgus, un mēs neesam saņēmuši reklamācijas par mūsu jauno speciālistu profesionālo varēšanu. Par to paldies jāsaka izglītības iestādei un sertifikācijas sistēmai. 2021. gadā bija kādi astoņi cilvēki, kuri netika pāri kvalitātes sertifikāta latīgai, tomēr, nopietni strādājot, viņi sagatavojās atkārtotai pārbaudei, jo ļoti labi apzinājās, ka bez kompetences sertifikāta darba tirgū nav ko darīt. Bet akadēmijas diploms ir nepieciešams, lai viņus vispār varētu pielaist pie kompetences sertifikāta kārtošanas. Un tagad šī sistēma, kas Latvijā ļoti labi strādā, pēc būtības var tikt nojaukta.

No savas puses bijām par to, ka gala eksāmeni jāapvieno ar kompetences sertifikāta prasībām, jo jebkurš eksāmens cilvēkam ir stress. Pat kapteiņi, kuri piecos gados reizi nāk uz kompetences apliecināšanu, ir uztraukušies, tad kāpēc studentiem

vajadzētu sagādāt dubultu stresu? Bet RTU Jūrnieku reģistram šādu sistēmu, visticamāk, nepiedāvās, jo nav pārliecības, ka spēsim saprasties. Jau tagad, kad protokolā uzrakstījām, kas Jūras akadēmijai jādara saskaņā ar konvencijas prasībām, jo ir lietas, kas nav atbilstošas, akadēmijas rektore griežas pie RTU juristiem, kuri, kā jau krasta cilvēki, uz jūras lietām skatījās no krasta, tāpēc sarakstīja aplamības un iesniedza pret mums sūdzību. Laiks iet, bet trūkumi akadēmijas darbā netiek novērsti. Dažas lietas akadēmijai bija jāizdara mēneša laikā, bet tas ievilkās trīs mēnešu garumā, un arī vēl tagad (oktobra beigās – red.) nav izdarītas līdz galam, taču akadēmijas vadība atkal bija apņēmības pilna visu pārsūdzēt, tomēr pietika veselā saprāta to nedarīt. Esmu apņēmies, ka gadījumā, ja šādas situācijas atkārtosies, par to ziņošu gan IMO, gan EMSA.

Vislabākais risinājums tomēr būtu jūrniecības nozares piedāvātā jūrniecības izglītības konsolidācija. Tagad ārpus vienotās sistēmas paliek "Novikontas" Jūras koledža un mācību centri, kas ir privātas mācību iestādes, un ir jautājums, kā bez tām var veidot vienotu jūrniecības izglītības sistēmu? Un vēl vajadzētu atcerēties, ka jūrniekus ne tikai māca, bet arī sagatavo darbam jūrā.

Pagaidām ir daudz nezināma, taču pilnīgi godīgi varu teikt, ka Jūrnieku reģistrs ir STCW konvencijas sarguns, un tāds tas arī paliks."

Anita Freiberga

Emocijas bija saspīlētas abās pusēs

2023. gada janvārī būs pirmais Latvijas Jūras akadēmijas absolventu izlaidums, kur jaunie speciālisti nesaņems vis akadēmijas, bet gan Rīgas Tehniskās universitātes diplomus. “Mūsu galvenais un lielākais uzdevums ir nodrošināt, lai jaunie speciālisti varētu saņemt diplomu un kvalifikācijas atzīšanas dokumentu, tāpēc ļoti ceru, ka tiks atrisināti visi tehniskie jautājumi, ka atradīsim kopīgu valodu ar Jūrnieku reģistru, kas precīzi nodēfinēs tās prasības, kas mums ir jāievēro, bet pārējie jau ir tehniskie jautājumi, lai izlaidums visiem būtu svētki,” intervijā teica RTU attīstības prorektors ARTŪRS ZEPS. Viņš arī informēja, ka pēc Latvijas Jūras akadēmijas (LatJA) pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) 2022. gada 1. oktobrī akadēmijas rektore Kristīne Carjova ieņem direktora vietas izpildītājas amatu līdz laikam, kad nākamā gada aprīlī vai martā, kas saskan ar viņas amata termiņa beigām, tiks vēlēts jauns akadēmijas vadītājs, kuram būs vēlama, bet ne obligāta prasība – doktora grāds, un, izvērtējot amata pretendentes, akadēmijas Jūrniecības padomei, kas pašlaik vēl nav izveidota, būs iespējas maksimāli ietekmēt šo procesu.

– **Pagājuši jau divi mēneši, kopš Jūras akadēmija iekļauta RTU ekosistēmā. Ko varat teikt, kā pagājis šis laiks, kādas iegūtas atziņas, vai nākusi apjausma, kur esat iekūlušies?**

– Negribētu to nosaukt par iekulšanām. Šajā laikā lielu uzmanību esam veltījuši integrācijas procesam, kas bija jāveic saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem, un esam likuši uz svaru uz divām būtiskām lietām: lai darbinieki, kuri turpina strādāt Jūras akadēmijā, tiktu pilnībā integrēti un zinātu visu, kas ar viņiem notiek un kādi ir darba nosacījumi, un otrs, lai visiem studējošajiem būtu iespējams turpināt uzsāktās studijas un mācību gaitas. Te gan ir bijušas dažas aizķeršanās, bet tas nav bijis nekas tāds, kas varētu būtiski traucēt šo procesu.

– **Tomēr pasniedzēji sūdzas, ka joprojām trūkst informācija par to, kas viņus īsti sagaida jaunajā sistēmā, tāpat viņi ir neapmierināti, ka tagad tiek samazinātas slodzes, līdz ar to samazinās arī atalgojums.**

– Grūti komentēt par slodzi samazināšanu, jo tehniski nav bijušas

izmaiņas studiju programmu īstenošanā, un tas nozīmē, ja pasniedzējs noteiktā apjomā bija sācis savas programmas docēšanu, tad viņš tieši tādā apmērā to turpina darīt. Iespējams, tie varētu būt kādi gadījumi, kam ir atsevišķs skaidrojums, bet tā tam nevajadzētu notikt.

Kas attiecas uz informāciju, tad mēs diezgan aktīvi cenšamies strādāt pie informācijas nodošanas, īstenojot to dažādās platformās, un par visu cenšamies informēt gan Jūras akadēmijas, gan Tehniskās universitātes pasniedzējus, tāpat par reorganizācijas jautājumiem esam diskutējuši ar nozares pārstāvjiem. Darām visu iespējamo un esam atvērti vēl lielākai sadarbībai, taču jāsaprot, ka notiek reorganizācija, tāpēc var gadīties, ka ne vienmēr visa informācija līdz galam ir pieejama.

– **Vai šajā laikā esat identificējuši kādas problēmas, kas saistītas ar Jūras akadēmijas funkciju pildīšanu?**

– Esmu lasījis Jūrnieku reģistra iepriekšējo gadu atzinumus par to, kādi trūkumi Jūras akadēmijai būtu jānovērš un kas jāpilnveido, un no

šiem atzinumiem ļoti labi var spriest par akadēmijā notiekošo. Protams, viens no sāpīgākajiem jautājumiem ir simulatori, un tas attiecas arī uz Liepājas Jūrniecības koledžu, bet ir arī vairākas citas lietas, piemēram, Mācību centra darbība, studiju kursu apraksti un vēl citas lietas, kas pamatā ir jautājums, cik efektīvi tiek izmantoti administratīvie resursi. Un šajā kontekstā var rasties jautājums, kāpēc iepriekš akadēmija saskārusies ar tiem vai citiem izaicinājumiem. Viena no lietām, ko esam identificējuši, ir tas, ka akadēmijai tīri tehniski pietrūcis cilvēku, par ko pārliecinājamies arī pievienošanās gaitā. RTU pusē bija cilvēki, kas nodarbojās, piemēram, ar nepieciešamās informācijas sagatavošanu, turpretī akadēmijā tiešām bija jūtams resursu, tai skaitā cilvēkresursu, trūkums. Papētījām arī to, kā Jūras akadēmijai ir veicies ar komunikācijas aktivitātēm, un jāatzīst, ka ar to ir bijis samērā bēdīgi, jo lielā mērā to nav ļāvis darīt ierobežotais budžets. Esam runājuši ar Jūras administrācijas pārstāvjiem, kuri arī atzina, ka Jūras akadēmija nav iesaistījusi nozares aktivitātēs, kā tas ir bijis

senāk, tāpēc šajā ziņā noteikti sakatu lielas iespējas.

– Jūrnieku reģistrs sevi pozicionē kā STCW konvencijas stingru uzraugu, un ir skaidri pateicis, ka nav gatavs pievērt acis uz iespējamām atkāpēm no konvencijas prasību ievērošanas. Vai esat drošs, ka Jūras akadēmija RTU ekosistēmā ir pilnībā gatava ievērot šo standartu?

– Vispirms gribētu teikt, ka vēlētos pozitīvi skatīties uz konstruktīvas sadarbības iespējām, tāpēc par šo jautājumu esmu runājis ar Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu, kurš atzina, ka iepriekšējos gados ne vienmēr esošas nepilnības, kas pamatā saistītas ar komunikācijas trūkumu, studiju aprakstiem un organizatoriskām lietām, bijušas izgaismotas, cerot uz darba pilnveidošanu. Mūsu Studiju departaments un Kvalitātes departaments ir iesaistīti procesā un pārskata katru Jūrnieku reģistra aizrādījumu, lai maksimāli novērstu tos trūkumus, par ko bijuši aizrādījumi. Tomēr rēķināmies, ka Jūrnieku reģistrs no mums visu ļoti stingri prasīs, jo, būsīm godīgi, mēs runājam par reglamentētu profesiju, tāpēc Jūrnieku reģistra pienākums ir procesu stingri uzraudzīt, taču mēs sagaidām, ka tas ne tikai sekos prasību izpildei, bet arī palīdzēs mums atrisināt tos jautājumus, ko iesākumā līdz galam nezināsim.

Emocijas ir bijušas saspīlētas abās pusēs, bet tagad pats svarīgākais būtu ar vēsu prātu visu pārdomāt, tomēr apzināmies, ka pamatā ir STCW konvencijas prasības, ko nevaram un arī negrasāmies ignorēt.

– Viens no ļoti svarīgiem instrumentiem, kas būtiski ietekmēs Latvijas darbību RTU ekosistēmā, noteikti būs Jūrniecības padome.

– Esam tikuši līdz jaunveidojamās padomes provizorisksam sadalījumam, bet, ņemot vērā, ka joprojām notiek tehniskais darbs, vēl neesam uzrunājuši konkrētus cilvēkus, kuri varētu strādāt padomē, taču ceru, ka tuvākajā laikā tas tiks izdarīts. Padomes sastāva veidošanā esam ievērojuši divus būtiskus principus: lai viens no diviem Jūras akadēmijas pārstāvjiem noteikti būtu ārējais pārstāvis, un arī akadēmijas pārstāvis ir iekļauts padomē, lai tad, kad

Artūrs Zeps.



tiek apspriestas akadēmijas lietas, piemēram, kā pilnveidot mācību procesu, akadēmijas pārstāvis varētu atbildēt uz jautājumiem un akadēmijas argumenti tiktu uzskatīti. Domāju, ka tas ir konstruktīvs veids, kā risināts problēmas.

– Jūrniecības nozarei ir ļoti svarīgi saprast, kāda tieši būs nozares ietekme padomes darbā, jo kompetence, protams, ir nozares pusē.

– Pilnīgi noteikti, un te ir vairākas būtiskas lietas. Viena ir jūrniecības izglītības stratēģijas veidošana, un vēlos teikt, ka tagad ir pavērusies iespēja skatīties uz jūrniecības izglītību kopumā, ne tikai runāt atsevišķi par Jūras akadēmiju vai Liepājas Jūrniecības koledžu. Pateicoties apstākļiem un pārmaiņām, kas ne vienmēr visiem ir ērtas un pieņemamas, tomēr ir izveidojusies situācija, ka tagad var runāt par izmaiņām, pārskatīt studiju programmas, iespējams, atrast plašāku sadarbību starp Rīgu un Liepāju, un tieši padome būtu viens no instrumentiem, kas palīdzētu veicināt sadarbību un veidot šo stratēģiju. Otra ļoti būtiska lieta – šī ir pirmā reize, kad, pateicoties atveseļošanās mehānismam, parādās reālas investīcijas, un padome būtu tā, kas palīdzētu izvērtēt investīciju maksimāli efektīvu izlietošanu.

– Jūs runājat par jūrniecības izglītības stratēģijas izstrādi, bet vai esat iepazinies ar jūrniecības nozares jau izstrādāto stratēģiju?

– Jūrniecības nozares izstrādātās stratēģijas gadījumā tas ir jautājums arī par privāto mācību iestāžu – “Novikontas” Jūras koledžas un mācību centru iesaisti jūrniecības izglītības procesā. Jāatzīst, ka tas varētu būt izaicinājums, kā juridiski atrisināt privātu un valsts mācību iestāžu sadarbību, tomēr pēc būtības ideja nav slikta. Iepazinot ar “Novikontas” Jūras koledžu, un jāteic, visu cieņu – tas, ko viņi ir panākuši, tiešām ir iespaidīgi un vērtīgi ņemami, tāpēc būtu svarīgi neskatīties vienam uz otru kā konkurentiem, bet saprast, ko varam darīt kopīgi, taču jāapzinās, ka ar konkurenci vienmēr būs jārēķinās.

– Gan ikdienas problēmu risināšanai, gan stratēģiskai attīstībai ir vajadzīga nauda, kas akadēmijai līdz šim ir katastrofāli trūkusi. Publiski jau izskanējusi, ka Jūras akadēmija varētu tikt pie septiņu miljonu eiro liela finansējuma, kas jaunajā ekosistēmā tai būs pieejams. Vai tiešām tas tā ir un kāds vēl finansējums būs pieejams, lai ne tikai risinātu akadēmijas hroniskās kaites, bet arī domātu par jūrniecības izglītības ilgtspēju?

– Izglītības un zinātnes ministrijas iepriekšējā izvērtējumā, kam pamatā bija zinātniskās jomas kapacitāte, Jūras akadēmija no piecām balēm spēja saņemt tikai vienu, tāpat akadēmija nevarēja saņemt arī divus budžeta papildu finansējumus – snieguma finansējumu un zinātnes bāzes finansējumu. Integrācijas rezultātā akadēmijai šis finansējums, kas ir regulāri ikgadējie maksājumi, atkal ir pieejams. Runājot par investīcijām, ko varēsim piesaistīt no atveseļošanās mehānisma, tās būs domātas aprīkojuma iegādei gan zinātniskajam, gan studiju procesam. Papētot, kādas ir Eiropas Savienības struktūrfondu aktivitātes, redzam, ka arī te ir iespējas mēģināt piesaistīt papildu līdzekļus, īpaši domājot par studiju procesa pilnveidošanu un digitālo risinājumu integrāciju mācību procesā. Līdzīgi kā ikvienai izglītības iestādei, arī Jūras akadēmijai, lai iegūtu papildu finansējumu, ir atvērtas diezgan daudzas durvis.

Runājot par jūsu pieminētajiem septiņiem miljoniem, joprojām gaidām

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

Ministru kabineta noteikumus, kas precīzi iezīmēs veicamās aktivitātes, bet ir skaidri zināms, ka šī nauda būs izlietojama trijos virzienos: pirmais – studiju procesa pilnveidei un ar to saistītām lietām, otrais – zinātniskā darba pilnveidei, bet trešais – digitalizācijas aktivitātēm. Tātad mēs runājam par finansējumu aprīkojumā, digitalizācijā un akadēmiskā personāla zināšanu pilnveidošanā, kas varētu stiprināt mācību procesu. Uzreiz jāteic, ka šeit nav paredzēts finansēt visu, kas saistīts ar būvniecību.

– Tagad Jūras akadēmijas problēmu risināšanā Tehniskajai universitātei ir jāiegulda milzīgs darbs un nauda, tāpēc īsti nav saprotams, ko RTU iegūst no Jūras akadēmijas pievienošanas.

– RTU jau ilgāku laiku ir domājuši par pētniecību jūrniecei jomā, esam pat veidojuši struktūru, kas darbojas šajā virzienā, tomēr izaicinājums vienmēr ir bijis tāds, ka RTU un LatJA darbības dublējās un konkurēja, bet tirgus niša nav tik liela, lai diviem spēlētājiem tur būtu vieta, tāpēc nelietderīgi tiek tērēti resursi. Tagad, kopīgi īstenojot pētniecības aktivitātes, būs iespējams realizēt projektus un palīdzēt arī LatJA sagatavot profesionālus speciālistus, un tas noteikti ir viens no lielākajiem ieguvumiem.

– Jūs teicāt, ka nepieciešama jūrniecei izglītības stratēģija, un tie varētu būt uzdevumi nākamajiem pieciem gadiem. Kādai vajadzētu būt Jūras akadēmijas darbībai, lai pēc pieciem gadiem jūs ar paveikto būtu apmierināts?

– Pricētos, ja Jūrniecei reģistram nebūtu iebildumu par prasību ieviešanu un mēs varētu kopīgi strādāt, lai pilnveidotu jūrniecei mācību procesu un sasniegtu augstākus rezultātus. Pricētos, ja izdotos pieaudzēt studentu skaitu, ja tiktu sagatavoti augsti kvalificēti speciālisti, būtu labi atalgoti pasniedzēji, kā arī labi aprīkotas un modernas mācību telpas. Tās ir lietas, ko RTU sagaida pēc pieciem gadiem, un esmu pārliecināts, ka tas būs iespējams, ja efektīvi izmantosim visus pieejamos resursus. ■

Anita Freiberga

Uz līnijas ar ekspertu

Jautājumi joprojām paliek bez atbildes

Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš atzīst, ka Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) 2022. gadā bija bēdīgs fakts.

“No savas puses šo procesu īsti neesam atbalstījuši, bet Izglītības un zinātnes ministrijā (IZM) vairākās sarunās teicām, ja viņi spēs pierādīt, ka Jūras akadēmija no šī procesa būs ieguvēja, tad nebūs pamata nepieņemt šādam risinājumam. Vairākas reizes IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktoram Dmitrijam Stepanovam esmu uzdevis jautājumu, ko akadēmija iegūs, bet, izņemot vispārīgas frāzes un tikpat vispārīgas prezentācijas tekstu, neko vairāk atbildē neesmu saņēmis. Gribu teikt vēl vairāk, sanāksmes laikā Satiksmes ministrijā, kurā piedalījies un uz kuru ieradās Rīgas Tehniskās universitātes vadība, RTU skaidri atzina, ka naudas nav, process izskatās aizkavējies, tas noris ļoti grūti, un tagad īsti nevar saprast, kur ņemt naudu tālākajam procesam, tāpēc RTU lūdza Satiksmes ministriju palīdzēt risināt jautājumu. Tas liek domāt, ka īstenībā viss nemaz nav tik pievilcīgi, un liecina par to, ka Jūras akadēmijas pievienošana RTU ekosistēmai, visticamāk, ir ambīciju realizēšana. RTU rektors Ribicka kungs, piemēram, stāsta, ka viņam ir zināms patiesais

iemesls, kāpēc jūrniecei neiestājas par apvienošanu, jo tad daži vecie jūrniecei vairs nevarēšot lasīt lekcijas akadēmijā. Šādi teksti liecina par visai īpatnēju un nekompetentu pieeju, kam pamatā, visticamāk, ir ļoti senas ambīcijas, kuras kāds ir vēlēties īstenot,” savu viedokli neslēpj Jānis Krastiņš.

– Viens no jūrniecei nozares instrumentiem, ar ko varētu ietekmēt Jūras akadēmijas darbību jaunajā formācijā, varētu būt jaunveidojamā akadēmijas Jūrniecei padome. Vai Jūras administrācija tajā redz savu vietu?

– Pilnīgi noteikti redzam savu vietu, arī izteicām savu viedokli par padomes eventuālo sastāvu un sadalījumu, kur vajadzēja būt vismaz diviem Jūras administrācijas pārstāvjiem, Satiksmes ministrijas, Jūrniecei savienības, arodbiedrības, Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvjiem un, iespējams, arī pārstāvim no Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, bet tas, ko tagad redzam, – ka Jūrniecei padomē divas vietas paredzētas Izglītības un zinātnes ministrijas pārstāvjiem, divas – Jūras akadēmijas deleģētiem pārstāvjiem un divas RTU deleģētiem pārstāvjiem, kas ir visai savdabīgi, jo parasti uzņēmuma padomē valde neietilpst, tā uz padomi nāk atskaitīties par paveikto. Padome taču pārrauga valdi un uzņēmuma darbību no stratēģiskās vadības viedokļa, ieceļ vadību, tāpēc ir jautājums, vai šajā gadījumā akadēmijas pārstāvji lems par vadības ieceļšanu? Ko tur teikt, būs tiešām interesanti paskatīties, kā tas viss tālāk norisināsies. Esot plānots, ka

Tas faktiski nozīmē, ka jūrniecei nozares pārstāvji padomes sastāvā būs mazākumā ar ierobežotām iespējām panākt Jūras akadēmijas attīstību atbilstoši nozares pieprasījumam.



divas vietas būšot Satiksmes ministrijas pārstāvjiem, no kurām vienu varētu ieņemt Jūras administrācijas pārstāvis, un pa vienai vietai būs arodbiedrības un Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvjiem. Tas faktiski nozīmē, ka jūrnieceības nozares pārstāvji padomes sastāvā būs mazākumā ar ierobežotām iespējām panākt Jūras akadēmijas attīstību atbilstoši nozares pieprasījumam.

RTU jautāja manu viedokli par akadēmijas palikšanu esošajās telpās vai pāriešanu uz RTU studentu pilsētiņu Ķīpsalā. Domāju, ka divdesmit gados, kamēr akadēmija atrodas Bolderājā, nav izveidojušās un iedibinātas kādas īpašas tradīcijas, tāpēc, ja ir labākas telpas, uz kurām pārcelties un kas būs atbilstoši aprīkotas ar trenāžieriem, laboratorijām un baseinu, mierīgi to var darīt. Bet ir jautājums, vai visam nepieciešamajam būs pieejams finansējums? No otras puses, nebūtu problēma akadēmijai palikt esošajās telpās, bet problēma atkal ir tajā pašā finansējumā, kas nepieciešams, lai akadēmijas telpas sakārtotu atbilstoši

šodienas prasībām, jo pašlaik tās ir gaužām bēdīgā stāvoklī.

Akadēmija piedalās dažādos *mistikos* zinātniskos projektos, kam nav nekādas saistības ar Jūras akadēmijas profesionālo ievirzi, un tā vien šķiet, ka mērķis ir dabūt projektu, kurā piedalīties, lai iegūtu sev papildu ienākuma sadaļu. Bet, lai nopietni nodarbotos ar zinātnisko pētniecību, arī valstij ir jābūt ieinteresētai un jāiegulda nauda, taču nevajadzētu aizmirst, ka Jūras akadēmijas pats svarīgākais uzdevums ir starptautiskajai tirdzniecības flotei kvalitatīvi sagatavot maksimāli daudz jauno speciālistu.

Varu atklāt arī to, ka Izglītības un zinātnes ministrija bija uzrakstījusi vēstuli, kurā bija teikts, lai līdz nākamā gada beigām neviens no Jūras administrācijas nepārbauda Jūras akadēmijas darbību. Nesaprotu, kā valsts ierēdņi ko tādu vispār var iedomāties, kur nu vēl uzrakstīt! Mums ir jāievēro normatīvais regulējums, un nepildīt šo regulējumu tikai tāpēc, ka kāds izlēmis veikt sasteigtu un nepārdomātu reformu un tādēļ kaut ko nav paguvjis izdarīt, ir pilnīgi

nepieņemami. Mēs nevaram atļauties riskēt ar divpadsmit tūkstošiem jūrnieceku un viņu iespējām strādāt starptautiskajā jūrnieceku darba tirgū, un nemaz arī negrasāties to darīt, tāpēc jau savlaicīgi brīdinājām, ka tik īsā laikā nebūs iespējams īstenot pārejas procesu, taču tad visu vajadzēja pagūt līdz Saeimas vēlēšanām, bet tagad RTU ir attāpusies, ka viss nemaz tik daudzsolīgi neizskatās.

Savukārt akadēmija joprojām turpina dzīvot sajūtās, ka galvenais ir bijis pievienoties un gan jau tad viss būs kārtībā, tāpēc nav skaidrs, kad tad akadēmija tiešām sāks risināt problēmas. Esmu runājis ar pārsniedzējiem, kuri sūdzas, ka viņiem tagad tiek samazināta slodze, tātad arī algas būs mazākas, savukārt administratīvajam korpusam algas tiek palielinātas, kas pēc būtības ir absurds. Otra neatrisināta lieta akadēmijā joprojām ir informācijas trūkums, jo ar strādājošajiem un studentiem neviens no vadības nesarunājas, nav komunikācijas, un arī RTU izvirās no konkrētām atbildēm. ■

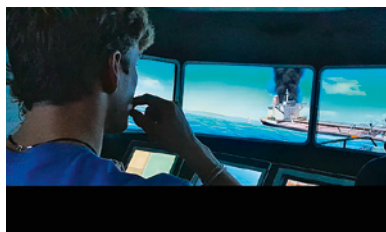
Anita Freiberga

“Enkurs 2023” pirmajā atlases kārtā uzvar Ventspils Valsts 1. ģimnāzija

12. novembrī “Novikontas” Jūras koledžā notika konkursa vidusskolēniem “Enkurs 2023” pirmā atlases kārtā, kurā sacentās astoņu skolu komandas no Ventspils, Aizputes, Saldus, Rīgas, Ulbrokas un Alūksnes. Pārliecinošu uzvaru izcīnīja Ventspils Valsts 1. ģimnāzija, apsteidzot konkursa iepriekšējā gada uzvarētāju Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāziju.

Bez ventspilniekiem un alūksniešiem “Enkurs 2023” finālā iekļuva arī Rīgas 10. vidusskolas un Saldus vidusskolas komandas. Plānots, ka nākamā gada pavasarī notiks vēl vismaz viena konkursa atlases kārtā, kā arī konkursa fināls.

Pirmajā atlases kārtā skolu komandas pildīja vairākus kuģu vadības uzdevumus, izmantojot profesionālos kuģu vadības treniņierus. Komandām nācās “braukt” gan ar ātrgaitas kuteriem, gan lieliem tirdzniecības flotes kuģiem, vadot tos gan nakts tumsā, gan nelabvēlīgos laika apstākļos. Savukārt pavisam ekstrēmus laika apstākļus uz savas ādas varēja izjust uzdevumā jaunajā “Novikontas” baseinā, kur tika imitēta vētra, negaiss un augsti viļņi. Skolēniem nācās ielēkt baseinā, aizpeldēt līdz glābšanas plostm, iekļūt tajā un aizairēt plostu līdz “krastam”.



Ugunsdzēsības uzdevumā komandas ugunsdzēsēju ekipāžumā devās konteinerā, kur vajadzēja atrast un izglābt cietušo, kā arī nodzēst atklātu liesmu. Neiztrūka arī pirmās palīdzības sniegšana, kuras laikā dalībniekus mulsināja un komunikāciju apgrūtināja papildu skaņas efekti.

Konkursa dalībnieki sacentās arī virves vilkšanā, kas Covid-19

ierobežojumu dēļ pērn nenotika. Šajā disciplīnā pārliecinošu uzvaru izcīnīja Aizputes vidusskolas komanda, kurai citos uzdevumos gan tik ļoti neveicās, tādēļ finālā tā neiekļuva.

Konkursa organizē un finansē Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, “Novikontas” Jūras koledža, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un citas jūrniecības organizācijas un uzņēmumi. 2022. gadā konkursa “Enkurs” rīkošanai tika saņemts Sabiedrības integrācijas fonda atbalsts Latvijas valsts budžeta finansētās programmas “NVO fonds” ietvaros.

Konkurss “Enkurs” tiek rīkots kopš 2007. gada, tā galvenais uzdevums ir iepazīstināt jauniešus ar jūrnieka profesiju. Konkursa dalībnieki sacenšas dažādu praktisku uzdevumu pildīšanā reālā jūrniecības vidē – mācību iestādēs, treniņu centros, ostās, uz kuģiem. Daudzi “Enkura” dalībnieki pēc vidusskolas beigšanas izvēlējušies turpināt mācības kādā no Latvijas jūrniecības augstskolām un kļuvuši par jūras virsniekiem, kā arī strādā citās jūrniecības specialitātēs. ■



Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā

30. novembrī Madonas Valsts ģimnāzijā norisinājās Karjeras diena. Latvijas Jūras administrācija, sadarbojoties ar "Novikontas" Jūras koledžu, prezentēja jūrniecības izglītības iespējas Latvijā un jūras virsnieka profesijas perspektīvas.



Pasākumā skolēni ne tikai noskatījās prezentācijas un saņēma atbildes uz saviem jautājumiem, bet arī sacentās minikonkursā, kurā vajadzēja uzvilkt glābšanas aprīkojumu.

Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā tiek rīkota katru gadu, un tajā piedalās ne tikai šīs skolas, bet arī citu pilsētas un novada vidusskolu skolēni. Tajā jaunieši saņem informāciju par iespējām mācīties dažādās augstskolās. Šogad uz Karjeras dienu bija ieradušies 14 augstskolu pārstāvji.

Madonas Valsts ģimnāzija ir viena no skolām, kas regulāri piedalās jūrniecības nozares konkursā "Enkurs", un gandrīz katru gadu šīs skolas absolventi turpina mācības kādā no jūrniecības augstākās izglītības iestādēm.

Jaunie jūrniecības nozares līderi vēlas redzēt ilgtspējīgu pieeju jūrnieku darba tirgus nodrošināšanai

2022. gada aprīlī "Global Maritime Forum" (GMF) aicināja pasaules jūrniecības nozares jaunos profesionāļus piedalīties šā gada eseju konkursā "Future Maritime Leaders". Viņiem bija jārod atbildes uz jautājumiem, kā jūrniecības nozare var uzlabot attieksmi, lai nodrošinātu jūrnieku darba ilgtspējību, kādas ir tās problēmas, kas jāatrisina līdz 2030. gadam. Paziņojot konkursa rezultātus, GMF "Human Sustainability" projektu direktore Susanne Justsena uzsvēra, ka visos konkursa darbos kā pati svarīgākā dominējusi atbilde: "Lai sasniegtu 2030. gada ilgtspējīgas attīstības mērķus, pasaules jūrniecības nozarei svarīgs nosacījums ir cilvēka faktors."

Susanne Justsena: "Saņēmām 188 esejas no 27 valstu jauniešiem jūrniecības līderiem, pārsvarā no Āzijas (74%): no Indijas tika iesniegti 104 darbi, no Filipīnām 19, savukārt Eiropu pārstāvēja Grieķija ar 11 jūrniecības speciālistu darbiem. Runājot par dzimumu attiecību, 32 dalībnieki bija sievietes un 156 vīrieši.

Eseju autori koncentrējās uz piecām tēmām: 44 esejas bija veltītas cilvēka ilgtspējai jūrā, 44 esejas tika izcelta cilvēku labklājība un cilvēktiesības, 21 esejā bija runa par nākotnes prasmēm un kompetencēm, 13 darbos bija skarti daudzveidības, vienlīdzības un iekļaušanas jautājumi, 13 autori kā svarīgāko akcentēja cilvēku drošību, bet 53 autori apskatīja vēl citas tēmas."

Pēdējo dažu gadu laikā starptautiskā jūrniecības nozare lielāko uzmanību ir veltījusi kuģošanas dekarbonizācijas un digitalizācijas jautājumiem, kas, protams, nozarei ir aktuāli un neatliekami risināmi 2030. gada prasību īstenošanas kontekstā, bet

jauno jūrniecības speciālistu paušais izgaismo problēmu, kas, lai arī laiku pa laiku tiek izcelta, līdz šim diemžēl ir palikusi bez vajadzīgā risinājuma, un tas ir cilvēciskais elements, kas ir būtisks nosacījums, lai pasaules jūrniecības nozare varētu sasniegt 2030. gada ilgtspējīgas attīstības mērķus.

Vairāk nekā 40 esejās jaunie nozares pārstāvji, kuru vecums ir līdz 30 gadiem, cilvēka ilgtspējas jautājumu apsprieda plašāk, uzsverot, ka lieli izaicinājumi kuģošanas nozarei gaida saistībā ar Covid-19 pandēmijas viestajām pārmaiņām un tās sakarā piedzīvoto apkalpju maiņas krīzi, seksuālo uzmākšanos, pirātismu, bažām par cilvēku drošību, neatbilstošu un novecojušu apmācības sistēmu, jūrnieku sliktu garīgo un fizisko veselību, bažām par garām darba stundām, atalgojuma un darba algas samaksas problēmām un tamlīdzīgi. Daudzās esejās uzmanība pievērsta jūrnieku vispārējai labklājībai,

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

uzsverot personīgā laika deficītu un saziņas trūkumu ar ģimeni, akcentējot apkalpes veselības problēmu, prasmju trūkumu, kā arī cilvēktiesību neievērošanu.

Vairākās esejās pausts aicinājums veicināt starpnozaru sadarbību, lai risinātu steidzamākās problēmas. Vairāki jaunie speciālisti aicināja veidot uz cilvēku labklājības un cilvēktiesību ievērošanas uzlabošanu vērstas atvērtas digitālās platformas, lai, kopīgi strādājot, uzlabotu prasmes, kompetences, kā arī veicinātu kopīgas izpratnes veidošanu par drošu darbu vidi visiem.

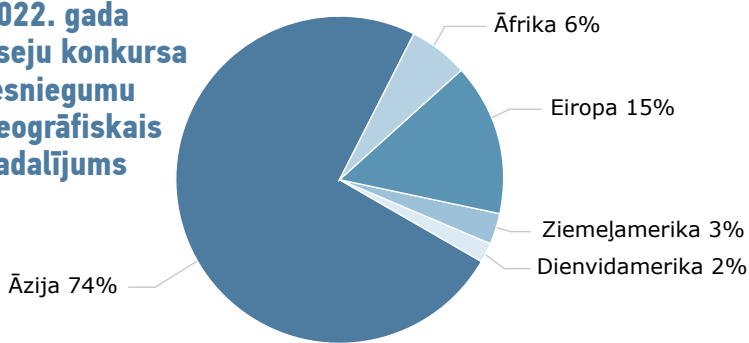
Daudzi jaunie speciālisti rakstīja par jūrnieku nogurumu, spēku izsīkumu un izdegšanu, ko lielā mērā veicinājusī apkalpju maiņas krīze, kad nācās strādāt garākas darba stundas, pārstrādāt kontrakta laiku un nebija iespējams nokāpt krastā. Daudzās esejās norādīts, ka atšķirtība no ģimenes, atpūtas laika trūkums, stress, trauksme un diskriminācija padara dzīvi jūrā arvien sarežģītāku. Garīgās veselības profilakses un atbalsta trūkums apvienojumā ar sliktu piekļuvi internetam ir galvenās problēmas, kas jārisina steidzami un kopīgi visai nozarei.

Tāpat esejās jaunie speciālisti mudināja nozari sadarboties, lai kopīgi noteiktu, kāda veida apmācība ir nepieciešama gan darbiniekiem, gan vadībai, lai nodrošinātu apkalpes labklājību, īpašu uzmanību pievēršot jūrnieku reakcijai uz stresu, trauksmi un domām par pašnāvību. Praktiskie priekšlikumi bija saistīti ar globāla garīgās veselības uzticības tālruni un tādas platformas izveidi, kas ne tikai sniegtu atbalstu, bet arī mācītu, kā stresa situācijās nodrošināt pienācīgu profilaksi un reaģēšanu.

Aicinājums nozarei veicināt daudzveidību, vienlīdzību un iekļaušanu

Daļa no jaunajiem speciālistiem saasināti vērtēja dzimumu nevienlīdzību un sieviešu diskrimināciju jūrā, ko joprojām uzskata par neatrisinātu problēmu. Ir kompānijas, kas vēl arvien nevēlas nodarbināt sievietes, savukārt vairākās esejās bija

2022. gada eseju konkursa iesniegumu ģeogrāfiskais sadalījums



uzsvērtas problēmas, kas saistītas ar seksuālu uzmākšanos un drošības apdraudējumiem, ar kuriem saskaras sievietes jūrā. Kritika bija vēsta uz to, ka ir uzņēmumi, kas nenodrošina sieviešu kajītes, sanitārās tvertnes, pienācīgus individuālos aizsardzības līdzekļus jūrniecēm, kā arī kopumā drošu vidi sievietēm uz kuģiem. Patat šīs problēmas rodas tāpēc, ka nozari veidoja un joprojām veido vīrieši, kuri nav vēltījuši pietiekami daudz pūļu, lai padarītu nozari pievilcīgāku dažāda veida darbiniekiem.

Cilvēku drošības uzlabošana jūrā

Cilvēku drošība bija vēl viena svarīga problēma, kam darbos tika pievērsta uzmanība. Darba apstākļi uz kuģa, tostarp troksnis, spilgta gaisma, karstums, vibrācijas un neelastīgi sardzes grafiki apvienojumā ar intensīvām un garām darba stundām nereti tieši vai netieši izraisa negadījumus, potenciāli apdraud dzīvības, īpašumu un pat jūras vidi. Daži autori akcentēja apkalpes drošības nozīmi ceļā uz dekarbonizāciju. Vairākās esejās tika pausts atbalsts tam, lai stiprinātu vispārējo jūras drošības apmācību un pētniecību, kā arī saskaņotu kuģošanas drošības apmācības standartus ar citām starptautiskām jūras disciplīnām.

Kas uzņemsies atbildību par nākotnē nepieciešamo prasmju un kompetenču nodrošināšanu?

Strauji mainīgo sociālekonomisko un tehnoloģisko vidi, novecojušās darbības tehnoloģijas jūrniecības nozarē, kā arī prasmju trūkumu jūrniecības

speciālistu vidū jaunie speciālisti apsprieda vairāk nekā 20 esejās.

Jaunie speciālisti – "Gen Z", kas dzimuši no 1997. līdz 2012. gadam, kā arī "Millennials", no 1981. līdz 1996. gadam dzimušie, – līdz 2030. gadam veidos vairāk nekā 70% no kopējā globālā jūrnieku darbaspēka, tāpēc īpaši aktuālas kļūst tieši jaunākās paaudzes vērtības, kas varētu būt pretrunā ar pašlaik esošajām jūrniecības nozares tradicionālajām vērtībām, un tas attiecas ne tikai uz šīs jaunākās paaudzes attieksmi pret darbu kopumā, bet jo īpaši uz viņu prasmēm un kompetencēm. Pastāv bažas par digitālo prasmju un kompetenču trūkumu visā nozarē, tāpēc izskan aicinājums vairāk koncentrēties uz tik ļoti nepieciešamo prasmju pilnveidi. Dažās esejās ierosināts apmācībā un izglītībā plašāk izmantot virtuālās realitātes tehnoloģijas, kas, pēc autoru domām, varētu pavērt iespēju efektīvāk un produktīvāk veidot komunikāciju uz kuģa.

Izvērtējot visas iesniegtās esejas, konkursa organizatori secināja, ka cilvēka ilgtspējīga jaunajiem talantiem nav abstrakts jēdziens, tas būs noteicošais, pēc kādiem principiem jaunie speciālisti izvēlēšies darba vidi un vai izvēle galu galā būs par labu jūrnieka profesijai un darbam jūrā.

Secinājums ir viens: lai līdz 2030. gadam varētu nodrošināt cilvēkiem ilgtspējīgāku darba vidi, jūrniecības nozares līderiem un politikas veidotājiem jāturpina sadarboties ar jaunajiem profesionāļiem un jauno pārmaiņu veidotājiem, meklējot jaunus un vērienīgākus veidus, kā jūrniecības nozari padarīt ētiskāku, humānāku un pievilcīgāku. ■

Nulles toleranci darbos, ne vārdos

2022. gada septembrī Ņujorkas augstākajā tiesā nonāca Hopes Hiksas prasība pret kuģošanas kompānijas “AP Moller-Maersk” meitasuzņēmumu “Maersk Line, Limited” (MLL) par uzmākšanos un izvarošanu 2019. gadā, kad Hiksa kā ASV Tirdzniecības jūras akadēmijas (USMMA) kadete izgāja jūras praksi uz kuģa “Alliance Fairfax”. Īsā paziņojumā, ko novembra vidū kopīgi publiskoja prasītājs un atbildētājs, teikts, ka viņi tiesvedību ir atrisinājuši, tāpat Hiksa un MLL advokāti vienojušies, ka neviena no pusēm neatklās vienošanās detaļas.

Hiksas apsūdzības pirmo reizi publiski parādījās 2021. gada septembrī, kad viņas advokāts Raians Melodžijs cietušās vārdā publicēja toreiz vēl anonīmu emuāra ierakstu “Maritime Legal Aid & Advocacy” (sabiedriska bezpeļņas organizācija, kas cīnās par jūrnīeku cilvēktiesību ievērošanu, par to, lai jūrnīecības nozare būtu droša vide ikvienam) tīmekļa vietnē, un toreiz šī lieta ieguva nosaukumu “Midshipman X”. Rakstā Hiksa apsūdzēja kuģa “Alliance Fairfax” vecāko mehāniķi par uzmākšanos un izvarošanu prakses laikā, kad Hiksai bija 19 gadi, bet varbūt 60 plus.

Hiksa ne tikai apgalvoja, ka ir izvarota, bet arī atklāja, ka viņai ir droša informācija par vairākām citām USMMA kadedēm, kuras tāpat piedzīvojušas pazemojumus un tikušas izvarotas.

Pēc tam, kad Hiksa nāca klajā ar savu stāstu par kadetu programmas “The Sea Year” laikā piedzīvoto, pieteicās vēl viena USMMA kadete, kura arī ziņoja par seksuāliem uzbrukumiem uz tā paša kuģa, tikai tas bija noticis gadu vēlāk. Otrās kadetes lieta nosaukta “Midshipman Y”, viņa savu identitāti publiski neatklāja, bet arī ir iesniegusi prasību pret “Maersk” meitasuzņēmumu, un pēdējā pieejamā informācija liecina, ka arī ar šo kadeti kompānija “Maersk” ir pānākusi izlīgumu.

Uz šo publiskoto visai satraucošo ziņu par notiekošo uz tirdzniecības kuģiem reaģēja ASV likumdevēji, kuri oktobrī uzsāka atklātu diskusiju, lai vērstos pret tādiem noziegumiem kā izvarošana, seksuāli uzbrukumi un seksuāla uzmākšanās, kas pret USMMA kadedēm nesodīti notiek uz kuģiem. ASV likumdevēji aicināja Transporta departamentu rīkoties un pauda: “Šī toksiskā kultūra ir ļāvusi uzliesmot seksuālajai vardarbībai, vainīgajiem par to paliekot bez soda, pat vēl vairāk, bez vajadzīgās ievērošanas no atbildīgajām amatpersonām un institūcijām.”

Ziņojumi atklāj visai nepatīkamu un absurdu situāciju: jaunietais jūrā atrodas bezpalīdzīgā



stāvokli, mēnešiem ilgi ir projām no krasta un tiek pakļautas atkārtotiem noziegumiem un iebiedēšanai, ko izdara cilvēki, kuri uz tirdzniecības kuģiem ir varas un atbildības pozīcijās, un tieši tas ir iemesls, kāpēc tirdzniecības flotes kadetes nevēlas ziņot par patiesajiem notikumiem jūrā.

Situācijas absurds vēl pastiprina fakts, ka šādi noziegumi notiek studiju programmas ietvaros, ļoti populāras un nepieciešamas kadetu programmas laikā, kad kadeti uz partnervalstu kuģniecības kompāniju kuģiem iziet praktisko apmācību. Pēc publicitāti ieguvušajiem satraucošajiem faktiem “The Sea Year” kadetu programma, ko uzrauga ASV Transporta departaments, otro reizi sešos gados ir uz nenoteiktu laiku apturēta un izmeklēšanu turpina gan kuģošanas kompānija “Maersk”, gan ASV Jūras administrācija.

Pēc pieejamiem datiem, no 22 oficiālajiem ziņojumiem par seksuālu uzbrukumu, ko prestižā ASV Tirdzniecības jūras akadēmijā saņēmusi 2017./2018. un 2018./2019. akadēmiskajā gadā, tikai četros gadījumos tika veikta izmeklēšana akadēmijas līmenī. Ja kadetu programmas “The Sea Year” laikā uz komerckuģiem, iespējams, notikuši uzbrukumi, skolai nav pilnvaru veikt izmeklēšanu, ja vien abi iesaistītie nav akadēmijas studenti, kas nozīmē, ka izmeklēšana parasti paliek kuģniecības sabiedrības vai Krasta

apsardzes ziņā, un ir informācija tikai par vienu kriminālvajāšanu seksuāla uzbrukuma lietā, kurā iesaistīts akadēmijas students, un šis zināmais gadījums noticis vairāk nekā pirms divdesmit gadiem.

Oficiālie ziņojumi par seksuāliem pārkāpumiem ir tikai neliela daļa no incidentiem, kas patiesībā notiek. Kad 2018. gada aptaujā tika atļauts palikt anonīmam, vairāk nekā puse no aptaujātajiem atzina, ka piedzīvojuši nevēlamus seksuālus kontaktus.

“Ir toksiska kultūra,” CNN sacīja ASV Tirdzniecības jūras akadēmijas darbinieks, kurš arī vēlējās palikt anonīms, lai vispār runātu par studentu problēmām. Pēc viņa teiktā, tikai pēdējā gada laikā vien septiņi pašreizējie studenti stāstījuši, ka “The Sea Year” laikā ir piedzīvojuši seksuālu uzmākšanos, bet neviens no viņiem neiesniedza oficiālu ziņojumu. “Viņi nevēlas nodot akadēmiju un kaitēt karjerai. Tu esi gandrīz iesprosts. Tu iegūsti lielisku izglītību, bet tur ir ievilkts servitūts.”

Tā kā Hopsas atklātais stāsts izplatījās visā jūrnīecības nozarē, nonākot ASV federālajā valdībā, likumdevēji apsūdzēja akadēmiju par nespēju nodrošināt studentu drošību. Šī nav pirmā reize, kad akadēmija ir solījusi labāk aizsargāt studentus, bet valdības dati atklāj, cik reti iespējamie uzbrukumi ir saukti pie atbildības gan universitātes pilsētiņā, gan jūrā, neskatoties uz iepriekšējām reformām. CNN pārskats par skolu politiku liecina, ka upuri joprojām saskaras ar ievērojamiem šķēršļiem, lai ziņotu par seksuālu uzbrukumu, jo šāda ziņošana var apdraudēt viņu izglītību un karjeru.

“Izvarošana mani pilnībā mainīja, un vajadzēja mēnešus, pat gadu, lai es atgūtos no visa, kas notika uz kuģa. Nav viegli publiski runāt par tik sensitīvām un personību aizskarošām problēmām, bet man ir svarīgi, lai mana pieredze dotu lielāku izpratni par to, kas mēdz notikt uz kuģiem, par seksuāliem

▶▶▶ 28. lpp.

▶▶▶ 27. lpp.

uzbrukumiem un uzmākšanos jūrā, kā arī iedrošinātu citas kadetes, kuras piedzīvojušas līdzīgus pazemojumus un aizskārumus, par to neklusēt,” sacīja Hiksa.

Pasaules lielākā kuģošanas kompānija “A.P. Moller-Maersk” saistībā ar šo izmeklēšanu ir atstādinājusi piecus darbiniekus par iespējamu seksuālu uzbrukumu uz viena no saviem kuģiem, ko pārvalda ASV reģistrētais meitasuzņēmums “Maersk Line, Limited”. “A.P. Moller-Maersk” šo incidentu izmeklēšanā cieši sadarbojas ar Amerikas varasiestādēm.

“Mēs vēlamies skaidri un nepārprotami pateikt, ka notikumi, kas ieguvuši publicitāti, ir nepieņemami. Neatkarīgi no tā, kas jūs esat un par ko strādājat uz mūsu kuģiem, mūsu darba vidē pilnīgi visiem ir jābūtu droši un aizsargāti,” sacīja “Maersk Line, Limited” izpilddirektors Viljams Vudhours. “Mums ir nulles tolerance pret seksuālu

UZZIŅAI

“Maersk Line Limited” (MLL), kas ir ASV bāzēts “A.P. Moller-Maersk” grupas meitasuzņēmums, strādā ar ASV valdību, atbalsta militārās, valdības un humānās misijas, piedalās “The Sea Year” kadetu programmā, kurā kopš 2017. gada jūras praksi ir izgājuši 732 kadeti.

uzbrukumu un seksuālu uzmākšanos jūrniecības nozarē.”

MLL arī paziņoja, ka uzņēmums ir uzsācis pilnu apmācības programmu, lai visus jūrā un krastā nodarbinātos instruētu un informētu par ziņošanas un pārskatāmas atbildības nodrošināšanu un paplašinātu sadarbību ar nozares partneriem – arod biedrībām, jūras administrācijām, izglītības iestādēm un Krasta apsardzi. Pēc tam, kad tika publicēts Hiksas satraucošais stāsts par viņas pieredzi jūrā, “Maersk” sāka

izmeklēšanu arī par to, kā krasta dienesti seko notikumiem jūrā, kā izskata un pārbauda saņemtos ziņojumus un kā sniedz nepieciešamo informāciju kompānijas galvenajai mītnai Dānijā.

Šis ir tikai viens, publicitāti ieguvis notikums, kas līcis sarosīties daudzām institūcijām, kuras līdz šim nezināja vai arī izlikās nezinām, kas mēdz notikt uz tirdzniecības kuģiem. Taču nav nekāds noslēpums, ka jaunprātīga darba vide un seksuāli uzbrukumi ir visā nozarē, ne tikai atsevišķs gadījums uz kompānijas “Maersk” viena kuģa. Tā, piemēram, 2022. gada sākumā vīriešu kārtas kadets iesniedza sūdzību ASV Krasta apsardzei par seksuālu uzbrukumu, tāpat šajā gadā vēl divas citas USMMA kadetes apsūdzēja kapteini seksuālā uzbrukumā. Pirmajā gadījumā uz vienu gadu tika apturēta virsnieka licence, bet otrajā kapteinis brīvprātīgi atteicās no savas licences, pirms ASV Jūras administrācija uzsāka viņa lietas izmeklēšanu.■

Pēc ārzemju preses materiāliem

Jūrniecības nozares līderi uzklausā jauno speciālistu viedokli

2022. gada septembrī Ahmeds Šaharajs Ņujorkā piedalījās “The Global Maritime Annual Summit”, kas ir augstākā līmeņa konference un pulcē jūrniecības nozares līderus un interesētās personas, lai diskutētu par svarīgiem un neatliekami risināmiem jautājumiem. Viņš uz šo konferenci tika uzaicināts pēc uzvaras “Global Maritime Forum” rīkotajā eseju konkursā “Future Maritime Leaders”, kur lielā konkurencē izcīnīja pirmo vietu.

Savā esejā Ahmeds Šaharajs akcentu lika ne tikai uz jūrnieku garajām darba stundām un zemo atalgojumu, bet arī uz jūrnieku apmācību un nepieciešamajām darba prasmēm, ko diktē jauno tehnoloģiju ienākšana kuģošanā.

Lūk, fragments no viņa darba: “Jūrniecības nozare saskaras ar virkni problēmu darbaspēka labklājības pārvaldībā, tomēr viens no vitāli svarīgiem jautājumiem ir darbaspēka pārkvalificēšana, lai pielāgotos nākamās paaudzes kuģošanas infrastruktūrai viedo kuģu un autonomo ostu veidā. Lai gan prasmju pilnveide un darbaspēka kompetence ir svarīga, tomēr humānas darba prakses īstenošana ir jūrniecības nozares vissvarīgākais jautājums, tāpēc savā rakstā koncentrējos uz darba laiku, darba samaksas jautājumiem,

kā arī uz tādiem pārkāpumiem kā, piemēram, apkalpes pamešana un apkalpju maiņas trūkums.

Nav noslēpums, ka jūrnieki strādā 12 stundu darba maiņās bez atpūtas dienām, neskatoties uz Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) MLC konvenciju, kas nosaka astoņu stundu darba maiņas ar vienu atpūtas dienu.

Strādājošie cieš no nepietiekamas samaksas, kavētiem maksājumiem un pat atalgojuma neizmaksāšanas. Tā, piemēram, Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) 2018. gadā no darba devējiem atguva 37,8 miljonus ASV dolāru neizmaksātas algas, 2019. gadā 43,6 miljonus, bet 2020. gadā jau 44,6 miljonus dolāru, ko kuģošanas kompānijas bija parādā saviem

darbiniekiem, kas liecina, ka darba algas nemaksāšana ir nopietna un ilgstoša problēma nozarē, kura rada lielas sociālekonomiskās problēmas saistībā ar jūrnieku labklājību.

Pasaules Jūras universitātes (WMU) 2019. gada pētījumā tika konstatēts, ka 80% intervēto jūrnieku strādā no 12 līdz 15 stundām dienā, kas skaidri izgaismo nepilnības pašreizējā starptautiskajā regulējumā un tieši pārkāpj ILO prasības.

Vēl viens iemesls necilvēcīgai darba praksei ir tas, ka pārprasta tolerance prasa, lai darba ņēmēji neziņo par pārkāpumiem darba grafikā. Jūrnieki to dara, lai izvairītos no dažāda veida sankcijām. Tomēr neprecīza ziņošana un nepilnīga informācija par to, kas reāli notiek jūrā uz kuģa, nozīmē lielāku jūras negadījumu iespējamību,

jo kuģus vada nogurušas apkalpes. 2020. gadā jūrā tika zaudēti 49 konteinerkuģi, radot nopietnus ekonomiskus zaudējumus to īpašniekiem. 2018. gada pētījumā tika konstatēts, ka 85% jūras negadījumu laikā no 2002. līdz 2016. gadam bija tieši saistīti ar cilvēku kļūdām, no tiem 10,2% gadījumu bija saistīti ar nogurumu.

Kā nozare var risināt šo problēmu?

Pamatojoties uz strukturāliem un tehnoloģiskiem apsvērumiem, es iesaku četrus risinājumus.

Pirmkārt, IMO un reģionālajām/valsts jūrniecības iestādēm ir jānosaka politika, kas liek valstīm piemērot finansiālas sankcijas kuģniecības uzņēmumiem, nevis pašām kuģu apkalpēm, kas izskaustu finansiālos stimulus jūrniekiem sniegt nepatīšus datus.

Otrkārt, jūrniekiem ir jānodrošina pašiem savas biometriskās atslēgas, lai nodrošinātu, ka iesniegtie dati ir tikai viņu pašu dati. Šādu politiku ierosinu, jo WMU 2019. gada pētījumā 60% jūrnieku ziņo, ka kolēģi regulāri mainīja viņu darba laiku, norādot uz ievērojamu drošības, privātuma un datu derīguma risku.

Treškārt, jūrniekiem ir jābūt iespējai iesniegt darba laika datus privāti. Tas jādara, lai aizsargātu jūrniekus no kolēģu un/vai vadības represijām.

Ceturtais ir blokķēdes tehnoloģijas izmantošana. Būtībā tā ir publiska digitālā virsgrāmata, kas reģistrē darījumus un kalpotu kā pastiprināts risinājums iepriekš identificētajām problēmām, ciktāl tā nodrošina maksājumu veikšanu un to, ka jūrnieki publicē autentiskus darba laika datus. Katru reizi, kad tiek veikts darījums, tas tiek attēlots darījumu kopā, ko sauc par bloku. Pēc tam bloks tiek pārraidīts mezgliem (citiem lietotājiem blokķēdes tīklā), kuri tad apstiprina bloku un darījumu. Pēc tam, kad bloks un darījums ir apstiprināts, tas tiek pievienots ķēdei. Šādas sistēmas priekšrocības ir tādas, ka tā veicina pārredzamību, jo blokķēdes tīkla lietotāji var pārbaudīt visus iepriekšējos darījumus ķēdē. Turklāt tas cīnās pret krāpšanu, jo vairāki mezgli seko visiem blokiem, neļaujot lietotājiem rediģēt vai dzēst verificētos datus.

Ahmeds Šaharajs.



Pašlaik šo tehnoloģiju jau lieto konteinerkuģu nozarē, kur blokķēde tiek izmantota, lai samazinātu informācijas un darījumu izmaksas, izsekojot posmu preču pārvadāšanas ciklā. IBM, kas vada vienu no konsorcijs grupām un virza blokķēdi konteinerizētās kuģniecības nozarē, identificēja, ka blokķēde varētu ietaupīt nozarei līdz 38 miljardiem ASV dolāru gadā.”

Pēc konferences Ahmedam Šaharajam jautāja, ko devusi piedalīšanās konferencē un kādas atziņas viņš guvis.

”Tā bija izdevība doties uz Ņujorku un tikties ar jūrniecības nozares līderiem, kas deva iespēju patiesi izprast nozares problēmas. Joprojām neatkāpjos no viedokļa, ka jūrniecības nozarei ir jāpaaugstina algas un jāsamazina darba laiks, un to vēl jo vairāk apliecināja konferencē paustais, ka 40 procenti jūrnieku ir apgalvojuši, ka paliks krastā un jūrā vairs neatgriezīsies. Vēl viena lieta, ko uzzināju, ir tā, ka jūrnieku skaits var samazināties, jo visos kontinentos, izņemot Āfriku, iedzīvotāju skaits sarūk, kam būs ļoti būtiska ietekme uz nozares darbaspēka nākotni. Lieliski apzinos, ka var būt viegli uzrakstīt eseju par noteiktu jautājumu kopu un no sava redzespunkta izrakstīt receptes, tomēr problēmas, ar kurām saskaras jūrniecības nozare, ir daudz complicētākas.”■

Riskantās spēles Krievijas naftas pārvadājumu laukumā

Decembra sākumā spēkā stājās viens no būtiskākajiem rietumvalstu soļiem Krievijas ekonomikas slāpēšanai – Eiropas Savienība ieviesa naftas embargo pret Krieviju, savukārt G7 valstis noteica Krievijas naftai cenas griestus. Sankcijas naftai ir būtiskas, jo nafta ir nozīmīgākais Krievijas ienākumu avots, tomēr cenu griestu un embargo ietekmi ir grūti prognozēt, un pastāv bažas, ka Krievija spēs Rietumu pircējus aizstāt ar citiem klientiem

Neskatoties uz ES izsludināto importa embargo gan Krievijas jēlnaftai, gan naftas produktiem, Brisele tomēr nav spējusi piemērot sankcijas tām Grieķijas kuģošanas kompānijām, kuras piegādā Krievijas naftu klientiem visā pasaulē. Grieķijas kuģi pašlaik pārvadā vairāk nekā 60% no Krievijas naftas eksporta pa jūru. Laikraksta “Times” rīcībā esošā informācija liecina, ka pēdējo deviņu mēnešu laikā, kamēr Krievija turpina iebrukumu Ukrainā, Lielbritānijas ostās ienākuši vismaz četri tankkuģi ar Krievijas naftu, kuri naftu pārsūknējuši atklātā jūrā, izslēdzot GPS ierīces, lai

►►► 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

nebūtu iespējams tos izsekot. Nafta bija reģistrēta kā imports no Vācijas, Nīderlandes un Beļģijas. Kā piemēru "Times" min arī situāciju ar tankkuģi "Mariner III", kas maijā atstāja Tuapses ostu Krievijas dienvidos ar 200 000 bareliem naftas. Pēc piecām dienām, kad kuģis bija atklātā jūrā, tam līdzās nostājās Grieķijas kompānijai piederošais tankkuģis "Marinoula". Abi kuģi 36 stundas bija savienoti ar lielām caurulēm. Pēc tam Grieķijas kuģis devās uz Lielbritāniju, kur Imingemā 6. jūnijā izkrāva 250 000 barelu naftas.

Ar šādu situāciju nebija apmierinātas pasaules attīstītās valstis, tāpēc sekoja rīcība. G7 valstis ASV, Francija, Itālija, Japāna, Kanāda, Lielbritānija, Vācija un Austrālija vienojās noteikt fiksētu maksimālo cenu Krievijas naftai. Arī Eiropas Savienības dalībvalstis vienojās par astoto sankciju paketi pret Krieviju, kas ietver cenu griestu noteikšanu Krievijas naftai, un šī vienošanās paver ceļu aizliegumam ES uzņēmumiem transportēt Krievijas naftu uz valstīm ārpus ES, ja tās cena pārsniedz konkrētu līmeni, tāpat sankcijas paplašina iepriekšējo ES aizliegumu pirkt un importēt Krievijas jēlnaftu un vairākus naftas produktus.

Aktīvi tiek apsvērtā iespēja aizliegt apdrošināšanu Krievijas naftas tankkuģiem, kuri pārkāpj cenu griestu noteikumus, un tas varētu ietekmēt naftas eksportu, tāpat būtu viena no galvenajām sankcijām, kas jāievieš. Ja arī apdrošināšanas jautājumā tiktu panākta starptautiska vienprātība, Krievijai nebūtu citas izvēles kā pieņemt nosacījumus vai ievērojami samazināt naftas ieguvu. Taču starptautiska naftas cenu karteļa izveide, piedaloties Indijai un Ķīnai, pašlaik šķiet diezgan nereāla.

Kā pretsoli iespējamam apdrošināšanas aizliegumam Krievijas valdība ir ieguldījusi aptuveni četrus miljardus ASV dolāru savā nacionālajā apdrošināšanas uzņēmumā, tomēr jāteic, ka ne visas starptautiskās ostas atzīst Krievijas kuģniecības apdrošināšanu. 2022. gada aprīlī 68% Krievijas naftas eksporta ar tankkuģiem joprojām apdrošināja Eiropas uzņēmumi. Eksperti uzskata, ka tieši Krievijas naftas eksporta, nevis eksporta



Malta karoga tankkuģis "Marinoula" Imingemas ostā izkrāva Krievijas naftas kravu.

cenas ierobežošana varētu novest vēl augstākām naftas cenām pasaulē, jo Krievija joprojām ir trešā lielākā naftas eksportētāja pasaulē.

Jau slēdzot savas ostas Krievijas kuģiem, un arī savā astotajā sankciju paketē, kas publicēta 6. oktobrī, ES sīki izklāstīja, kā tiek plānots īstenot cenu griestu kontroli. Jebkuram kuģim, kas pārvadā Krievijas jēlnaftu un naftas produktus, kuri tiek pārdoti, pārsniedzot noteiktos cenas griestus, būtu aizliegts no Eiropas pakalpojumu sniedzējiem saņemt tādus pakalpojumus kā, piemēram, apdrošināšana, finansēšana, apkalošana un bunkurēšana.

Par pamatu šai ES iniciatīvai kalpoja tā sauktie "180 dienu noteikumi", ko deviņdesmitajos gados ieviesa Amerikas Savienotās Valstis, aizliedzot kuģiem, kas pārvadāja naftu uz Kubu, ienākt ASV ostās. Šā aizlieguma rezultātā tika izveidota naftas tankkuģu flote, kas apkalpoja Kubu. ES savā pieejā sper soli tālāk, nosakot, ka kuģa ekskomunikācijai nebūtu laika ierobežojuma, kā arī ne karoga maiņa, ne īpašumtiesību maiņa neļautu apiet sankcijas. Tomēr ilgtermiņā tas varētu radīt lielas galvassāpes pakalpojumu sniedzējiem, kuru pienākums būtu pārbaudīt kuģa vēsturi kopš sankciju ieviešanas. Un, kā liecina stāsts par Kubas sankcijām, kas pirmo reizi tika ieviestas 1960. gadu sākumā, šis periods var ilgt daudzus gadus desmitus.

ES sankciju autori cer, ka kuģu īpašnieki, kas par vilinošu piedāvājumu uzskata nogādāt sankcijām pakļautās Krievijas kravas uz Āziju, izvērtēs visus plusus un mīnus un par pārāk lieliem atzīs riskus, kas varētu viņus skart, tāpēc atteikties pārvadāt Krievijas jēlnaftu. Tādā gadījumā Krievija tiešām saskartos ar transporta trūkumu un tāpēc būtu spiesta ierobežot ražošanu un zaudēt ieņēmumus.

Visa iepriekš minētā sakarā naftas un kuģniecības tirgus noteikti nonāks satricinājumos, tāpēc Krievijai būs vajadzīga pašai sava flote, kas, visticamāk, sastāvēs no nolietotiem tankkuģiem, kas kuģa īpašniekam radītu daudz mazāku risku. Krievijai būs nepieciešami aptuveni 200 tankkuģu, lai turpinātu darboties iepriekšējā tempā. No Primorskas un Novorosijskas ostām pašlaik katru dienu iziet pa vienam tankkuģim, ja galamērķis ir Āzija, tad turp un atpakaļ ceļā tiek patērētas simt dienas. 2021. gada beigās Krievijas lielākajai valsts kontrolētajai kuģošanas kompānijai "Sovcomflot" bija piecdesmit viens tankkuģis, kas atradās dažādās jurisdikcijās. Jaunie *suezmax* tankkuģi maksā aptuveni 80 miljonus ASV dolāru, savukārt to lūžņu vērtība ir vidēji 10 līdz 15 miljoni ASV dolāru. Krievijas flotei nepieciešamie 150 tankkuģi maksās vismaz 1,5 – 2,5 miljardus ASV dolāru, kas ir milzīga cena, bet Krievija, visticamāk, to varētu atļauties. Lai mazinātu kuģu deficītu, Krievija varētu arī rēķināties ar zināmu atbalstu no Indijas, Ķīnas un Persijas liča kuģošanas kompānijām, kuru rīcībā ir liela flote naftas eksportam, piedevām šīs valstis ir pieradušas strādāt ar sankcijām pakļauto Irānas naftu.

Nozares analītiķi brīdina, ka Krievijas naftas uzņēmumi mēģinās fraktēt tirgū pieejamos tankkuģus, bet tādā gadījumā kompānijām, kuras iesaistīsies šajā darījumā, jābūt gatavām, ka kuģis būs pakļauts visiem ierobežojumiem. Iespējams, ka kādu laiku kuģa īpašnieks varētu pieprasīt no Krievijas kravu nosūtītājiem pie maksu par saviem pakalpojumiem, bet gadījumā, ja Krievija kādā brīdī piekāpsies un sāks ievērot noteiktos cenu griestus, īpašniekam kuģis kļūs par balastu un, visticamāk, būs jānodod metāllūžņos. ■

Kāda būs nākotnes osta?

Ostas panākumus nemēra pēc kravu apjoma, kas tiek izvests caur ostas teritoriju, bet gan pēc pievienotās vērtības, kas tur tiek radīta. Jūrniecības nozarei ir jāmainās, un digitālā ostu platforma ir veids, kā to izdarīt.



Nākotnes osta ir osta, kas vislabāk spēj pielāgoties mūsu mainīgajai pasaulei. Tā ir digitāla un klimatneitrāla osta, tā ir osta, kas elektroenerģiju iegūst no atkrastes vējparkiem, osta, kuras darbība ir paredzama, pateicoties reāllaika datu izmantošanai, osta, kur kuģi var iekraut un izkraut bez gaidīšanas un kur klienti ietaupa laiku un naudu, pateicoties optimālai tehnoloģiju izmantošanai.

Nākotnes ostā darbības būs pārredzamākas, paredzamākas un efektīvākas nekā jebkad agrāk. Nākotnes ostā objekti varēs sazināties savā starpā bez cilvēka iejaukšanās: piestātnes "sarunāsies" ar kuģiem, konteineri ar celtniem, termināļi ar vilcieniem, noliktavas ar kravas automašīnām. Šī informācijas apmaiņa palīdzēs ostai optimāli izmantot pieejamo jaudu. ■

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	19381,6	21488,0	19148,3	12619,9	10593,6	12948,2	22,2
labība un tās produkti	1763,6	1356,8	1885,2	2536,1	2566,9	2392,3	-6,8
ķīmiskās beramkravas	2210,6	1919,5	1581,3	1330,3	1172,0	473,7	-59,6
ogles	11025,8	12946,6	9593,2	2624,9	718,5	4411,5	↑ 6,1 reiz,
koksnes šķelda	578,0	828,7	1007,9	1045,2	718,2	772,3	7,5
Lejamkravas	5306,4	3808,0	3431,1	2522,7	2076,2	1342,6	-35,3
naftas produkti	5230,0	3774,7	3397,6	2436,2	1990,2	1229,9	-38,2
Ģenerālkravas	6428,9	7849,3	7461,2	6757,7	6737,6	6954,1	3,2
konteineri	4226,6	4469,8	4468,3	4230,9	3913,9	4278,3	9,3
(TEU)	409809	427316	428159	413511	384529	424705	10,4
Roll on/Roll of	389,9	479,1	492,5	163,9	0,0	18,6	100,0
vienības	77177	79665	70317	20150	0	753	100,0
kokmateriāli	1472,9	2490,0	2171,5	2008,4	2454,1	2487,2	1,3
tūkst. m³	1747,0	2913,5	2597,8	2474,6	3166,8	3152,0	-0,5
metāli, metāllūžņi	254,3	340,4	289,9	302,6	332,5	87,4	-73,7
Kopā	31116,9	33145,3	30040,6	21900,3	19407,4	21244,9	9,5

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	6446,3	6430,9	7548,6	1894,9	2000,5	4688,0	↑ 2,3 reiz,
minerālmēsli	177,4	383,6	420,8	236,5	273,9	125,0	-54,4
ogles	4440,7	4617,8	5440,2	523,3	334,7	2940,8	↑ 8,8 reiz,
labība un tās produkti	298,0	207,8	491,7	382,6	495,2	346,4	-30,0
Lejamkravas	9751,2	9862,7	9615,5	7610,1	5595,3	5956,4	6,5
nafta	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	-100,0
naftas produkti	9200,1	9216,5	8988,6	7209,9	5179,5	5449,1	5,2
Ģenerālkravas	2328,7	2472,6	2306,8	2329,0	2444,7	2643,3	8,1
konteinerizētas kravas	0,0	20,3	2,4	4,1	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	2112	275	232	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1966,1	2071,4	2000,9	1983,7	2089,8	2196,4	5,1
vienības	75379	82824	79462	80631	85986	89953	4,6
kokmateriāli	352,9	375,8	296,2	339,9	347,9	398,7	14,6
tūkst. m³	389,4	424,1	338,5	377,3	392,5	449,6	14,5
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	18526,2	18766,2	19470,9	11834,0	10040,5	13287,7	32,3

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

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	4472,8	5226,1	5071,5	4179,4	4216,8	4638,1	10,0
ogles	1143,4	1321,2	1028,8	265,2	28,8	85,0	↑ 3 reiz,
labība un tās produkti	2273,5	2781,5	2586,6	2396,2	2465,2	2912,7	18,2
celtniecības materiāli	862,6	711,3	920,1	693,4	725,1	734,5	1,3
koksnes šķelda	225,2	156,4	276,0	214,0	316,3	231,1	-26,9
Lejamkravas	436,2	403,4	507,4	547,6	508,7	300,2	-41,0
jēlnafta	32,2	39,5	44,2	40,7	28,1	3,6	-87,2
naftas produkti	347,0	294,3	392,8	416,4	408,2	276,1	-32,4
Ģenerālkravas	1149,3	1263,5	1094,2	1100,5	1648,5	2040,8	23,8
konteineri	49,8	44,6	35,2	56,9	129,1	138,9	7,6
skaitis TEU	3671	2786	2650	3611	11871	11309	-4,7
Roll on/Roll of	600,3	704,2	690,9	724,6	1181,0	1428,0	20,9
skaitis	36402	42066	45113	38070	59029	84434	43,0
kokmateriāli	430,7	449,9	338,0	276,5	299,3	339,7	13,5
tūkst. m³	503,6	457,2	380,5	314,8	333,4	380,4	14,1
metāli, metāllūžņi	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	3,0	-18,9
Kopā	6058,3	6893,0	6673,1	5827,5	6374,0	6979,1	9,5

Satiksmes ministrijas informācija

Zaļā enerģija investīciju sekmēšanai

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš atzīst, ka vērojama dažādu ražošanas jomu uzņēmēju interese par iespēju attīstīt uzņēmējdarbību Rīgas ostā vai tās tuvumā, un pamatā tas ir ārvalstu kapitāls, kam viens no iemesliem varētu būt tieši jaunās tendenceas pasaulē, tostarp globālā uzņēmumu interese koncentrēt kritisko izejvielu ražotnes maksimāli tuvāk lielajām ražotnēm.

“Protams, ir svarīgi saprast Rīgas pilsētas nākotnes attīstības stratēģiju, tajā skaitā skaidri definējot dažādu galvaspilsētas teritoriju izmantošanas nosacījumus, jo, piemēram, ostas gadījumā mēs runājam par teritorijām, kur pašlaik vēl nav nekādas apbūves vai arī ir tikai daļēji izbūvēta infrastruktūra. Tas nozīmē, ka investora labvēlīga biznesa lēmuma gadījumā ražotnes izveide šādā teritorijā prasītu vismaz piecus gadus atkarībā no projekta apjoma. Taču interese ir, un tas priecē,” uzsver A. Zeltiņš. “Viena no investoriem potenciāli pievilcīgām ostas teritorijām ir Spilves plavas, kurās jau veikta pirmā izpēte, lai izvērtētu potenciālos attīstīšanas virzienus. Šī ir ļoti liela teritorija, no kuras apmēram 78 hektāri (starp Daugavgrīvas šoseju un Hapaka grāvi) ir potenciāli attīstāmi kā industriālā parka teritorija. Savukārt citā teritorijas daļā 176 hektāru platībā, kas ir mazāk pievilcīga klasisko biznesa projektu realizācijai, pēdējo gadu energokrīzes kontekstā esam lēmuši izveidot plašu saules paneļu parku. Osta šī projekta realizācijai iznomās tikai zemi, bet neiesaistīsies biznesā, tomēr no projekta vēlamies gūt arī labumu, tādēļ viens no patlaban noteiktās starptautiskās izsoles nosacījumiem ir tāds, ka daļu saražotās zaļās enerģijas saņem osta un tās teritorijā strādājošie uzņēmumi. Ja šis projekts sekmīgi attīstīsies, un es ticu, ka tā būs, tas noteikti dos zināmu stimulu arī industriālajam parkam, jo jebkura veida ražotnes attīstībai kritiski svarīga ir elektroenerģijas, tajā skaitā – mūsdienās jo īpaši aktuāli – zaļās enerģijas komponentes pieejamība nepieciešamajā apjomā.”■

Digitalizācija padarīs efektīvāku ostas darbību

Ik gadu Latvijas loģistikas ķēde, izmantojot auto, jūras un dzelzceļa transportu, apkalpo vairāk nekā 40 miljonus tonnu dažādu kravu, kas tiek nosūtītas un saņemtas caur Latvijas ostām, kravu loģistikas procesos iesaistot ne tikai kravu nosūtītājus un saņēmējus, bet arī pārvadātājus, stividorus, ostu pārvaldes un dažādus kontroles dienestus. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš secina, ka nereti varam novērot nesen šķietami neiespējamu kravu piegādes plūsmu un globālo loģistikas ceļu veidošanos, kur tagad sava loma ir arī Rīgas ostai.

Vērtējot Rīgas ostas rezultātus krīžu kontekstā, ostas pārvaldnieks pauž, ka kopumā 2022. gads no pārkraušanas viedokļa vērtējams kā labs. “Ejam stabili ar 10 līdz 15 procentu pieaugumu mēnesī, kas absolūtos skaitļos ir divi miljoni tonnu vairāk nekā gadu iepriekš, un šajos apstākļos tas ir labs rādītājs. Pašlaik kravu plūsmas ir stabilas, tomēr tirgū tendences ir mainīgas, tāpēc vienās kravu grupās vērojams pieaugums, citās kritums. Piemēram, diezgan labi rādītāji ir graudaugu segmentā, kas primāri nāk no mūsu reģiona graudkopjiem, bet salīdzinoši nelielos apjomos tiek testētas arī graudaugu plūsmas no Ukrainas, ņemot vērā, ka Krievijas blokāžu dēļ ir apgrūtināta graudaugu transportēšana no Melnās jūras ostām,” stāsta ostas pārvaldnieks.

Lai gan pēdējie trīs gadi Latvijā un pasaulē iezīmējušies ar krīzēm, kas rada būtiskus izaicinājumus ikvienai uzņēmējdarbības jomai, tostarp transporta un loģistikas nozarei, tomēr Rīgas ostas vadība uzsver, ka arī šādos taupības apstākļos tā turpina investēt ostas procesu modernizēšanā, ieviešot jaunus digitālus risinājumus un sekmējot virzību uz zaļās enerģijas ražošanu. Lai veicinātu kravas dokumentu un datu aprites digitalizāciju un attīstītu ostu un loģistikas procesu automatizāciju, Rīgas brīvostas pārvaldes vadībā tiek veidota integrēta koplietošanas



platforma multimodālo kravu apkalpojumu nodrošināšanai jūras un sauszemes kravām, tostarp nodrošinot elektronisku datu apmaiņu starp valsts nozīmes informācijas sistēmām. Projekta ieviešana ļaus ievērojami uzlabot multimodālo kravu aprites ātrumu, mazināt administratīvo slogu un ietekmi uz vidi.

Tāpat ostā turpinās automatizētas un autonomas piekļuves sistēmas ieviešana, kas paredz, ka nākotnē ostas caurlaižu kontroles punkti spēs darboties pilnībā autonomi, izmantojot tikai mašīnredzes, biometrijas un intelektiskas novērošanas sistēmu risinājumus. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma pašlaik notiek darbs gan pie tehniskā nodrošinājuma (kameras, sensori, pašapkalpošanas kioski u.c. infrastruktūra) izstrādes, gan arī top īpaši piemērots programmnodrošinājums, kas ļaus attālināti kontrolēt un uzraudzīt piekļuves procesu un automatizēti identificēt iespējamās riskus.

Ieviesta arī centralizēta ostas procesu pārvaldības sistēma – Ostas informācijas sistēma (OIS), kas ļauj vienotā vidē realizēt svarīgākos ostas darbības procesus, tostarp nodrošināt vienotu risinājumu ienākošo kuģu un kravu datu apstrādei, ostu maksu aprēķiniem un piekļuves kontrolei. Ostas digitalizācija ļaus ne tikai efektīvāk ostas un tās uzņēmumu klastera darbību, audzējot savas pozīcijas reģiona loģistikas spēlētāju vidū, bet arī atvērt daļu datu jauniem risinājumiem sasaistei ar pilsētu, pilsētas transportu un citiem.■

Ostas ambīcijas kļūt par solārās un ūdeņraža enerģijas tehnoloģiju centru

Beigusies pieteikšanās Rīgas brīvostas pārvaldes izsludinātajam atklātajam konkursam par teritorijas nomas tiesībām saules enerģijas parka attīstīšanai Spilves plavās. Rīgas ostas teritorijā paredzēts izveidot lielāko saules panelu parku Latvijā ar nominālo jaudu vismaz 100 MW un plānoto elektroenerģijas izstrādi vismaz 100 000 MWh gadā. Konkursā pieteikušies vairāki dalībnieki, un tās visas ir starptautiskas kompānijas vai to pārstāvniecības Latvijā, kas jau realizējušas lielapjoma saules parkus citviet Eiropā.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Saules parka attīstība ļaus mums attīstīties divos virzienos. Pirmkārt, tā ir pieejama zaļā elektroenerģija, ko varēs izmantot kā ostas uzņēmumi, tā arī citi uzņēmumi pilsētā, kā rezultātā ostas infrastruktūra kļūs zaļāka un



klimatneitrālāka. Otrkārt, saules parka attīstība un zaļās enerģijas pieejamība ostas uzņēmumiem ļaus attīstīt arī citus inovatīvus alternatīvās enerģijas projektus, tostarp saistībā ar ūdeņraža ražošanu, uzglabāšanu un izmantošanu ostas un pilsētas vajadzībām. Treškārt, kas ir ne mazāk būtiski, šādi projekti ļauj turpināt virzību uz enerģētiskās neatkarības mērķu sasniegšanu."

Sekojojot kuģošanas nozares dekarbonizācijai un Eiropas Komisijas noteiktajiem klimata mērķiem, Rīgas brīvosta aktīvi iesaistījies arī dažādās iniciatīvās, kas saistītas ar

vietēja mēroga un pārrobežu ūdeņraža kopienu jeb ieleju attīstību.

"Esam izvirzījuši mērķi uzņemties līderību ūdeņraža tehnoloģiju lietošanā, pilotēšanā, kā arī reālu dzīvotspējīgu risinājumu ieviešanā Rīgas ostā, tostarp saistībā ar dažāda iekšējā transporta nodrošināšanu, lokomotīvu un apkalpes kuģu darbīšanu, nodrošinot labus nosacījumus, lai nākotnē ostā attīstītos visa infrastruktūra, kas spēj apkalpot starptautiskus kuģus, kuri darbojas ar šo un citām alternatīvajām degvielām. Tas ir nākamais solis, lai Rīgas osta virzītos uz mērķi kļūt par tehnoloģiju inovāciju centru, citiem vārdiem, mēs attīstām jauno Spilves industriālo parku, kur ne tikai atradīsies ražošanas un loģistikas infrastruktūra, bet arī tiks īstenota viedo tehnoloģiju attīstība," uzsver V. Zeps.

Uzlabo jahtu ostas infrastruktūru

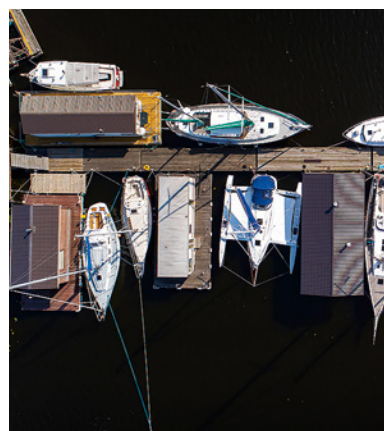
2022. gadā INTERREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības projekta EST-LAT177 "Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana" (EASTBALTIC HARBOURS) ietvaros modernizēta biedrības "Latvian Sailing Team" pārvaldītā Rīgas sporta burāšanas centra jahtu osta Ķīpsalā. Uzbūvēta jauna viļņlaužu sistēma – uz pusi pagarināts jau esošais viļņlauzis un uzbūvēts vēl 64 metrus garš viļņlauzis/ piestātne, kas turpmāk pasargās jahtu ostu no spēcīgo ziemēju vēju ietekmes. Tāpat uzstādīti vairāki jauni aprikojuma elementi – tauvošanas pirksti, elektrības un ūdensapgādes pjeestāli un navigācijas bojas.

"Plānojam, ka veiktie uzlabojumi palielinās jahtu ostas ietilpību apmēram par 30 procentiem, nodrošinot spēju vienlaikus uzņemt līdz 130 jahtām," stāsta Rīgas sporta burāšanas centra pārvaldnieks, biedrības "Latvian Sailing Team" vadītājs Andrejs Buls. "Notiek sarunas par iespējām

2027. gadā Rīgā rīkot ORC (laivu klases bez ierobežojumiem) pasaules čempionātu burāšanā. Lai uzņemtu šāda līmeņa sacensības, ir jāizpilda vairāki svarīgi priekšnosacījumi, kas attiecas gan uz organizatoriskajiem, gan atbilstošas infrastruktūras nodrošināšanas jautājumiem. Pie tā pašlaik jahtklubā nopietni strādājam,

UZZIŅAI

EASTBALTIC HARBOURS projekta jahtu ostu tīklā iekļautas vairāk nekā 70 Latvijas un Igaunijas ostas, popularizējot reģionu Skandināvijas un citu Eiropas valstu burātājiem. Projekta ietvaros tiek uzlabota jahtklubu infrastruktūra un pieejamība, notiek mārketinga aktivitātes, lai piesaistītu ārvalstu burātājus un arī veidotu Latvijas kā burāšanas galamērķa tēlu. EASTBALTIC HARBOURS projekta ietvaros Rīgas brīvostas pārvalde plāno ieguldījumus arī Ķīpsalas jahtu ostā, kuras apsaimniekotāja ir biedrība "Pilsētas jahtklubs".



papildus šogad jau veiktajiem infrastruktūras uzlabojumiem ceļam administratīvo ēku, plānojam papildu piestātņu uzstādīšanu, kas aprīkotas ar dzeramā ūdens un elektrības pieslēgumiem, strādājam arī pie labierīcību un dušu konteineru uzstādīšanas un citu modernai jahtu ostai nepieciešamu aprikojuma elementu nodrošināšanas."

“Rīgas brīvostas flote” pārtop par “LVR Flote”

2022. gada 16. novembris Rīgas brīvostas uzņēmumam “Rīgas brīvostas flote” bija vēsturiska diena. “Lai sekmīgi īstenotu uzņēmuma stratēģiskos mērķus, esam pieņēmuši lēmumu mainīt nosaukumu, un turpmāk mūsu uzņēmuma nosaukums būs “LVR Flote”,” paziņoja uzņēmuma vadītājs Kaspars Ozoliņš. “Jau no 2020. gada esam ļoti rūpīgi strādājuši un bijuši korporatīvās identitātes maiņas procesā, līdz nonācām pie pārliecības, ka tieši tagad ir pienācis īstais laiks šo ieceri realizēt, vēl jo vairāk, ņemot vērā, ka Latvijas ostu attīstības programmas 2021.–2027. gadam projektā ir paredzēta koordinēta ostu pakalpojumu nodrošināšana.”

Kompānijas vīzija: būt par kvalitatīvāko ostas tehnisko pakalpojumu sniedzēju Latvijā. Misija: “LVR Flote” ir uzticams, stabils un pieredzējis uzņēmums, kas ar sniegto pakalpojumu klāstu dod pienesumu Latvijas ostu konkurētspējai.

Kad 2019. gadā atbilstoši statūtiem par vienīgo SIA “Rīgas brīvostas flote” valdes locekli konkursa kārtībā kļuva bijušais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš, bija skaidrs, ka šim uzņēmumam patiešām ir ļoti liels potenciāls. Līdz tam “Rīgas brīvostas flote” kā Rīgas brīvostai piederošs uzņēmums pamatā pildīja brīvostas uzdevumus, nodrošinot loču transpēru, avārijas seku likvidāciju, ledus laušanu, hidrogrāfiskos mērījumus, velkoņu nomu, kā arī citus tehniskos



pakalpojumus, kas saistīti ar ostas teritorijas apsaimniekošanu, lai osta normāli varētu funkcionēt, bet jaunajam vadītājam radās pārliecība, ka uzņēmuma rīcībā esošos resursus var izmantot vēl daudz efektīvāk. “Tā kā daudzus gadus esmu bijis Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, pārstāvējis ministriju Ventpils un Rīgas brīvostu valdēs, strādājis stratēģiskās attīstības līmenī, lai stiprinātu ostu konkurētspēju, un veicis stratēģiskās attīstības analīzi, secināju, ka šim uzņēmumam ir daudz lielāks potenciāls un plašāks darbības lauks, nekā tas ir bijis līdz šim un tiek izmantots.”

Pārliecību par kompānijas lielākām iespējām vispirms jau deva kolektīvs, kas ir unikāls ar savām zināšanām dažādās specifiskās ar ostu darbu saistītās jomās. Tie ir hidrogrāfi, navigācijas zīmju apsaimniekotāji, speciālisti hidrotehniko būvju jomā, kuri lieliski pārzina šā darba specifiku, administrācijas darbinieki, kā arī visi citi, kas strādā uzņēmumā. “Ņemot vērā uzņēmuma darbinieku profesionālo potenciālu, jau no pirmās dienas kopā sākām strādāt, un pirmie divi gadi pagāja darbības

un uzņēmuma sakārtošanā, lai, par sevi stāstot un piedāvājot savus pakalpojumus sadarbības partneriem, mēs paši būtu pilnīgi pārliecināti un lepnī gan par savu kompāniju, gan tās sniegtajiem pakalpojumiem un pilnīgi nekas nevarētu kaitēt kompānijas reputācijai,” stāsta Ozoliņš.

Ilgtermiņā rūpēties par Latvijas ostu un Latvijas konkurētspēju

2021. gadā “Rīgas brīvostas flote” izstrādāja stratēģiju nākamajiem pieciem gadiem, un, kā uzsver Kaspars Ozoliņš, viņi to darījuši paši, nepiesaistot ārpuspakalpojuma sniedzējus. “Uzskatījām, ka ārpuspakalpojuma sniedzējs nespēj iedzīlīnāties mūsu vajadzībās, tāpēc pie jaunās stratēģijas strādāja viss kolektīvs, arī mūsu akcionārs – Rīgas brīvostas pārvalde, tāpat konsultējāmies ar citām ostām, un finālā izveidojās mūsu vīzija – būt par ostas pakalpojumu sniedzēju Latvijā, kas vistiešākajā veidā sasaucas ar manu redzējumu par uzņēmuma tālāko attīstību, un arī akcionārs, Rīgas brīvostas pārvalde, akceptēja šo redzējumu un mūsu ambīciju, jo saskatīja tam racionālu pamatu. Mūsu misijas stratēģiskais redzējums ir tāds, ka ar savu pakalpojumu dodam ieguldījumu un pienesumu Latvijas ostu konkurētspējai, un saskaņā ar šo jauno stratēģiju mēs strādājam jau visu 2022. gadu.”

Tāpēc ir tikai loģiski, ka saskaņā ar savu redzējumu par resursu

i UZZIŅAI

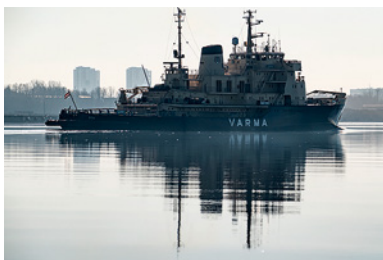
Uzņēmuma pienākumos ietilpst ziemas navigācijas nodrošināšana Rīgas brīvostas atbildības rajonā, veicot ledus laušanu ar savā īpašumā esošajiem kuģošanas līdzekļiem; Rīgas brīvostas akvatorijā radušos piesārņojuma seku likvidēšana, piedalīšanās piesārņojuma seku likvidēšanā jūrā; Rīgas brīvostas pārvaldes īpašumā un valdījumā nodotā īpašuma apsaimniekošana; kā arī Rīgas brīvostas vienotās tehniskās drošības sistēmas iekārtu uzturēšana un apkalpošana.

racionālu izmantošanu "Rīgas brīvostas flote" ar saviem pakalpojumiem ir izgājusi ārpus Rīgas ostas robežām. "Ja domājam valstiski, īpaši ostu kontekstā, tad mūsu mērķis ir ilgtermiņā rūpēties par Latvijas ostu un Latvijas konkurētspēju. Redzam, ka citās valstīs šāda pakalpojumu konsolidācijas politika jau tiek īstenota. Mūsu ostas savstarpēji konkurē, kas, kā jau tirgus apstākļiem pieder, ir labi, bet ir lietas, kas konkurētspējas nodrošināšanai prasa lielus izdevumus, kuri ne vienmēr sasniedz maksimālo efektivitāti, tāpēc mēs, pamatojoties uz savām tehniskajām iespējām un speciālistu profesionalitāti, vēlamies ostām sniegt tehniskos pakalpojumus, un šajā jautājumā saņemam izpratni no ostām. Ja resurss vienas ostas vajadzībām sevi atražo tikai par desmit procentiem, tad ir jautājums, kāpēc šādu resursu vispār vajadzētu iegādāties, jo arī uzturēšanas izmaksas nebūs mazas. Ja viens kuģis par desmit procentiem strādā Rīgas ostā, otrs kuģis par desmit procentiem Ventspils ostā un tieši tāpat Liepājā, tad varam teikt, ka esam ļoti neefektīvi, bet, ja varam izveidot sistēmu un vienoties par loģisku grafiku, kā šis kuģis sevi varētu atražot par astoņdesmit procentiem un visi būtu ieguvēji, tad tas varētu būt arī ļoti labs veids, kā racionāli izmantot resursus. Soli pa solim ejam uz priekšu, lai attaisnotu vīziju un misiju pausto, bet jāsaprot, ka tas nav vienā dienā izdarāms. Tomēr jau tagad redzam, ka savus resursus, kas tiešām ir ļoti labi, jau varam efektīvi izmantot."

Ārpakalpojums ļauj ietaupīt laiku un pūles

Veicot grozījumus Ostu likumā, no tā tika izņemta norma, kas juridiski neskaidri definēja, vai un kā vienas ostas uzņēmumi var sniegt pakalpojumus aiz savas ostas robežām. Tagad, kad vairs nav juridisku šķēršļu strādāt ārpus Rīgas brīvostas teritorijas, "Rīgas brīvostas flote" tos pakalpojumus, kas atbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma nosacījumiem, ir sākusi sniegt ārpakalpojumā. "Mūsu kuģu flote ir tik liela, lai fleksibili varētu plānot savu darbu un sniegt pakalpojumus Latvijas ostās. Jau esam veikuši analīzi, kā,

Kaspars Ozoliņš.



piemēram, ārpakalpojumā varam apkalpot navigācijas zīmju un bāku uzturēšanu. Vispirms jau mums ir ļoti profesionāls dienests un speciālisti ar lieliskām zināšanām, pieredzi un aprikojumu. Tāpat esam kļuvuši par reģionālajiem pārstāvjiem Somijas uzņēmumam "Sabik OY", kas ir viens no lielākajiem un labākajiem navigācijas zīmju un aprikojuma ražotājiem. Un tas nozīmē, ka, iegādājoties aprikojumu, teiksim, boju galvas, dažādus raidītājus un baterijas, varam tos nopirkt daudz lētāk, tāpēc arī varam efektīvāk apsaimniekot navigācijas zīmes, tās pārraudzīt un nodrošināt apkopi. No sava ofisa redzam, kādā stāvoklī ir attiecīgā navigācijas zīme, tāpēc varam plānot nepieciešamo

apkopes grafiku. Mums nav jāpatērē laiks un jātērē līdzekļi, lai dotos jūrā pārliecināties, kādā stāvoklī ir šīs zīmes, un tas nozīmē, ka ietaupām visa veida resursus – naudu, laiku, degvielu un cilvēku darba stundas. Ventspils brīvosta bija izsludinājusi iepirkumu par navigācijas zīmju uzturēšanas pakalpojumiem, un mēs šajā iepirkumā uzvarējām, tāpēc nu jau divus gadus četras reizes gadā veicam šos darbus Ventspils ostā, un ventspilnieki ar mūsu sniegtajiem pakalpojumiem ir apmierināti. Attālināti navigācijas zīmju monitoringu veicam arī Liepājas ostā, jo spējam no Rīgas sekot navigācijas līdzekļu stāvoklim Liepājā un informēt, ja ir vai varētu būt kādas problēmas, un ceram, ka arī Liepājā, līdzīgi kā Ventspilī, nākotnē varēsim būt labs pakalpojumu sniedzējs, bet jau tagad Roja, Engure un Mērsrags ir pirmās no mazajām ostām, kurām sniedzam pakalpojumus navigācijas zīmju monitoringā, uzturēšanā un remonta veikšanā."

Digitālās inovācijas un modernās tehnoloģijas paver jaunas iespējas

"Latvijas mobilais telefons" (LMT) ir viens no pirmajiem operatoriem Eiropā, kas sācis strādāt pie jūrnieceības 5G tehnoloģiju izpēti un attīstības, bet, lai nodrošinātu 5G tīklu ostā un Baltijas jūrā, nepieciešama testa vides izveidošana un

▶▶▶ 36. lpp.

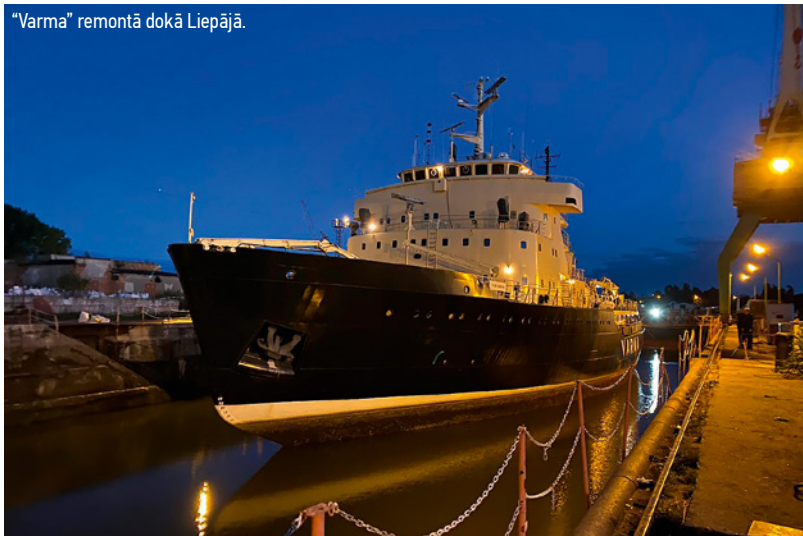
▶▶▶ 35. lpp.

tehnoloģiju testēšana. Tieši tāpēc noslēgta inovāciju sadarbība starp RBF un LMT, kas veicinās gan zinātnisko izpēti, gan ļaus plašāk ieinteresēt starptautiskos izpētes partnerus. 5G tehnoloģijas būtiski sekmēs ostās sniegto pakalpojumu digitalizāciju, tehnisko līdzekļu un flotes modernizēšanu, reāllaika komunikācijas nodrošināšanu starp kuģiem un arī ar ostām, autonomu risinājumu attīstību, to ieviešanu un izmantošanu. "LMT ir aktīvs digitālo inovāciju jomā un 5G attīstībā, datu pārraides ātrumā un uztveršanas zonas paplašināšanā, kas mums ir ļoti svarīga kaut vai navigācijas zīmju apkalpošanas kontekstā, jo tagad to varam paveikt ar LMT pakalpojuma starpniecību, kas ļauj ietaupīt finanses. Tāpat 5G ir ļoti aktuāls kaut vai dronu racionālā izmantošanā, jo, lai cik moderns būtu drons, ir nepieciešama ātra informācijas un datu apstrāde."

Kaspars Ozoliņš ar neviltotu prieku atzīst, ka šovasar iegādātais bezpilota dziļummērījumu peldlīdzeklis jeb peldošais drons "Otter" ir viņu lepnums – pirmais šāda tipa drons ne tikai Latvijā, bet arī vienīgā šāda iekārta visā Baltijā, kas ļaus attīstīt jaunus tehnoloģiskos risinājumus hidrogrāfijā, datu apritē un pievienotās vērtības radīšanā ostās un citās ūdenstilpēs.

"Mēs varam paplašināt mobilitāti, piemēram, novietojot dronu auto piekabē un nokļūstot kādā ūdenstilpē, kur nepieciešams veikt hidrogrāfiskos mērījumus. Lai izmērītu upes vai kādas citas ūdenstilpes gultni un reljefu, vairs nav nepieciešami lieli kuģi, kuru ekspluatācija ir ne tikai dārga, bet arī prasa lielu komandu. Lai hidrogrāfijas kuģis "Līva" sasniegtu, piemēram, Liepāju, ir vajadzīgas aptuveni 18 stundas, bet, ievietojot dronu automašīnas piekabē, šo attālumu var veikt tikai dažās stundās. Autonomā peldlīdzekļa vadība notiek, izmantojot datoru un īpašu konsoli. Iekārta aprīkota ar daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu, kas savukārt nodrošina gultnes reljefa uzmērīšanu un, piemēram, Rīgas ostas akvatorijā kalpo satiksmes organizēšanai un attīstības plānošanai. Vienlaikus var ierakstīt 360 grādus visapkārt dronam – gan zem ūdens, gan virs ūdens. Šo datu

"Varma" remontā dokā Liepājā.



Kaspars Ozoliņš (pa kreisi) un Viesturs Zeps.



pielietojums ir milzīgs, sākot ar hidrotehnisko būvju problēmu diagnosticēšanu un beidzot ar straumes ātruma un virziena modelēšanu. Izmantojam dronu dziļuma mērīšanai Rīgas ostas akvatorijā, esam veikuši mērījumus Ventspils un Liepājas ostu piestātnēs, jo daudziem piestātņu īpašniekiem ir bijuši nepieciešami dziļumu mērījumi, un šo darbu ar dronu var veikt gan ātrāk, gan lētāk. Izmantojot speciālistu kompetenci un tehniskās iespējas, mērījām "Latvernergo" norādīto Pļaviņu HES nogabalu, un kompānija atzina, ka vēl nekad nav saņēmusi tik precīzus un detalizētus mērījumus. Lai arī drons jau ir apliecinājis savu varēšanu, jāatzīst, ka nopietni domājam par tā plašāka pielietojuma iespējām un pakalpojumu groza paplašināšanu."

Ostu flotes vakar, šodien, rīt

Uzņēmuma rīcībā ir pieci mūsdienīgi loču kuteri – "Dina", "Daina", "Dēkla", "Dace" un "Dore", kas nodrošina loču transfēru, ledus laušanu Rīgas ostā un Rīgas līcī līdz

Irbes šaurumam vai Kolkas ragam nodrošina ledlauži "Varma" un "Foros", bet hidrogrāfijas darbus veic trīs īpaši aprīkoti hidrogrāfijas kuģi – "Līne", "Līva" un "Galeon Galia". Kompānijas vadītājs ar lepnumu stāsta, ka 2021. gadā ledlauzis "Varma" piedzīvoja lielāko remontu kopš 1994. gada, kad to iegādājās Rīgas osta, un šie darbi tika veikti Liepājas dokos. "Neskatoties uz savu solīdo vecumu, tagad mūsu ledlauzis ir kā jauns, taču mūsu meistariem nācās krietni papūlēties, lai veiktu remontu, vajadzēja pat izgatavot rezerves daļas, tāpēc visu cieņu mūsu vīriem, kuriem ir nepieciešamās zināšanas, prasmes un zelta rokas. Tagad ir viegli stāstīt, cik labā kārtībā ir savests vecais kuģis, bet paveikt šos darbus tiešām bija liels izaicinājums," saka Kaspars Ozoliņš.

Stāsts par Rīgas ostas velkoņu floti ir ar zināmu rūgtuma piegaršu, jo trīs modernie velkoņi – "Sfinksas", "Santa" un "Stella", kas piemēroti visu Rīgas ostā ienākošo kuģu tipu efektīvai un drošai pietauvošanai, attauvošanai, pārtauvošanai un eskortēšanai un ir aprīkoti ar jaunākajām tehnoloģijām, ar izpirkuma tiesībām ir izīrēti nomniekiem. Tas tāpēc, ka starp Konkurences padomi un Rīgas brīvostu ir vienošanās, ka RBF, kurai pieder velkoņi, pati nedrīkst sniegt velkoņu pakalpojumus. "Manuprāt, šis ir jautājums, ko laika gaitā tomēr vajadzētu sakārtot, jo tāda situācija ir liels mīnuss Rīgas brīvostai," pauž Ozoliņš. "Ostai ir jābūt tiesīgai

sniegt velkoņu pakalpojumus, kaut vai paredzot gadījumus, kad tirgus spēlētājs kāda iemesla dēļ nevar tos nodrošināt. Jebkurai citai ostai – Ventspilij, Liepājai, Klaipēdai vai Tallinai ir tiesības sniegt velkoņu pakalpojumus tādā apjomā, kā tas ir nepieciešams, protams, ievērojot konkurences un visas citas tiesības. Rīgai tādas tiesības ir liegtas, tāpēc esmu pārliecināts, ka pie šī jautājuma vajadzēs atgriezties, un tas būs rūpīgs darbs ar Konkurences padomi, lai panāktu kopīgu izpratni šajā jautājumā.”

Latvijas ostām ļoti aktuāli ir zemsmēlēju pakalpojumi, īpaši jau Ventspils ostai, kur vēja un straumju ietekmē veidojas smilšu sanesumi un grunts vienmēr jātīra, arī Rīgai un Liepājai šāda tehnika noderētu, tikai katrai ostai ir savas specifiskas vajadzības. “Pašlaik ar ostu pārvaldniekiem diskutējam par to, kā zemsmēlēja iegādi varētu veikt centralizēti, un tad kopējās izmaksas tiktu dalītas starp trim ostām atbilstoši specifikai un noslodzei. Kuģu iegādei var izmantot Eiropas fondu līdzekļus, kas šādam mērķim ir pieejami. Daudz tiek runāts, ka lēmumiem jābūt pārdomātiem un racionāliem, un šis noteikums būtu labs piemērs saprātīgam finansējuma ieguldījumam un izlietojumam. Protams, gandrīz katra osta varētu iespringt un pati nopirkt šādu tehniku, bet ir jautājums, vai tiešām to vajadzētu darīt, jo uzskatu, ka tik ietilpīgas investīcijas vajadzētu ieguldīt saprātīgi, visām ostām strādājot kopā. Būsim godīgi, nav jācenšas vienai ostai būt pārākai par citu, tā šodien nav pareizākā pieeja, visām ostām ir jābūt izcilām, jo beigu beigās taču visas mūsu ostas reprezentē Latviju. Katras ostas pienākums un misija ir apkalpot iespējami daudz kravu, radīt pēc iespējas lielāku pievienoto vērtību un pieņemt Latvijas ekonomikai, un tas ir jautājums, pie kā pašlaik strādājam, cenšoties būt proaktīvi.

Daudzas lietas šodien ir grūtāk izlemt, jo zinām, ka līdz galam vēl nav pabeigta ostu reforma, un tas ir process, par kuru nav zināms, kad un kā tas realizēsies, bet jebkurā gadījumā šāda situācija traucē pieņemt izšķirīgus lēmumus. Taču tagad ir labs laiks sarunām, tāpēc arī diskutējam ar esošajiem ostu pārvaldniekiem



Ansi Zeltiņu, Andri Purmali un Ul-di Hmieļevski par turpmākās darbības iespējām.”

Uzņēmums plāno veikt nozīmīgas investīcijas tehnisko resursu modernizācijā, kas ietver gan tehniskās bāzes papildināšanu teritoriju apsaimniekošanas darbā, gan kuģu flotes modernizāciju. “Nākotnes plānos ietilpst 2024. gadā iegādāties multifunkcionālu kuģi, izmantojamu arī militārās darbības kontekstā, ko paši esam nodēvējuši par “Līva 2”. Tas kā minimums būs hibrīdkuģis vai arī darbināms ar zaļo enerģiju, un tagad veicam izpēti, kādi ir iespējamie varianti. Nākotnes floti vēlamies attīstīt atbilstoši zaļajai domāšanai un viedajām tehnoloģijām. Vēl esam domājuši par vienu vai divu loču kuģu iegādi, kuri būtu darbināmi ar alternatīvu enerģiju, un šajā ziņā mēs varētu pretendēt uz Eiropas fondiem, jo tas būtu solis zaļajā virzienā, kam Eiropa pievērš īpašu uzmanību un sniedz atbalstu.”

Jaunā identitāte paplašina robežas

Arī tā var gadīties, ka uzņēmuma nosaukums jaunajām ambīcijām kļūst par šauru, un tieši tāds ir “Rīgas brīvpas flotes” gadījums, jaunais nosaukums “LVR Flote” šos apvārsņus tiešām paplašina. “Par jauno nosaukumu “LVR Flote” lēmumu pieņemām jau 2020. gada sākumā, un tā meklējumos strādājām ciešā sadarbībā ar Lauru Apogu, kura ir

ļoti radoša un enerģiska, ko patieši novērtēju. Jaunajā nosaukumā ir simboliski ietvertas gan trīs lielās ostas – L, V, R, gan LV kā valsts un R kā pateicība Rīgas ostai par radīto uzņēmumu. Ļoti pārdomāti tika veidoti arī kompānijas logo, kas simboliski ietver jūru, kuģi, navigācijas zīmi, zaļo domāšanu, vidi un inovācijas, tehnisko sadāļu un cilvēku, kas viss kopā atspoguļo mūsu identitāti un filozofiju, un arī to, kā mēs turpmāk sevi pasniegsim un reprezentēsim. Tālākā nākotnē mēs sevi redzam ne tikai kā Rīgas brīvpas flotes piederošu kompāniju, bet visām lielajām ostām piederošu kapitālsabiedrību, kas vislabāk nodrošina koordinētu pakalpojumu veikšanu. Uz visiem procesiem raugāties no Latvijas ostu kopējās attīstības vīzijas, un saredzam, ka vismaz lielajām Latvijas ostām varētu piederēt tāds uzņēmums kā “LVR Flote”, kas jautu uzņēmumam būt klātesošam ostu pakalpojumu nodrošināšanā. Šo pakalpojumu sniegšanas filozofiju īpaši aktualizējam laikā, kad ostām ļoti nopietni jādomā par nākotnes iespējām un daudz rūpīgāk jāseko tam, kā tiek izmantotas finanses, un nākas iedziļināties jautājumos, kam labos laikos parasti tiek pievērsta maza uzmanība, tāpēc ir jādomā arī par to, cik racionāli tiek izmantoti ostas tehniskie līdzekļi. Tagad pienācis laiks izvērtēt, cik efektīvi varam izmantot resursus, sagatavoties jaunām situācijām un jauniem izaicinājumiem.”■

Anita Freiberga

Šajos apstākļos ir jānoturas, jāizdzīvo un jāvirzās uz priekšu

Eiropas Savienības sankcijas nosaka, ka no 2022. gada 10. augusta pilnībā aizliegts visu veidu Krievijas ogļu imports. Kā norāda Eiropas Komisija, sankcijas ietekmēs aptuveni ceturto daļu no Krievijas kopējā ogļu eksporta apjoma, kas Krievijas ieņēmumus samazinās par aptuveni astoņiem miljardiem eiro gadā.

"Arī Rīgas ostā uzlikto sankciju dēļ, protams, netiek pieņemtas ogles no Krievijas, bet lielizmēra balkerās šīs kravu veids mēro garu ceļu no Austrālijas vai Āfrikas uz Eiropas ostām," saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. "Tā, piemēram, novembra sākumā Rīgas ostā ienāca kuģis ar 100 tūkstošiem tonnu ogļu no Indonēzijas, ko izkrāva Krievu salas beramkravu terminālī, lai tālāk šīs ogles jau ar mazākiem kuģiem vestu uz Polijas ostām. Tā kā Krievu salas terminālis ir viens no modernākajiem multifunkcionālajiem termināļiem Baltijas jūras reģionā, kravu apstrāde nesagādā problēmas, un varam droši teikt, ka ieguldījumi Krievu salas termināļa infrastruktūrā tiešām atmaksājas."

Kompānija "Strek" ir viena no pieredzes ziņā bagātākajām Rīgas brīvostas stividorkompānijām, kas jau kopš deviņdesmito gadu sākuma specializējas ogļu apstrādē, un šajos vairāk nekā trīsdesmit gados tai ir nācies piedzīvot gan kravu apjoma kritumu, gan arī pieaugumu. Kompānijas "Strek" direktors **Mihails Gaņevs** saka: "Problēmas, kā mēs to labi zinām un esam pārliecinājušies, ir vienmēr, bet tāpēc jau ir šīs problēmas, lai mēs tās risinātu un pārvarētu."

– Jaunu maršrutu veidošana ogļēm nenotiek ātri un viegli, tāpat arī jaunu sadarbības partneru meklēšanai vajadzīgs laiks, piedāvām situācija ogļu tirgū pēdējā laikā ir būtiski mainījusies, bet kādas, jūsuprāt, runājot par šo kravu grupu, varētu būt nākotnes prognozes?

– Situācija tiešām ir bijusi ļoti mainīga un turpina mainīties. Jūlija beigās izkrāvām divus pēdējos *panamax* kuģus ar Krievijas ogļēm. Varu

Mihails Gaņevs.



teikt, ka vieta tukša nav palikusi un nepaliks, jo Krievijas ogļu vietā, kas apliktas ar sankcijām, esam atraduši Kazahstānas ogles no Karagandas. Tūlīt vēlos arī pateikt, ka mēs pilnībā izslēdzam iespēju strādāt ar sankcionētajām kravām un pat nepieļaujam vismazāko iespēju, ka kaut kādā veidā varētu mēģināt apiet sankcijas. Ja tā ir tīra krava, par ko saslēgti kontrakti, tad nav nekādu problēmu kravu apstrādāt, un Kazahstānai ir gan ogles, gan vagoni, ar ko šīs kravas transportēt.

– Taču Kazahstānas ogļēm ir jāšķērso Krievijas teritoriju, un šajā sakarā varētu rasties problēmas.

– Vienmēr ir jāmeklē risinājums. Pagaidām dažādas kravu grupas, šķērsojot Krievijas teritoriju, nonāk līdz Latvijai, tai skaitā arī līdz Latvijas ostām, un tāpat pie mums nonāk arī ogles, lai gan lieliski apzināties, ka situācija var mainīties.

– Vai tas, ka esat spējuši Kazahstānā atrast jaunus kravu nosūtītājus, varētu nozīmēt, ka arī turpmāk uzsvāru likties uz ogļu pārkraušanu, mazāk domājot par citu kravu piesaisti?

– Tā gluži nav. Vienmēr ir jādoma par to, ko darīt, ja rodas problēmas ar līdzšinējo kravu. Tieši tāpēc, turpinot pārkraut ogles, raugāties uz tirgu, lai paplašinātu kravu nomenklatūru. Mums ir divas jaunas noliktavas, kur kraujam graudus.

– Kā graudi sadzīvo ar ogļēm?

– Šīs divas kravas viena otru nekādā veidā nevar iespaidot, jo tās tiek uzglabātas un apstrādātas nošķirti un neatkarīgi. Graudi atrodas slēgtā noliktavā, un apstrādes tehnoloģijas nodrošina, ka process ir pilnīgi lokalizēts, graudi no noliktavas pa konveijera līnijām, kam nav saskares ar vidi, nonāk tieši kuģos, tā ka visas prasības tiek ievērotas.

– Vai varat runāt vēl par kādiem jauniem kravu veidiem, ar ko plānojat strādāt savā terminālī?

– Par to pagaidām vēl pārāgri runāt, bet jāatzīst, ka ir priekšlikumi, no kuriem daži ir reālāki, citi šķiet mazāk reāli, pat no fantastikas pasaules, tomēr visi piedāvājumi ir rūpīgi jāpēta un jāizvērtē.

– Tam nepieciešama profesionāļu komanda. Daudzi šodien atzīst, ka labus speciālistus ir ļoti grūti atrast.

– Bez komandas, protams, nevar, un mums, par laimi, tāda ir, taču vadītājam vienmēr jātur roka uz pulsa. Kopumā jāteic, ka ostā, tieši tāpat kā visās citās jomās, tai skaitā arī mūsu kompānijā viena no lielākajām problēmām ir darbinieku trūkums, ar ko cīnās un ļoti nopietni

strādā mūsu personāldaļas speciālisti. Daudzi mūsu darbinieki kompānijā "Strek" strādā jau ilgu laiku, un mēs tiešām cenšamies radīt viņiem labus darba apstākļus. Tie ir cilvēki, uz kuriem pilnībā varam paļauties. Kad aicinām darbā jaunus cilvēkus, piedāvājam viņiem apmācību tieši šeit, mūsu kompānijā, taču, lai kļūtu par kvalificētu speciālistu, ir nepieciešami vairāki gadi. Bet varu teikt, ka mūsdienu jaunatne visu apgūst ļoti ātri. Ar pašu apmācību jau problēmu nav, būtu tikai vairāk tādu, ko mācīt.

– Vairākus gadus notika diskusijas par Rīgas ostas pārvaldības modeļa maiņu, kas 2022. gadā rezultējās ar jauna Ostu likuma pieņemšanu, ko daudzi jaunie vēlētāji deputāti asi kritizē un pauž viedokli, ka šis likums būtu jālabo. Vai arī jūsu kompāniju ir satraukusi pārvaldības modeļa maiņa un radušās bažas, ka tas varētu apdraudēt jūsu biznesu ostā?

– Mēs to esam uzņēmuši mierīgi un domājam, ka tas, iespējams, varētu pat uzlabot ostas darbu, darba organizēšanu un struktūru. Taču vēlos piebilst, ka arī tagad ļoti labi sadarbojamies ar Rīgas brīvostas pārvaldi un ceram, ka jaunais pārvaldības modelis šo sadarbību nenojauks. "Strek" ir Stivdorkompāniju asociācijas biedre, un tas noteikti ir liels atspazs mūsu darbā, jo asociācija ir aktīva un tiešām pārstāv stivdoru intereses, risina visus sarežģītos jautājumus, protams, vienmēr apspriežoties ar saviem biedriem, jo asociācijā regulāri notiek tikšanās un diskusijas, meklējot optimālākos risinājumus. Kas attiecas uz Satiksmes ministriju kā nozares pārraugu, tad jāteic, ka ar ministriju mums nav tiešas saskares, jo visa komunikācija pamatā notiek ar Stivdorkompāniju asociācijas un ostas pārvaldes starpniecību, bet varu teikt, ka Satiksmes ministrija ar sapratni risina ostai svarīgus jautājumus.

– Tā kā kompānija "Strek" strādā ar videi ne īpaši draudzīgu kravu, kādas ir ogles, bet Eiropa ļoti strikti iestājas par zaļo ostu, tikai loģiski, ka vēlos jautāt, kā jūs nodrošināt videi draudzīgu saimniekošanu savā terminālī?



– SIA "Strek" 2019. gada vasarā pilnībā uzsāka darbību Daugavas kreisajā krastā Krievu salā, pametot 1991. gadā uzbūvēto ogļu termināli Sarkandaugavā. Pats pārcelšanās laiks bija diezgan problemātisks un grūts, jo prasīja daudz darbu un pūļu. Runājot par beramkravu termināļu būvniecību Krievu salā, lielākās diskusijas sabiedrībā raisīja vides jautājumi. Kā tiks nodrošināti visi kritēriji, lai neciestu apkārtnes iedzīvotāji un ogļu putekļi nepiesārņotu Daugavu? Jautājumu atrisināja Latvijā unikāla, bet pasaules ostās sen aprobēta tehnoloģija – speciāla materiāla 23 metrus augsts vēja žogs, kas aiztur vēju, neļaujot putekļiem pacelties atmosfērā. Kravas laukumus Krievu salā šāds žogs iekļauj no trim pusēm, tostarp aiztur Latvijā

valdošos rietumu vējus. Aprēķināts, ka tas spēj izturēt vēja brāzmas līdz 42 metriem sekundē. Kravas laukumi ir aprīkoti arī ar lietussūkņu savākšanas un attīrīšanas iekārtām. To galvenais uzdevums ir attīrīt no ogļu piesārņojuma virszemes ūdeņus, kas rodas nokrišņu un ogļu laistīšanas rezultātā. Ogļu putekļošanas samazināšanai terminālī ir izbūvētas stacionāras laistīšanas sistēmas. Ogļu kraušanas tehnoloģiskais process jaunajā "Strek" terminālī pilnībā atšķiras no tā, ko ierasts redzēt pašreizējās ogļu pārkraušanas teritorijās. Te vagonu izkraušana notiek slēgti un uzstādītā vagonu apgāšanas iekārta darbojas automatizēti.

Laiks skrien ļoti ātri, strauji mainās tehnoloģijas, mainās darba noteikumi un arī kravu plūsmas, viss ir dinamiskā kustībā, tāpēc arī darbu Daugavas kreisajā krastā un savu jauno termināli veidojam uz jauniem, pilnīgi citās kvalitātes noteikumiem un pamatiem. Lai gan tas prasīja daudz pūļu, tagad varu teikt, ka apstākļi jaunajā terminālī ir pat visam citā līmenī. Mums tagad ir dzīlūdens piestātnes, pašas dziļākās Rīgas ostā – ar maksimālo iegrimi 14,8 metri, kas praktiski ir maksimālā iegrimē, lai kuģi varētu iziet cauri Dānijas šaurumiem. Tas nodrošina, ka varam uzņemt un apstrādāt tos lielos kuģus, kas ienāk Baltijas jūrā. Tagad apstrādājam ne tikai *panamax* tipa kuģus, esam apstrādājuši arī *capasize* 180 tūkstošu tonnu kuģi, kurā iekrāvām 134 tūkstošus tonnu ogļu. Mūsu tehnoloģijas ļauj strādāt daudz augstvērtīgāk un produktīvāk.

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

Un, visbeidzot, kas, protams, ir ļoti svarīgi – arī mūsu darbiniekiem ir nodrošināti daudz labāki darba apstākļi, un cilvēkiem, kuri dzīvo ostas tuvumā, nav jāsūdzas par gaisa kvalitāti, kā tas laiku pa laikam bija vecajā terminālī, tāpēc droši varu teikt, ka šodienas darbu īsti nemaz nevar salīdzināt to, kā strādājām vecajā “Strek” terminālī, ko atceramies ar mīļu prātu un kas ir mūsu mīlestības bērns, jo bijām tur ieguldījuši lielu darbu un uzcēluši to no pamatiem.

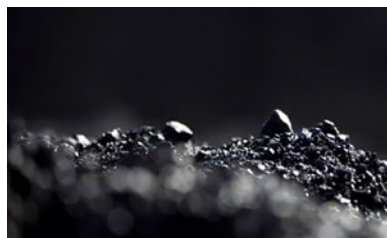
– Un, visbeidzot, par konkurenci un nākotnes plāniem. Esam tik mainīgā pasaulē, ka īsti nevaram prognozēt, kāda būs nākamā diena. Tieši tas pats attiecas arī uz ogļu kravām, par kuru nākotni nav īstas skaidrības.

– Ja par konkurenci, tad tā vienmēr pastāv. Līdz brīdim, kad mainījās pasaule, mums bija grūti konkurēt ar lielajām Krievijas ostām Baltijas jūrā, un to pat nav vērts apspriest. Varētu, protams, salīdzināt un teoretizēt par konkurenci, ko mums veido Klaipēda vai Tallina, bet ir jāsaprot, ka katra osta tomēr specializējas savu tradicionālo kravu apstrādē. Runājot par oglēm, jāatzīst, ka tā ir ļoti specifiska krava, un mēs tās apstrādē esam specializējušies jau kopš deviņdesmito gadu sākuma. Daudziem var būt vēlšanās strādāt ar oglēm, bet pieredze nerodas vienā dienā, tam vajadzīgi gadi un meklējumi, lai atkodu visus tos knifus, kas nepieciešami šīs kravas visproduktīvākajai apstrādei. Mēs ļoti labi pazīstam savus sadarbības partnerus, arī viņi visi pazīst mūs un zina mūsu kompānijas iespējas, prasmes un pieredzi. Tomēr jaunu sadarbības partneru meklējumi nekad neapstājas, arī tagad šis darbs turpinās, lai ne tikai nodrošinātu esošos kravu apjomus, bet iespēju robežās tos arvien palielinātu. Tagad esam pārcīgi un apmierināti ar jebkuru kravu apgrozījumu, tāpēc neizvirzām sev kādus noteiktus uzdevumus kravu apgrozījuma ziņā un nenosakām plānu, ka noteikti jāapstrādā tāds un tāds apjoms. Šodien mūsu uzdevums varbūt ir piezemētāks – mums šajos apstākļos ir jānotur, jāizdzīvo un jāvirzās uz priekšu. ■

Anita Freiberga

Pasaulē pieaudzis pieprasījums pēc oglēm

Lai gan īstermiņa energoapgādes problēmu dēļ ir palielinājies pieprasījums pēc oglēm, tomēr ilgtermiņa pāreja uz atjaunojamo enerģiju negatīvi ietekmēs ogļu ieguvī pasaulē. Paredzams, ka no 2022. līdz 2026. gadam ogļu ieguve pasaulē uzrādīs salikto vidējo gada pieauguma tempu (CAGR) tikai 1,3% apmērā. 2021. gada novembrī Glāzgovā notikušais klimata pārmaiņu samits (COP26) bija globāls mēģinājums panākt pakāpenisku atteikšanos no oglēm un samazināt emisijas enerģētikas nozarē. Samita laikā 40 valstis apsoltāja pārtraukt atļauju izsniegšanu un tieša valdības atbalsta sniegšanu jaunām ar oglēm darbināmām elektrostacijām, tomēr daudzas no lielākajām ogļu ieguves valstīm neparakstīja nolīgumu. Ķīna, Indija, Krievija un Austrālija nepiekrīt pakāpeniskai ogļu izmantošanas pārtraukšanai, savukārt ASV pauž gatavību tuvākajos gados samazināt ogļu ražošanu.



Investīciju kompānijas “Noble Group” analītiķi konstatējuši, ka pieprasījums pēc oglēm un līdz ar to arī pēc šo kravu jūras pārvadājumiem 2022. gadā ir saglabājies stabils, ko veicināja pieaugošais ogļu pieprasījums Indijā un Eiropā, piedevām tirgus piedzīvoja šā enerģijas veida deficītu. 2022. gadā globālais ogļu pieprasījums bija 996 miljoni tonnu, bet tirgus piedāvājums nepārsniedza 983 miljonus tonnu, un tas ir bijis par pamatu lielākajam ogļu cenu kāpumam pēdējo gadu laikā. Ogļu pieprasījums strauji auga pēc dabasgāzes cenu kāpuma, kas saistīts ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā. “Noble Group” prognozē, ka gāzes cena arī 2023. gadā saglabāsies augsta, tā vēl jo vairāk

veicinot pieprasījumu pēc oglēm, par ko “Coaltrans Asia 2022” konferences runāja “Noble Group” analītiķis Rodrigo Ečeveri. “Paredzams, ka 2023. gadā pieprasījums pēc oglēm turpinās augt. Vairākas Eiropas valstis, tostarp Vācija, Apvienotā Karaliste un Francija, atkal pieļauj ogļu izmantošanu par kurināmo,” uzsvēra Ečeveri. “Arī pieprasījums no Tālo Austrumu un Dienvidaustrumāzijas valstīm ir liels, un sagaidāms, ka Japāna un Dienvidkoreja palielinās importu. Savukārt Ķīna vājās rūpnieciskās darbības dēļ, ko veicināja Covid-19 pārvietošanās ierobežojumi, akmeņogļu importu 2022. gadā ir samazinājusi par 45 miljoniem tonnu – līdz 210 miljoniem. Austrālijai akmeņogļu eksports samazinājās par 13 miljoniem tonnu, bet šo deficītu zināmā mērā kompensēja Indonēzijas eksporta pieaugums.

Kazahstāna izmanto tirgus pieprasījumu

Starptautiskās ekonomiskās sankcijas pret Krieviju, kā arī embargo Krievijas ogļu eksportam uz Eiropas

valstīm, sākot no 2022. gada augusta vidus, un Polijas aizliegums jau no 2022. gada 16. aprīļa importēt un pārvadāt Krievijas ogles ir veicinājis Kazahstānas ogļu eksporta pieaugumu.

Ostas, caur kurām sūtītas Kazahstānas ogles:

Ziemeļrietumi, pavisam 3,7 milj. t (+2,5 milj. t jeb +226,8%)

- Ventpils (2,0 milj. t)
- Rīga (0,66 milj. t)
- Ustjuga (0,45 milj. t)
- Viborga (0,30 milj. t)
- citas ostas (0,26 milj. t)

Melnā jūra un Azovas jūra, pavisam 3,0 milj. t (+0,51 milj. t jeb +20,8%)

- Tamaņa (2,3 milj. t)
- Kavkaz (0,26 milj. t)
- Rostova pie Donas (0,19 milj. t)
- citas ostas (0,25 milj. t)

Kopumā 2022. gada deviņos mēnešos Kazahstānas ogļu sūtījumi pa sauszemi samazinājās līdz 18,0 miljoniem tonnu (-1,2 milj. t jeb -6,3%), tostarp eksports uz Krieviju bija 15,7 milj. t (+0,72 milj. t jeb +4,8%), uz Ukrainu 0,11 milj. t (-2,3 milj. t jeb -95,4%) un Poliju 0,65 milj. t (+0,6 milj. t).

Galvenie ogļu eksportētāji uz Eiropu ir tādi Kazahstānas uzņēmumi kā "Shubarkol Komir", "Shubarkol Premium", "Karazhyra", "Maikuben West" un "Saryarka Energy".

COP27 tomēr nespēž uz papildu pasākumiem cīņai ar globālo sasilšanu

Pretrunīgi tiek vērtēti Ēģiptē notikušās klimata konferences rezultāti. Pozitīvi vērtējams lēmums par kompensāciju fonda izveidi nabadzīgākajām valstīm, bet nav izdevies vienoties par reāliem papildu pasākumiem cīņai ar globālo sasilšanu, tostarp atteikties no fosilā kurināmā.

Pēc ANO ģenerālsēkretāra Antoniju Gutērrēša teiktā, ar zaudējumu atlīdzināšanas fondu vien klimata pārmaiņu radītās problēmas nevar ne atrisināt, ne novērst. Tomēr mehānisma izveide ir taisnīguma uzvara,



jo mazās valstis, kas praktiski nav atbildīgas par šīs krīzes rašanos, nevar vienatnē tikt galā ar tās sekām: "Es gribu skaidri pateikt, ka mūsu planēta joprojām ir reanimācijā. Mums jau tagad ir krasi jāsamazina izmeši. Šo jautājumu šī konference neatrisināja. Fonds zaudējumu atlīdzināšanai ir ļoti nozīmīgs, bet tā nav atbilde, ja klimata krīze aizskalos no pasaules kartes mazas salu valstis vai pārvērtīs visu Āfrikas kontinentu par tuksnesi. Pasaulei joprojām ir nepieciešams milzīgs lēciens klimata ambīciju jomā. Mēs nedrīkstam pārkāpt sarkano līniju, kas ved pāri pusotram grādam. Lai mums būtu jebkādas cerības to saglabāt, ir nepieciešamas milzīgas investīcijas atjaunojamos resursos, un mums ir jāizbeidz mūsu atkarība no fosilajiem kurināmajiem," sacīja Gutērrēss.

Eiropas Komisijas izpilddirektora vietnieks Frans Timmermans pauda prieku par īpašā fonda izveidi, kas konkrētākas aprises iegūs līdzīgā pasākumā nākamgad, bet arī atzina, ka diemžēl kopš iepriekšējās konferences Glāzgovā nav panākts būtisks progress, lai mazinātu klimata pārmaiņu sekas un it īpaši ierobežotu oglekļa emisijas.

Arī aktivisti no nevalstiskās organizācijas "Eiropas klimata rīcības tīkls" (CAN Europe) izplatītajā paziņojumā pauž bažas, ka zaudējumu atlīdzināšanai veltītā nauda varētu tikt izmesta vējā, jo gadījumā, ja netiks samazināti izmeši un nenotiks pāreja no ogleņiem un naftas pie zaļās enerģijas, vētras un plūdi arvien atkārtosies, radot nepieciešamību atkal un atkal atjaunot ēkas, ceļus un tiltus, tāpēc nākamajā Klimata konferencē, kas notiks Apvienotajos Arābu Emirātos, vairāk jādomā par reāliem darbiem.■

Liepājas osta kuģošanai droša dažādos laika apstākļos

Liepājas SEZ pārvaldes kapteiņdienesta Hidrogrāfijas grupas pārzinā ir 82 objekti, no tiem 51 atrodas ūdenī, kas ir kā ceļa zīmes kuģu satiksmē, un LSEZ pārvaldes Hidrogrāfijas grupa tās pirms ziemas navigācijas iestāšanās sagatavoja sezonai, veicot visas nepieciešamos darbus. Liepājas ostā jau vairāk nekā divdesmit gadus tiek izmantotas navigācijas zīmes, kas darbojas ar saules baterijām. Tas nozīmē, ka dienā tās uzlādējas, lai rādītu ceļu kuģiem diennakts tumšajā laikā.



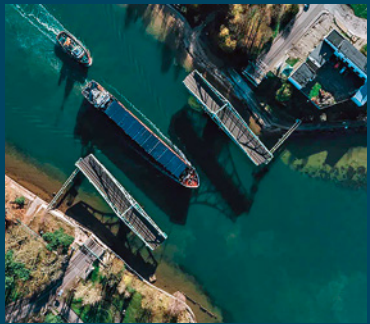
Navigācijas zīmju izvietojšanu vadlīnijās un kuģu ceļos nosaka starptautiskie noteikumi, kas ir vienošanās sistēma visās ostās, lai ikviens kuģis varētu droši ienākt un iziet. "Bojas ir kā ceļa zīmes, kas regulē kuģu satiksmi," saka Hidrogrāfijas grupas vadītājs Dainis Eņģelis.

Liepājas osta vēsturiski uzbūvēta tā, ka var lepoties ar trim ārējiem vārtiem, kas, salīdzinot ar citām ostām, ir liela priekšrocība, jo atkarībā no laikapstākļiem kuģi var izmantot piemērotākos vārtus. Līdz šim droša kuģošana bija pa ostas dienvidu un vidus vārtiem, bet pēc ES Kohēzijas fonda projekta īstenošanas droši var izmantot arī 220 metrus platos ziemeļu vārtus, kur abās pusēs 2020. gadā uzstādītas jaunas navigācijas zīmes.

►►► 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

Liepājas osta var lepoties arī ar trīs vārtiem ostas iekšējā reidā uz Karostas kanālu un diviem vārtiem uz dziļūdens pietātnēm brīvostā. Tālākā no navigācijas zīmēm *Alfa* jeb pieņemšanas boja atrodas deviņus kilometrus no ostas vārtiem. To sasniedzot, kuģa kapteinis sazinās ar ostas kapteiņdienestu, lai saņemtu norādījumus par turpmākām darbībām – ieņemt enkurvietu, gaidīt loci vai darīt ko citu.



Pēc Hidrogrāfijas grupas vadītāja Daina Engēļa teiktā, Liepājas ostas konfigurācija ir sarežģīta, taču kuģošanai droša dažādos laika apstākļos un dažādos vējos. "Mūsu uzdevums ir ikdienā rūpēties, lai visas navigācijas zīmes būtu savā vietā un darbotos atbilstoši savai funkcionalitātei. Ziemā, protams, uzturēt navigācijas zīmes ir grūtāk. Ziemas mēdz būt dažādas. Vējainās ziemās, kad bieži plosās vētras, tās zīmes, kas atrodas ūdenī, nereti tiek norautas vai bojātas, savukārt aukstās ziemās ir citi riski, tāpēc ir ļoti svarīgi laikus sagatavoties ziemas sezonai."

Tā kā Liepājas osta būvēta, neizmantojot dabisku veidojumu – upes deltu vai līci, kas ostu aizsargātu no vēja un viļņu iedarbības, to no ārējiem spēkiem aizsargā sarežģīta hidrotehnisko aizsargbūvju sistēma. Laikā, kad Liepāja bija slēgta PSRS bruņoto spēku karabāze, ostas infrastruktūra netika pienācīgi uzturēta, un okupācijas laika mantojums vēl joprojām jūtams – daļa ostas hidrotehnisko būvju nav īsti labā stāvoklī, tāpēc katru gadu nākas to uzturēšanai veltīt īpašu vērību, bet nākotnē plānots ieguldīt līdzekļus to sakārtošanā.■

Rīgas osta izvirzījusi mērķi kļūt par līderi ūdeņraža tehnoloģiju attīstībā

Sekojojot kuģošanas nozares dekarbonizācijas un Eiropas Komisijas noteiktajiem klimata mērķiem, Rīgas brīvosta aktīvi iesaistījies dažādās iniciatīvās, kas saistītas ar vietēja mēroga un pārrobežu ūdeņraža kopienas jeb ieleju attīstību.

"Esam izvirzījuši mērķi uzņemties līderību ūdeņraža tehnoloģiju lietošanā, pilotēšanā, kā arī reālu dzīvotspējīgu risinājumu ieviešanā Rīgas ostā, tostarp saistībā ar dažāda iekšējā transporta nodrošināšanu, lokomotīvu un apkalpes kuģu darbināšanu, nodrošinot labus nosacījumus, lai nākotnē ostā attīstītos visa infrastruktūra, kas spēj apkalpot starptautiskus kuģus, kuri darbojas ar šo un citām alternatīvām degvielām. Tas ir nākamais solis, lai Rīgas osta virzītos uz mērķi kļūt par tehnoloģiju inovāciju centru, citiem vārdiem, mēs attīstām jauno Spilves industriālo parku, kur ne tikai atradīsies ražošanas un loģistikas infrastruktūra, bet arī tiks īstenota viedo tehnoloģiju attīstība," uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.



Speciālisti ir pārliecināti, ka jau tuvākajā laikā tieši ūdeņradis kļūs par vienu no dekarbonizētās ekonomikas pamatelementiem. Šī joma ir ieguvusi īpašu aktualitāti Eiropā un Eiropas Savienībā līdz ar Eiropas zaļā kursa apstiprināšanu un Eiropas Savienības ūdeņraža stratēģijas pieņemšanu 2020. gada jūlijā. Līdz ar Krievijas sāktu karu Ukrainā šis jautājums ir materializējies kā "RePowerEU" plāns, kura mērķis ir mazināt Eiropas ekonomikas atkarību no Krievijas fosilā kurināmā piegādēm, veicinot alternatīva kurināmā un degvielas ražošanu, energoefektivitātes un energotaupības pasākumus līdz ar būtiski palielinātiem Eiropā saražotā un importētā ilgtspējīgā ūdeņraža apjomiem.■

Atklāta pārbūvētā Salacgrīvas ostas zvejas kuģu pietātnē

Salacgrīvas ostas zvejas kuģu pietātnes pārbūve notika Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda (EJZF) programmas "Zvejas ostas

un izkraušanas vietas" ietvaros. Projekta izmaksas bija 2,1 miljonu eiro (bez PVN), no tā 90% EJZF, 10% – ostas pārvaldes līdzfinansējums.■



Pieaug ūdeņraža loma

Aizstājot dabasgāzi, aizvien lielāku nozīmi rūpniecības sekmīgas darbības nodrošināšanā iegūst ūdeņradis, tas kļūst arī par nozīmīgu enerģijas nesēju aviācijā, kuģniecībā, autotransportā un mājtsaimniecību apgādē ar siltumu.

Roterdamas ostas pārvalde sadarbojas ar dažādiem partneriem, lai visā ostas kompleksā veidotu liela mēroga ūdeņraža ražotni, padarot Roterdamu par starptautisku ūdeņraža ražošanas centru, kas ļaus tai nākotnē saglabāt savu pozīciju kā svarīgai enerģētikas ostai Ziemeļrietumeiropā.

Roterdamas osta īsteno infrastruktūras digitalizācijas projektu

Roterdamas ostas pārvalde īsteno infrastruktūras digitalizācijas projektu un aprīko objektus ar nepieciešamajiem sensoriem. Līdz šim ostā jau uzstādīti simtiem sensoru, no kuru rādījumiem gūst informāciju par nepieciešamajiem darbiem un uzlabojumiem ostā. Piemēram, šī informācija ļauj plānot dziļumu uzturēšanas un bagarēšanas darbus, pamatojoties uz nepieciešamību, nevis pēc fiksēta grafika.



Ostas pārvalde sadarbojas ar ostas uzņēmumiem digitālo lietojumprogrammu ieviešanā, kas var palīdzēt kravu plūsmas ostā padarīt ātrākas, drošākas un viedākas. Tas palīdz optimizēt loģistikas ķēdes caur Roterdamu un uzlabot ostas savienojumus ar iekšzemi un lielākajiem loģistikas mezgliem.

Apturēt laiku ar pirksta pieskārienu

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks ir pārliecināts, ka, neskaitot vecākus, katram cilvēkam dzīvē jābūt vēl vismaz diviem cilvēkiem, kuri iesaka, pamāca un iedvesmo, tā nereti pavēršot cilvēka dzīvi uz vienu vai otru pusi. Viņa dzīvē šādi cilvēki ir bijuši: viens, kurš “ievirzījis” profesijā, otrs – vaļaspriekā.

“Man pirmais šāds cilvēks bija vieglatlētikas treneris Agris Paipals jau skolas gados. Deviņdesmito gadu sākumā, kad viss juka un bruka, viņš teica, ka ir jāturpina trenēties un jāiet vidusskolā. Mēs ar dvīņubrāli Gunti beidzām pamatskolu un bijām domājuši stāties tehnikumā, lai apgūtu galdnieka namdara profesiju. Tas šķita loģiski, mūsu vecāki bija mežsaimnieki, tā mums bija zināma lieta, domājām taisīt savu biznesu. Tomēr paklausījām trenerim un aizgājām uz vidusskolu. Vidusskolu pabeidzām, bet joprojām nebija īstas skaidrības, ko darīt tālāk. Un atkal padomu deva treneris – jāiet tur, kur var naudu nopelnīt, jāiet jūrā! Nebija jau tā, ka par jūru vispār nebūtu neko dzirdējis, pamatskolas laikā vairāki džeki bijām aizbraukuši uz Ventspili, tur bija kaut kāds pasākums par jūrniecību, bija jau interesanti. Turklāt mūsu klasē vienam puisim tēvs gāja jūrā, mēs redzējām, kādās importa drēbēs viņš staigā, aizejot ciemos, redzējām, kā viņa ģimene dzīvo. Tas tomēr deva priekšstatu, ka pasaule ir drusku plašāka nekā tikai tas, kas degungalā,” atceras R. Mūrnieks.

Pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas Raitis nostrādāja jūrā desmit gadus. “Tad ģimenē piedzima dvīņi, un radās doma pastrādāt krastā. Kompānija, kurā līdz tam biju strādājis, piedāvāja man darbu ofisā Glāzgovā. Tas gan bija darbs tikai uz pusgadu. Pēc tam sekoja piedāvājums strādāt Singapūrā, taču bija jādomā par ģimeni. Vienmēr esmu uzskatījis, ka ģimenē abiem, gan vīram, gan



sievai, ir jābūt iespējām sevi attīstīt un pilnveidot. Kad sāku strādāt Glāzgovā, sieva pameta darbu un kopā ar bērniem brauca man līdzi. Tomēr nedomāju, ka tā tam būtu jāturpinās ilgstoši. Bija arī jāizlemj, kādai izglītības sistēmai gatavot bērnus, un tā mēs atgriezāmies Latvijā. Jūras administrācijā bija vajadzīgs

▶▶▶ 44. lpp.

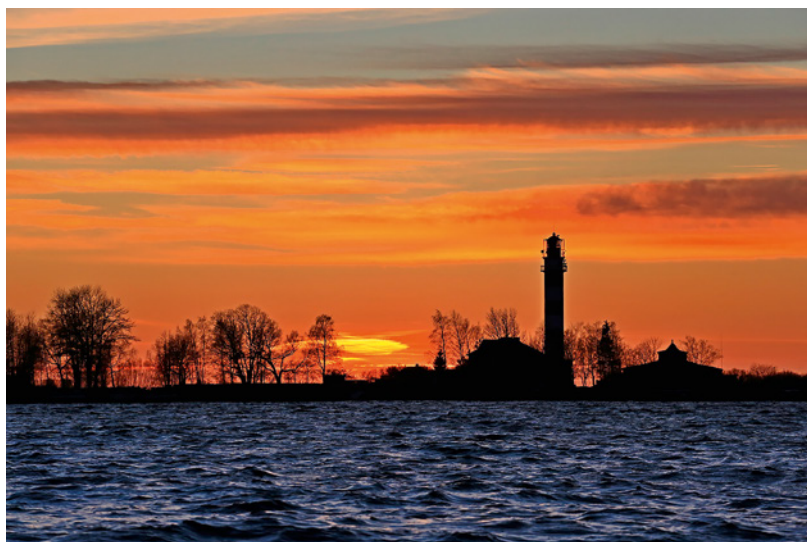
►►► 43. lpp.

kuģošanas drošības inspektors, un toreizējais administrācijas direktors Ansis Zeltiņš piedāvāja pamēģināt. Sākot strādāt administrācijā, jutos kā nonācis laika mašīnā, salīdzinot ar darbu Glāzgovā, šķita, ka esmu vismaz 10 gadus senā pagātnē. Tolaik pārzināju tikai starptautisko kuģošanas drošības regulējumu, bet nacionālais jūrniecības regulējums bija jāapgūst no jauna. Kultūršoks man bija arī Latvijas karoga kuģi, uz kuriem gāju inspekcijās, nesapratu, kā uz tādiem vispār var strādāt. Bet nekas – cilvēki strādāja.

Jūras administrācijā kadru mainība ir ļoti minimāla, izaugsmes iespējas ierobežotas. Ja esi sācis strādāt par inspektoru, tad pakāpties augstāk vari tikai tad, ja kāds aiziet no darba. Pēc diviem kuģu inspektora amata nostrādātiem gadiem, 2009. gadā, atbrivojās Kuģošanas drošības departamenta direktora amats, jo toreizējais departamenta direktors Ēriks Umbraško izlēma atgriezties jūrā. Šo vakanci administrācijas vadība piedāvāja man, un es sāku strādāt viņa vietā. Tā tas ritenis griežas nu jau trīspadsmit gadus."

Par savu darbu Raitis saka, ka tajā nav iespējams nospraust vienu konkrētu mērķi, sasniegt un apstāties. Jūrniecības nozare nepārtraukti attīstās un mainās, un līdz ar to mainās arī mērķi. Tieši tāpat tas esot ar viņa vaļasprieku – fotografēšanu. Pirmsākumi šim hobijam esot meklējami jau pusaudža gados, kad vecāki abiem brāļiem nopirkuši kopīgu fotoaparātu "Smena 8M". "Tētis arī savulaik bija fotografējis, un viņam bija saglabājis filmiņu attīstīšanai un bilžu kopēšanai nepieciešamais aprīkojums. Tā nu tu attīsti to bildi un skaties, kas būs sanācis. Tolaik jau, protams, vēl nesapratām, ka, nospiežot fotoaparāta pogu, esam apturējuši laiku! Ar vienu pirksta pieskārienu tu vari apturēt laiku! Tā apziņa nāca jau vēlāk," piebilst Raitis.

Plašākas iespējas pavērās, dodoties jūras praksē. Antverpenē tika iegādāta "Fuji" kamera un labas ārzemju filmiņas. "Tas aparāts vēl ir saglabājies. Tagad meita sāk par to interesēties, jo filmiņu ēra sāk atgriezties. Taču es, kad pats sāku pelnīt, sapratu, ka gribu kaut ko nopietnāku.



Raitis Mūrnieks kopā ar ģimeni – sievu Baibu, dēlu Mārtinu, dviņiem Kārlī un Katrīnu.



Iegādājos "Pentax" kameru ar zoom objektīvu. Nu jau man bija pašam savs fotoaparāts, vairs nebija jādalās ar brāli, varēju bildēt, ko un cik gribēju! Tas bija laiks, kad filmiņu aparāts vēl bija karalis, kaut gan digitālās kameras pasaulē sāka parādīties jau septiņdesmitajos, astoņdesmitajos gados. Mans nākamais fotoaparāts bija "Canon" spoguļkamera, kuru nopirku Singapūrā kopā ar diviem objektīviem. Pamazām sāku saprast, cik daudz varu izdarīt – bildēt portretus un tuvplānus, uztaisīt asu priekšplānu uz izplūduša fona, un ko tik vēl."

Raitis atceras, ka 2003. gadā viņa dzīvē ienāca otrs viņam nozīmīgais padomdevējs, pirmais bija jau

pieminētais treneris. "Biju nolēmis precēties, un bez visa pārējā vajadzēja arī labu kāzu fotogrāfu. Mani iepazīstināja ar Ainaru Meieru, un mēs vienojāmies par sava veida barteru – viņš bija ar mieru mūsu kāzas bildēt par simbolisku samaksu (samaksājot tikai par filmiņām), bet par to viņu četras reizes bija jāved pa Latviju pabildēt. Kopā ar viņu tikai tā īsti sāku aptvert, cik Latvijas daba ir interesanta! Ieraudzīju lietas, par kurām pat nebiju nojautis. Piemēram, kā pavasarī jūras malā spieto bizbzmārītes, kā kāda upe pirms ietekas citā upē ir pilnībā noklāta ar akmeņiem, kādi Latvijā ir oranži strauti (Dāvida ūdenskritums). Skatījos un sākumā nesapratu, ko Ainars tur var gēmties, cik ilgu laiku vēltīt vienam kadram. Tad sāku mācīties. Braucot mēs daudz ko pārrunājām, es mēģināju iedziļināties un saprast," stāsta Raitis.

Kad pasaulē nāca dvīņi, Raitis iegādājās pirmo digitālo "Sony" ziepju trauku. Tas pavēra plašākas iespējas, jo nu jau varēja uzreiz redzēt, vai bilde ir sanākusi. Ap šo laiku internetā sāka parādīties aizvien plašāka informācija par fotografēšanu. Digitālā bilde jau lēnām mina uz papēžiem analogajai. "Pētot pieejamo informāciju, biju pamanījis, ka "Canon" izlaidis jaunu DSLR kameru "Canon 30D", bet tā maksāja 1200 mārciņu. Nolēmu – ja to kādā brīdī nocenos zem 1000 mārciņām, es to nopirkšu! Tā arī notika, Ziemassvētkos cena nokritās līdz 999. Tad sapratu, ka vajag arī zibspuldzi. Un tad jau biju iegājis azartā – vai varu arī kaut ko nopietnu nobildēt? Sapratu, cik fotogrāfam svarīga ir tā sauktā "zelta stunda" jeb, citiem vārdiem sakot, būt īstajā laikā īstajā vietā. Un tomēr vēl zināju tik ļoti maz. Rādīju savas bildes Ainaram, viņš teica: "Forša bilde, bet sūdiņas gaismas." Nesapratu – kā tad tā, ir taču gaišs, visu var redzēt! Jo vairāk mācījos, jo mazāk sapratu. Lasīju žurnālu "Practical Photography", joprojām mācījos arī internetā – tikai tā ir iespējams attīstīties, bet tas, protams, aizņem laiku. Jo vairāk mācies un attīsties, parādās cita problēma – tu atkal un atkal "izaudz" no sava fotoaparāta.

Raitis atzīst, ka tomēr pienāca laiks, kad viņa bildes sāka ievērot, par tām sāka interesēties. Dvīņi



dziedāja vokālajā studijā "Knīpas un knauķi", un Raitis kļuva par pus-oficiālu "knīpknauķu" fotogrāfu, nu jau viņš pasludināts par "Knīpu un knauķu" goda fotogrāfu! Taču dzīve gāja uz priekšu, un fotoaparātus sāka aizstāt telefoni. "Fotogrāfiem bija jāsāk konkurēt ar katru, kam rokā telefons. Šodien katrs ar telefonu var uztaisīt labas izšķirtspējas bildes un ievietot tās sociālajos tīklos. Par sociālajiem tīkliem – tas būtu pavisam atsevišķs stāsts. Situācijai mēģina pielāgoties arī fotokameru ražotāji, kameras kļūst aizvien kompaktākas, nu jau profesionālas fotokameras ražo bez spoguļiem, kas paver jaunas iespējas – tās ir daudz ātrākas un klusākas par "spogulenēm". Un kur tad vēl "lidojošās kameras" jeb droni, kas mums devuši iespēju apskatīt ainavu no pavisam citas perspektīvas. Tomēr ir lietas, kas nemainās, kā jau minēju, atpakaļ nāk "magiskās" filmu kameras. Viena 35 mm filmiņa gan maksā, sākot no desmit eiro. Taču cilvēkiem atkal gribas kaut ko taustāmu, paštaisītu, kam ir pievienotā

vērtība – roku darbs, kas šodien maksā dārgi," skaidro Raitis.

Atbalstot Raita interesi par foto lietām un vēlmi mācīties, sieva viņam uzdāvināja abonementu kursu apmeklēšanai "FotoAkadēmijā". "Taču tajā laikā neizdevās un neizdevās savākt kursiem nepieciešamo dalībnieku skaitu, tādēļ tā vietā akadēmija piedāvāja izbraukuma plenēru ar Latvijā pazīstamo fotogrāfu Māri Kundziņu, kurš nu jau četrus gadus iemūžina citu sauli. Māris reiz teica: "Fotogrāfija man atdarīja acis uz pasauli. Citādi būtu nodzīvojis mūžu, pasauli neieraudzījis." Foto plenērs ar Māri atkal bija kas jauns. Fotografējām dažādās vietās, tai skaitā kapos. Kas tur kapos ko bildēt? Izrādās, kapos ir labs ritms! Vai cilvēkam var ienākt prātā, kāds sakars fotografēšanai ar ritmu? Pēc izbraukuma mēs tikāmies akadēmijā un analizējām uzņemtas bildes – tas bija ļoti vērtīgs process."

Fotografēšana ir hobijs, ko var darīt paralēli pamatdarbam. Vienlaikus, ja esi akreditēts fotogrāfs, tu vari nokļūt vietās un notikumos bez maksas. Raitis ir pārliecināts – fotografēšana paplašina pasauli.

"Jau 18 gadus dzīvoju Āgenskalnā, un esmu aizrāvis ar šā rajona attīstības fiksēšanu bildēs. Piemēram, viena un tā pati vieta ik pēc pieciem gadiem. Tad jau bilde iegūst dziļāku jēgu. Veidojas stāsti, un veidojas vēsture. Tā ir unikāla iespēja, ko var dot tikai foto!" uzsver Raitis Mūrnieks.

Sarma Kočāne

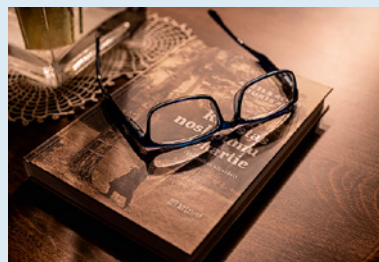
Izdota grāmata “Karostas noslēpumu skartie”

Liepājas interjera muzejā notika grāmatas “Karostas noslēpumu skartie” atvēršanas svētki. Grāmata ir divu Liepājā labi zināmu vīru kopdarbs. Diemžēl viens no autoriem, laikraksta “Kurzemes Vārds”



goda redaktors un publicists Andžils Remess grāmatas tapšanas laikā tika aizsaukts mūžības ceļos, tāpēc darbu nācās pabeigt atvaļinātajam virsniekam un vēsturniekam Jurim Raķim vienatnē.

Karosta ir svarīga Liepājas speciālās ekonomiskās zonas daļa – te atrodas gan ostas termināļi, gan industriālās teritorijas ar jaunajām ražotnēm. Grāmata atgādina par aizgājušajiem laikiem, kas bijuši gan labāki, gan sliktāki, un reizē iedvesmo, domājot par lielajām pārmaiņām, kas notiek šajā pilsētas pusē. Vēsturiski Karosta



tapusi militārajām vajadzībām un tikai pēc Latvijas neatkarības atgūšanas varēja saaugt ar pārējo Liepāju. Arī Liepājas SEZ bija viens no labo pārmaiņu stūrakmeņiem. ■

Mirkļis, kad redzams horizonts

Veco gadu aizvadot un jauno iesākot, piedāvāju ieklausīties kapteiņa Vikmaņa dzīves atziņās.

2019. gada 14. oktobrī astoņdesmit septiņu gadu vecumā no dzīves aizgāja tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis. Viņš bija cilvēks, kurš jutās atbildīgs par visu, profesionālis, kurš četrdesmit deviņus sava mūža gadus dažādos amatos atdevis “Latvijas kuģniecībai”, bet visu dzīvi vel-tījis jūrai. Nosvērts un ieturēts attiecībās ar cilvēkiem, pašizliedzīgs Latvijas patriots, kapteinis Imants Vikmanis bija viens no Latvijas Jūrniecības savienības dibinātājiem un Latvijas jūrniecības izglītības un vēstures izpētes atbalstītājiem. Imants Vikmanis jau agrā jaunībā bija nospraudis savas dzīves uzdevumus: “Man nebija šaubu, ka kļūšu par kapteini. Savā dzīvē biju nolīcis trīs uzdevumus: kļūt par liela kuģa kapteini, iemācīties angļu valodu un izaudzināt dēlu.”

Par cilvēkiem

Lielu paldies esmu parādā saviem diviem onkuliem – mātes māsiņas vīram Hugo Krūmiņam, pie kura dzīvoju Kuivīžos, kad mācījos Salacgrīvas pamatskolā, un tēva brālim Elmāram Vikmanim, kurš mani pie sevis uzņēma jūrskolas mācību laikā. Nezinu, vai savā dzīvē vairs esmu sastapis tik taisnīgus, godīgus un nesavtīgus cilvēkus kā šie vīri, kuri pat nepie-lāva, ka varētu kādu apmānīt, piekrāpt vai neturēt doto vārdu. Šo vīru

paraugs man mācīja kļūt par cilvēku. Jau vēlāk, savās darba gaitās kapteiņa amatā, skaidri zināju, ka tu vari runāt, cik vēlies, bet, ja pats ar savu stāju un uzvedību nerādīsi piemēru pārējiem apkalpes locekļiem, nekad neizdosies sasniegt vēlamo rezultātu. Ja tavi darbi atšķiras no taviem vārdiem, tas ir krahs!

Kara laikā vecāko brāli no Valmieras ģimnāzijas sola paņēma vācu gaisa spēku izpalīgos, tāpēc man neatvēr-a vīzu, lai varētu doties Atlantijas



zvejā. Tā vietā nokļuvu uz jūrskolas mācību kuģa. Esmu sācis no pašas apakšas – strādāju par kurinātāja

palīgu, kurinātāju, tad par matrozi, vecāko matrozi, bocmani un trešo stūrmani. Mācību kuģa kapteinis bija no armijas atvaļināts pirmā ranga kapteinis, un, kad aizgājām ar kuģi remontā uz Tallinu, viņš man saka: ko tu pie zvejniekiem darīsi, tev jābūtu Tallinas tirdzniecības flotes jūrskolā, lai vari tikt uz tirdzniecības kuģiem! Un, uzvilcis savu pirmā ranga kapteiņa formu, kopā ar mani devās uz Tallinas jūrskolu. Man līdzī bija mācību programmas, pēc kurām biju mācījies un saņēmis izglītības dokumentu. Nav problēmu, mani uzņēma uzreiz trešajā kursā, un pēc diviem gadiem pabeidzu Tallinas jūrskolu ar atzinību un sarkano diplomu. Tallinā man atvēra arī vīzu. Visiem, kam atvēra vīzu, bija jāiet uz Centrālo komiteju, bet tur sēž instruktors un man saka: "Mēs jau nevaram atbildēt par saviem vecākiem, brāļiem un māsām. Jums vīza ir atvērta, varat doties strādāt uz Latvijas jūras kuģniecību." Tas nozīmēja, ka arī Tallinā lieliski zināja manus radu rakstus, tomēr ceļu neaizšķērsoja. Pateicoties krievam, pirmā ranga kapteinim, un Tallinas cekas amatpersonai, es tiku jūrā.



Imants Vikmanis jūrskolnieks.

Karjera

Savā darba mūžā uz deviņpadsmit kuģiem jūrā esmu nostrādājis divdesmit deviņus gadus, bet ar refrižeratoru "Mihails Lomonosovs" kapteiņa amatā gada laikā divas reizes esmu apgājis apkārt pasaulei. Diezgan ātri sapratu, ka bez augstākās izglītības no stūrmaņa amata netikšu laukā un nevarēšu piepildīt savu sapni par kapteiņa tiltiņu. Pārvarot LK priekšniecības nevēlēšanos palaist mani mācīties – tolaik kuģniecībai bija vajadzīgi labi stūrmaņi, un es viņu skatījumā biju viens no labākajiem, tomēr panācu savu un pabeidzu Admirāļa Makarova vārdā nosaukto jūras augstskolu Ļeņingradā.

2011. gadā Imants Vikmanis saņem Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā.



Tomēr uz kapteiņa amatu gāju astoņus gadus – tikai 1967. gadā kļuva par kapteini. Varētu jautāt, kāpēc tik ilgi? Atbilde ir pavisam vienkārša – es nestājos partijā. Viens vecs kapteinis man saka: Imant, klausies, stājies tajā partijā, pats saproti, ka citādi uz augšu netiksi. Iestājos partijas kandidātos un jau pēc divām nedēļām kļuva par kapteini. Strādājot par kapteini, savas komandas cilvēkos vienmēr visaugstāk esmu vērtējis godprātīgi un profesionāli padarītu darbu. Reiz pie manis uz kuģa atsūtīja kādu partijas komitejas instruktoru, lai viņš noskaidrotu, vai kapteinis Vikmanis nav nacionālists. Vēlāk viņš savā ziņojumā rakstīja, ka kapteinim Vikmanim neeksistē tautība vai valoda, viņam ir svarīgs padarītais darbs. Esmu strādājis ar dažādu tautību cilvēkiem un, piemēram, uz stūrmani, kurš bija krievs, paļāvos kā uz sevi pašu, jo zināju, ja vajadzēs, viņš novilks pēdējo kreklu, lai atdotu to tev.

Jaunu lappusi nācās atšķirt, kad 1977. gadā nomira LK direktors J. Avots un par jauno kuģniecības direktoru iecēla pirmo vietnieku V. Dirčenko. Mēs stāvējām Antverpenē, kad saņēmām radiogrammu ar jaunā direktora pavēli ierasties Rīgā. Biju neizpratnē, ko esmu nodarījis un par ko mani atsauc no kuģa. Rīgā paziņo,

ka jautājums ir izlemts – man jāklūst par direktora pirmo vietnieku! Mana atbilde bija skaidrs nē, bet pretī neizpratne: kā tas var būt, ka nevēlos kļūt par direktora pirmo vietnieku? Kad četrus mēnešus atvaļinājums gāja uz beigām, kura laikā vairākas reizes biju noraidījis piedāvājumu, mani aizsūtīja uz CK pie biedra Auškāpa, kurš tolaik augstajā mājā bija atbildīgs par kadriem. Arī viņš bija izbrīnīts un teica: "Daudzi varētu tikai sapņot par šādu iespēju, bet jūs nevēlaties būt direktora pirmais vietnieks! Tad mums jāskatās, vai tāds cilvēks var būt par kapteini." Saprotams, ka man tūlīt iepatikās kļūt par vietnieku, jo sapratu, ja aiztaisīs vīzu, es nekad vairs netikšu jūrā. Šajā amatā nostrādāju trīs gadus un, lai gan arī pēc tam mani negribēja laist jūrā, tomēr panācu, ka atkal varu strādāt par kapteini. Tieši tad man palika piecdesmit un es saņēmām Ļeņina ordeni, kas tolaik bija augstākais apbalvojums, ko man piešķīra nevis pa partijas līniju, bet gan par darbu.

Izzināt līdz saknei

Esmu dzirdējis atziņu, ka jūrnieceki esot diezgan aprobežota tauta. Ļoti iespējams, ka šajā atzinumā ir

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

zināma daļa patiesības, jo no savas pieredzes varu teikt, ka ir cilvēki, kurus gandrīz nekas neinteresē, varbūt tikai kino skatīšanās. Viss ir atkarīgs no cilvēka paša. Par sevi varu teikt, ka man vienmēr ir interesējis kādu sastaptu jautājumu pamatīgi izstudēt. Īpaši daudz laika bija garajos pārgājienos, kad no Austrālijas līdz Eiropai kuģojām veselu mēnesi. Okeānā jau kapteinim nav daudz ko darīt, praktiski tikai pārbaudīt stūrmaņa darbu. Šajā laikā es daudz lasīju ārzemju lielveikalos nopirktās nocenotās grāmatas. Reiz man rokās nonāca zviedru valodas mācību grāmata, un es nodevos zviedru valodas studijām, vēlāk nokārtoju arī zviedru valodas eksāmenu. Savulaik kapteiņiem un stūrmaņiem par katru svešvalodu maksāja piecu procentu piemaksu pie algas, manas svešvalodas bija angļu un zviedru.

Kapteiņa Vikmaņa atziņas

- ✓ Ja neesat nopietni domājis par darbu jūrā, neaizņemiet otra vietu! Savukārt tie, kas brauc jūrā, lai ir tai uzticīgi!
- ✓ Jūra nepiedod pavisrību, ar jūru ir jāsaaug, jābūt uz "tū".
- ✓ Nedrīkstētu uzskatīt, ka visiem jādomā tā, kā domāju es, un visus mērīt pēc savas mērauklas.
- ✓ Gluži visas lietas neesmu novedis līdz galam, un par to nevaru sevi uzslavēt.
- ✓ Laikam jau biju sapņotājs, jo ilgojos pēc lieliem baltiem kuģiem.
- ✓ Kas ir laime? Tas ir tikai viens īss saullēkta vai saulrieta mirklis, kad redzams horizonts.
- ✓ Piederību kapteiņa amatam dod kapteiņa forma, kas disciplinē un piedod stāju, nenoliedzami, profesionālās zināšanas un arī ilgas.
- ✓ Esmu darījis, ko mīlēju.



Ilgas

Nereti, esot krastā, es domās kavējos jūrā, it īpaši, kad bija pagājuši divi mēneši, trešajā jau izjutu ilgas pēc sava kuģa, jūras un iemīļotā darba. Vienmēr biju laimīgs, kad tiku jūrā, protams, bija arī prieks atgriezties mājās. Sieva zināja, ka neesmu tramvaja vadītājs, un viņai ar to vajadzēja rēķināties. Man allaž ļoti nozīmīga ir bijusi piederība Latvijai, skaidri apzinājos, ka nekur citur mani neviens negaida. Savulaik, pabeidzis darbu Latvijas un Anglijas kopfirmā, kuras sēdeklis atradās Londonā, posos mājup, bet angļu kolēģi to nevarēja saprast, jo bija pārliecināti, ka no labas dzīves neviens labprātīgi prom nebrauc. Bet es ilgojos pēc Latvijas un mājām.

Profesionālā varēšana

Vienmēr bija liels azarts pierādīt profesionālo varēšanu. Okeāns, lai arī mainīgs, pēc būtības kuģošanai nav interesants. Interesanti kļūst, kad jāiet cauri jūras šaurumiem – vai tas būtu Bosfors, Lielais Belts

vai Dardaneļi, tas uzsit asinis. Interesanti bija apmānīt vētru. Ja rūpīgi seko laika kartēm un prognozēm, tad var izskaitļot, kad un kur pāries lielā vētra, un no tās aizmukt, jo nokļūt vērtas centrā ir neprāts. Reizēm bija pat jāmaina kurss, jābrauc uz otru pusi, lai neieskrietu vētrai tieši rokās. Vēl man tāds kā hobijs bija pēc saules, mēness, zvaigznēm un planētām noteikt kuģa atrašanās vietu. Šos smalkumus jūrskolā mums iemācīja leģendārais komandkapteinis un skolotājs Hugo Legzdīņš. Viņš patiešām bija ļoti, ļoti stingrs, ar augstām prasībām un pat pedantisks, bet viņa stingrība uz mani neatstāja graužošu iespaidu, jo es šīs prasības uztvēru kā pašu par sevi saprotamu lietu. Un viņa mācītais palicis atmiņā uz mūžu, tai skaitā arī kuģa kursa noteikšana. ■

Kapteini Vikmani uzklusēja Anita Freiberga

P.S. Kapteinis savus trīs noliktos dzīves uzdevumus – kļūt par liela kuģa kapteini, iemācīties angļu valodu un izaudzināt dēlu – godam izpildīja.

Latvijas Jūras Administrācija un Latvijas Jūrniecības savienība aicina piedalīties tradicionālajā jūrniecības nozares notikumu TOP 10 veidošanā

Jau vienpadsmito gadu Latvijas Jūras administrācija aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus iesaistīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu 2022. gada nozares notikumu TOP 10.

Lūgums ikvienam, kurš vēlas piedalīties TOP 10 veidošanā, **līdz 2023. gada 20. janvārim** atsūtīt uz e-pasta adresi jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus – svarīgākos 2023. gada jūrniecības nozares notikumus!

2021. gada Latvijas notikumu *topā* pirmo vietu ieņēma nozares cīņa pret Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu RTU, bet kā otrs svarīgākais notikums tika izcelts Ministru kabineta Atzinības raksts Artūram Brokovskim-Vaivodam. Savukārt no pasaules jūrniecības notikumiem par svarīgāko bija atzīta Suecas kanāla bloķēšana, ko "paveica" kuģis "Ever Given".

Kas
svarīgs
un vēsturē
paliekošs,
jūsprāt, noticis
šogad?



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

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

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