



JŪRNIEKS

NR. 1 (134) 2023


Satiksmes ministrs
JĀNIS VITENBERGS:

“Zaļais kurss un digitalizācija, protams, uzliek papildu slogu, tai skaitā arī finanšu ieguldījumu ziņā, bet tas ir ceļš, kuru iet Eiropa un kuru ejam arī mēs.”

Par svarīgāko 2022. gadā – TOP 10 Latvijā un pasaulē

IMO Pasaules jūrniecības tēma 2023. gadam: “MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās”



Šā gada mērķis ir pievērst uzmanību Starptautiskajai konvencijai par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL)

Latvijas Stividorkompāniju asociācijas padomes priekšsēdētājs ĀRIS OZOLIŅŠ:

“Svarīgi, lai valsts līmenī ir pareiza izpratne par ostu, tranzīta un loģistikas nozares specifiku, vajadzībām un interesēm, jo tās nav tikai mūsu biznesa, bet gan valsts intereses.”





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2022. gada notikumu TOP 10
- 4 Apkopoti Latvijas Jūras administrācijas klientu aptaujas rezultāti
Visi dienesti rīkojās atbilstoši situācijai
- 5 Notikusi BALTRON komandiera maiņa
Mūžībā devies Aleksandrs Žukovs
Līdz gada beigām pagarina ostu reformas īstenošanu
Pieņemts lēmums pastiprināt zemūdens kritiskās infrastruktūras drošību
- 6 RTU LJA diplomus par jūrniecības izglītības iegūšanu saņem 66 absolventi
- 8 Aizturēts "narkotiku tirdzniecības terorists" – kuģis "Blume"
2022. gadā hidrogrāfi veikuši mērījumus 559 kvadrātkilometru platībā
2022. gadā veiktas 338 ostas valsts kontroles inspekcijas
2022. gadā turpināja pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits
- 9 MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās
2022. gads tiek vērtēts kā jūrnieku labklājības atjaunošanās gads
- 10 Galvenā diskusiju tēma IMO ietvaros – kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršana
- 11 Uzklausīt, lai rīkotos
- 15 Sadarbība starp Latvijas un Kazahstānas uzņēmējiem ir svarīga abām valstīm

OSTAS

- 16 Arī 2023. gadā Ķīnai ambīciju netrūkst
- 17 Tendences pasaules ogļu tirgū
- 18 Eiropas ostas meklē jaunas iespējas un piesaka zaļo kursu
- 23 "Gasgrid Finland" peldošais LNG terminālis ir pilnībā izveidots un darbojas
- 24 Eiropa risina gāzes piegādes jautājumu
- 25 Parakstīta Eiropas atkrastes vēja ostu deklarācija
- 26 Apdrošinātāji aicina nezaudēt modrību
Eiropa cīnās ar narkotiku kontrabandu
- 28 Latvijas ostās pieaudzis kravu apjoms
- 29 Statistika
- 30 Par maz ir runāt, jābūt darbiem
- 36 Rīgas ostas termināli piemēroti militārās loģistikas operāciju veikšanai
Prognozes kokmateriālu biznesā nav iepriecinošas
- 37 Modernās tehnoloģijas ir viens no starptautiskās konkurētspējas stūrakmeņiem
Eiropa piešķir līdzfinansējumu Rīgas ostas pieteiktajiem projektiem
"LVR Flote" paredz iegādāties daudzfunkcionālu ostas tehniskās flotes kuģi
- 41 Liepāja gatava jauniem izaicinājumiem

JŪRĀ UN KRASĀ

- 42 Ražotāji aicina uz ātrāku un efektīvāku rīcību
- 43 Kravu pārvadājumu tendences 2023. gadā
LNG tankkuģi populārākie starp jaunbūves pasūtījumiem
- 44 Pieaug kiberuzbrukumu skaits
Reģistrētais pirātu uzbrukumu skaits samazinās, ziņojumu skaits nepietiekams
- 46 Suecas kanālu dienā vidēji šķērso 68 kuģi
Naftas cenu griesti var saskarties ar izaicinājumiem

BRĪVBRĪDIS/VĒSTURE

- 46 Jūru var zīmēt ļoti dažādi, un vienmēr ir pareizi
- 48 Tvaikonis "Lidums" kļūst par "klistošo holandiešu"
Topošie jūrnieki iejūtas aktieru ādā

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Vīstura Jūga (1.vāka ilustrācija), Sarmas Kočānes, Normunda Smaļinska, Anitas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, "Baltic Container terminal", RTU LJA, Rīgas

ES, EP preses dienesta, Eiropas ostu pārvalžu publicitātes foto, "Associated Press", ETA, "Deutsche ReGas", Esbjergas ostas publicitātes foto, "Public Prosecution Service", "Newsday", ITF, ICS, ICC, MSC, "MAN Energy Solutions", IMO publicitātes foto, "Reuters", "Fleetmon.com", "The Mission to Seafarers", "Gasgrid Finland", "Anthony Veder", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Andra Skujas personīgā foto arhīva un Agra Liepiņa draudzīgais šaržs.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.



Mērsraga bāka.

Simbols gaismai, kas cīnās ar tumsu

Visa aizvadītā gada garumā karš ir bijis klātesošs mums visiem, tas plosījies un joprojām plosa ne tikai Ukrainu, bet arī mūsu katra sirdi un prātu. Karš ir bijis un joprojām ir visvairāk piesauktais vārds, kad runa ir par cilvēku dzīvībām, postījumiem, iznīcināšanu, arī pasaules kārtības, attiecību, tirdzniecības, loģistikas un vēl daudz kā cita radikālām pārmaiņām. Turpmāk nekas vairs nebūs tā, kā bija – tā šodien saka daudzi, varbūt pat tie, kuri īsti vēl nespēj vai nevēlas tam ticēt.

Tomēr zem noziedzīgā, asiņainā un bezjēdzīgā kara zīmes pavadītais gads mums ir daudz iemācījis: kā skaidri pateikt to, par ko līdz šim runājām neizlēmīgi, kā pieņemt stingrus lēmumus, ko gadu desmitiem mullājām kā karstu kartupeli, kā novilkt un nepārkāpt to sarkano līniju, kas bieži vien tika pārkāpta mīļā miera vai izdevīga biznesa labad.

Un vēl, domājot par karu Ukrainā, no gūtās atziņas nākas gluži vai satrūkties: ārprieks, karš mums ir arī daudz devis, jo esam pārliecinājušies, cik daudz varam paveikt, ja esam vienoti, esam spējuši atvērt savas sirdis, ziedot, sniegt palīdzību un būt nesavtīgi, esam varējuši atteikties un par visu maksāt dārgāk, apjaust, kādas ir patiesās vērtības, un, protams, novērtēt drošību un mierīgas debesis virs galvas.

Mēs esam gatavi atsaukties. Ukrainas Valsts hidrogrāfijas dienests aicināja 24. februārī izgaismot Ukrainas karoga krāsās bākas visā pasaulē, uzsverot, ka Krievijas plaša mēroga militārās agresijas laikā hidrogrāfijas dienests darījis visu iespējamo, lai turpinātu savu darbu. Izrādot atbalstu Ukrainai tās cīņā pret agresoru un atsaucoties uz Ukrainas Valsts hidrogrāfijas dienesta aicinājumu,

Latvijas ostas savas bākas Liepājā, Ovišos, Mērsragā, Daugavgrīvā un bākas torni pie Rīgas brīvdabas pārvades ēkas, un tās ir bākas, kam tehniski paredzēta šāda iespēja, 24. februārī izgaismoja Ukrainas karoga krāsās.

“Ir pagājis gads kopš Krievijas uzsāktā pilna mēroga kara Ukrainā. Krievijas nežēlība ir prātam neaptverama, un mūsu uzdevums ir visos veidos sniegt atbalstu Ukrainai līdz pilnīgai tās uzvarai pār šo teroristisko valsti. Ukraina pasaules līmenī ir kļuvusi par simbolu gaismai, kas cīnās ar tumsu. Lai bākas, kas izgaismotas Ukrainas karoga krāsās, palīdz uzveikt tumsu un rāda ukraiņu tautai ceļu uz uzvaru pār ienaidnieku!” simbolisko atbalstu iezīmē satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs.

Bākas ir Latvijas Jūras administrācijas īpašumā, tāpēc arī administrācijas vadītājs Jānis Krastiņš pauž pateicību ostām par atvērtību un spēju vienoties kopīgā morālā atbalstā: “Jūras administrācija viennozīmīgi atbalsta Ukrainas kolēģus. Uzskatām, ka morālais atbalsts šādas akcijas veidā ir ļoti nozīmīgs un dos papildu spēkus un pārliecību Ukrainas kolēģiem cīņā par savu tēvzemi un brīvību!”

Tik simboliski – izgaismotas bākas, jo tieši bākas ar savu gaismu cauri gadu simtiem ir bijušas jūrnieku sabiedrotās, tās rādījušas ceļu, iedrošinājušas un solījušas tikšanos ar krastu un mīļajiem. Bāka ir tāds kā simbolisks apzīmējums drošībai, kā apliecinājums tam, ka esam uz pareizā ceļa.

Un tik simboliski – ar izgaismotām bākām – ir noslēgušies pirmie divi 2023. gada mēneši. Kādi tie bijuši jūrniecības nozarei? Par to lasiet šajā žurnāla numurā, kas arī ir kā izgaismota bāka informācijas jūrā.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Jūrniecības nozares 2022.

Jau vienpadsmito reizi Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību aicināja jūrniecības nozarē strādājošos, kā arī citus interesentus iesaistīties pagājušā gada svarīgāko nozares notikumu apkopošanā, lai izveidotu tradicionālo notikumu TOP 10.

Bez pārsteigumiem – par svarīgāko notikumu Latvijas jūrniecībā atzīta Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei, kas tika veikta, neņemot vērā jūrniecības nozares iebildumus, savukārt pasaules jūrniecības aktualitātes pagājušajā gadā pirmkārt saistītas ar Krievijas iebrukumu Ukrainā un tā sekām.



LATVIJĀ

1. LJA tiek pievienota RTU, neņemot vērā jūrniecības nozares iebildumus.



2. Spēkā stājas grozījumi Ostu likumā, kas paredz ostu pārvaldības reformu.



3. Jūras spēku komandiera amatā stājas jūras kapteinis Māris Polencs.

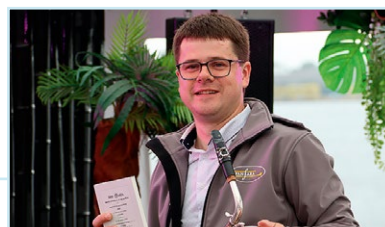


4. Par VSIA "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēts Jānis Krastiņš, par valdes locekli Edgars Gļajenko.



Jānis Vitenbergs no Tāla Linkaita pārņem Satiksmes ministrijas vadīšanas stafeti.

5. Notiek Saeimas vēlēšanas, izveidota jauna valdība, par satiksmes ministru kļūst Jānis Vitenbergs.



6. Par Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāju ievēl Robertu Gailīti.



7. Jūrniecības sabiedrība izsaka neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai.



8. Pēc Covid-19 ierobežojumu atcelšanas atsākas pasākumi klātienē, notiek konkurss "Enkurs", jūrnieku salidojums Ainažos.

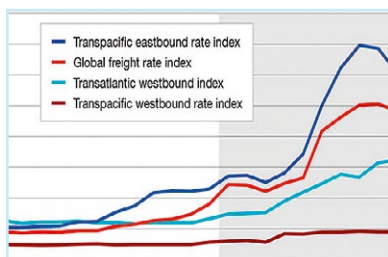


9. Kruīzu sezonas laikā Rīgas ostā piestāj 99 kruīza kuģi.



10. Rīgas brīvdostā kopš marta "iestrēdzis" aizturētais sankcijām pakļautais kuģis "Asian Majesty" ar minerālmēslu kravu (kālija hlorīds).

gada notikumu TOP 10



PASAULĒ

1. Karš Ukrainā un pret agresorvalsti Krieviju noteiktās sankcijas ietekmē kuģošanu visā pasaulē.

2. Melnās jūras labības koridors – nepieredzēts kuģošanas režīms pasaulē.

3. Radikālas izmaiņas jūrniecības darba tirgū – problēmas ar krievu un ukraiņu jūrnikiem.

4. Būtisks kuģu frakts pieaugums.

5. Samazinās Covid-19 ierobežojumu ietekme uz jūrniecības nozari.

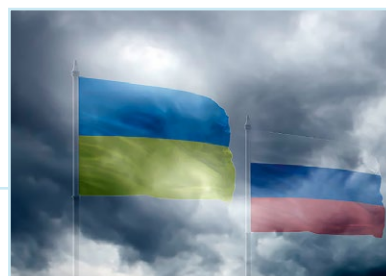
6. LNG termināļu un vēja parku būvniecības bums Eiropā.

7. Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas dienests (UKHO) paziņo, ka no 2026. gada pārtrauks ražot papīra kartes.

8. Lielākie konteineru pārvadātāji atstāj Krievijas tirgu.

9. IMO/ES – atgriešanās no attālinātā režīma (darbs klātienē).

10. Pasaules jūrniecības 2022. gada tēma – “Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai”.



Visi dienesti rīkojās atbilstoši situācijai

22. februārī plkst. 02.42 Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma informāciju no kravas kuģa "Escape", ka uz tā izcēlies ugunsgrēks, ko nav izdevies nodzēst ar autonomās ugunsdzēsības sistēmu, tāpēc nepieciešama palīdzība. MRCC Rīga nekavējoties norīkoja krasta apsardzes kuģi KA-08 "Saule" doties uz notikuma vietu, tāpat tika veikta arī visu operatīvo dienestu apziņošana. Kapteinis, izvērtējis situāciju, nolēma evakuēt kuģa "Escape" apkalpi, kas pameta kuģi glābšanas laivā. MRCC Rīga deva uzdevumu blakus esošajam kravas kuģim veikt apkalpes glābšanu. Visi kuģa "Escape" apkalpes locekļi tika uzņemti uz kuģa "Kairit", kas viņus nogādāja Rīgas ostā. Pēc ugunsgrēka likvidēšanas tika pieņemts lēmums atļaut kuģim "Escape" ieiet Rīgas ostā. Piekļuve kuģim bija atļauta tikai apkalpes locekļiem un personām, kas iesaistītas negadījuma izmeklēšanā. Tika veikta kuģa degšanas vietas pilnīga fiziska apskate, kurā noskaidrojās, ka krava negadījumā nav cietusi. Kuģim tika atjaunota elektroapgāde, bet kravas izkraušanu kuģa agents koordinēja ar stividorkompāniju, saskaņojot visas darbības ar Rīgas ostas kapteiņdienestu.

Kuģa īpašnieks rīkojās atbilstoši starptautisko likumu normās paredzētajai kārtībai, no Nīderlandes operatīvi ieradās divas speciālistu grupas, kuģa "Escape" glābšanas darbos iesaistījās velkoņi "Stella" un "Orion", kas aprīkoti ar ūdens stobriem un putu ģeneratoriem, lai nepieciešamības gadījumā veiktu kuģa dzēsšanas darbus, situāciju jūrā uzraudzīja MRCC un notikumu gaitai, kā to paredz spēkā esošā likumdošana, sekoja Latvijas Jūras administrācijas speciālisti. Tā kā situācija tika kontrolēta un kuģis neradīja draudus cilvēkiem un videi, kā arī visi dienesti rīkojās atbilstoši reālajai situācijai, nebija nepieciešams izsludināt ārkārtas situāciju un sasaukt krīzes darba grupu. Tā kā kuģis kuģu zem Nīderlandes karoga, ugunsgrēku izmeklēs Nīderlandes satiksmes drošības izmeklēšanas iestādes.

Par kuģošanas drošības jautājumiem vairāk varēsiet lasīt žurnāla "Jūrnieks" nākamajā numurā. ■

Apkopoti Latvijas Jūras administrācijas klientu aptaujas rezultāti

Lai noteiktu Latvijas Jūras administrācijas klientu vērtējumu par saņemtajiem pakalpojumiem, ir veikta klientu apmierinātības aptauja. Aptaujāti kuģu būves un servisa uzņēmumi, kuģu īpašnieki, jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijas, jūrnieku ārsti, jūrniecības mācību iestādes, kā arī jūrnieki, kuri veikuši sertifikācijas procesu Jūrnieku reģistrā.

Kuģu būves un servisa uzņēmumu pārstāvji, vērtējot dažādus sadarbības aspektus piecu ballu sistēmā, uz jautājumu, vai sadarbība ar JA bijusi veiksmīga, 86,7% gadījumu izvēlējušies "5", 13,3% – "4". Zemāku vērtējumu nav sniedzis neviens aptaujātais. Uz jautājumu, cik apmierināts klients ir ar saņemtajiem pakalpojumiem, 80% atbildējuši ar "5", 20% ar "4". Tāda pati atbilžu attiecība saņemta uz jautājumiem, vai JA darbinieki darba pienākumus veic atbildīgi un rūpīgi un vai JA darbinieku pieņemtie lēmumi ir objektīvi. Savukārt darbinieku attieksmi pret klientiem 86,7% aptaujāto novērtējuši ar "5", 13,3% – ar "4".

Kuģu īpašnieki sadarbību kā ļoti veiksmīgu novērtējuši 94,1% gadījumā, 5,9% aptaujāto sadarbību vērtējuši ar "4". Šāds vērtējums saņemts arī uz jautājumiem par apmierinātību ar pakalpojumiem un par JA darbinieku pienākumu veikšanu atbildīgi un rūpīgi. Par darbinieku objektivitāti vērtējums "5" ir 70,5% gadījumu un "4" – 29,4% gadījumu. Darbinieku attieksme 82,4% gadījumu saņemusi augstāko novērtējumu, 17,6% gadījumu vērtējums ir "4".

Gan kuģu būves un servisa uzņēmumu pārstāvjiem, gan kuģu īpašniekiem uzdots jautājums, vai iznācis saskarties vai novērot kādas JA darbinieku prettiesiskas koruptīva rakstura darbības, un atbilde 100% gadījumu ir "nē, nekad".

Jūrnieku ārstiem, jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijām (kruingkompānijām) un jūrniecības mācību iestādēm aptaujā tika lūgts vērtēt

komunikāciju ar JA Jūrnieku reģistru, apmierinātību ar novērtēšanas, licencēšanas un uzraudzības pakalpojumu kvalitāti, termiņiem un izmaksām, kā arī citus kritērijus. Kruingkompāniju pārstāvju vērtējums ir pozitīvs, 80 – 90% gadījumu tas ir "5" un "4". Savukārt aptaujātie jūrnieku ārsti gandrīz visos gadījumos izvēlējušies augstāko vērtējumu – "5".

Salīdzinoši zemāks vērtējums saņemts no jūrniecības izglītības iestādēm. Komunikāciju ar Jūrnieku reģistru ar "5" novērtējuši 64,3% aptaujāto, bet 14,3% (jeb divas no aptaujātajām mācību iestādēm) vērtējušas ar "1". Uz jautājumu par mācību programmu novērtēšanas gaitas un kritēriju saprotamību 42,9% izvēlējušies atbildēt ar vērtējumu "5", 21,4% – "4", 14,3% – "3", 7,1% – "2", bet 14,3% – "1". Vai Jūrnieku reģistra veiktās pārbaudes uzlabo mācību iestādes pakalpojumu kvalitāti – šo kritēriju 35,7% aptaujāto novērtējuši ar "5", 42,9% ar "4", pārējie 21,4% izvēlējušies zemāku vērtējumu.

Jūrnieku vērtējums par Jūrnieku reģistra sniegtajiem pakalpojumiem un darbinieku attieksmi ir atkarīgs no tā, vai atbildes sniedzējs ir vai nav nokārtojis sertifikācijas eksāmenu. Tā uz jautājumu, kā vērtējat Jūrnieku reģistra sniegto pakalpojumu kvalitāti, eksāmenu nokārtojušie 56% gadījumu atbild ar "5", 44% – ar "4", eksāmenu nenokārtojušie 38% gadījumu izvēlējušies augstāko vērtējumu, bet 62% – "4". Jūrnieku reģistra darbinieku attieksmi pret jūrniekiem 94% jūrnieku vērtē kā pozitīvu, 6% kā neitrālu, negatīva vērtējuma nav. Uz jautājumu, vai novērotas jebkādas koruptīvas darbības Jūrnieku reģistrā, visi aptaujātie jūrnieki atbildējuši ar "nē".

Ar visu Jūras administrācijas klientu aptauju apkopojumu var iepazīties JA mājas lapā <https://www.lja.lv/node/1041> ■

Notikusi BALTRON komandiera maiņa

17. janvārī Rīgā, Patruļkuģu eskadrā, notika Baltijas valstu jūras eskadras (Baltic Naval Squadron, BALTRON) komandiera maiņas ceremonija – līdzšinējo komandieri Lietuvas Jūras spēku komandleiteni Donatu Geču nomainīja Latvijas Jūras spēku komandleitenis Deniss Jeļčovs. Svinīgajā komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polenčs, Lietuvas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis



Giedrjus Premenečs, kā arī citi pārstāvji no abu valstu jūras spēkiem. BALTRON komandiera maiņa notiek reizi gadā, un šo amatu rotācijas kārtībā ieņem kāds no Latvijas vai Lietuvas jūras spēku virsniekiem. ■

Līdz gada beigām pagarina ostu reformas īstenošanu

Saeima galīgajā lasījumā atbalstīja grozījumus Ostu likumā, kas paredz līdz 2023. gada 31. decembrim pagarināt termiņu Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu likvidācijai, lai atrisinātu virkni jautājumu, pēc koalīcijas partiju sadarbības sanāksmes sacīja satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs. Viņš pauda gandarījumu, ka koalīcijā ir atbalsts un vienprātība, ka sākotnējais kurss ostu reformēšanā ir jāturpina. Vienlaikus viņš norādīja, ka ir radusies virkne juridisku problēmu kapitālsabiedrību likvidācijas procesā, tāpēc nepieciešams pagarināt ostu reformas realizācijas termiņu. Izmaiņas likumā nepieciešamas, lai nodrošinātu ostu pārvaldības reformas nepārtrauktību. "Apvienotā saraksta" deputāti norādīja, ka turpinās diskusijas par ostu pārvaldības reformas īstenošanu, tostarp pašvaldību iesaisti šajā procesā. ■

Pieņemts lēmums pastiprināt zemūdens kritiskās infrastruktūras drošību

Valdība slēgtā sēdē atbalstīja Nacionālo bruņoto spēku (NBS) iesaistīšanu Latvijas Valsts radio un televīzijas centra (LVRTC) jūras sakaru kabeļa pastiprinātā aizsardzībā Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Ministrijā norādīja, ka pēdējo mēnešu laikā Baltijas jūrā ir notikuši vairāki incidenti saistībā ar jūras dzīlēs esošo infrastruktūru, un arī Latvijai jūrā ir šāda infrastruktūra, tādēļ tiek plānots piesaistīt NBS rīcībā esošos resursus, lai pastiprinātu zemūdens kritiskās infrastruktūras drošību. ■

Mūžībā devies Aleksandrs Žukovs

A. Žukovs, ilggadējs Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta vecākais kuģošanas drošības inspektors, dzimis 1940. gadā Ukrainā, 1961. gadā ar izcilību beidzis Liepājas jūrskolu. Strādājis par motoristu, atslēdznieku, mehāniķi, vecāko mehāniķi, zvejnieku kolhoza "Boļševiks" (vēlāk "Kursa") Kuģu eksploatācijas un remonta daļas vadītāju.

No 1995. gada līdz aiziešanai pensijā 2019. gadā Aleksandrs Žukovs strādāja Latvijas Jūras administrācijā – par Ugunsdrošības daļas vecāko inspektoru, Ostas kontroles dienesta kuģošanas drošības inspektoru, vecāko kuģošanas drošības inspektoru, Kuģošanas drošības departamenta vecāko kuģu kontroles inspektoru.

2015. gadā intervijā žurnālam "Jūrnieks" Aleksandrs Žukovs, kolēģu biežāk draudzīgi saukts par Sašu, par sevi stāstīja:

"Patiesībā es esmu Latvijas okupants, tikai ne no krievu, bet no vāciešu puses! Mani, pavisam mazu puiku, kopā ar mammu vācieši izveda no Kijevas un gribēja vest uz Vāciju. Pa ceļam Baltkrievijā vilcienam uzbruka partizāni, labi, ka palikām dzīvi. Vācieši mūs pameta Liepājā. Vēlāk gan vācieši man samaksāja kompensāciju. Un pamatoti! Ja būtu mani aizveduši līdz Vācijai, es ar savu hohola raksturu tagad varbūt būtu Merkeles vietā! Visu dzīvi esmu līdis uz tribiņēm, lai panāktu taisnību! Biju jau labi gados, kad sapratu, ka viens nav cīnītājs. Tautas frontes laikos mani ievēlēja padomē. Tur gāju ar visu sirdi un dvēseli! Domāju – Latvija ir neliela valsts, mēs ātri vien tiksim uz pekām! Kas to deva! Bija laiks, kad Liepājā gribēja celt gāzes termināli,



bet *zaļie* iejaucās, un tā arī palika. Tagad visi kož pirkstos. Kad pārdeva lielveikalu "Kurzeme", es atkal mēģināju cīnīties, bet tik un tā atdeva tiem, kam vajadzēja atdot. Pat Latvijas pilsonību man nācās dzemdēt ilgāk nekā mammai bērnu – 10 mēnešus! Kāpēc? Man tur pajautāja, kas bija jūrniecības pamatlicējs Latvijā. Es teicu, ka hercogs Jēkabs un Pēteris Pirmais! Man saka – nē, Valdemārs! Visu cieņu Valdemāram, bet vai tad pirms viņa nekā nebija? Nu jā, bet mums pieņemts, ka Valdemārs. Es saku – vēsture jau nav atkarīga no tā, kā ir pieņemts! Tā mēs strīdējāmies. Taču es biju viens no pirmajiem Liepājā, kas naturalizācijas kārtībā saņēma pilsonību. Vēl padomju laikos, kad viss bija jāraksta krieviski, bija tomēr dažas iestādes, kur dokumenti, piemēram, defektu akti, bija jāaizpilda latviski. Cilvēki nāca pie manis, lai palīdzu uzrakstīt. Es teicu – nu kā jums nav kauna! Latvieši, bet nākat pie manis, pie ukraiņa, lai pamācu latviski rakstīt!"

Visu mūžu Aleksandrs bija ukraiņis ar Latviju sirdī. ■



RTU LJA diplomus par jūrniecības izglītības iegūšanu saņem 66 absolventi

Gandrīz septiņi desmiti jauno jūrnīeku ir veiksmīgi pabeiguši studiju gaitas Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LJA) un 15. janvārī kultūras centrā “Ziemeļblāzma” RTU LJA 29. izlaidumā saņēma diplomus, kas apliecina – jaunieši ir kļuvuši par pilntiesīgiem jūrnīkiem. Šis ir pirmais RTU LJA izlaidums pēc konsolidācijas procesa, kad LJA pievienojās RTU kā autonoma struktūrvienība.

Šogad studijas RTU LJA beidza 66 absolventi, kuri apguvuši jūrniecības zinības dažādās studiju programmās – “Ostu un kuģošanas vadība”, “Jūras transports – kuģa vadīšana”, “Jūras transports – kuģa mehānika” un “Jūras transports – kuģa elektroautomātika”. Visi absolventi jau ir sākuši darba gaitas, studējot RTU LJA, jo prakse jūrā uz kuģiem vai ostu un kuģošanas uzņēmumos ir neatņemama studiju procesa sastāvdaļa.



Andrejs Umbraško LTFJA vārdā sveic Alisi Grosbahu un Tomasu Šakali par aktīvu sabiedrisko darbu studiju laikā.

“Mūsu absolventi par darba trūkumu nevar sūdzēties, tieši pretēji, kuģu kompānijas viņiem darbu piedāvā jau studiju laikā un arī patlaban ar lielu nepacietību gaida viņus atgriešamies darbā. Mūsu absolventi ir labi atalgoti, jau agri spēj paši sevi uzturēt un var veidot stabilu karjeru vietējā un starptautiskajā flotē,” saka RTU LJA direktora p.i. Kristīne Carjova, jaunajiem kuģu virsnīkiem un ostu un kuģošanas vadības

speciālistiem vēl turpināt personīgo izaugsmi un sasniegt arvien jaunās virsotnes.

“Priecājamies, ka RTU kuplajam absolventu skaitam nu piepulcējas arī jaunie jūrniece, kuri ieguvuši izcilas zināšanas un sevi jau studiju laikā darbā pierādījuši kā zinošus speciālistus. Jūrniecei Latvijai jau izsenis ir bijusi nozīmīga tautsaimniecības nozare, tāpēc ir svarīgi sagatavot konkurētspējīgus jaunos speciālistus, kuri, strādājot sirdij tīkamā darbu, stiprinās arī mūsu valsts ekonomiku,” uzskata RTU rektors Leonīds Ribickis.

Latvijā tradicionāli ir liela jauniešu interese par jūrniece studijām. Daļa no viņiem, studējot RTU LJA un vēlāk strādājot jūrnieceībā, turpina ģimenes tradīcijas, jo kuģnieceība ir bijusi arī viņu vecāku un vecvecāku nodarbošanās. Taču jūrnieceības studijās nozīmīgs ir arī ekonomiskais aspekts, jo studenti sāk jau pelnīt, mācoties 2. kursā, kad praksē nokļūst uz starptautiskās flotes kuģiem vai pasaules ostās, un, augstskolu beidzot, viņiem darbs jau ir garantēts.

Absolventus video formātā sveica satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs, novēlot jaunajiem speciālistiem veiksmīgu karjeru un nekad neaizmirst par Latviju un savām mājām. Jau tradicionāli jaunus speciālistus sveica Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un jūrnieceības nozares pārstāvji: Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis



Jānis Krastiņš.



Ēriks Koržņevskis.



starptautiskus diplomus. Tie nodrošina man darbu visā pasaulē.”

Par izcilām sekmēm tradicionālo pulksteni ar gravējumu saņēma “Jūras transports – kuģa vadīšana” studiju programmas absolvents Jevgeņijs Zalivskis un “Jūras transports – kuģa mehānika” absolvents Ints Pātaga.

Pateicoties Jūras akadēmijai, pasniedzējiem un vecākiem, absolventi novērtēja izglītības lielo nozīmi turpmākajā karjerā un, nedaudz ironizējot, teica, ka šī izlaiduma absolventi saņēmuši RTU izsniegtus diplomus, nevienu dienu nemācoties RTU. Vēl viena LJA iedibināta tradīcija ir pasniedzēju sumināšana un populārākā pasniedzēja uzruna izlaidumā, un jāatzīst, ka arī šajā ziņā tradīcija ir noturīga – jau kuru gadu par populārāko tiek atzīts Ēriks Koržņevskis, kurš vēl joprojām nebeidz visiem atgādināt: “Ieslēdziet domāšanu!”

UZZIŅAI

RTU LJA ir seno jūrnieceības izglītības tradīciju turpinātāja Latvijā. Tā ir akreditēta jūrnieceības profesionālās izglītības un zinātnes institūcija, kurā studijas notiek atbilstoši starptautiski reglamentētām studiju programmām jūrnieceības nozarē un kas izsniedz starptautiski atzītus diplomus. RTU LJA nodrošina jūrnieceku profesionālās sagatavošanas procesu saskaņā ar ārējiem normatīvajiem aktiem un atbilstību 1978. gada Starptautiskajai konvencijai par jūrnieceku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija). 2022. gada 1. novembrī, īstenojot izglītības un zinātnes ministrijas augstskolu konsolidācijas plānu, LJA pievienojās RTU, saglabājot akadēmijas nosaukumu, identitāti un tradīcijas.

Zeltiņš, Ventspils ostas kapteinis Gunārs Trukšāns, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, “Jūrnieceku foruma”, KKS, LTFJA, LSC, Latvijas Jūrnieceības savienības un Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvji.

RTU Latvijas Jūras akadēmijas absolvents, nu jau diplomētais kuģu mehāniķis Daniels Motorņaks intervijā TV3 atzina: “Akadēmija un mūsu Jūras administrācija izsniedz

2022. gadā hidrogrāfi veikuši mērījumus 559 kvadrātkilometru platībā

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti, strādājot gan ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls", gan ar kuteri "Sonārs", pagājušajā gadā veikuši mērījumus 559 kvadrātkilometru platībā.

"Kristiāns Dāls" pērn visvairāk strādāja lrbes bākas apkārtnē, veicot mērījumus iepriekš ar daudzstaru eholoti nemērītos rajonos. Kuteris "Sonārs" veica mērījumus ostu karšu atjaunošanai, kā arī mērījumus Rīgas līcī HELCOM projekta ietvaros. Pēdējie mērījumi veikti vēl decembra sākumā.

2021. gadā mērījumi tika veikti 336 kvadrātkilometru platībā. Tad mērījumus kavēja nelabvēlīgi laika apstākļi, galvenokārt spēcīgie rudens vēji. Tomēr hidrogrāfi izmantoja katru iespēju, lai darbu turpinātu.■

2022. gadā veiktas 338 ostas valsts kontroles inspekcijas

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 338 reizes. Gada laikā aizturēti trīs ārvalstu kuģi.

Februārī Liepājā aizturēts Komoru karoga speciālo uzdevumu kuģis, kura apkalpe ugunsgrēka mācību trauksmes laikā nepildīja kuģa trauksmju sarakstā noteiktos pienākumus, turklāt trauksmes laikā uz kuģa nebija pietiekams apkalpes locekļu skaits. Vairāki ugunsdzēsējamie aparāti uz kuģa bija nelietojamā stāvoklī, tika konstatēta arī virkne citu trūkumu. Septembrī Rīgā aizturēts Portugāles konteinerkuģis, kura glābšanas laivai nedarbojās dzinējs. Savukārt oktobrī Rojā aizturēts Komoru karoga zemessmēlētājs, uz kura nebija pietiekama apkalpe. Pēc konstatēto pārkāpumu novēršanas aizturētie kuģi atbrīvoti.

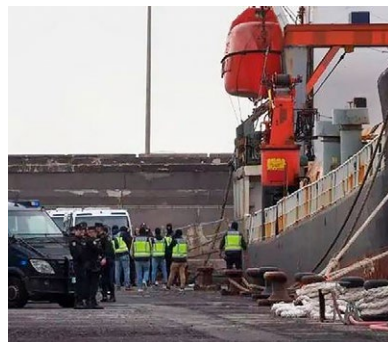
Inspekciju skaits pēc Covid-19 pandēmijas strauji pieaudzis: 2021. gadā ārvalstu kuģi tika pārbaudīti 225 reizes, 2020. gadā veiktas tikai 185 ostas valsts kontroles pārbaudes, bet pirms tam, 2019. gadā, ārvalstu kuģi Latvijā pārbaudīti 309 reizes.■

Aizturēts "narkotiku tirdzniecības terorists" – kuģis "Blume"

"Fleetmon.com" ziņo, ka Spānijas varasiestādes 18. janvārī pie Rietumsahāras krastiem aizdomās par narkotiku kontrabandu aizturēja kravas kuģi "Blume", kas bija ceļā no Santušas ostas Brazīlijā uz Rīgu, kur tam bija paredzēts ierasties 15. februārī. Togo karoga kuģis kuģoja ar izslēgtu AIS, un pēdējās koordinātas tika fiksētas 17. janvārī. Kuģis "Blume" 19. janvārī tika nogādāts Spānijai piederošo Kanāriju salu ostā Santakrusā de Tenerife, kur krātīšanas laikā uz tā atrada 4,5 tonnas kokaīna, un visi 15 "Blume" apkalpes locekļi tika aizturēti.

Nav publiskota informācija, kur narkotikas varētu būt iekrautas kuģī. Operācija bija starptautiskas sadarbības rezultāts, kurā izmeklētāji no Civilās gvardes, Muitas uzraudzības dienesta un Spānijas Valsts policijas izmeklēja kriminālās struktūras, kas tiek turētas aizdomās par nelegālu narkotiku tirdzniecību no Dienvidamerikas. Šajā gadījumā par operāciju atbildīgo amatpersonu uzmanību piesaistīja un aizdomas radīja kuģa deklarētā krava – aptuveni 200 tonnu kafijas, kas ir krietni mazāk par faktisko kuģa celtspēju. Plašā drošības operācija, ko veica militārās un civilās iestādes, tostarp policijas ūdenslīdzīdēji, aizņēma vairāk nekā piecas stundas. Narkotiku kravas vērtība tiek lēsta 180 miljonu eiro apmērā.

Pārbaudot kravas telpas, tika konstatēts nenoteikts skaits ķīpu, ko



parasti izmanto kokaīna tirdzniecībā. Operācija, ko vadīja un koordinēja Spānijas Valsts tiesas Narkotiku apkarošanas prokuratūra, papildina tās operācijas, kas attiecībā uz kokaīnu līdz šim jau veiktas tā sauktajā "Atlantijas okeāna maršrutā", kurā izmanto zvejas kuģus, tirgotājus un kravu pārvadātājus, kas ceļā no Dienvidamerikas pārkrauj narkotikas Atlantijas okeāna vidū, lai vēlāk tās ievestu Eiropā.

Kuģim "Blume" ir ļoti slikta reputācija, 2022. gadā tas pēc ostas valsts kontroles pārbaudēm divas reizes tika aizturēts, vispirms Turcijā, kad tika konstatēti 45 trūkumi, pēc tam Krievijā ar 25 neatbilstībām, kas ietvēra trūkstošu naftas operāciju žurnālu un karoga valsts apstiprinājuma sertifikātu, ugunsdzēsības aprīkojumu, kam beidzies derīguma termiņš, filtrēšanas aprīkojuma defektus utt. Piedevām Spānijas drošības dienesti šo kuģi nodēvējuši par "narkotiku tirdzniecības teroristu".■

2022. gadā turpināja pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits

2022. gadā Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 11 kuģi, tai skaitā seši kuģi ar bruto tonnāžu virs 500 (četri sauskraavas kuģi un divi naftas tankkuģi). No reģistra gada laikā izslēgti deviņi kuģi, tai skaitā četri kuģi ar bruto tonnāžu virs 500 (trīs sauskraavas un viens pasažieru ro-ro kuģis).

2023. gada 1. janvārī zem Latvijas karoga bija reģistrēti 343

kuģi – kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflotes kuģi.

Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrētas 11 buru jahtas un 14 motorjahtas, bet no reģistra izslēgtas astoņas buru jahtas un 11 motorjahtas. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits ir 702.■

MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās

IMO Pasaules jūrniecības tēma 2023. gadam ir "MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās", kas atspoguļo organizācijas vēsturi, aizsargājot vidi no kuģniecības ietekmes, izmantojot stingru tiesisko regulējumu, un uzsver tās apņemšanos turpināt šo svarīgo darbu. Tēma "MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās" pievērš uzmanību arī Starptautiskajai konvencijai par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu



MARPOL AT 50
OUR COMMITMENT GOES ON

(MARPOL). IMO MARPOL konvencija, ir galvenā starptautiskā konvencija, kas attiecas uz kuģu izraisītā jūras vides piesārņojuma novēršanu, un pašlaik tajā ir iekļauti seši tehniskie pielikumi.

IMO ģenerālsekretārs Kitaks Lims sacīja: "Piecdesmit gadu laikā kopš MARPOL konvencijas pieņemšanas 1973. gada 2. novembrī kuģošanā daudz kas ir mainījies, bet IMO apņemšanās aizsargāt jūras vidi ir palikusi nemainīga. Pasaules jūrniecības tēma 2023. gadam ļaus mums atcerēties par šo mantojumu, tajā pašā laikā arī demonstrēt mūsu apņemību visiem kopā būvēt nākotni uz drošiem pamatiem."

2022. gads tiek vērtēts kā jūrnieku labklājības atjaunošanās gads

"The Mission to Seafarers" ceturktā ceturkšņa "Seafarers Happiness Index" ziņojumā, kurā, balstoties uz jūrnieku aptaujām, apkopotas viņu domas par dažādiem darba un sadzīves jautājumiem, sākot no iespējām sazināties ar krastu līdz darba slodzei, no krasta atvaļinājuma līdz apmācībai, teikts, ka kopumā jūrnieku laimes līmenis ceturktajā ceturksnī paaugstinājās, 10 punktu sistēmā sasniedzot 7,69. Ziņojuma autori uzskata, ka šis skaitlis atspoguļo augšupejošo tendenci, kas bija vērojama jau visa 2022. gada laikā, un liecina, ka uzlabojumi notiek gandrīz visās kategorijās.

"Aptaujas rezultāti liecina, ka pat tādos problemātiskos jautājumos kā, piemēram, iespēja nokāpt krastā un piekļuve krasta pakalpojumiem, ir bijuši jūtami uzlabojumi. Apkalmes pauzē atvieglojumu par pārvietošanās brīvības atgriešanos, par pieaugošo noteiktības un stabilitātes sajūtu," teikts ziņojumā.

Vienīgā problēma, kas atspoguļojās ceturktā ceturkšņa ziņojumā, pavelkot uz leju jūrnieku laimes indeksa rādītāju, bija iespēja sazināties ar krastu, kas pēdējos divus gadus tiek minēta kā faktors, kas negatīvi ietekmē jūrnieku psiholoģisko stāvokli. Jūrnieki pauda bažas par interneta pieejamību, sakaru kvalitāti un izmaksām, arvien uzsverot, ka interneta izmantošanai vajadzētu būt bez maksas vai arī par ievērojami zemāku maksu.



Aptauja parādīja, ka liels skaits jūrnieku ir mainījuši darba devēju, lai ceļošanas ierobežojumu gadījumā būtu tuvāk mājām. Turklāt arvien biežāk atbildes tiek saņemtas no tādu valstu kā Pakistāna, Bangladeša un Šrilanka jūrniekiem, kuras netiek uzskatītas par tradicionālo jūras darba tirgu.

Aplūkojot gadu kopumā, stāsts par uzlabojumiem sākas no pēdējos astoņos gados zemākā jūrnieku laimes līmeņa – 5,85 indeksa punktiem pirmajā ceturksnī, kad situāciju joprojām ietekmēja pandēmija un visi ar to saistītie ierobežojumi, kas pasliktināja jūrnieku psiholoģisko stāvokli, līdz otrajā un trešajā ceturksnī, kad Covid-19 ietekme mazinājās un pasaule sāka atvērties, cilvēki atguva pārliecību par darba apstākļu uzlabošanu, kas jūrnieku laimes indeksam ļāva pakāpties līdz 7,21 punktam un gada beigās sasniegt 7,69 punktu atzīmi.

"Lai gan pati kuģošanas nozare joprojām saskaras ar sarežģījumiem un izaicinājumiem, "The Mission to Seafarers" nepagurst uzsvērt, cik svarīga no darba devēju puses ir taisnīga attieksme, adekvāts atalgojums, līdzjūtība un izpratne, lai cilvēki vispār izvēlētos strādāt jūrā," sacīja "The Mission to Seafarers" direktors Bens Beiljs. "Tomēr joprojām dienas kārtībā ir sarežģīti jautājumi, kas jārisina, piemēram, jūrnieku pamešana, algu neizmaksāšana, novēlota samaksa vai patvaļīgi lēmumi par imigrāciju. Mēs turpināsim cieši sadarboties ar kuģošanas kompānijām, lai veicinātu pozitīvas pārmaiņas. Runājot par problēmām, kas kuģošanas nozari varētu skart 2023. gadā, pastāv pamatotas bažas, ka nozarei draud darbaspēka trūkums, jo esošās tendences liecina, ka jūrnieki meklē darbu tuvsatiksmes un iekšzemes reisos, atsakoties no tālsatiksmes kuģošanas".

Galvenā diskusiju tēma IMO ietvaros – kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršana

Pamatojoties uz Parīzes nolīgumu par klimata izmaiņām (2015. gads), Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) ir apņēmusies, ka jūras transportam ir jāpanāk proporcionāls siltumnīcefektu radošu gāzu (SEG) emisiju samazinājums.

Gaisa piesārņojums, kas rodas jūras transporta ekspluatācijas laikā, ir viens no vismazākajiem starp citiem piesārņojuma veidiem – vien nedaudz zem 3% (2,89%). Kopš 2013. gada MARPOL konvencijā ir noteiktas prasības tehniskiem un uz ekspluatāciju vērstiem pasākumiem uz kuģiem to energoefektivitātes uzlabošanai. Neskatoties uz to, IMO ambīcijas ir samazināt kopējās SEG emisijas no kuģiem par 50% līdz 2050. gadam (salīdzinājumā ar 2008. gadu), bet CO₂ emisijas par 40% līdz 2030. gadam un 70% līdz 2050. gadam, ar mērķi tās samazināt līdz nullei. To savukārt ir paredzēts panākt, īstenojot pasākumus trīs posmos:

- īstermiņa – jau 2021. gadā pieņemtie grozījumi MARPOL konvencijā, ar kuriem ievieš jaunas papildu tehniskas un uz ekspluatāciju vērstas prasības, t.i., IMO DCS, kuģu EEXI, CII un atjauninātais SEEMP;
- vidēja termiņa – alternatīvu degvielu pieejamības nodrošināšana, kuģu degvielas aprites cikla (*Life Cycle*) un ekonomisko pasākumu (uz tirgu balstītu pasākumu) ieviešana, kas veicina SEG emisiju mazināšanu no kuģa;
- ilgtermiņa pasākumi – sekos vidēja termiņa pasākumiem pēc 2030. gada, ņemot vērā gūto pieredzi.

Ņemot vērā minētās aktivitātes kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršanai vairāku gadu garumā IMO ietvaros, tostarp vairāku grozījumu pieņemšanu MARPOL konvencijā, 2021. gadā tika pieņemts pārskatītais MARPOL konvencijas VI pielikums, kas stājas spēkā 2022. gada 1. novembrī.

Papildus minētajiem gaisa piesārņojuma novēršanas pasākumiem IMO ietvaros pieņemti arī šādi lēmumi:



- MARPOL konvencijas VI pielikumā – degvielas piegādes pavad-dokumentā (BDN) būs jāiekļauj papildu informācija par degvielas uzliesmošanas temperatūru, ņemot vērā, ka dažādas kuģu degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru kļūst arvien populārākas un ir paredzama plaša šādu degvielu izmantošana tuvākajā nākotnē;
- MARPOL konvencijas V pielikumā – atkritumu reģistrācijas žurnālam jābūt arī uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir no 100 līdz 400, lai ieviestu kontroli pār visiem kuģiem ar bruto tilpību 100 un vairāk, tādējādi ierobežojot plastmasas/mikroplastmasas nonākšanu jūras vidē, kā arī to izskalošanos krastā. Tas attiecas arī uz zvejas kuģiem, kuri mēdz nozaudēt zvejas rīkus, kas var būt ražoti no plastmasas vai saturēt to.

Tiek diskutēts:

- par atvērta kontūra izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu (EGCS) aizliegšanu, ņemot vērā, ka tā darbības rezultātā jūrā tiek novadīti dzinēju izplūdes gāzu mazgājamie ūdeņi, kas satur virkni piesārņojošu vielu. Šai tēmai ir pievērsta liela industrijas uzmanība, ņemot vērā, ka līdz šim šāda alternatīva atbilstības metode MARPOL

konvencijas VI pielikuma prasību izpildei bija atļauta;

- par obligātās licencēšanas shēmas izveidi degvielas piegādātājiem līdz šim netika panākta vienošanās. Pamatā tiek uzskatīts, ka dalībvalstīm būtu jāpiemēro brīvprātīgās licencēšanas shēma, izmantojot IMO izstrādātās labās prakses norādījumus;
- par MARPOL konvencijas II pielikuma piemērošanu attiecībā uz kravas mazgājamiem ūdeņiem, kas satur vielas ar augstu kušanas temperatūru un/vai augstu viskozitāti (t.i., atsevišķas augu eļļas un parafinveida kravas). Šādas vielas negatīvi ietekmē apkārtējās vides kvalitāti pēc tam, kad tās sacietējušā veidā tiek izskalo-lotas krastā, piemēram, Eiropas ziemeļu reģionu ūdeņos;
- par balasta ūdens reģistrācijas žurnālu Balasta ūdeņu konvencijas pielikuma II papildinājumā. Pārskatītajā žurnālā tiks ieviesti burtu kodi, līdzīgi kā MARPOL konvencijas I un II pielikuma Naftas operāciju žurnālā. Ir paredzēts arī, ka tiks izstrādāti norādījumi balasta ūdeņu reģistrācijas elektronisko žurnālu aizpildīšanai. ■

Materiālu sagatavojis Latvijas Jūras administrācijas eksperts vides aizsardzības jautājumos Juris Skrube

Uzklausīt, lai rīkotos

“Neilgajā laikā ministra amatā man nācies pārlicināties, cik lieliem izaicinājumiem pilna ir bijusi jūrniecības nozare, īpašu akcentu šajā gadījumā lieku uz ostu, tranzīta un loģistikas biznesu, ko vispirms jau stipri ietekmēja Covid situācija un kas tagad saistītas ar transporta loģistikas plūsmu organizēšanu. Izmaiņas piegādes ķēdēs turpinās ģeopolitiskās situācijas dēļ, kas uz mūsu uzņēmējiem noteikti atstāj daudz lielāku iespaidu nekā uz Rietumeiropas biznesu, jo vienmēr esam bijuši saistīti un atkarīgi no austrumu kaimiņu kravām, tāpēc tagad ļoti īsā laikā ir jāmeklē iespējas mainīt darbības virzienus,” saka satiksmes ministrs JĀNIS VITENBERGS. “Ostām mūsu valsts tautsaimniecības attīstībā ir nozīmīga loma, un pagājušajā gadā sasniegtie rezultāti, kad kravu apjoms pieauga par divpadsmit procentiem, rāda, ka kopumā nozare ir sekmīgi pielāgojusies jaunajai ģeopolitiskai realitātei, un tas noticis par spīti kopumā nelabvēlīgajai situācijai. Ostas radušās iespējas veidot alternatīvas loģistikas ķēdes un aktīvāk piesaista kravas no jauniem mērķtirgiem, un par to jāsaņem paldies ostu vadībām un tiem uzņēmējiem, kuri strādā ostās.”

– Aizvadītā gada labie ostu rādītāji lielā mērā tika sasniegti, pateicoties pieaugušajai ogļu kravu apstrādei, kas īsti netiek uzskatīta par videi draudzīgāko kravu veidu, tomēr tirgus ir tirgus, un tas, protams, diktē savus noteikumus. Kādus tirgus izaicinājumus tranzīta nozarei satiksmes ministrs paredz 2023. gadā?

– Ja atskatāmies uz 2022. gadu, tad tos kravu transportēšanas ceļus, kas ļāvuši ostu biznesam parādīt šādus labus rezultātus, pirms kāda laika nebūtu pat varējuši iedomāties, piemēram, ka ogles tiks vestas no Austrālijas, Indonēzijas vai Āfrikas un pārkrautas mūsu ostās. Tēlaini runājot, upe sākusī plūst pretējā virzienā. Visi tranzītbiznesā iesaistītie uzņēmēji, meklējot jaunas kravas, tiešām ir pielikuši milzu pūles, tajā skaitā rodot jaunas iespējas Kazahstānā un Uzbekistānā. Šodien varam vairs nesapņot par tik vēsturiski lieliem kravu apjomiem Latvijas ostās, kas pārsniedza septiņdesmit četrus miljonus tonnu, tomēr redzam, ka arī tagad situācija nav bezcerīga, tikai jāsaprot, ka, strādājot pēc tirgus principiem, katra kravas tonna ir jāmeklē un jāatved uz Latvijas ostām. Ja runājam par nākotni, tad redzu, ka Satiksmes ministrijas pārziņā esošās nozares ir pārmaiņu



Jānis Vitenbergs.

priekšā, un viss var notikt un arī notiks uz labu, pat tad, ja iesākumā jāpaveic šķietami neiespējamās lietas, kas vēlāk izrādās iespējamās. Kad biju ekonomikas ministrs, daudzi brīdināja, ka nespēsīm iztikt bez Krievijas energoresursiem, bet esam pierādījuši, ka tas tomēr ir iespējams, lai arī cik grūti būtu, ko lieliski parāda šī ziema. Par to, protams,

vairāk jāmaksā, bet šī cena ir mūsu drošības vērtība, un tā ir pamats mūsu stabilitātei nākotnē, jo skaidri apzināmies, ka nevaram pajauties uz austrumu partneriem, kuri tikai ar vienu politisku lēmumu visu var mainīt. Ostu, tranzīta un loģistikas nozarē nekad nav bijis viegli strādāt, un arī tuvākie gadi nesola vieglu dzīvi,

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

tomēr mūsu ostas ir un paliks mūsu valsts bagātība un priekšrocība. Kā ekonomikas ministrs esmu piedalījies starptautiskās darba vizītēs Apvienotajos Arābu Emirātos, arī Amerikā, kur sarunās par iespējamo sadarbību un investīciju piesaisti ar lepmumu varēju prezentēt mūsu ostas, kas radīja lielu interesi potenciālajos sadarbības partneros. Ostas vienmēr bijušas mūsu stabils aktīvs.

Tagad, tiekoties ar ostu pārstāvjiem, bija patiesi prieks, ka bizness spēj būt radošs un rast arvien jaunas iespējas. Kā piemēru var minēt Liepāju un Ventspili, kur tiek būvēti iespaidīgi dzeramā ūdens termināļi, un tas parāda, ka nav pamata bažām par to, ka nevarēsim iztikt bez Krievijas kravām. Bizness apliecina, ka viss ir iespējams, visam var rast risinājumu, tikai reālā situācija tagad liek to darīt daudz ātrāk, un kā jomas ministrs esmu gatavs iesaistīties un palīdzēt ostām un ostu uzņēmējiem strādāt.

– Vai, strādājot ekonomikas ministra amatā, arī pievērsāt uzmanību jomai, kas tagad nonākusi jūsu pārvaldībā? To jautāju, jo vēlos zināt, cik aktīva patiesībā ir komunikācija starp ministriem, piemēram, starp Ekonomikas un Satiksmes ministriju, un vai valdībā visiem ir nepieciešamā informācija, kad tajā vai citā jautājumā tiek pieņemti kādai nozarei svarīgi lēmumi?

– Bija investori, kuri laikā, kad strādāju par ekonomikas ministru, meklēja sadarbības iespējas un investīciju projektus, tai skaitā arī Latvijas ostās, tāpēc šajos procesos esmu bijis klātesošs. Tāpat Ekonomikas ministrijas pārstāvji strādāja Latvijas lielo ostu valdēs, un savās ikmēneša atskaitēs speciālisti ziņoja par attiecīgo jomu, tāpēc varu teikt, ka biju lietas kursā par to, kas notiek Latvijas ostās. Iespējams, neiedziļinājos visās detaļās, bet kopējā aina bija saprotama. Tagad ar savu kolēģi ekonomikas ministri plānojam tuvākajā laikā kopīgi doties vizītē uz vienu no Kurzemes ostām, kur noteikti tiksimies ar visu triju lielo ostu pārvalžu, Stivdorkompāniju asociācijas un uzņēmēju pārstāvjiem, lai nedaudz savādāk paskatītos uz ostu



Satiksmes ministrs Jānis Vitenbegs Rīgas brīvdostas pārvaldē tiekas ar Latvijas lielo ostu pārstāvjiem.

jautājumu, un tas ir, ko mēs kā ministri varam palīdzēt, lai piesaistītu investīcijas un sekmētu attīstību. Līdz šim, domājot par stratēģiski vienotu redzējumu uz lielo ostu attīstību, liela problēma bija tā, ka mūsu ostas cita citu uzskatīja par konkurentiem.

– Šķiet, tagad pašas ostas ir spējušas atrast kopīgu valodu.

– Tiešām var just, ka situācija ir uzlabojusies, un tas noteikti palīdzēs jaunu projektu piesaistei. Esmu pārliecināts: ja trīs lielās ostas *sapako* kā vienu vienotu piedāvājumu, ko celt priekšā investoram, kur katrai no ostām ir savas stiprās puses un savs profils, tad tas jau ir milzīgs spēks, kam tirgū noteikti ir liela priekšrocība. Jau pieminēju, ka kopā ar ekonomikas ministri dosimies vizītē pie ostu uzņēmējiem, tāpēc varu teikt, ka arī viņa lieliski izprot situāciju tranzītbiznesā, un esmu pārliecināts, ka ļoti labs sarunu rezultāts varētu būt formātam, kad ar nozares speciālistiem tiekas uzreiz divi ministri.

– Šī ziņa, protams, priecē, taču jāatceras, ka jau sen ir izveidota tāda institūcija kā Ostu, tranzīta un loģistikas padome, ko vada Ministru prezidents un kur jau gandrīz trīsdesmit gadus pie viena galda sēž Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu, Vides un Zemkopības ministrijas, pašvaldības, ostu vadības, profesionālo un sabiedrisko institūciju deleģētie pārstāvji, lai risinātu svarīgākos nozares jautājumus un pieņemtu

lēmumus. Diemžēl pēdējo četru gadu laikā šī padome faktiski nestradāja. Vai redzat, ka tagad tā varētu būt efektīvs instruments nozares jautājumu lemlšanai?

– Svarīgi, ka jau ir šāds formāts, kurā var strādāt, lai lemtu par nozares lietām, un no savas puses varu teikt, ka noteikti runāsim ar premjeru, kā aktualizēt Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas padomes darbu. Zinot premjera noslogoto darba grafiku, varbūt nevaram gaidīt, ka sēdes notiks četras reizes gadā, bet mans darbs ikdienā būs komunicēt ar premjeru un kolēģiem citās ministrijās, lai viņi saņemtu iespējami plašu informāciju arī par jūrniecības nozari. Tāpat turpināšu iesāktu komunikāciju ar nozari, jo tiešām esmu pārliecināts, ka nozarē strādājošie vislabāk zina, kādas problēmas risināmas, taču uzreiz vēlos pateikt, ka nekādā gadījumā nefokusēšu savu uzmanību uz kāda konkrēta uzņēmuma vai kādu grupu interesēm, tāpēc apsveicami, ka ir tāds sarunu partneris kā Stivdorkompāniju asociācija, kura apvieno trīs ostu uzņēmējus un ar kuru var diskutēt par nozares interesēm kopumā.

Lielu nozīmi piešķiru arī ārštata padomniekiem, viens no tiem būs Rīgas Tehniskās universitātes asociētais profesors Jānis Kasalis, kuru uzskatu par vienu no zinošākajiem un aktīvākajiem nozares speciālistiem. Paļaujos, ka viņš pārstāvēs visas industrijas intereses un būs lielisks padomdevējs ostu un loģistikas jautājumos.

– Esam jau pāris mēnešus nodzīvojuši 2023. gadā, bet ostu nozarei kopš 2021. gada strādā bez Satiksmes ministrijā apstiprinātas stratēģijas.

– Arī kolēģi man ir norādījuši uz to, ka nav pieņemta ostu stratēģija 2021.–2027. gadam, un tas nekādā gadījumā nedara godu Satiksmes ministrijai, kas ir par ostu nozari atbildīgā ministrija. Tagad šīs stratēģijas tālākā virzība ir atdzīvināta, arī ar nozari jau notikušas pirmās saskaņošanas procedūras, jo nedrīkstam jautājumu vilkt garumā. Taču, ņemot vērā pašreizējos apstākļus, iespējams, nav nemaz tik slikti, ka stratēģija nebija pieņemta, jo tagad tā vispār neatbilstu reālajai situācijai. Tā kā pasaule ir pilnībā mainījusies, tagad, strādājot pie stratēģijas, jāsaprot, kādas nozarei būs vajadzības un kā tālāko attīstību redz Satiksmes ministrijas un pārējo ministriju speciālisti. Ja domājam par laiku, kad Ukraina būs uzvarējusi karā, jāapzinās, ka tad mums vajadzēs būt lielam atspaidam, lai palīdzētu ukraiņiem būvēt valsti no jauna. Mums būs nepieciešama papildu kapacitāte, un savu pienesumu noteikti dos arī ostu un tranzīta nozarei.

– Lai spētu palīdzēt kādam ārpus mūsu valsts robežām, jābūt sakārtotām tām lietām pašu mājās, kas jau tagad kavē normāli veikt darbu, te vispirms domāju ostu reformas jautājumu. Tas diemžēl joprojām nav atrisināts, un par to satraukti ir ostu uzņēmēji. Kā tālāk virzīsies ostu pārvaldības modeļa reformas un kāds tad finālā izskatīsies Ostu likums?

– Uzņēmējdarbībā lielākais ļaunums, kāds vien var būt, protams, ir neziņa, kas liek atturēties no investīciju ieguldīšanas. Laiks, kurā ostu reformas jautājums ir bijis dienaskārtībā, tiešām ir pārāk ieildzis. Tagad ostu reformas problēma ir manā redzeslokā, un reforma, protams, ir loģiski jāpabeidz, jo esmu pārliecināts, ka iepriekšējā kārtība nav pieņemama. Latvijā politiskā vide ir samērā nestabila, ministri bieži mainās, un katram ministram ir arī tādas pilnvaras, ka viņš var virzīt savas ministrijas pārstāvjus lielo ostu valdēs. Un tad ir jautājums, kā šādos apstākļos var strādāt ostu



23. janvārī notika satiksmes ministra Jāņa Vitenberga (no labās) darba vizīte Tallinā, kur viņš kopā ar Igaunijas ekonomikas un infrastruktūras ministri Rīnu Sikutu un Lietuvas transporta un komunikāciju ministru Mariusu Skodi pārrunāja "Rail Baltica" projekta ieviešanas gaitu Baltijas valstīs, kā arī citus aktuālos projektus.

pārvaldes, ja, varbūt nedaudz pārspīlēju, gandrīz ik gadus ostu valdēs mainās ministriju pārstāvji? Tas, kā es redzu ostu reformas rezultātu, ir ostas ar stabilu pārvaldību, kuru realizē savas jomas speciālisti un kur tiek veidotas stabilas attiecības ar ostas uzņēmējiem. Ap ostu pārvaldības modeļa maiņu ir bijusi pietiekami liela ažiotaža gan no biznesa interešu, gan pašvaldību ambīciju puses, un arī tas ir iemesls, kāpēc vajadzīgi skaidri spēles noteikumi, bet skaidrs ir viens, un par to visi var būt mierīgi, – ostas neviens nevar pārcelt uz kādu citu vietu, tās paliks, kur bijušas, un joprojām būs mūsu bagātība, pret ko visiem jāizturas kā gādīgiem saimniekiem. Pārvaldības modeļa maiņa jau sen bija jāpabeidz, jo noteiktais *derīguma termiņš* – 2022. gada 31.decembris, kad reformai vajadzēja stāties spēkā, jau sen beidzies. Protams, nebūs viegli dažādu iemeslu dēļ: turpinās Satversmes tiesas process, nav novērtēta manta, izņemta pašvaldību

līdzdalība ostas pārvaldībā, un tie ir smagi jautājumi, par kuriem nāksies vienoties. Paredzu, ka smagākās debates būs par pašvaldību dalību, kurām, protams, ir savas ambīcijas. Tiekoties ar Rīgas ostas pārvaldes kolēģiem, nācās dzirdēt, ka, lai gan Rīgas dome vienmēr ir bijusi pārstāvēta ostas valdē, tomēr Rīgas ostas attīstībā tā nav iesaistījusies, un tas nu gan šķiet dīvaini, kas liek domāt, ka ar iepriekšējo pārvaldību tiešām kaut kas nav bijis īsti kārtībā.

Kad 23. janvārī biju darba vizītē Tallinā un tikos ar saviem Igaunijas un Lietuvas kolēģiem, viņi īsti nesa-prata, kāpēc mēs tik ilgi ņemamies ap ostu pārvaldības jautājumu. Kā zināms, Tallinas osta jau sen strādā kā kapitālsabiedrība, kopš 1. janvāra arī Klaipēdas ostas pārvalde ir kļuvusi par kapitālsabiedrību, kurā Klaipēdas pilsētai ir nulle akciju, tā simtprocentīgi pieder valstij. Lietuvieši atzina, ka bijis ļoti grūti piesaistīt investorus, jo rietumu pasaulei ir vajadzīga skaidrība, ar ko tad notiek sadarbība, un kapitālsabiedrība ir saprotams partneris. Arī mums visdrīzākajā laikā ar šo jautājumu ir jātiek galā, lai beidzot ostu pārvaldībā strādātu profesionāļi, jo ostu pārvaldēm ir jānodrošina tādi apstākļi, kuros uzņēmēji var bez problēmām strādāt, bet, ja gadās kādas lielākas problēmas, lai kopā nākt akcionāri un risinātu neskaidros jautājumus.



►►► 13. lpp.

– **Tranzīta biznesam kopš neatminamiem laikiem ir bijusi vēl kāda arī līdz šim neatrisināta problēma – dzelzceļa tarifi.**

– Ar dzelzceļu saistītie jautājumi ir vēl daudz sarežģītāki nekā ostu jautājumi. Jāsaprot, ka mūsu dzelzceļa infrastruktūra joprojām nav saistīta ar rietumu dzelzceļa infrastruktūru, jo iepriekš visu laiku dominējis austrumu virziens. Tāpēc tagad tik lielu uzvaru lieku uz jauno "Rail Baltica" projektu, jo tālākai dzelzceļa infrastruktūrai nav citas iespējas. Jāsaka diezgan skarbi, ka arī tajos laikos, kad "Latvijas dzelzceļam" klājās ļoti labi, tas bijis pārāk pasīvs, lai attīstītu jaunus projektus, uzlabotu savu infrastruktūru, veidotu pārkraušanas laukumus, kā arī meklētu iespējas, kā labāk sadarboties ar ostām.

UZZIŅAI

No 2023. gada 1. janvāra Klaipēdas jūras osta no valsts uzņēmuma kļuvis par valsts akciju sabiedrību. Kā uzsvēra Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Aļģis Lataks, kurš arī pēc reorganizācijas turpina vadīt Klaipēdas ostu, ostas pārvaldes funkcijas paliek nemainīgas, bet tai pašā laikā tai ir dotas jaunas iespējas, piemēram, veikt darbības, kas netieši saistītas ar ostas biznesu, tādējādi radot papildu ienākumus valstij kā uzņēmuma 100% akciju īpašniekam. "Pārvaldes reorganizācija ļaus uzņēmumam darboties neatkarīgāk un attīstīt jaunas darbības, kas rada papildu ienākumus un pievienoto vērtību, uzņēmums varēs izveidot meitasuzņēmumus, tam būs vieglāk investēt un rīkoties ar īpašumu. Vārēsīms organizēt dažādas aktivitātes, bet tagad negribētu runāt par konkrētām lietām, lai nenobiedētu ostas uzņēmējus, jo bizness šodien visvairāk baidās no tā, ka mēs kā valsts akciju sabiedrība "Klaipēdas Valsts jūras osta" sāksim konkurēt pakalpojumu sniegšanā. Protams, neslēpšu, ka dzīve kļūst interesanta – mēs ne tikai iznomāsim zemi, bet varbūt domāsim par to, kā savienot zemes, lai vienā vai otrā vietā veidotos kopīgas ostas, lai izveidotu tagad populārās sausās ostas, intermodālos termināļus un tamlīdzīgi," viedokli pauž Aļģis Lataks. Viņš arī informē, ka darbu sāksusi uzņēmuma uzraudzības padome, kurā trīs no pieciem ir neatkarīgi locekļi, viens Satiksmes un sakaru ministrijas pārstāvis un viens Klaipēdas pilsētas pašvaldības pārstāvis, kuriem būs jāievieš uzņēmuma valde.



Satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs kopā ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu Rīgas ostas kapteiņdienestā.

Tiekoties ar graudu audzētājiem Balvos, godīgi sakot, nevarēju viņiem atbildēt, kāpēc valsts subsidē "Latvijas dzelzceļu" un pēdējo gadu laikā arī infrastruktūras uzturēšanu, bet sistēma nav sakārtota tā, lai, piemēram, zemnieki savas graudu kravas varētu uz ostām nogādāt pa dzelzceļu. Tas ir tikai viens piemērs, kas raksturo patieso situāciju un nozīmē, ka vecā kārtība, tai skaitā arī tarifu politika, ir jāmaina, tāpēc publiski jau esmu paudis viedokli, ka "Latvijas dzelzceļā" būs jāveic restrukturizācija un jāsamazina arī administratīvās izmaksas, kas nebūs viegli, bet citas izejas nav.

– **Eiropas ostas, domājot par ilgtspējīgu attīstību, lielu vērtību velta digitalizācijas un zaļā kursa jautājumiem.**

– Zaļais kurss un digitalizācija, protams, uzliek papildu slogu, tai skaitā arī finanšu ieguldījumu ziņā, bet tas ir ceļš, kuru iet Eiropa un kuru ejam arī mēs. Vēja parki ir milzīgs attīstības potenciāls, un tas būtu divaini, ja mēs neizmantotu savas iespējas, un tā būs arī viena no tēmām, ko virzīsim kopā ar Ekonomikas ministriju. Gribētos, protams, lai notiktu arī aktīvāka ražošana, tāpēc priecē, ka ostas aktīvi domā, kā labāk iesaistīties zaļā kursa politikā.

– **Vēl kāda problēma, par kuru runā uzņēmēji, ir nepārbaudītu, neizvērtētu vai tendenciozu vēstījumu nonākšana publiskajā**

telpā, kas nereti nāk pat no profesionālām organizācijām un valsts institūcijām. Kā piemēru uzņēmēji ir minējuši izskanējušo retoriku, ka ostas strādā ar tādām it kā riska zonā esošām valstīm kā Kazahstāna, Uzbekistāna un pat NATO valsts Turcija. Sadarbības veidošana ir visai grūts process, tāpēc gribētos zināt, kā satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs komunicēs ar saviem kolēģiem citās ministrijās un publiskajā telpā, lai vairotu izpratni arī par šiem, uzņēmējiem tik aktuālajiem jautājumiem?

– Kā ministrs vienmēr esmu bijis atvērts un pieejams uzņēmējiem, un tas ir veids, kā esmu izvēlējis strādāt, tāpēc pat savā ļoti saspringtajā darba grafikā atlicinā laiku, lai uzklautu viedokļus un sadzirdētu lietas būtību. Arī es esmu daļa no sabiedrības, kas seko mediju ziņām, taču man vissvarīgākais ir saņemt informāciju no pirmavota, tāpēc nekad neapdomāju paust viedokli vai pieņemt kādu lēmumu, pirms neesmu par to pilnīgi drošs. Ja runājam par sadarbību ar Kazahstānu un Uzbekistānu, tad šis virziens mums, protams, ir svarīgs. Latvijai ir savi izaicinājumi, un arī Kazahstānai tādu netrūkst, jo tā vienmēr bijusi cieši saistīta ar Krievijas uzņēmējiem, bet pēdējā laikā kazahi Krievijai parāda zobus un meklē savu ceļu ekonomikā, meklē ceļu savām kravām uz jūru, un tā ir valsts ar

lielu attīstības potenciālu. Pats mūļķīgākais no mūsu puses tagad būtu pieņemt Kazahstānai kādu nelabvēlīgu lēmumu, jo jāpatur prātā, ka viņu kravas ir tās, kas mums ļauj iziet no kravu deficīta problēmas.

– Sabiedrības prātus nodarbina Skultes termināļa jautājums. Kāds ir jūsu viedoklis, vai Latvijai šāds terminālis būtu nepieciešams un par kādu naudu šāds projekts būtu realizējams?

– Latvijā neviens nav aizliedzis veidot projektus un kaut ko būvēt, ja veiktas visas nepieciešamās formalitātes, saņemti visi vajadzīgie novērtējumi un atļaujas, kā arī projektam ir rasts nepieciešamais finansējums. Arī Skultes termināļa projekts ir jāveido uz biznesa pamatiem, un šo pašu viedokli, kāds tas bija, esot ekonomikas ministram, turpināšu arī tagad paust valdībā. Neredzu pamatu, kāpēc valdībai ar savām subsīdijām šādā infrastruktūras projektā būtu jāiesaistās, ņemot vērā, ka gāzes patēriņš ar katru gadu arvien kritīsies. Jā, piekrītu tam, ka valsts var mazināt birokrātiskos šķēršļus, bet pamatā ir jābūt biznesa iesaistei, un visam ir nepieciešams ekonomiskais aprēķins. Ja man jautātu, vai šos priekšnoteikumus esmu redzējis attiecībā uz Skultes gāzes termināļa projektu, tad atbilde būtu – neesmu redzējis, jo ir bijušas tikai dažādas idejas un regulāri mainījušās dažādas prasības, kad reizēm bijis grūti saprast, ko tad idejas autori īsti vēlas. Pavisam drīz šis jautājums atkal tiks skatīts valdībā, tāpēc noteikti sekošu tā gaitai. Baltijas valstis ir labi savienots reģions, kur katrai valstij ir nepieciešamie infrastruktūras objekti, lai sekmīgi varētu funkcionēt ar esošo kapacitāti, un to šī ziema ļoti labi apliecina.

– Un nobeigumā gribētos jautāt, kādas ir jūsu ambīcijas, ko vēlaties paveikt, strādājot satiksmes ministra amatā?

– Ministram nav lielāka goda un atziņības, kā saņemt labu novērtējumu no nozares, tāpēc ceru, ka ar savu darbību un lēmumiem, strādājot kopā ar nozares speciālistiem, spēšu izpelnīties cieņu, jo neko vērtīgāku šajā amatā nevarētu sasniegt. ■

Anita Freiberga



Sadarbība starp Latvijas un Kazahstānas uzņēmējiem ir svarīga abām valstīm

Šā gada 1. un 2. februārī darba vizītē Latvijā uzturējās Kazahstānas loģistikas uzņēmuma “Kazlogistics” delegācija kopā ar ASV Starptautiskās attīstības aģentūras USAID pārstāvjiem, lai turpinātu sarunas par Latvijas un Kazahstānas sadarbību, nodrošinot transporta koridoru starp abām valstīm, un pārrunātu jaunu Eirāzijas transporta ceļu attīstības perspektīvas, meklējot alternatīvus kravu plūsmas koridorus. Kazahstānas delegācija tikās ar Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas (LSA), Liepājas un Ventspils ostu uzņēmumu un autopārvadātāju asociācijas “Latvijas auto” pārstāvjiem un tika iepazīstināta ar Latvijas trīs lielo ostu iespējām. Paužot atbalstu abu valstu sadarbībai, sarunās piedalījās Kazahstānas vēstnieks Latvijā Timurs Primbetovs un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

LSA uzsver, ka sadarbība starp Latvijas un Kazahstānas uzņēmējiem ir svarīga abām valstīm, jo gan Kazahstāna, gan Latvija vēlas turpināt attīstību un saglabāt konkurētspēju.

Kazahstāna šobrīd aktīvi meklē jaunus transporta ceļus ar izeju uz Baltijas jūru, un LSA ir patiesi gandarīta, ka Kazahstānas uzņēmēji savu kravu eksportam uz dažādām pasaules valstīm, tai skaitā uz Eiropas Savienības dalībvalstīm, ir izvēlējušies arī Latviju.

Kazahstānas vēstnieks Latvijā Timurs Primbetovs uzsvēra veiksmīgo starpvalstu sadarbību, norādot, ka Kazahstānai ir ko piedāvāt Latvijas tirgum un Latvija ir arī svarīga kā tranzītvalsts Kazahstānas kravu importam un eksportam, kā arī atzina, ka Kazahstānas uzņēmējiem ir ļoti svarīgi dzirdēt, cik lielas ir Latvijas ostu iespējas un kāds ir valsts atbalsts.

“Latvijas un Kazahstānas starpvalstu sadarbība ir ļoti nozīmīga, un svarīgākais ir meklēt un atrast veidus drošai preču apmaiņai, meklējot arī jaunus transporta koridorus,” sacīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. “Labs apliecinājums tam ir kravu plūsmas pieaugums starp Latviju un Kazahstānu aizvadītajā gadā.” ■

Arī 2023. gadā Ķīnai ambīciju netrūkst

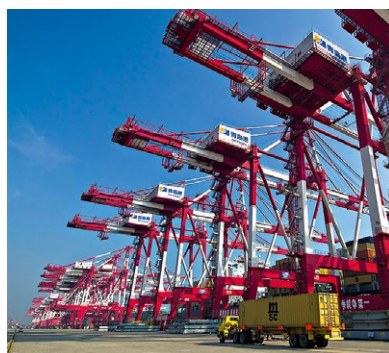
Pasaules kuģniecības padomes (*World Shipping Council, WSC*) 2022. gada pārskatā teikts, ka lielākā daļa konteinerostu koncentrējas Āzijā. No 49 lielākajām konteinerostām, kas iekļautas WSC reitinga tabulā, 33 atrodas Austrumāzijā, un puse no tām pieder Ķīnai. Tas liek izdarīt secinājumu, ka, neskatoties uz Covid-19 ieviestajām korekcijām starptautiskajās loģistikas ķēdēs, Austrumāzijas tirgus joprojām ir dominējošais. Un tas arī nav nekāds pārsteigums, jo Ķīna pēdējā desmitgadē ir bijusi ekonomiskais milzis ar spēcīgāko ražošanas jaudu.

Konteinerostās ik gadu pārkrauj vairāk nekā 34 miljonus dažāda izmēra konteineru, kuros tiek pārvadāti miljardi tonnu vērtīgu kravu.

Ostu iespējas un apstrādāto kravu apjomu Ķīnā mēdz uzskatīt par ekonomikas barometru, tieši kravu pieaugums ostās parāda provinces ekonomikas izaugsmi vai, gluži pretēji, recesiju. Tirdzniecības aktivitāte veido iekšējo reitingu Ķīnas provincu starpā, bet visu ostu kopējā kravu apstrādes dinamika, vitalitāte un noturība ļauj Ķīnai ieņemt vadošo vietu starptautiskajā kravu loģistikas ķēdē. Valsts politika Ķīnā tiek centrēta uz ostu pakalpojumu efektivitātes paaugstināšanu un jaunu tehnoloģiju ieviešanu.

Tā, piemēram, Ķīnas valdības darba ziņojumā teikts, ka Austrumķīnas Šaņdunas provincē, kas tiek uzskatīta par valsts ekonomisko spēkstaciju, 2023. gadā plānots uzbūvēt pasaules klases termināļus: 2023. gadā tiks pabeigta automatizētā termināļa trešā kārtā Cjindao ostā, kā arī 300 tūkstošu tonnu jēlnaftas termināļa otrā kārtā Jantai ostas rietumos.

2023. gadā Šaņdunas province koncentrēsies uz jūras ekonomikas



"Qingdao Qianwan" konteinerterminālis.



attīstību, uzlabojot reģionālo sauszemes un jūras integrāciju, izveidojot augstas klases atkrastes iekārtu ražošanu naftas un gāzes pārstrādei, kā arī strādās pie jaunu enerģijas veidu ražošanas un paātrinās augsto tehnoloģiju ieviešanu uz kuģiem, industriālo parku paplašināšanu. Šaņdunas provinces ostu caurlaides spēja 2022. gadā sasniedza 1,75 miljardus tonnu, ierindojošot provinci pirmajā vietā valstī. Kopējais importa un eksporta apjoms 2022. gadā pārsniedza trīs triljonus juāņu, kas ir aptuveni 448 miljardi ASV dolāru, bet reālais ārvalstu investīciju apjoms gandrīz divkāršojās. Konteineru apjoms 2022. gadā šeit pārsniedza 37 miljonus TEU, kas bija trešais labākais rādītājs pasaulē.

Cjindao (Qingdao) ostā, kas ir starptautisks kuģniecības mezgls

Ziemeļaustrumāzijā, 2022. gadā jūras un dzelzceļa intermodālo pārvadājumu apjoms pārsniedza 1,9 miljonus TEU, un osta saglabāja pirmo vietu Ķīnā jau astoto gadu pēc kārtas. Pērn osta pievienoja 28 jaunus konteineru maršrutus, kas jāva starptautisko kravu pārkraušanas apjomu palielināt par 10% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

"Shandong Port Group Co" priekšsēdētājs Huo Gaoyuan, informējot presi, uzsvēra, ka grupa paredz izveidot modernu un integrētu sistēmu kuģniecības pakalpojumu sniegšanai, apvienojot šajā sistēmā četras piekrastes ostas, kas paātrinās starptautiska loģistikas mezgla izveidi Ziemeļaustrumāzijā. ■

Pēc "World Shipping Council" info

Tendences pasaules ogļu tirgū

Starptautiskā Enerģētikas aģentūra (IEA) paredz, ka pasaules termālo ogļu tirdzniecība līdz 2025. gadam varētu samazināties par 10%, kas varētu būt skaidrojams ar to, ka Ķīna palielinās ieguves apjomus no kalnrūpniecības, bet Eiropā notiks enerģētikas pārkārtošana uz citiem enerģijas avotiem. Tomēr IEA uzskata, ka koksa ogļu tirdzniecība līdz 2025. gadam varētu pieaugt par 6%, jo tas joprojām būs grūti aizstājams enerģijas ražošanas resurss.

Augstu pieprasījuma līmeni pēc oglēm lielā mērā notur Ķīna, jo Covid politikas beigas un gaidāmā Ķīnas ekonomikas atveseļošanās pastiprinājusi Ķīnas interesi par ogļu importu 2023. gadā. Šādu Ķīnas politiku apliecina noteiktie importa tarifi, kas, sākot no 2023. gada aprīļa, koksa oglēm samazināti par 3% un termooģlēm par 6%, centieni palielināt Ķīnas ogļraktuvju ieguves apjomus, kā arī Ķīnas lēmums mīkstināt Austrālijas ogļu aizliegumu.

Lai gan ogļu sūtījumi uz Ķīnu 2022. gada pirmajā pusē samazinājās par 12,2%, otrajā pusgadā šis tirgus daļēji jau atguvās, un importa pieprasījums atjaunojās galvenokārt vasaras beigās, kad vajadzēja veidot enerģijas uzkrājumus ziemai. Koksa pārvadājumi visu gadu saglabājās stabilāki, samazinoties tikai par 6,5%.

Starptautiskā Enerģētikas aģentūra prognozē, ka ekonomiskās aktivitātes pieaugums Ķīnā pēc Covid ierobežojumu atvieglošanas 2023. gadā varētu palielināt ogļu importa pieprasījumu, jo ogles joprojām veido aptuveni 60% no Ķīnas elektroenerģijas ražošanas apjoma un joprojām ir pieejamas LNG patērētājiem, kas ir jutīgi pret augstajām izmaksām. Turklāt, ja Ķīnas atveseļošanās nesīs stabilitāti nekustamā īpašuma nozarē, tad pieaugs arī pieprasījums pēc tērauda, un līdz ar to varētu vēl vairāk palielināties pieprasījums pēc koksa oglēm.

Analītiķi domā, ka 2023. gads varētu būt pēdējais pozitīvais gads ogļu sūtījumiem uz Ķīnu, pirms tie sāk samazināties. Ķīnas mērķis līdz 2025. gadam saražot trešdaļu elektroenerģijas no atjaunojamiem energoresursiem ierobežos termisko ogļu pieprasījuma pieaugumu.



Izkrauj Krievijas ogles Ķīnas ostā.

2022. gadā beramkravu tirdzniecības ceļi Eiropā mainījās, kad Eiropas Savienība un citas valstis piemēroja sankcijas pret Krieviju. Augustā Eiropā stājās spēkā Krievijas ogļu importa aizliegums, un tas, protams, attiecās arī uz Krievijas ogļu kravu apstrādi ostās.

“Global Trade Tracker” (GTT) dati liecina, ka 2021. gadā Eiropa no Krievijas importēja aptuveni 50,6 miljonus tonnu ogļu jeb aptuveni 559 *panamax* kuģu kravas, kas bija 38% no kopējā ogļu kravu apjoma. Aptuveni 8,7 miljoni tonnu no šī apjoma tika eksportēti uz Poliju galvenokārt pa dzelzceļu tieši no Kuzbasa un Hakasijas caur Baltkrieviju un Baltijas

valstīm, neizmantojot kuģu ceļus. Vēl neliels brūnoglū daudzums tika piegādāts Ungārijai un Slovākijai, izmantojot dzelzceļu no Sibīrijas caur Ukrainu. Tagad Krievija cenšas savu eksportu no Rietumvalstu ostām novirzīt uz Āzijas un Klusā okeāna reģionu, Turciju un citiem tirgiem, tomēr Krievijai nākas grūti aizpildīt to ogļu pieprasījuma kritumu, ko rada Eiropas sankcijas. Lai gan 2022. gada novembrī *panamax* kravu pārvadājumu izmaksas no Ustjlugas uz Indiju bija 50 – 54 ASV dolāru par tonnu, Krievijas muitas dati liecina, ka ogļu eksports no Krievijas uz Indiju 2022. gadā sasniedza rekordaugstu līmeni – 169,9 miljonus tonnu. Eksports uz Ķīnu 2022. gadā palielinājās par 41,6% – līdz 57,2 miljoniem tonnu, par 92% pieauga eksports uz Dienvidkoreju, sasniedzot 19,9 miljonus tonnu, un par 178,7% uz Turciju, sasniedzot 16,8 miljonus tonnu.



▶▶▶ 17. lpp.

Eiropai savukārt nākas risināt problēmu, kā un ar ko aizstāt Krievijas ogļu dēļ radušos deficītu kravu plūsmās, tāpēc Eiropa palielina ogļu importu pa jūru no citiem avotiem. Galvenie Krievijas ogļu aizstājēji Eiropā ir ASV, Kolumbija, Dienvidāfrika, Austrālija un Indonēzija, kas iepriekš vairāk koncentrējās uz Āzijas tirgiem, jo šīs valstis, protams, atrodas tālāk no Eiropas tirgus nekā Ustjuga Baltijas jūrā, Tamaņa Melnajā jūrā un pat Murmanskas Barenca jūrā, no kurienes uz Eiropu līdz sankciju ieviešanai arī nāca lielākā daļa no Krievijas ogļēm. No 2022. gada janvāra līdz oktobrim iepriekš minētās valstis uz ES un Apvienoto Karalisti nosūtīja 74,6 miljonus tonnu ogļu, kas ir par 58% vairāk nekā tai pašā laika posmā 2021. gadā.

Eiropai tuvākais piegādātājs ir ASV, kuru ogļu terminālis austrumu krastā atrodas apmēram 3500 jūras jūdžu attālumā no Roterdamas. Otrs tuvākais ogļu piegādātājs Eiropai ir Kolumbija, kas atrodas aptuveni 4350 jūdžu attālumā no Roterdamas, tomēr šīs valsts iekšējā nestabilitāte un sliktie laika apstākļi, biežās lietusgāzes ierobežo Kolumbijas potenciālu.



Krievijas ogles Indijas ostā.

Dienvidāfrika ir trešais tuvākais partneris un galvenais Eiropas glābējs ogļu deficīta apstākļos. 2021. gada janvārī – oktobrī kopējais eksports no Dienvidāfrikas uz ES un Apvienoto Karalisti bija nepilni divi miljoni tonnu, bet 2022. gadā tas pieauga aptuveni astoņas reizes – līdz 16,5 miljoniem tonnu, tomēr nepārtrauktie streiki uz dzelzceļiem ierobežo ogļu eksportu arī no šīs valsts.

Neskatoties uz vairāk nekā 13 400 jūdžu lielo attālumu, arī Austrālijas

ogļu eksports uz Eiropu un Apvienoto Karalisti ir strauji pieaudzis. Saskaņā ar GTT datiem 2022. gada desmit mēnešos sūtījumu apjoms pieauga līdz 20,7 miljoniem tonnu. Indonēzija, kas parasti koncentrējas uz Āzijas un Klusā okeāna valstu tirgiem un 2021. gadā gandrīz neko nav sūtījusi uz Eiropu, 2022. gadā mainīja domas un desmit mēnešos uz šo tirgu eksportēja aptuveni 4,6 miljonus tonnu.■

Avots: BIMCO, IEA

Eiropas ostas meklē jaunas iespējas un piesaka zaļo kursu

Karš Ukrainā, sankcijas pret Krieviju un enerģētikas krīze ievērojami mainīja enerģētikas vidi un kravu plūsmas Eiropā, kas ietekmēja arī Eiropas ostu darbību un kravu apgrozījumu. Īpaši lielu pieaugumu Eiropas ostās 2022. gadā piedzīvoja beramkravas, kas lielā mērā notika, pateicoties tirgus pieaugošajam pieprasījumam pēc ogļēm.

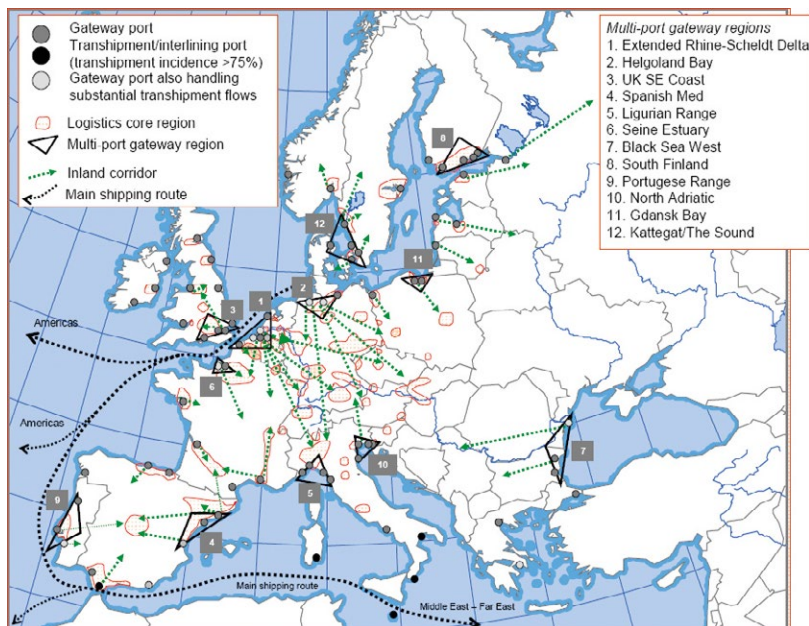
Krievijas izraisītā kara Ukrainā dēļ 2022. gadā ievērojami mainījās arī naftas un naftas produktu tirgus. "Banchero Costa" ziņojumā, kas balstās uz "Refinitiv" kuģu izsekošanas datiem, teikts, ka Eiropas Savienība atkal kļuvusi par pasaulē lielāko jēlnaftas importētāju pa jūru pēc tam, kad 2019.–2021. gadā to uz īsu brīdi bija apsteigusi Ķīna. 2022. gada 12 mēnešos globālās jēlnaftas kravas pieauga par 8,5%, savukārt imports uz Eiropas

Savienību palielinājās par 12,3% (līdz 452,0 miljoniem tonnu). Aptuveni 11% ES jēlnaftas kravu tika pārvadātas ar VLCC kuģiem, aptuveni 38% ar suezmax un 50% ar aframax kuģiem.

No ES ostām visvairāk jēlnaftas kravu 2022. gadā apstrādāja Roterdama (97,2 milj. t), Trieste (36,3 milj. t), Gdaņska (21,4 milj. t), Vilhelmskāfene (20,8 milj. t), Fosa (19,2 milj. t), Havra (18,0 milj. t), Kartahena (14,7 milj. t), Saroha

(12,7 milj. t), Augusta (11,4 milj. t), Alhesirasa (10,1 milj. t).

ES jēlnaftas imports pa jūru no Krievijas 2022. gada janvārī – decembrī samazinājās par 12,2%, salīdzinot ar 2021. gadu, un sasniedza 98,8 miljonus tonnu, tomēr Krievija joprojām bija lielākais naftas piegādātājs Eiropas Savienībai pa jūru, veidojot 21,9% no gada apjoma un apsteidzot Ziemeļjūras eksportu par 17,0% un Ziemeļāfrikas eksportu par 15,4%. Arī kopējais imports pasaulē



no Krievijas ir pieaudzis par 10,3% – līdz 218,5 miljoniem tonnu gadā, kas ir nedaudz mazāk par 225,1 miljonu tonnu 2019. gadā.

Rietumāfrika uz Eiropu 2022. gadā eksportēja 50,2 miljonus tonnu, kas bija par 27,5% vairāk nekā gadu iepriekš. Imports no ASV pieauga par 43,1%, sasniedzot jaunu visu laiku rekordu – 51,4 miljonus tonnu. Tiešie sūtījumi no Arābijas jūras pieauga par 76,4% – līdz 34,2 miljoniem tonnu. Saūda Arābijas eksports 2022. gadā palielinājās par 17,2% – līdz 362,8 miljoniem tonnu, pārsniedzot pirms Covid-19 pandēmijas sasniegto līmeni.

Kopējās tendences Eiropas ostās

Skatot, kādas tendences kopumā vērojamas Eiropas ostu stratēģijā, kā kopīga iezīme, domājot par ilgtspējīgu attīstību un izaugsmi, viennozīmīgi tiek minēta enerģētikas pārkārtošana, ūdeņraža stratēģija, saules un vēja enerģijas apgušana, ostu *zaļināšana*, emisiju samazināšana un pievienotās vērtības radīšana. Ostu speciālisti uzsver, ka mūsdienīga osta vairs nav tikai vieta, kur pārkrauj un uzglabā kravas,



tā ir teritorija, kas iezīmējas ar pievienotās vērtības radīšanu, tāpat ostu biznesa prasā arī lielāku sadarbību ostas uzņēmēju starpā. Kā vienu no piemēriem var minēt ostas pakalpojumus, kas pieprasa atbilstoši sagatavotus speciālistus un mudina ostu biznesā iesaistītos sadarboties apmācības jomā. Bet darbinieku apmācība nekādā ziņā nav vienīgā joma, kur saskaras ostu uzņēmēju intereses un var veidoties sadarbība.

Eksperti uzsver, ka ostas rada gan pozitīvu, gan negatīvu ietekmi uz kopienām un reģionu, kurā tās atrodas: no vienas puses, ar ostām saistītās darbības var veicināt ekonomikas izaugsmi, bet, no otras puses, ar tām saistītās darbības ir energoietilpīgas un rada papildu emisijas. Vēl nevajadzētu aizmirst arī to, ka ostu biznesa vistiešākajā veidā ir atkarīgs no politikas, starptautiskās situācijas, kravu plūsmām, līgumiem un tirgus pieprasījuma, un nākotni ir visai grūti prognozēt, tomēr ESPON projekta ERMES (*European Research for Maritime Eco(nomic) clusters governance Strategy*) ietvaros iezīmētas četras globālās tendences, kas nākamo desmit gadu laikā būtiski ietekmēs un mainīs Eiropas jūras ostu darbību: notiks ostu

operāciju optimizācija, reģionālo multifunkcionālo ostu attīstība, dominēs inovāciju un digitalizācijas ieviešana un tiks pieprasīta ilgtspējīgas attīstības pilnveidošana. Šīs tendences, protams, ne tikai ietekmēs pašas jūras ostas, bet arī sniegs jaunas iespējas un radīs izaicinājumus ostu pilsētām un visam reģionam, kurā tās atrodas.

Neraugoties uz Eiropas ostu ieguldījumu vērienīgos projektos, kas saistīti ar atjaunojamās enerģijas ražošanu un citiem centieniem samazināt ostu darbības kaitīgo ietekmi uz vidi, viens no svarīgākajiem atskaites punktiem ostu darbības izvērtēšanā joprojām ir gadā pārkrauto kravu apjoms. Un te nu katrai ostai ir atšķirīgas iespējas.

Roterdamas osta joprojām saglabā līderpozīciju Eiropā

2022. gada rezultāti apstiprina Roterdamas kā Eiropā vadošās kuģu bunkurēšanas ostas pozīciju. Kuģi Roterdamā uzņēma ievērojami vai-



rāk degvielas – 10,8 miljonus tonnu (salīdzinājumā ar 10,2 miljoniem tonnu 2021. gadā), bet pieprasījums pēc mazuta, gāzeļļas, metanola un LNG bija par 6,3% lielāks nekā gadu iepriekš. Ievērojami pieauga pieprasījums pēc biodegvielas maisījuma bunkuriem – no 301 tūkst. tonnām 2021. gadā līdz 790 tūkst. tonnām 2022. gadā. Daži tirdzniecības kuģi pirmo reizi bunkurēja metanolu, bet 2023. gada vasarā jau regulāri ieradīsies tirdzniecības kuģi, kam būs nepieciešama šī bunkuru degviela.

Hamburgas osta zaudē kravas

Kravu apgrozījums Hamburgas ostā 2022. gada deviņos mēnešos bija krities par 4,3%, kritumu par 2,7% piedzīvoja arī konteinerkravas un

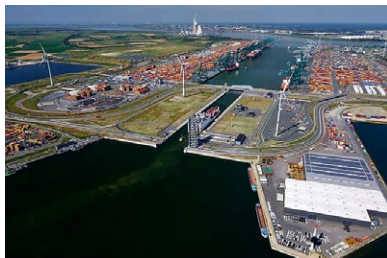
►►► 19. lpp.

ienākošo konteinerkuģu skaits samazinājās par 7,4%. Hamburgas ostas pārvalde kravu kritumu skaidro ar karu Ukrainā, inflāciju Eiropā un traucējumiem piegādes ķēdēs.



Antverpenes – Zēbriges ostā kopējais kravu apgrozījums pieaug, konteinerkravas samazinās

Antverpenes – Zēbriges ostā kravu apjoms 2022. gadā pieauga par 13,8%. Ievērojami palielinājās pieprasījums pēc oglēm, savukārt minerālmēslu apgrozījums samazinājās par 18,3%, kas daļēji skaidrojams ar sankcijām pret Krieviju un ievērojami augstākām minerālmēslu cenām. Šķidro kravu segments pieauga par 10%, galvenokārt tāpēc, ka aug pieprasījums pēc LNG. Lielākie izaicinājumi bija jūtami konteinerkravu segmentā – globālie trau-



cējumi konteinerpārvadājumos un no tiem izrietošie sastrēgumi radīja spiedienu visa gada garumā. Sakarā ar karu Ukrainā par 59% saruka satiksme ar Krieviju. Lai gan darbības problēmas konteinertermināļos un sastrēgumi kopš trešā ceturkšņa lēnām mazinājās, augstās enerģijas cenas un ekonomiskā nenoteiktība samazināja pieprasījumu pēc konteinerpārvadājumiem, un konteineru caurlaides spēja 2022. gadā samazinājās par 8,6% tonnās un par 5,2% TEU salīdzinājumā ar spēcīgo

UZZIŅAI

Antverpenes osta ar "Stadsbader/DSG" noslēdza līgumu par "Europa Terminal" infrastruktūras modernizācijas pirmo posmu, kas ietver pietātnu pārbūvi jaunajiem automatiskajiem kraušanas ASC, pietātnes celtnēm un jaunām kravu automašīnu plūsmām. Ostas modernizācijas pirmā posma darbi tika sākti 2023. gada 9. janvārī, tos plānots pabeigt līdz 2025. gadam. "Europa Terminal" modernizācijas projekta izmaksas tiek lēstas 835 miljonu eiro apmērā, un šie darbi palielinās konteineru termināļa jaudu par vairāk nekā 700 000 TEU gadā un palīdzēs Antverpenes ostai sasniegt ilgtspējas mērķi samazināt oglekļa emisijas par 50% līdz 2030. gadam un līdz 2050. gadam kļūt pilnīgi oglekļneitrālai.

2021. gadu, atgriežoties pirmspandēmijas līmenī.

"Tomēr ar "Europa Terminal" modernizāciju mēs joprojām apliecinām savas ambīcijas kā konteineru osta," sacīja Antverpenes – Zēbriges ostas izpilddirektors Žaks Vandermeirens. "Kā pasaules klases ostai mums ir svarīgi, lai varam turpināt spēlēt visaugstākajā līmenī un spējam uzņemt lielākos kuģus. Tai pašā laikā apzināmies savas darbības ietekmi uz vidi un iedzīvotājiem, tāpēc esam apņēmušies bez visiem citiem modernizācijas pasākumiem samazināt emisijas ostā. Ar jaunu, efektīvu un ilgtspējīgu termināli mēs veidojam nākotnes ostas infrastruktūru, un ostas renovācija veicinās pārkārtošanos uz klimatneitrālu ostu."

Helsinki osta – trešā lielākā pasažieru osta Baltijas jūras reģionā

Statistika liecina, ka 2022. gadā Helsinki ostā pārkrāva 15,18 miljonus tonnu kravu, kas, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bija par 5,6% vairāk. Saskaņā ar ostas publiskoto informāciju beramkravu apjoms pieauga par



13,2% – līdz 1,56 miljoniem tonnu, konteineru apstrāde par 22,3% – līdz 879,5 tūkstošiem TEU, bet ostas kopējā konteineru caurlaides spēja pieauga par 5,4%. Kravas automašīnu un puspiekabju apgrozījums palielinājās par 5,7% – līdz 702,3 tūkstošiem vienību. Kuģu ienākšanas skaits pieauga par 3,1% – līdz 7419 kuģiem.

Gada laikā Helsinki ostā pasažieru pārvadājumi pieauga par 112,7% – līdz 7,95 miljoniem cilvēku, tā nodrošina 77% Somijas pasažieru pārvadājumu pa jūru un joprojām ir lielākā pasažieru osta Somijā un trešā lielākā Baltijas jūras reģionā.

Tallinas ostā atgriežas pasažieri

Pēc divām klusajām sezonām, kam iemesls bija Covid-19 ierobežojumi, 2022. gadā Tallinas ostā atkal atgriezās dzīvība. "Tallink" un "Silja Line" aizvadītajā gadā pārvadāja septiņus miljonus pasažieru, par 98% vairāk



nekā gadu iepriekš. "2022. gada decembrī Helsinki līnijai tika pievienots pavisam jauns daudz lielāks kuģis – "MyStar", kas arī turpmāk palīdzēs nodrošināt pasažieru biznesa izaugsmi. 2023. gada sākumā mums izdevies atgūties no pandēmijas, sasniedzot gandrīz 72% no pirmspandēmijas līmeņa. Esam ļoti priecīgi, ka, neskatoties uz Sanktpēterburgas izņemšanu no kruīzu kartes, 170 tūkstoši kruīza tūristu atrada ceļu uz Tallinu un divi tūkstoši uz Sāremā salu, kas kopumā ir trīs reizes vairāk nekā pagājušajā gadā," sacīja Tallinas ostas valdes priekšsēdētājs Valdo Kalms.

Diemžēl tikpat labi Tallinas ostai nav veicies kravu apstrādē. Kopējais kravu apjoms saruka par 21% – līdz 18 miljoniem tonnu, un lielāko kritumu piedzīvoja beramkravas, kas nokritās par 37,2%, turpretī konteinerkravu

apjoms pieauga par 18,1%, sasniedzot 267 752 TEU, kā arī palielinājās ro-ro un ģenerālkraavu apjoms.

Pēc Valdo Kalma teiktā, kopējais kraavu kritums skaidrojams ar sankciju ieviešanu Krievijas un Baltkrievijas kravām. Sankciju dēļ radušos lejamkraavu un beramkraavu apjoma kritumu nedaudz kompensēja pieaugums visos pārējos kraavu veidos. Kuģu skaits bija salīdzinoši stabils, tas samazinājās tikai par 2% – līdz 7130 kuģu apmeklējumiem. Pasažieru skaits starp Īgaunijas kontinentālo daļu un valsts lielākajām salām palielinājās par 4%, bet ledlauža "Botnica" čartera dienu skaits samazinājās par 7% sakarā ar īsāku Kanādas projekta fraktēšanas periodu 4. ceturksnī.

Klaipēdas osta 2022. gadā piedzīvoja kraavu 20,8% kritumu

Klaipēdas jūras ostas kopējais kraavu apjoms 2022. gadā bija 36,1 miljoni tonnu, par 20,8% mazāks nekā 2021. gadā.

Ģenerālkraavu segments salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieauga par 10,5% – līdz 17,9 milj. tonnu, bet konteinerkraavu apjoms palielinājās par 57%, sasniedzot 1 047 941 TEU.

Lejamkraavu apgrozījums pērn pieauga līdz 8,2 miljoniem tonnu jeb par 17,1%, bet beramkraavu apjoms saruka līdz 10 miljoniem tonnu jeb par 55,4%.

Caur Klaipēdas ostas pasažieru pietātnēm 2022. gadā izgāja aptuveni 337 tūkstoši cilvēku, ieskaitot kruīza kuģu pasažierus.

Klaipēdas osta aizņemas, lai investētu infrastruktūras attīstībā

Eiropas Investīciju banka (EIB) un Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvalde parakstījušas 65 miljonu eiro aizdevuma līgumu Klaipēdas jūras ostas attīstībai. Projekta galvenais mērķis ir panākt, lai Klaipēdas jūras osta spētu uzņemt lielākus kuģus un tādējādi nodrošinātu augstāku produktivitāti. EIB jaunās aizdevumu politikas prioritātes transporta



Alģis Lataks.

nozarē ir ostu dekarbonizācija, kā arī rīcība klimata politikas un vides ilgtspējas jomā.

"Parakstītais līgums ļaus turpināt īstenot mūsu ambiciozo vīziju par modernu un ilgtspējīgu ostu, nodrošinot augstākās kvalitātes pakalpojumus," sacīja Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Alģis Lataks. "Lielākie nākotnes attīstības projekti aptver jauna konteinertermināla celtniecību 100 ha platībā, atkrastes vējparku infrastruktūras izveidi un ostas padziļināšanu līdz 17 metriem. 12 gadu laikā kraavu apjoms Klaipēdas ostā ir pieaudzis par 63% – no 27,9 miljoniem tonnu 2009. gadā līdz 45,6 miljoniem 2021. gadā.

No Baltijas reģiona ostām 2022. gadā Klaipēda ir cietusi visvairāk, jo tā bija visvairāk pielāgota Baltkrievijas kraavu kraušanai – kopš 2004. gada caur Klaipēdu gāja lielākā daļa Baltkrievijas kraavu, kas tiek transportētas caur ostām.

Arī par Ķīnas investīciju piesaisti vairs nav diskusiju, kā tas bija pirms dažiem gadiem, kad Ķīna aktīvi interesējās par Klaipēdas ostu. Šīs investīcijas tika plānotas, lai sasaistītu Klaipēdas ostu ar Ķīnas projektu "Lielais akmens" Baltkrievijā, kur ķīnieši veidoja milzīgu brīvo ekonomisko zonu un plānoja tur ražoto produkciju un nepieciešamās izejvielas transportēt caur Klaipēdu. Tagad politiskajā telpā viss ir mainījies, projekti ar Ķīnu ir pārtraukti. Mēs redzam, cik ļoti Ķīna cenšas iesaistīties pasaules ostās, lai realizētu savas ambīcijas, tāpēc esam pat atviegloti, ka mūsu rokas tagad ir daudz brīvākas. Valsts stratēģija mums ir saistoša, tāpēc šajā gadījumā man nevarētu būt cits viedoklis. Bizness notiek arī bez Ķīnas, un dievs vien zina, kā attiecības mainīsies nākotnē."

Klaipēda domā par dienvidu ostas attīstības iespējām

"Dienvidu daļas attīstīšana ostai ir vienkārši nepieciešama, jo viena no lielākajām Klaipēdas nelaimēm ir sauszemes teritoriju trūkums," uzsver ostas pārvaldes ģenerāldirektors. "Mums vairs nav, kur paplašināties. Lai gan 2022. gadā kraavu apjoms ir samazinājies, kopš neatkarības atgūšanas tas visu laiku ir audzis, pēdējos 10 – 15 gados izaugsme bijusi aptuveni 6,2% gadā, tāpēc ir pēdējais brīdis domāt par jaunu sauszemes teritoriju attīstīšanu. Jau izstrādājot ostas attīstības plānu, ir paredzētas divas teritorijas – ārējā osta un dienvidu osta, kas jāattīsta, lai atrisinātu ar ierobežoto teritoriju saistītās problēmas. Saskaņā ar ostas attīstības padomei iesniegto scenāriju dienvidu osta līdz 2028. gadam paplašinātos par aptuveni 100 hektāriem, tiktu uzbūvēta 1,3 kilometrus gara pietātne un investīcijas attīstībā būtu aptuveni 0,5 miljardi ASV dolāru, kas atmaksātos 50 gadu laikā. Taču ir vēl viena problēma – dienvidu apvedceļa izbūves

▶▶▶ 22. lpp.



►►► 21. lpp.

jautājums tiek risināts jau apmēram 13 gadus, un pastāv bažas, ka osta izpletīsies ātrāk, nekā tiks uzbūvēts šis ceļš, un tādā gadījumā kravas transports pārpludinās pilsētu."

Gdaņskas osta investē infrastruktūrā un apstrādā lielāku kravu apjomu

Gdaņskas ostas pārvalde publiskojuši informāciju, ka pēdējo sešu gadu



laikā kravu pārkraušana Gdaņskas ostā palielinājusies par 83%, bet 2022. gada rādītājs ir absolūti labākais ostas vēsturē. Gdaņskas osta 2022. gadā palielināja kravu pārkraušanu par 28,2%, salīdzinot ar 2021. gadu, un sasniedza 68,2 miljonus tonnu lielu apgrozījumu. Dažu beramkravu, tostarp dzelzsrūdas, pārkraušana samazinājās par 20% (līdz 3,6 miljoniem tonnu), savukārt ogļu kravu apstrāde pieauga 2,75 reizes (līdz 13,2 miljoniem tonnu), naftas kravu par 34,9% (līdz 25,5 miljoniem tonnu), bet graudu par 18,7% (līdz 1,9 miljoniem tonnu). Konteinerkravas Gdaņskas ostā samazinājās par 2,2% (līdz 2,07 tūkstošiem TEU).

Saskaņā ar Polijas Infrastruktūras ministrijas valsts sekretāra vietnieka Mareka Grubarčika teikto 2022. gadā visas Polijas ostas kopā pārkāva

UZZIŅAI

2022. gada vasarā Gdaņskas osta pabeidza vienu no lielākajiem projektiem – "Kuģu ceļa modernizācija, piestātņu paplašināšana un kuģošanas apstākļu uzlabošana Iekšējā ostā", kas izmaksāja vairāk nekā 133,7 miljonus ASV dolāru. Projektu 85% apmērā finansēja Eiropas Savienība, izmantojot EIS instrumentu.

133 miljonus tonnu kravu, kas ir par 18% vairāk nekā 2021. gadā. "Krievijas preču embargo parādīja, cik svarīgas valsts drošībai ir jūras ostas. Esmu pārliecināts, ka mūsu ostu panākumus nosaka pēdējos gados īstenotās investīcijas, kas veicinājušas šīs nozares attīstību un pārkraušanas jaudu palielināšanu," sacīja Mareks Grubarčiks. "Protams, arī Gdaņskas ostas rezultātus ietekmēja investīcijas, īpaši Iekšējā ostā, kur tika modernizētas universālās piestātnes aptuveni piecu kilometru garumā, kas nodrošina papildu kravu apjoma apstrādi, un tas lieliski parāda, cik milzīga nozīme ir investīcijām ostas infrastruktūrā."

Ukrainas ostās kravu apgrozījums 2022. gadā samazinājies trīskārt

Odesas domes "Telegramm" kanāls 2022. gada 24. jūlijā publicēja attēlu, kurā redzams, kā Ukrainas ugunsdzēsēji cīnās ar ugunsgrēku, kas 2022. gada 23. jūlijā izcēlās uz kuģa Odesas ostā pēc Krievijas raķešu uzbrukuma ostai.

Ukrainas Jūras ostu administrācijas (USPA) priekšsēdētājs Oleksijs Vostrikovs informēja, ka sakarā ar Krievijas pilna mēroga iebrukumu Ukrainas jūras ostu kravu apgrozījums 2022. gadā salīdzinājumā ar 2021. gadu sarucis trīskārt – līdz 50,8 miljoniem tonnu.

"Runājot par Odesas apgabala ostām, varu teikt, ka visu veidu kravu pārkraušana tika veikta tikai līdz 24. februārim. Kopš augusta pēc graudu koridora atvēršanas Odesas,



Čornomorskas un Pivdennijas ostas daļēji atsāka darbu pie graudu pārvadājumiem," sacīja Oleksijs Vostrikovs.

Jūras ostu blokāde ir radījusi ievērojamus zaudējumus Ukrainas tērauda ražošanai un eksportam, kuru ikmēneša vērtība sasniedz 420 miljonus ASV dolāru. Katru mēnesi Ukraina nav varējusi saražot un eksportēt 1,3 miljonus tonnu dzelzsrūdas, 151 tūkstoši tonnu čuguna, 192 tūkstošus tonnu pusfabrikātu un 218 tūkstošus tonnu gatavo tērauda izstrādājumu. 2022. gada janvārī Pivdennijas ostā izdevās apstrādāt 2,247 miljonus tonnu dzelzsrūdas, palielinot izejvielu pārkraušanu par 5% salīdzinājumā ar iepriekšējā gada janvāri, kas jāva prognozēt, ka 2022. gadā izdosies kāpināt šīs kravas apjomu, bet karš ieviesa savas korekcijas. Jau marta vidū Infrastruktūras ministrija ziņoja, ka Mikolajevas un Pivdennijas ostas tikai daļēji var turpināt dzelzsrūdas un tērauda izstrādājumu pārkraušanu, bet vēl nedaudz vēlāk pārvadājumi tika pārtraukti jūras ceļu blokādes un Krievijas Federācijas Melnās jūras flotes kuģu uzbrukuma draudu dēļ.

Eiropas Savienības ostām nav bijušas tik lielas brīvas jaudas, lai apstrādātu visas Ukrainas kravas, tāpēc dzelzceļa vagoniem nācies stāvēt pie Ukrainas robežas ar ES,



tomēr pat kara laikā 60% tērauda izstrādājumu no Ukrainas tiek piegādāti galapatērētājiem. Taču Ukrainas tērauda ražošanas uzņēmumu jaudas un eksporta pieaugums būs iespējams tikai tad, kad Ukrainas Melnās jūras ostas būs atbloķētas. 2022. gada 11 mēnešos dzelzsrūdas eksports salīdzinājumā ar to pašu periodu 2021. gadā samazinājās par 42,9%, – līdz 23,2 miljoniem tonnu.

Krievijas ostas izjūt sankciju ietekmi

Pēc Krievijas informācijas aģentūras "Port News" datiem, kravu apgrozījums Krievijas ostās 2022. gadā kopumā saglabājies 2021. gada līmenī un pat nedaudz (par 0,7%) pieaudzis. Triju veidu kravas piedzīvojušas kritumu – konteinerkravas par 26%, melnais metāls par 15,7% un naftas produkti par 5,4%, savukārt jēlnaftas apjoms pieaudzis par 7,5% un gāzes par 8,8%.

Kā ziņo "Port News", Eiropas noteikto embargo naftai izdevies kompensēt ar šīs kravas piegādi Indijai, Ķīnai un dažām Latīņamerikas valstīm. Gāzes piegādes Eiropai turpinās. Tā kā šīm kravu veidam nebija piemērotas sankcijas, Krievijai gāzes tirdzniecība bijusi izdevīga lielā pieprasījuma un augsto cenu dēļ.

"Port News" raksta, ka kravu apgrozījums Krievijas Baltijas jūras ostās krities par 2,9%, jo šeit apstrādātās kravas līdz šim bija domātas pārsvarā Eiropas tirgum. Vēl lielāku – 13,9% kritumu piedzīvoja Krievijas Kaspijas baseina ostas. Konteinerkravas Baltijas jūras ostās samazinājās par 57,3%, bet kopumā konteinerkravu apjoms Krievijas ostās 2022. gadā saruka par 24,3%. Ievērojamu kravu apjoma kritumu piedzīvo Krievijas ostu kompānijas, piemēram, Sanktpēterburgas ostas (SP) uzņēmumam "Global Port" konteinerkravu apjoms samazinājies par 37,1%, bet SP 1. konteinerterminālī par 65,5%. Ro-ro kravas Sanktpēterburgas ostā saruka par 82,8%, automašīnas par 82,4%, arī Kaļiņingradas ostā kravu apjoms samazinājās par 57,3%, un tas ļauj secināt, ka vislielāko kravu kritumu piedzīvojušas Krievijas ostas Baltijas jūrā. ■

Informāciju sagatavoja Anita Freiberga

"Gasgrid Finland" peldošais LNG terminālis ir pilnībā izveidots un darbojas

"Gasgrid Finland" 2022. gada maijā parakstīja ar Teksasā bāzēto ASV enerģētikas uzņēmumu "Excelerate Energy" 10 gadu līgumu par peldošā sašķidrinātās dabasgāzes termināļa "Exemplar" nomu.

Somijas pirmais peldošais LNG uzglabāšanas un regazifikācijas terminālis (FSRU), kas atrodas Inko ostā, ir integrēts "Gasgrid Finland" gāzes pārvades tīklā un pilnībā gatavs lietošanai. Kuģa "Exemplar" gada regazifikācijas jauda ir 40 TWh, kas, pēc "Gasgrid" domām, ievērojami pārsniedz Somijas ikgadējo vajadzī-



izveidots un darbojas, viss ir pārbaudīts un saskaņots, ir saņemtas visas nepieciešamās oficiālās atļaujas, lai varētu uzsākt komercdarbību. Tas nozīmē, ka mūsu termināļa klienti var sākt izplatīt gāzi, lai apmierinātu rūpniecības, enerģijas ražošanas un mājāsaimniecību vajadzības ne tikai Somijā, bet arī Baltijas valstīs. Pieprasījums pēc enerģijas, ko nodrošina mūsu terminālis, ir gan tagad, gan, esmu pārliecināta, būs arī nākotnē. Peldošais LNG terminālis vajadzības gadījumā var nodrošināt milzīgu enerģijas daudzumu arī siltuma un elektroenerģijas ražošanai.

UZZIŅAI

Gaidāms, ka tankkuģi ar sašķidrināto dabasgāzi Inko ostā ieradīsies divas reizes mēnesī. ASV kompānijas "Excelerate Energy" kuģi "Exemplar", kam ir Beļģijas karogs, iznomājusī kompānija "FRSU OY", Somijas gāzes sistēmu operatora "Gasgrid Finland" meitasuzņēmums. Kuģis saskaņā ar desmit gadu nomas līgumu apkalpos Somiju, Igauniju un pārējās Baltijas valstis. Lēsts, ka nomas izmaksas desmit gados sasniegs 460 miljonus eiro jeb 126 000 eiro dienā, kam papildus ir mainīgās izmaksas atkarībā no piegādātā gāzes daudzuma.

bu pēc dabasgāzes, tāpēc terminālis nodrošinās arī gāzes piegādi Baltijas valstīm un Polijai pa cauruļvadu "Balticconnector", kas pa Somu jūras līci savieno Inko ostu Somijā ar Paldisku ostu Igaunijā. Somijas laikraksts "Iltaalehti" ziņoja, ka "Exemplar" uz Inko ostu atvestās sašķidrinātās dabasgāzes izcelsmes valsts ir Ēģipte.

Saskaņā ar "Gasgrid Finland" teikto, LNG terminālī netiek izmantota Krievijas gāze, to piegādās no starptautiskā tirgus, pārtraucot atkarību no Krievijas gāzes.

"Gasgrid Finland" viceprezidente Esa Hallivuori: "Tagad mūsu peldošais LNG terminālis ir pilnībā

UZZIŅAI

Peldošais LNG terminālis ir 291 m garš, kad tas ir pilnībā piekrauts, tajā ir aptuveni 68 000 tonnu sašķidrinātās dabasgāzes (LNG), kas atbilst aptuveni 1050 GWh enerģijai. Regazifikācija notiek uz kuģa, tad gāze pa 2,2 km garu savienojošo cauruļvadu nonāk "Gasgrid Finland" gāzes tīklā un tālāk tiek piegādāta gala patērētājiem.

Pateicoties speciālistu profesionālajam darbam, peldošā termināļa savienošana ar ostas konstrukcijām un gāzes tīklu, ko veica "Gasgrid Finland", norisinājās tik precīzi, kā darbojas pulksteņa mehānisms. Peldošā termināļa projekts ir lielisks piemērs tam, kā nevainojams komandas darbs nodrošina teicamu rezultātu. ■

Pēc ārzemju preses materiāliem

Eiropa risina gāzes piegādes jautājumu

Vācijā 14. janvārī atklāja otro sašķidrinātās dabasgāzes termināli, kas ir daļa no Eiropas ekonomikas centieniem un politikas atteikties no Krievijas enerģijas avotiem. Atklāšanas ceremonijā Lubminas ostā, Baltijas jūras piekrastē, piedalījās Vācijas kanclers Olafs Šolcs. Tas notika nepilnu mēnesi pēc tam, kad viņš atklāja Vācijā pirmo sašķidrinātās dabasgāzes termināli Vilhelmshāfenas ostā pie Ziemeļjūras. Paredzams, ka tuvākajos mēnešos darbu uzsāks vēl vairāki LNG termināļi, tai skaitā vēl viens Lubminas ostā. Termināli ir daļa no plāna, kā novērst enerģijas krīzi, kas ietver arī veco ar naftu un oglēm darbināmo elektrostaciju pagaidu aktivizēšanu un Vācijas pēdējo trīs atomelektrostaciju darbības laika pagarināšanu, kuras bija paredzēts atslēgt jau 2022. gada beigās.

Iepriekš Krievija piegādāja vairāk nekā pusi Vācijai nepieciešamās dabasgāzes, galvenokārt pa "Nord Stream 1" cauruļvadu Baltijas jūrā, kas savienots ar Lubminas ostu, bet kopš 2022. gada augusta šīs piegādes ir pārtrauktas.

"Šoziem gāzes piegādes netiek traucētas, un mēs varam tās nodrošināt visur Vācijā," sacīja Šolcs. "Ekonomiskā krīze neīstenojās arī Vācijā, lielā mērā pateicoties valdības atbalsta programmām un lēmumiem nodrošināt enerģijas piegādi."

Nīderlandes gāzes kuģniecības uzņēmums "Anthony Veder" nodod trīs LNG pārvadātājus "Deutsche ReGas" (DRG), lai piegādātu gāzi Vācijas jaunajam peldošajam LNG terminālim Lubminas ostā. Šis LNG terminālis ir pirmais un līdz šim vienīgais pilnībā privāti finansētais peldošais LNG terminālis Vācijā.

"Esam lepnī, ka "Deutsche ReGas" mūs ir izvēlējušies par sadarbības partneri, lai apgādātu peldošo LNG termināli," pauda "Anthony Veder" izpilddirektors Jans Valkjē. "Kā kuģu īpašnieks ar lielu pieredzi kraušanas



Kuģis "Anthony Veder" pilda LNG termināļa funkcijas Lubminas ostā.



Vācijas kanclers Olafs Šolcs un Mēklenburgas-Priekšpomerānijas ministru prezidente Manuela Švesiga LNG termināļa atklāšanā Lubminas ostā.

operācijās no kuģa uz kuģi esam pārliecināti, ka, sadarbojoties visām iesaistītajām pusēm, izdosies

veiksmīgi nodrošināt jaunā LNG termināļa darbību Vācijā."

Kā jau minēts, peldošais uzglabāšanas un regazifikācijas bloks (FSRU), kas darbojas kā terminālis, oficiāli tika atklāts 14. janvārī, un šajā ceremonijā piedalījās Vācijas federālais kanclers Olafs Šolcs.

"Šis ir svarīgs pagrieziena punkts "Deutsche ReGas". Gandrīz pusgadu pēc pirmo dokumentu iesniegšanas un nepilnus četrus mēnešus pēc pirmo būvdarbu uzsākšanas Lubminas ostā varam sākt termināli izmantot," atklāšanas ceremonijā teica "Deutsche ReGas GmbH" rīkotājdirektors Ingo Vāgners. "Beidzot varam dot savu ieguldījumu Austrumvācijas apgādē ar dabasgāzi."

UZZIŅAI

Trīs daudzfunkcionālie uzņēmuma "Anthony Veder" gāzes pārvadātāji "Coral Furcata", "Coral Favia" un "Coral Fraseri" darbosies pēc atspoles principa, uzņemot LNG kravu peldošajā uzglabāšanas blokā (FSU) un izkraujot mazajā blokā (FSRU) Lubminas ostā.



Parakstīta Eiropas atkrastes vēja ostu deklarācija

2023. gada 19. janvārī sešas Eiropas ostas Esbjergā parakstīja Eiropas atkrastes vēja ostu deklarāciju, lai atbalstītu Eiropas vērienīgo mērķu sasniegšanu, kas paredz nākamajos astoņos gados vairāk nekā piecas reizes palielināt jūras vēja enerģijas ražošanu un izmantošanu, salīdzinot ar to apjomu, kāds tas ir bijis iepriekšējos divdesmit gados. Jau 2022. gada maijā politiķi noteica sākotnējo deklarācijas ietvaru, kurā Beļģija, Dānija, Vācija un Nīderlande apņēmas līdz 2030. gadam nodrošināt atkrastes vēja enerģijas jaudu vismaz 65 GW apmērā.

Lai gan ikdienā šīs ostas parasti savā starpā konkurē, šoreiz Eiropas lielāko vēja parku bāzes ostu – Groningenas (Nīderlande), Nīderzakssenes (Vācija), Ostendes (Beļģija), Nantes (Francija) un Esbjergas (Dānija), kā arī Apvienotās Karalistes ostu asociācijas pārstāvji vienojās kopīgā projektā, lai risinātu Eiropas atkrastes vēja enerģijas izmantošanas problēmu un paātrinātu zaļo pārkārtošanos, sasniedzot Eiropas vērienīgos atkrastes vēja enerģijas ražošanas mērķus, kas rada lielu spiedienu uz tā dēvētajām Eiropas vēja ostām, jo pašlaik stipri vien pietrūkst ostu jaudas tieši energoresursu nepietiekamā apjoma dēļ.



“Zaļā pārkārtošanās ir milzīgs izaicinājums visiem Eiropas ārzonas nozares spēlētājiem, tāpēc stabila alianse ir uzskatāma par panākumu atslēgu. Lai gan mēs esam konkurenti, visi joprojām saskaramies ar vieniem un tiem pašiem izaicinājumiem, kas saistīti ar energoresursu deficītu, un tieši tāpat visi kopīgi esam atbildīgi par politisko mērķu sasniegšanu un tirgus prasību ieviešanu,” komentēja Nīderzakssenes ostas pārvaldes izpilddirektors Holgers Baniks.

“Šī sadarbība ir svarīga, jo tā mēs padarām cits citu stiprāku. Ceļā uz zaļo ostu ir ļoti svarīgi apmainīties ar zināšanām un pieredzi, dalīties profesionālajā informācijā ar visām

ieinteresētajām ārzonas nozares personām, lai mēs varētu izveidot profesionālu platformu,” sacīja Ostendes ostas izpilddirektors Dirks Deklerks.

Eiropas atkrastes vēja ostu deklarācijas parakstīšanā piedalījās Eiropas Jūras ostu organizācijas (ESPO) ģenerālsēkretāre Izabella Rikbosta, kura, uzrunājot klātesošos, sacīja: “Eiropas ostu nozīme būtu jārēķina ne tikai tonnās, bet arī pēc ostu ieguldījuma enerģijas, jo īpaši atjaunojamo energoresursu ražošanā, piegādē un izmantošanā. Esmu ļoti gandarīta, ka šīs sešas svarīgās vēja enerģijas ostas apvieno spēkus, lai sasniegtu ES mērķus atkrastes vēja enerģijas ražošanā.” ■

Apdrošinātāji aicina nezaudēt modrību

Starptautisko kravas pārvadājumu apdrošinātājs "TT Club" (TT) uzskata, ka noziedzīga krāpšana daudzās un dažādās izpausmēs globālajās piegādes ķēdēs ir pieaugošs drauds, tāpēc nācis klajā ar brīdinājumu, īpaši aicinot pārvadātājus būt modriem, nezaudēt uzmanību un neiekrist noziedznieku viltīgi izliktajos tīklos.

Apdrošinātāji uzskata, ka tiešsaistes iespējas, ko mūsdienās nodrošina jaunās uzņēmējdarbības darījumu apstrādes tehnoloģijas un komunikācijas, ļauj krāpniekiem atrast vājās vietas globālo piegādes ķēžu darījumos – no krāpšanās ar maksājumiem, viltojot pilnvaras un uzdoties par kompāniju vadītājiem, līdz krāpšanas gadījumiem dažādos iepirkumos, piesūtot viltotus rēķinus.

2022. gadā krāpšanas vai maldināšanas gadījumi, kad noziedznieki ar viltotiem dokumentiem uzdodas par pārvadātājiem vai apakšuzņēmējiem, tostarp autovadītājiem, veidoja 84%, tāpēc TT īpaši akcentē šādus potenciālos riskus, lai tos samazinātu un izvairītos no iespējamajiem zaudējumiem.

"Neviens kravu loģistikas ķēdes dalībnieks – ekspeditors, kravas nosūtītājs, pārvadātājs, osta, noliktavas operators – nedrīkst par zemu novērtēt to, cik ienesīga nozarē var būt krāpšana, jo, izmantojot sarežģītu, bet zema riska taktiku, krāpnieki viegli var nozagt lielas naudas summas vai kravas sūtījumus," saka TT izpilddirektors un zaudējumu



novēršanas analītiķis Maiks Jarvuds. "Krāpšanu starptautiskajās piegādes ķēdēs visā pasaulē neveic kāds noziedznieks vienatnē, vairākumā gadījumu tās ir sarežģītas un labi organizētas noziedzīgas bandas, kam ir labi izstrādāta metodoloģija, nepieciešamie rīki un arī pieredze, tāpēc jāceļ informētības līmenis un gatavība aizsargāt savus uzņēmumus."

TT ir radījis ievērojamus resursus, lai palīdzētu izvairīties no krāpnieciskām darbībām, jo incidentu analīze liecina, ka 15% apdrošināšanas prasību par kravu zādzību ir saistītas ar krāpšanu vai maldināšanu. Konkrēti piemēri liecina par viltotiem rēķiniem, kas šķietami saņemti no pastāvīga piegādātāja, bet faktiski tos iesūtījis krāpnieks, iefiltrējoties tiešsaistes maksājumu sistēmā. Citkārt

notiek pilnvaru viltošana vai noziedzīga maldināšana, kad krāpnieks manipulē ar bankas pārskaitījuma datiem, izliekoties par sadarbības organizāciju, vai, uzlaužot e-pasta datplūsmu un mainot istā piegādātāja bankas pārskaitījuma datus, nosūta viltotu rēķinu.

2022. gadā bijuši gadījumi, kad viltus pārvadātāji pārtvēruši īsto pārvadātāju vai nosūtītāju instrukcijas un pozicionējušies kā autentiskie pārvadātāji, tāpat notikusi arī kravas saņemšanas vai piegādes dokumentu viltošana, lai nozagtu kravu.

"Šajā scenārijā krāpnieku galvenais trumpis ir tas, ka pārvadātājs un nosūtītājs nav tiešā kontaktā viens ar otru," skaidro Maiks Jarvuds. "Lai izvairītos no tādiem incidentiem un citiem krāpšanas gadījumiem, ļoti svarīgi ir informēt savus darbiniekus par krāpnieciskās darbības iespējām un aicināt viņus būt modriem, īpaši rūpīgi pārbaudīt visu dokumentāciju, arī to, kas saistīta ar ilggadējiem un uzticamiem klientiem un partneriem, jo nereti tieši šādos gadījumos krāpnieki dokumentos ievieš savas korekcijas."

Eiropa cīnās ar narkotiku kontrabandu

Antverpenes ostas lielākais konteineru terminālis "MSC PSA European Terminal" tagad tiek uzskatīts par lielāko nelegālo narkotiku ceļu uz Eiropu, 2022. gadā tur tika konfiscētas 109,9 tonnas kokaīna, bet nezināms un, iespējams, daudz lielāks narkotiku apjoms nonāk tirgū. Par to, ka narkotiku kontrabanda palielinās, liecina statistika: gadu iepriekš konfiscētas 89,5 tonnas narkotiku. Beļģijas varasiestādes paziņoja, ka tieši Antverpenes osta kokaīnam ir galvenie vārti uz Eiropu, un puda satraukumu par to, ka kontrabandas apjoms palielinās laikā, kad pieaug

bažas par vardarbīgu starptautisku bandu darbības aktivizēšanos. Par šo pašu problēmu arvien uzstājīgāk runā arī Nīderlandes policija, kas cīnās ar tām pašām nelegālo narkotiku bandām. Nīderlande pēc Beļģijas un Spānijas ir trešais lielākais narkotiku transportēšanas ceļš Eiropā. Nīderlandes policija Roterdamas un Flisingenas ostās 2022. gadā pārtvēra 52,5 tonnas kokaīna. Šos satraucošos skaitļus preses konferencē Antverpenē paziņoja Beļģijas finanšu ministrs Vinsents van Peteghems, kurš pārrauga Beļģijas muitas dienestu, un Nīderlandes Transporta

ministrijas valsts sekretārs Aukje de Vriess.

Beļģijas un Nīderlandes varas iestādes ceļ trauksmi par bīstamo situāciju un problēmām ar narkotiku kontrabandas apjoma pieaugumu pēdējo piecu gadu laikā. Reālā situācija ir tāda, ka Beļģija un Nīderlande apsteidz Spāniju, kas vēl nesen tika uzskatīta par galvenajiem kokaīna vārtiem uz Eiropu.

Atzinīgi tiek vērtēta intensīvā sadarbība abu valstu institūciju starpā daudzu gadu garumā, lai atklātu un neitralizētu nelegālās tirdzniecības

tīklus, kas darbojas šajās valstīs. Lai vēl sekmīgāk cīnītos ar narkotiku kontrabandu, Beļģija paredz 2023. gadā pieņemt darbā vēl 100 muitas darbinieku un ieguldīt vairāk nekā 70 miljonus eiro augsto tehnoloģiju rīkos, bet Nīderlande plāno tuvāko gadu laikā īpašu akcentu ķīmisko vielu atklāšanā un konteineru izsekošanā likt uz mākslīgo intelektu.

Sadarbojoties Eiropas valstu drošības dienestiem, notikušas vairākas vērienīgas akcijas un veikti plaši aresti pēc tam, kad izdevās uzlauzt šifrētu saziņas tīklu, ko izmantoja bandas.

Neskatoties uz Eiropas valstu ieguldītajām finansēm, pūlēm, sadarbību narkotiku kontrabandas apkarošanā, kokaīna daudzums Eiropā ir tikai pieaudzis. Lai gan Antverpenes un Roterdamas konteineru termināļos patiešām tiek darīts daudz, lai atklātu kontrabandu, policija strādā kopā ar apmācītiem suņiem un ir ieviestas dažādas kontroles un drošības sistēmas, tomēr varasiestādes izsaka pieņēmumu, ka pārtverti tiek tikai kādi 10 procenti nelegālo kravu. Reizē ar kontrabandas ieplūšanu pieaugusi arī vardarbība pilsētu ielās, bruņoti uzbrukumi, apšaudes un sprādzieni, bandām cīnoties savā starpā par ietekmes dalīšanu.

Piemēram, Antverpenes mērs Barts de Vēvers nācis klajā ar paziņojumu, ka bojā gājusi 11 gadus veca meitene pēc tam, kad kādā mājā notika nežēlīga apšaušana. Viņš izteica aizdomas, ka tur bandu starpā notikusi rēķinu kārtošana. "Notiek narkotiku karš," tā televīzijas intervijā de Vēvers raksturoja situāciju Antverpenē.

Beļģijas prokurori apgalvo, ka pēdējo piecu gadu laikā reģistrējuši vairāk nekā 200 ar narkotikām saistītu vardarbības gadījumu, galvenokārt



"MSC PSA European Terminal" Antverpenes ostā.



uzbrukumus un sprāgstvielu ievietošanu mājās. Bandas, tostarp tā sauktā "Mocro Maffia", ko veido marokāņu izcelsmes kopienas Nīderlandē, pēdējos gados kļuvušas daudz nekaunīgākas un vardarbīgākas. 2022. gada septembrī Beļģijas tieslietu ministram Vinsentam van Kuikenbornam tika pastiprināta apsardze, jo bija aizdomas, ka tiek plānota viņa nolaupīšana.

Īpašā ziņojumā Nīderlandes varas iestādes atklāj, ka 2022. gadā Nīderlandes ostās konfiscēto narkotiku vērtība pārsniedz 3,5 miljardus eiro. Ja Eiropas lielākajā ostā Roterdamā 2022. gadā atklāto un konfiscēto narkotiku daudzums samazinājās līdz 46,8 tonnām salīdzinājumā ar 72,8 tonnām iepriekšējā gadā, tad

tādā ostā kā Flisingena, kas atrodas netālu no Antverpenes, 2022. gadā tika pārtverti 4157 kilogrami salīdzinājumā ar 2100 kilogramiem 2021. gadā. Tas liek drošības dienestiem secināt, ka kontrabandisti Nīderlandē sadala savus sūtījumus mazākos iepakojumos, iespējams tāpēc, ka tādus ir vieglāk noslēpt, bet atklāšanas gadījumā ir mazāki zaudējumi. Nīderlandes muita 2022. gadā atklāja daudzus *mazus* kokaīna sūtījumus: 89 iepakojumos katrā bija nepilni 100 kilogrami, 17 partijas bija virs 1000 kilogramiem (2021. gadā tādu bija 22), bet lielākajā atklātajā narkotiku sūtījumā bija 2814 kilogrami kokaīna, kas bija paslēpti saldētu zivju kravā no Ekvadoras. Bez kokaīna Nīderlandes iestādes 2022. gadā Roterdamas ostā konfiscēja arī 2426 kilogramus heroīna, 3149 kilogramus kaņepju, 100 kilogramus ekstāzi un 592 kilogramus ekgonīna. Nīderlandes iestādes 2022. gadā kopumā atklāja 467 konteinerus ar narkotikām, kas ir par 107 vairāk nekā 2021. gadā, un sāka 71 izmeklēšanu (2021. gadā – 38). Policija arestēja 95 cilvēkus, kas tiek turēti aizdomās par narkotiku tirdzniecību (2021. gadā – 59).

Eiropas narkotiku bandas sadarbojas ar Latīņamerikas piegādātājiem, un narkotikas galvenokārt tiek ievestas no Panamas, Kolumbijas, Paragvajas, Brazīlijas un Ekvadoras, savukārt tālāk labi organizētas nacionālās bandas narkotikas izplata visā Eiropā. Eiropas Narkotiku uzraudzības aģentūra 2020. gadā lēsa, ka ES kokaīna mazumtirdzniecības tirgus vērtība bija no 7,7 līdz 10,5 miljardiem eiro. ■



Viens no kokaīna sūtījumiem, kas pārtverts Roterdamas ostā.

Latvijas ostās pieaudzis kravu apjoms

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas (SM) apkopotajiem datiem kravu pagrozījums Latvijas ostās 2022. gadā salīdzinājumā ar 2021. gadu pieaudzis par 15,2%. Kopējais ostu kravu apgrozījums pērn sasniedza 48,1 miljonu tonnu, to veicināja pozitīvs kāpums ogļu, konteineru, *ro-ro* un kokmateriālu kravu segmentā. Ogļu kravu apgrozījums salīdzinājumā ar 2021. gadu pieaudzis 4,8 reizes, konteinerkravu kāpums bijis par 9,5%, *ro-ro* kravu segmentā apgrozījums sasniedzis 9,9% pieaugumu, savukārt kokmateriālu kravu apgrozījums kāpis par 9,4%.

Pateicoties tam, ka Latvijas ostām ir atbilstoša infrastruktūra ogļu uzglabāšanai un pārkraušanai, tās spējušas piesaistīt ogļu kravas no jauniem reģioniem – Kazahstānas, Āfrikas un citām vietām. No 2022. gada augusta pieprasījums Eiropā pēc oglēm no citiem tirgiem ir palielinājies saistībā ar Eiropas Savienības sankcijām Krievijas ogļu importam.

Lielākais kravu apgrozījums bijis Rīgas ostā, sasniedzot 23,5 miljonus tonnu, salīdzinājumā ar 2021. gadu apgrozījums bija par 9,4% lielāks. Agrozījuma pozitīvo tendenci noteica pārkrautās ogļu un konteineru kravas. Ventspils ostā kravu apgrozījums pieaudzis, pateicoties pārkrautajām naftas produktu, ogļu un *ro-ro* kravām. Kopējais apgrozījums salīdzinājumā ar 2021. gadu pieauga par 33,1% un sasniedza 14,7 miljonus tonnu. Savukārt Liepājas ostā apgrozījuma pieaugumu veicināja labības un *ro-ro* kravu kāpums. Liepājas osta aizvadītajā gadā sasniedza vēsturiski lielāko apjomu, pārkraujot 7,6 miljonus tonnu kravu, kas ir pieaugums par 7,8%, salīdzinot ar 2021. gadu.

Līdztekus kravu apgrozījuma pieauguma nodrošināšanai ostas 2022. gadā turpināja attīstīt jaunus projektus. Rīgas osta plāno Spilves plavās attīstīt lielāko saules paneļu parku Latvijā. Arī Ventspils brīvosta noteikusi vairākus zemes gabalus, kuros īstenojama saules enerģijas parku attīstība. Savukārt Liepājas SEZ plāno bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģs"



teritorijā īstenot mūsdienīgu ilgtspējīgu un daudzfunkcionālu industriālo parku.

Tāpat kā ostas, arī dzelzceļš pielāgojas jaunajai ģeopolitiskajai realitātei. 2022. gadā kopējais kravu apgrozījums dzelzceļā bija 21,5 milj. tonnu, kas ir tikai par 1,7% mazāk nekā gadu iepriekš. Transzīta pārvadājumi pieauga par 3%, bet tranzīts caur ostām par 22,2%. Pieaugums lielākoties skaidrojams ar to, ka dzelzceļa nozare ir spējusi piesaistīt kravas

no jauniem mērktirgiem – Kazahstānas un Uzbekistānas, kur kravu apjomi ir būtiski palielinājušies. Vairākkārt pieauguši ogļu un rūdas kravu pārvadājumi.

Iekšzemes kravu pārvadājumi pa dzelzceļu 2022. gadā saruka par 13,8% – līdz 1,7 milj. tonnu. "Latvijas dzelzceļš" sniedz maksimālu atbalstu vietējiem kravu īpašniekiem un eksportētājiem gan nepieciešamā ritošā sastāva nodrošināšanā, gan pārvadājumu veikšanā. Sekmīgi nodrošināti pārvadājumi pagājušā gada graudu sezonā lauksaimniekiem. Saskaņā ar "Latvijas dzelzceļa" veikto izpēti iekšzemes pārvadājumu potenciāls ir 4,2 milj. tonnu gadā, pamatā tādās kravu grupās kā graudi, koksnes šķelda, granulas, kokmateriāli, cements u.c. ■

SM informācija

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2014.–2023.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	1720,9	2052,4	1982,9	1914,1	1704,0	1891,0	1244,2	946,1	1193,1	1097,9	-8,0
labība un tās produkti	127,8	327,6	115,0	42,3	215,4	109,2	193,5	275,3	155,5	203,9	31,1
ķīmiskās beramkravas	141,4	253,9	295,8	192,8	210,0	224,5	121,8	102,2	64,3	18,5	-71,2
ogles	1102,2	1308,8	1181,0	1211,4	888,5	1029,9	389,9	4,0	458,3	353,9	-22,8
koksnes šķelda	54,6	40,2	71,4	69,9	56,9	90,3	154,4	74,7	100,9	93,8	-7,0
Lejamkravas	992,1	930,0	871,9	734,9	442,8	283,3	262,3	208,8	188,8	144,0	-23,7
naftas produkti	989,9	919,5	868,4	728,4	438,1	278,0	257,1	202,8	182,8	144,0	-21,2
Ģenerālkravas	522,1	522,5	412,2	555,2	623,8	667,4	626,7	545,8	496,6	541,1	9,0
konteineri	293,5	326,6	257,4	376,5	390,5	391,2	399,7	333,5	322,7	357,6	10,8
(TEU)	28472	30082	26122	36204	36546	38923	37642	32691	33641	33220	-1,3
Roll on/Roll of	45,8	19,2	18,3	27,1	40,0	39,9	32,0	0,0	0,0	3,2	100,0
vienības	8060	4748	4635	5768	6713	5861	4831	0	0	455	100,0
kokmateriāli	148,0	150,4	117,4	121,2	147,7	217,2	165,3	190,4	151,9	164,4	8,2
tūkst. m ³	180,2	184,1	147,9	143,1	176,9	254,4	201,8	244,2	200,4	204,7	2,1
metāli, metāllūžņi	26,8	24,7	8,0	11,3	35,8	17,7	29,2	19,1	20,7	3,2	-84,5
Kopā	3235,1	3504,9	3266,9	3204,2	2770,6	2841,7	2133,2	1700,7	1878,5	1783,0	-5,1

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2014.–2023.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	1063,2	669,3	344,6	897,7	329,2	1126,2	169,0	203,9	410,4	543,3	32,4
minerālmēsli	211,9	29,0	3,0	12,9	9,7	89,2	29,7	57,0	52,4	0,0	-100,0
ogles	831,8	614,8	285,6	605,2	156,5	700,4	73,8	0,0	235,4	262,0	11,3
labība un tās produkti	0,0	1,5	29,7	0,0	34,1	66,1	0,0	47,0	33,8	59,0	74,6
Lejamkravas	1616,1	1746,0	1308,3	1473,4	921,4	720,7	807,1	856,2	516,2	809,5	56,8
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0
naftas produkti	1549,5	1650,9	1264,5	1410,2	862,8	651,9	759,7	821,4	452,3	787,1	74,0
Ģenerālkravas	185,8	168,3	174,4	178,5	226,9	223,7	208,8	197,5	200,7	224,0	11,6
konteinerizētas kravas	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	0	0	0	308	0	28	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	138,8	142,2	139,6	166,4	185,9	180,6	164,5	174,7	170,7	171,0	0,2
vienības	4927	5558	5521	6393	7431	7234	6717	7036	7451	6857	-8,0
kokmateriāli	43,1	23,7	34,8	12,1	34,5	38,3	43,6	22,5	29,9	52,7	76,3
tūkst. m ³	45,4	26,8	38,3	14,2	40,3	44,8	47,3	25,4	33,7	59,5	76,6
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	2865,1	2583,6	1827,3	2549,6	1477,5	2070,6	1184,9	1257,6	1127,3	1576,8	39,9

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2014.–2023.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	268,9	322,3	334,6	476,3	485,1	449,6	408,0	339,0	394,8	385,7	-2,3
ogles	7,6	7,6	3,3	111,0	98,3	119,8	11,5	0,0	15,4	5,5	-64,3
labība un tās produkti	219,5	271,7	258,4	287,7	286,9	246,7	248,1	216,3	249,4	271,2	8,7
celtniecības materiāli	26,5	18,5	47,9	32,6	54,8	23,8	50,1	45,0	47,9	37,1	-22,5
koksnes šķelda	6,0	8,1	10,5	32,7	18,1	39,4	18,6	51,2	25,8	35,6	38,0
Lejamkravas	38,9	19,1	47,2	25,2	69,9	29,9	72,4	52,1	32,7	37,6	15,0
jēlnafta	14,2	3,3	8,6	0,0	0,0	6,3	6,1	0,0	3,6	0,0	-100,0
naftas produkti	19,5	13,1	30,3	20,4	61,3	22,0	55,5	45,4	24,1	37,6	56,0
Ģenerālkravas	96,3	98,6	96,0	85,4	88,0	88,3	90,0	98,2	127,3	157,6	23,8
konteineri	2,9	1,8	2,7	2,6	2,7	0,7	3,2	6,4	19,8	4,7	-76,3
skaits	254	166	173	129	216	158	191	455	1826	395	-78,4
Roll on/Roll of	53,2	49,3	40,7	45,3	57,7	51,4	54,2	70,2	89,5	120,1	34,2
skaits	2194	2298	2161	2324	2884	3068	3126	3457	4440	6904	55,5
kokmateriāli	31,8	44,0	41,4	30,8	26,2	35,5	25,3	21,5	14,6	32,8	12,2 reizes
tūkst. m ³	34,9	48,8	46,1	32,4	28,3	40,5	35,5	22,6	14,2	36,1	12,5 reizes
metāli, metāllūžņi	0,0	3,5	11,2	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	404,1	440,0	477,8	586,9	643,0	567,8	570,4	489,3	554,8	580,9	4,7

Par maz ir runāt, jābūt darbiem

Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kas tagad apvieno aptuveni 95% no visiem Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu stivdoriem, tika dibināta jau 1997. gadā, bet gandrīz pirms diviem gadiem, pašreizējā asociācijas padomes priekšsēdētāja Āra Ozoliņa vārdiem runājot, tā piedzīvoja restartu. “Kad tika izsludināta Latvijas lielo ostu reforma, šo ostu uzņēmējiem radās iemesls un nepieciešamība meklēt sadarbības iespējas, un tas bija arī stimuls veikt Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas (LSA) reorganizāciju un sākt aktīvi darboties,” saka Āris Ozoliņš. “Daudz esam izdarījuši, vēl vairāk ir jāizdara, protams, vienmēr var vairāk un labāk, tomēr gribētos teikt, ka šos divus gadus esam strādājuši ar plus zīmi, taču pats galvenais, ka esam vienoti un esam kļuvuši par tādu sociālo partneri, ar kuru ir jārēķinās.”

Par Latvijas ostu iespējām, šodienas problēmām, ambīcijām un nākotnes perspektīvām uz sarunu aicināju LSA padomes locekļus: pašreizējo asociācijas padomes priekšsēdētāju, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes locekli, Liepājas Ostas nomnieku asociācijas valdes priekšsēdētāju un Liepājas SEZ SIA “Terrabalt” valdes locekli Āri Ozoliņu, Ventspils Tirdzniecības ostas padomes locekli un biedrības “Baltijas asociācija – Transports un loģistika” valdes locekli Ivaru Landmani, SIA “Rīgas universālais termināls” valdes locekli un izpilddirektoru Jāni Kasali un kompānijas “DB Partners” dibinātāju un vecāko partneri Daini Babuli.

– Labi pazīstot Latvijas lielo ostu darbību un stratēģiju daudzu iepriekšējo gadu laikā, ir diezgan liels pārsteigums, ka līdz šim par konkurentiem sevi uzskatījušie trīs lielo ostu komersanti ir spējuši apvienoties kopīgu mērķu sasniegšanai. Latvijā visai bieži tā nemēdz notikt.

Āris Ozoliņš (Ā. O.): – Mēs tiešām strādājam ļoti solidāri, labi saprotamies un skaidri zinām, kas jādara, tāpēc noteikti esam uz pareizā ceļa.

Ivars Landmanis (I. L.): – Kā jau kolēģis teica, svarīgi, lai mēs būtu vienoti. Aizvadītajos gados ir nākuši dažādi satricinājumi un krīzes, arī Krievijas krīze un banku krīze, kas savulaik mūs ļoti ietekmēja, ir piedzīvotas sankcijas pret Baltkrieviju, mainījusies ģeopolitiskā situācija un bijis vēl daudz kas cits, taču, kamēr nāca kravas, tikmēr labi bija ostām

UZZIŅAI

Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kuras dibinātāji ir Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu stivdorkompāniju un nomnieku asociācijas, ir uz attīstību vērstas nozares klasteris, kas darbojas, lai sekmētu un veidotu jaunas sadarbības un augstas pievienotās vērtības pakalpojumus Latvijas ostās. Latvijas Stivdorkompāniju asociācija ir Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes locekle. Tās vadības stils ir koleģiāls, un pastāv vienošanās par asociācijas vadītāju rotācijas principu – katras ostas pārstāvis organizāciju vada vienu gadu, pirmais to darīja Rīgas ostas pārstāvis Dainis Babulis, viņu nomainīja liepājnieks Āris Ozoliņš, bet 2023. gada vasarā vadības pilnvaras pārņēms Ventspils ostas pārstāvis Ivars Landmanis.

un uzņēmējiem, arī strādājot katram par sevi. Tad samazinājās kravu apjoms un mūsu ostām sākās nevajadzīga konkurence savā starpā, kas tiešām nav vajadzīga un Latvijai neko labu nedod. Viens no iemesliem, kāpēc apvienojamies, bija, lai kopīgi skatītos uz problēmām un kopīgi tās arī risinātu, jo tikai kopā ir spēks un tikai tā varam kaut ko panākt. Tagad strādājam kopā un apmaināmies ar informāciju, un tas tiešām dod ļoti daudz. Bet galveno grūdienu apvienoties, protams, deva izsludinātā ostu reforma, kas radīja neizpratni, kurp tā mūs aizvedīs, un šīs reformas ideju uztvērām kā naža dūrienu jau tās satricinātās nozares organismā.

Dainis Babulis (D. B.): – Laikam pirmo reizi tranzītbiznesa vēsturē

pie viena galda apsēdās cilvēki, kuri pārstāv dažādus uzskatus un kuriem ir dažādas pozīcijas, bet, neskatoties uz to, visi saprata, ka mūsu konkurenti ir aiz Latvijas robežām – Lietuvā, Igaunijā, Somijā un Krievijā, tāpēc ir jābūt vienotiem, lai iespējami labāk varētu pārdot savus pakalpojumus, neliekot cits citam sprunguļus spieķos.

Līdz galam nepārdomātā un sasteigtā ostu reforma

– Jaunajam ostu pārvaldības modelim vajadzēja sākt darboties jau 2023. gada 1. janvārī. Lai gan viens no reformas mērķiem bija visās lielajās ostās ieviest vienotu un labi caurskatāmu pārvaldības modeli, reāli ostu vienlaicīga reformēšana nenotiek, un izskatās, ka arī reformēšanas procesa nosacījumi katrai ostai būs atšķirīgi. Tas nozīmē, ka iegūsim nevis vienotu, bet dažādus modeļus, pie tam ar vismaz gada nobīdi. Kā šis samocītais un neskaids reformu laiks ietekmē biznesu?

D. B.: – Mūsu izpratnē lielākā kļūda bija tā, ka, uzsākot reformu, praktiski netika veikts ekonomiskais izvērtējums, lai saprastu, ko finansiāli šī reforma nozīmē un ko tā vispār var dot, un tas ir iemesls, kāpēc joprojām nekas nav novests līdz galam. Šajā laikā ir nomainījusies valdība, tāpēc turpināsim strādāt ar jauno valdību, lai panāktu, ka tiekams sadzirdēti.



Lielo ostu stividori apvienojušies Latvijas Stividorkompāniju asociācijā, lai, sēžot pie viena galda, kopīgi risinātu Latvijai svarīgus jautājumus. Jānis Kasalis (no kreisās), Dainis Babulis, Ivars Landmanis, Āris Ozoliņš, Rihards Strenga un Uldis Papāns.

I. L.: – Lai gan katrai ostai tiešām ir atšķirīga situācija, valsts gribēja veidot vienotu modeli, bet ir sanācis, kā sanācis. Ventspils gadījums bija saistīts ar sankcijām, kurām jau 2019. gadā tika pakļauta arī Ventspils brīvosta, tāpēc bija jāmeklē ātrs risinājums, kā iziet no situācijas, bet tagad esam absurdā situācijā, jo Ventspilī ir trīs ostas pārvaldes: vecā Ventspils brīvostas pārvalde, ar kuru strādā uzņēmēji un ar kuru tiem ir noslēgti līgumi, “Ventas osta”, kas visus šos gadus ir klātesoša, bet reāla darbība ar ostas uzņēmējiem tai nenotiek, un Ventspils domes izveidotā “Ventspils osta”, kas raugās uz nekustāmo īpašumu pārvaldību un attīstību un praktiski dara to pašu, ko Ventspils brīvostas pārvalde. Mēs, uzņēmēji, nezinām, nesaprotam un neesam informēti, kā Ventspilī notiek visi procesi, kas būs ar nekustamajiem īpašumiem, kas aizies uz jauno kapitālsabiedrību, kas paliks domei, bet kas nonāks valsts īpašumā. Tā ir viena problēma, bet par otru jau ļoti pareizi teica Dainis, tas ir ekonomiskais izvērtējums, pareizāk sakot, tā neesamība, un piedevām ir ļoti mainījusies situācija, kopš tika pieņemts lēmums par ostu reformu. Pagājušā gada 24. februāris mūs visus nolika kara apstākļos, un nedaudz vēlāk tika ieviestas arī ļoti daudzas sankcijas. Tagad vajadzētu pārskatīt ostu reformu, lai saprastu, vai ejam pareizajā virzienā, tāpēc arī

asociācija nāk kopā, lai apspriestu jautājumu, ko darām tālāk, jo no tā būs atkarīgs, kādu karti mēs iezīmēsim savai darbībai.

– Vai asociācija jau ir iezīmējusi stratēģiju, kāda jums būs diskusijās ar valdību?

Ā. O.: – Kopš tika paziņots par reformu, diskusijas notiek regulāri, jo situācija mainās – bija Covid apstākļi, tad nāca karš un sankcijas, taču ostu reformas problēma joprojām neatrisināta. Kamēr notiek darbs pie ostu reformas, asociācija ir piedalījusies visās Saeimas komisiju sēdēs, tāpat komunicējam ar ministrijām. Ja paskatāmies uz sākotnēji iezīmētajiem reformas uzstādījumiem, tad varu teikt, ka mums diezgan sekmīgi izdevās pierādīt savu viedokli par to, ka topošajām ostu kapitālsabiedrībām nav jānodarbojas ar stividorpakalpojumu sniegšanu, uz ko norādīja arī Konkurences padome. Taču galvenā problēma ir palikusi: veidojot valsts kapitālsabiedrības, pašvaldības ir atstātas pabērna lomā, ar mazākuma daļu, kas iezīmē konfliktu starp valsti un pašvaldību un tagad ļoti spilgti redzams Ventspilī. Bez pašvaldības osta nevar pastāvēt, starp valsti un pašvaldību jābūt ciešai sadarbībai. Kā mēdz teikt, vispirms bija osta, un tad bija Rīga. Labs pārvaldības piemērs ir Liepāja, kur lemšanā piedalās valsts, pašvaldības un ostas uzņēmēji, un ostas labie darbības

rezultāti rāda, ka šāda politika ir bijusi pareiza. Vairāk nekā divdesmit Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pastāvēšanas gados ne reizi nav pieņemts neviens lēmums, ja pret to iebilda valsts pārstāvji. Tas ir bijis kopīgs darbs, kur arī komersantu piedalīšanās pārvaldībā ir palīdzējusi sasniegt šos labos rezultātus, jo tieši uzņēmēji vislabāk no iekšpuses pārzina problēmas būtību. Ne valsts, ne pašvaldības pārstāvji nevar zināt jautājumus tik labi kā uzņēmēji, tāpēc nezināšanas dēļ var pieņemt kļūdainus lēmumus, ko vēlāk jau daudz grūtāk labot. Esmu pārliecināts, ka ostu reformā ir jāveic izmaiņas, īpaši akcentējot, ka nav bijis veikts ekonomiskais izvērtējums, un to savā deklarācijā ir ierakstījis arī koalīcijā un valdībā esošais “Apvienotais saraksts”, tāpēc tagad skatīsimies, kāda reformas sakarā būs valdības tālākā rīcība. Mums, protams, ir konkrēti priekšlikumi, par kuriem jau esam komunicējuši arī ar satiksmes ministru, un priecē tas, ka ministrs mūs uzklausā, taču bez uzklaušanās un sarunāšanās ir vajadzīga arī konkrēta rīcība. Runāt vien ir par maz, tāpēc ceram, ka sekos arī saprātīga rīcība.

I. L.: – Publiskajā telpā no valdības ir izskanējusi retorika, ka ostām ir jāpārstrukturizējas, ko uzņēmēji ļoti labi apzinās un dara, bet, lai to

▶▶▶ 31. lpp.

paveiktu mērķtiecīgi un atbilstoši visu interesēm, mēs vēlētos redzēt sadarbību starp valsti, pašvaldību un uzņēmējiem, un tieši valstij un pašvaldībai ostā ir jārada tā labvēlīgā vide, kur uzņēmējs tiešām varētu strādāt un ienest naudu ostas pārvaldei, kas savukārt augstā līmenī uzturētu infrastruktūru. Tikai tad, ja visas pušes būs ieinteresētas, mēs ātrāk un labāk varēsim padarīt darbu.

– Visticamāk, ka ostu reformas lietas pie sākuma punkta vairs neatgriezīsies, bet ies uz priekšu.

Jānis Kasalis (J. K.): – Uzņēmējiem tiešām ir svarīgi, lai ostu reforma tiktu pabeigta. Esmu ticies ar uzņēmumu vadītājiem, kuri vēlas strādāt Rīgas ostā, taču nogaida, lai saprastu, kā tiks pabeigta reforma, kādi būs nosacījumi un ar ko būs jāslēdz līgumi, un tāda pati situācija ir arī Ventspilī. Uzņēmēji, kuri jau strādā Rīgas un Ventspils ostās, nekur nepazudīs, tomēr arī viņi nogaida ar jaunu projektu sākšanu. Piemēram, "Universālais termināls" Rīgas ostā turpina savus ikdienas darbus, bet ar jaunajiem projektiem un investīcijām nesteidzas, jo nezinām, kādā virzienā pagriezīsies reforma. Pagaidām skaidri zinām tikai vienu – jaunā ostu pārvaldības modeļa ieviešana ir pagarināta uz gadu, tāpēc pieļauju, ka līdz pavasarim vēl turpināsies diskusijas par šo tēmu. Esam par to, lai iesāktais process turpinātos un loģiski arī tiktu pabeigts, jo mums jāturpina strādāt skaidri saprotamos apstākļos. Jaunās reformas kontekstā vēlamies saprast, ar kādu cenu politiku nāks jaunās kapitālsabiedrības, cik maksās pakalpojumi, jo mēs šos pakalpojumus pērkam un nav iespējams tos nopirkt no kāda cita pakalpojumu sniedzēja. Tāpat reformai līdzī nāk ostu apbūves jautājumi, kas, visticamāk, tiks atsevišķi skaidroti. Stividorš nekur no ostas neaizies, tikai biznesam visvairāk ir vajadzīgi skaidri noteikumi, jo katrai ostai ir kādi projekti un investīciju piesaistīšanas plāni.

Ā. O.: – Ļoti iespējams, ka reforma bija vajadzīga, bet ne jau viena vai divu cilvēku dēļ ir jārosina reforma, kā tas šoreiz notika. Esošā situācija Ventspilī, kad paralēli darbojas trīs



Satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs (attēlā pa kreisi) Rīgas brīvostas pārvaldē tiekas ar Latvijas lielo ostu un Latvijas Stividorkompāniju asociācijas vadību. Attēlā pa labi: Ansis Zeltiņš, Andris Purmalis un Āris Ozoliņš.

ostas pārvaldības institūcijas, spilgti apliecina, ka likumu nevar mainīt viena cilvēka dēļ. Tagad ļoti svarīga ir Satiksmes ministrijas nostāja. Tad, kad asociācija sāka aktīvu darbību, ministrijas piedāvātajā sākotnējā ostu reformas variantā bija iestrādāts ļoti daudz lielu neēdžību un absurdu lietu. Mums izdevās panākt, ka tas, kas attiecas uz komersantiem, gandrīz par deviņdesmit procentiem tika mainīts. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka neesam pret reformām, bet tām ir jābūt saprātīgām un vērstām uz attīstību.

Kas notiek ar valsts stratēģiju?

– Vai diskusiju procesā par ostu reformu jūs sadzirdējāt, ko tad valsts sagaida no ostām un ostu uzņēmējiem?

Ā. O.: – Tieši par to tagad notiek diskusijas ar jauno satiksmes ministru, kad skaidrojam savu pozīciju un arī norādām uz tām lietām, kas, mūsu prāt, nav līdz galam izdarītas.

D. B.: – Mēs visi lieliski atceramies, kā no premjera, kurš ir arī Ostu, tranzīta un loģistikas padomes vadītājs, izskanēja viedoklis, ka šai nozarei Latvijā nav perspektīvas. Ja to var uzskatīt par valdības pozīciju, tad mazākais, ko šajā sakarā var teikt – tas ir skumji. Gribētos ticēt, ka tā ir bijusi tikai pārteikšanās vai neiedziļināšanās tēmā, bet jebkurā gadījumā pēc 24. februāra mēs

esam pavisam citos ģeopolitiskajos apstākļos, un mūsu uzdevums ir izvērtēt visus tos procesus, kas notiek pasaulē, lai tomēr pieņemtu tādu likumu, kas ļautu attīstīt ostu biznesu un padarīt mūsu ostas konkurētspējīgas reģionā. Jāsaprot, ka tas ostu bizness, par kuru smeļoties teicām – pacel un nolaid, ir beidzies un diez vai atgriezīsies, tāpēc tiešām ir jāpārorientējas uz pievienotās vērtības radīšanu mūsu ostās, uz ko ir norādījis arī premjers, bet bez atbilstoši sakārtotas likumdošanas mēs diez vai būsime konkurētspējīgi.

– Arī bez valsts apstiprinātas ostu attīstības stratēģijas, visticamāk, nekas labs nevar sanākt, un arī Ostu, tranzīta un loģistikas padomes darbam vajadzētu būt jūtāmākam.

Ā. O.: – Pirms Saeimas vēlēšanām notika diskusijas ar astoņām vadošajām partijām, un to skaitā bija arī tās, kuras tagad strādā koalīcijā. Toreiz viens no jautājumiem, uz kuru lūdzām partiju pārstāvjus atbildēt, bija par Ostu, tranzīta un loģistikas padomes lomu, nozīmi un reālo darbību, un visi, pat Jaunā vienotība, kuras premjers vadīja valdību, atzina, ka ir bijusi pieļauta kļūda un ka padomei, kā rakstīts likumā, ir jāsanāk kopā četras reizes gadā un tā jāveda premjerministram. Reāls Ostu padomes darbs ir ļoti svarīgs, jo pie viena galda sēž seši ministri, valsts pārvaldes struktūru vadītāji, nozares pārstāvji, un tagad arī LSA ir izcīnījusi savu vietu

pie šī galda. Mēs tiešām ceram, ka situācija mainīsies. Dainis jau ļoti maigi komentēja premjera teikto, jo premjerministrs Krišjānis Kariņš par tranzīta nozari izteicās nedaudz savādāk, proti, ka tranzīts ir nelaide Latvijai, jo bagāti kļūst tikai daži cilvēki. Šo premjera viedokli jau esmu komentējis kādā no intervijām, kas tika plaši atspoguļota, tāpēc ceru, ka premjers asociācijas viedokli ir sadzirdējis un spēs savas domas mainīt. Jācer, ka šajā koalīcijā viņam būs daudz grūtāk ignorēt ostu un tranzīta nozari. Līdz šim ir bijis tā, ka, ja rakstījām vēstuli Ministru prezidentam, tad atbildi saņēmām no satiksmes ministra Linkaita, un arī tikšanās klātienē ar Krišjāni Kariņu mums neizdevās panākt, tāpēc tiešām ļoti ceram, ka šajā sasaukumā lietas būtiski mainīsies uz labo pusi.

– Lai panāktu, ka lietas mainās un valsts pārvaldes institūcijas vispār ieklausās uzņēmēju domās, ir jābūt ietekmei. Vai jums ir pietiekami spēcīgs lobījs Saeimā un valdībā, lai nozare beidzot tiktu sadzirdēta?

Ā. O.: – Varu atbildēt apstiprinoši, mums ir lobiji, arī paši esam uzrunājuši vadošās partijas un diskutējuši ar tām, esam bijuši pieaicināti Saeimas koalīcijas sēdēs, kur varējām paust savu viedokli, tāpēc šajā ziņā problēmu nav, bet pats svarīgākais ir tas, lai visos līmeņos ir pareiza izpratne par nozares specifiku, vajadzībām un interesēm. Valsts līmenī ir jābūt izpratnei, ka mēs jau neicināties tikai par savu biznesu, mūsu redzējums sniedzas plašāk, un tās jau ir valsts intereses.

D. B.: – Piekritu, ka lobiji ir laba lieta, bet bēdīgi, ja nav izpratnes un vēlēšanās salikt kopā tos ciparus, kas ļautu redzēt, cik tad šī nozare ienes valsts budžetam, pat tajā gadījumā, ja kādam šķiet, ka tā ir nelaide un nav perspektīva. Vajadzētu tomēr parēķināt, vai bez šīs nelaimes pieņemuma valsts budžets varētu vai nevarētu izdzīvot? Un, ja nebūtu nozares ieguldījuma budžetā, ko tadā gadījumā liktu šajā vietā?

Ā. O.: – Nozarē strādā aptuveni astoņdesmit tūkstoši cilvēku, un gadā no mūsu nozares budžetā ienāk viens miljards eiro, un šie cipari runā paš par sevi.

Situācijas nepārzināšana apdraud biznesu

– Reizēm publiskajā telpā nonāk ziņas, kurās tiek izteikts pārmetums, ka Latvijas uzņēmēji visādi mēģina apiet pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās sankcijas un turpina strādāt ar sankcijām pakļautajām kravām. Viena no tādām, zem lupas esošajām, ir ogles, taču intervijā žurnālam "Jūrnieks" Rīgas ostas lielākā ogļu kravu apstrādātāja "Strek" šefs Mihails Gaņevs apgalvoja, ka vēlas kļūdēt bažas un pateikt, ka pilnībā izslēdz iespēju strādāt ar sankcijām pakļautajām kravām, un pat nepieļauj vismazāko iespēju, ka kaut kādā veidā varētu mēģināt to darīt. Šīs noteikti arī ir viens no LSA darba jautājumiem.

Ā. O.: – Tiklīdz sākās Krievijas izraisītais karš Ukrainā, asociācija pieņēma memorandu par kara nosodījumu un atbalstu Ukrainai, kurā īpaši

ostu komersanti šajā laikā atļaujas strādāt ar valstīm, kas ir augsta riska zonā, – Kazahstānu, Uzbekistānu, Turciju un Ķīnu. Tas bija satraucošs signāls, tāpēc LSA rīkoja tikšanos ar Satiksmes ministrijas un Finanšu nozares asociācijas pārstāvjiem, kur kopā sanāca vairāk nekā piecdesmit cilvēku, lai diskutētu par problēmām. Mēs skaidrojām, ka jau gadiem to vien darām, kā cenšamies attīstīt Vidusāzijas tirgus, un tagad visi mūsu pūliņi tiek nolikti zem sitiena, uz ko finanšu nozare iebilda, ka šīs valstis ir augsta riska grupā, bet es savukārt uzdevu jautājumu, ko viņi no savas puses var piedāvāt. Diskutējot ar finanšu nozari, sapratām, ka mums daudzos jautājumos ir ļoti atšķirīgs skatījums, un tikai detalizēts skaidrojums mainīja priekšstatu par reālo situāciju. Mēs jau negrāsamies karot ar bankām vai finanšu nozari, bet vēlamies skaidrot situāciju, lai kļūdētu bažas un ieviestu skaidrību. Lietas būtība ir tāda, ka mēs jau daudzus gadus strādājam,



Uldis Hmielevskis un Āris Ozoliņš.

akcentējām, ka atbalstām sankcijas. Bet, protams, sankciju jautājums ir un paliek mūsu redzeslokā, taču tas nekādā gadījumā nav vienīgais, kas šajā kontekstā jārisina. Reizēm pat kompetentu valsts iestāžu un profesionālo organizāciju neizpratne par reālo situāciju var nodarīt milzīgu kaitējumu ne tikai ostai vai ostas uzņēmējam, bet Latvijas interesēm kopumā. Tā, piemēram, Satiksmes ministrija saņēma Latvijas Finanšu nozares asociācijas vēstuli, kurā norādīts, ka Latvijā tiek apietas sankcijas, ka ostu pārvaldes un

lai nodibinātu ciešāku sadarbību ar Vidusāzijas valstīm, domājot par šo valstu kravu apstrādi Latvijas ostās. Sanāksmē piedalījās finanšu eksperti un komersanti, un beigu beigās viņi atvainojās, ka, vēstuli rakstot, īsti nav sapratuši lietas būtību. Tas vēlreiz pierāda, cik ļoti svarīgi institūcijām savā starpā komunicēt, lai kopā meklētu pareizo risinājumu. Finansistu vēstule bija viens no satraucošajiem signāliem ostu virzienā, un otrs bija sižets raidījumā "Nekā personīga", kurā tika iztirzāta

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

ogļu tēma, un šajā sižetā visai tendenciozi tika pasniegta informācija par to, kas notiek ogļu tirgū, un tas sasaucās ar finansistu vēstulē rakstīto. Vēlreiz vēlos uzsvērt, neviens no mums nekad nav apšaubījis, ka sankcijas ir jāievēro, tieši tāpat esam stingri savā nostājā: ja kāds mēģina izmantot shēmu, lai apietu sankcijas, tad asociācija to noteikti nosoda, un ja tāds gadījums kļūs zināms, tad mūsu asociācijā šāds biedrs vairs neatradīsies.

Divas reizes kopā ar delegāciju esmu bijis Kazahstānā un Uzbekistānā, kur tikāmies ar ražotājiem un kravu īpašniekiem, lai pārliecinātos, ka ar šiem komersantiem var droši sadarboties, 1. un 2. februārī Kazahstānas delegācija viesojās Latvijā un apmeklēja mūsu lielās ostas, nu slēdzam līgumus par tālāko sadarbību, bet Kazahstānas partneri tagad ir neizpratnē par ziņām Latvijas informatīvajā telpā, kur tiek runāts, ka Kazahstāna it kā esot iesaistīta Krievijas sankciju apiešanā. Oglrūpniecības uzņēmumu vadība ir patiesi satraukta, ka tiek turēta aizdomās un uzņēmumu saražotā produkcija tiek uzskatīta par sankcijām pakļautajām Krievijas oglēm, kas nekādā gadījumā neatbilst patiesībai.

I. L.: – Šobrīd situācija ir ļoti jutīga, un pat viens skandalozs vai tendenciozs sižets televīzijā tūlīt atsaucas uz visu biznesa ķēdi. Izveidot sadarbību nav tik vienkārši, ņemot vērā ārējo konkurenci ar mūsu kaimiņu ostām, tāpēc nepārbaudīta informācija tūlīt met ēnu uz visiem un sit pa visu nozari. Nedrīkstam aizmirst, ka kazahi, ar kuriem sadarbība, iesaistoties Satiksmes ministrijai, ostu pārvaldēm, asociācijām un komersantiem, veidota ne vienu vien gadu un tagad varētu nest labus augļus, dažādu neskaidrību dēļ var izvēlēties arī mūsu kaimiņvalstu ostas. Ja kādam ir jautājumi vai informācija, nāciet uz asociāciju, jo arī mēs esam ieinteresēti pārbaudīt visus signālus un faktus, un ja izrādīsies, ka fakti par kādu nelikumību apstiprinās, mēs šādas lietas noteikti nosodīsim.

D. B.: – Situācija tiešām ir trausla, jo tā nav tikai saimnieciska, tā ir arī politiska. Būsim reāli, Krievija kādā jaukā dienā var Kazahstānas kravas

vairs nelaist cauri, aizvērt ceļu tranzītam, un, ja arī mēs paši apzināti atraidīsim kazahus, tad viņiem nekas cits neatlieks, kā nonākt Krievijas apkampienos. Piedevām nevajadzētu aizmirst, ka Vidusāzijas kravas caur Latviju un mūsu ostām iet uz Eiropu un visu pasauli.

J. K.: – Mēs, ostas uzņēmēji, esam strādājuši ar kravu plūsmām un meklējuši kravas visos iespējamajos tirgos, valsts nekad nevienu kravu nav nolikusi mums priekšā uz paplātes, un mēs no valsts to arī negaidām, bet mums ir svarīgi, lai nenotiek nepareizas vai nekorektas darbības valsts līmenī attiecībā uz tām valstīm, ar kurām vēl varam strādāt, un šajā ziņā Vidusāzijas valstis ir ļoti svarīgs sadarbības partneris. Protams, ir jāšķiro, kas ir kas, kādas ir kravas un kādi ir klienti, bet jāsaprot, ka visas durvis nedrīkstam aizvērt, tāpēc uzņēmējiem ir svarīgi, lai valsts institūcijas nepietiekamas informācijas dēļ nespertu nepārdomātus soļus, jo, runājot par Vidusāzijas kravu plūsmām, tā ir viena perspektīva, kas ļauj Latvijas ostām nepalikst tikai par lokālām ostām. Un te nekādā ziņā nav runa par sankciju neievērošanu, jo mēs visi kā viens nosodām Krievijas karu Ukrainā un mūsu vidū nav neviena, kas paliktu neitrāls agresora nosodīšanā.

Latvijas ostu nākotne

– Ne tikai Eiropas, bet arī pasaulē ostas diskutē par to, kāda tad būs nākotnes osta, kas jau sen vairs nav tikai kravu pārkraušanas zona, bet inovāciju, ražošanas un attīstības vieta. Liels akcents tiek likts uz pievienotās vērtības radīšanu, digitalizāciju, ostu zaļināšanu, un par šiem jautājumiem jādiskutē, arī domājot par Latvijas ostu nākotni. Kā LSA kā profesionāla organizācija, tās biedri kā biznesa struktūra un jūs paši kā vadošie darbinieki raugāties uz mūsu ostu nākotni?

Ā. O.: Nenoliedzami, ka arī Latvijas ostās, līdzīgi kā citur pasaulē, pieņemami nopietni skatām un risinām visus šos jautājumus. Kopā ar Satiksmes ministriju esam sprieduši par ostu digitalizāciju, zaļo virzienu un citiem svarīgiem jautājumiem, tāpat esam centušies piesaistīt Eiropas

fondus finansējumu. Investoram, kurš vēlas ienākt Latvijā, lai attīstītu ražošanu, ļoti svarīgs arguments pozitīvam lēmumam ir ostas. To lieliski apliecina Liepājas speciālās ekonomiskās zonas piemērs. Varu droši teikt, ka deviņdesmit deviņi procenti no uzņēmējiem savu biznesu nebūtu saistījuši ar Liepāju, ja šeit nebūtu ostas, un tieši tas pats ir Rīgā un Ventspilī. Tāpēc nevajadzētu uzskatīt, ka ostas nodarbojas tikai ar tranzīta apkalpošanu, tās ir pamats arī vietējās ražošanas attīstībai.

I. L.: – Līdz šim valdījis uzskats, ka kravu pārvadājumu tirgū esam konkurētspējīgi tāpēc vien, ka Latvijas ostas atrodas ģeogrāfiski ļoti izdevīgā vietā, bet tagad tas mainās, jo, ievērojot sankciju režīmu un mainoties visām piegādes ķēdēm, mainās arī kravu transportēšanas ceļi. Domājot par nākotni, protams, skatāmies, kā pakalpojumiem pievienot vērtību, tāpat risinām jautājumu, kā samazināt elektroenerģijas izmaksas ostās, jo ražošana un ostas pakalpojumi ir energoietilpīgi. Būtu labi, ja varētu samazināt izmaksas, izmantot saules un vēja enerģiju, kas ir arī zaļais kurss. Mēs strādājam pie visiem šiem jautājumiem, bet bez valdības atbalsta būs grūti šīs lietas sekmīgi risināt. Bizness, protams, pielāgojas un pārorientējas atbilstoši tirgus situācijai, tomēr gribu uzsvērt, ka skatījumam uz problēmām ir jābūt daudz plašākam. Piemēram, ko iesākt ar infrastruktūru, kas ostās radīta naftas produktu un ķīmisko kravu uzglabāšanai un pārkraušanai, bet tagad, kad mainījušies politiskie akcenti un šo kravu plūsmas uz ostām vairs nenāk, infrastruktūra stāv neizmantota. Taču kādreiz tur tika ieguldīti milzīgi līdzekļi. Ja kopā ar valdību nedomāsim, kā to izmantot, tā būs Latvijas resursu izšķērdēšana.

– Vai esat izvērtējuši, kādi riski 2023. gadā sagaidāmi un uz kādiem jauniem izaicinājumiem ir jābūt gataviem ostas uzņēmējiem?

Ā. O.: – Lai gan vienmēr cenšamies riskus izvērtēt, patiesībā to nemaz īsti nevar izdarīt. Nebūtu jau slikti, ja zinātu, kas notiks pēc trim mēnešiem vai pusgada. Tomēr droši var teikt, ka viens no riskiem kravu plūsmās ir Krievijas dzelzceļš. Ja

gadījumā pēkšņi tiks pieņemts lēmums, kas mums aizliegts izmantot Krievijas dzelzceļu, vai arī Krievija neatļaus tranzītkravu kustību, tad tas mūsu tautsaimniecībai un arī Āzijas valstīm būtu ļoti sāpīgs trieciens, bet tas ir jautājums, uz kuru atbildes nezinām. Iespējams, ka varētu labāk kaut ko paredzēt saistībā ar energoresursu cenām, cik saprotams, tās nelidos kosmosā, bet ir skaidri jāapzinās, ka vairs arī neatgriezīsies tajā līmenī, kāds bija pirms kara.

Vēl viens jautājums, kas satrauc komersantus, – kādas būs ostu maksas pēc ostu reformas, jo kapitālsabiedrības uzdevums ir pelnīt naudu. Manā skatījumā ostu pārvaldēm nevajadzētu nodarboties ar pelnīšanu, bet gan nodrošināt infrastruktūru un radīt labu vidi uzņēmējiem, lai tie varētu pelnīt. Ja jaunās kapitālsabiedrības spiedīs uz peļņu, var iznākt tā, ka iesākumā tās labi nopelnīs, bet ietekme uz tautsaimniecību būs ar mīnus zīmi, jo uzņēmēji tiks nospiesti uz ceļiem un daudzas kravas var aiziet no Latvijas projām, tāpēc visu laiku mēģinām pārliecināt, ka uzņēmējiem ir jābūt klāt visos lemtānos procesos, lai laikus varam paust savu viedokli. Ja neieklausās uzņēmēju iebildumos pret acīmredzami nepieņemamām un aplanām lietām, tad vēlāk visu labot ir daudz sarežģītāk vai pat neiespējami, tāpēc diskusiju un uzklaušanās jautājums visām trim lielajām ostām ir vitāli svarīgs. Un viens no tādiem jautājumiem ir par ostu maksu izmaiņām, par kurām uzņēmējiem vajadzētu būt savlaicīgi informētiem, lai jaunos tarifus varētu iestrādāt līgumos ar sadarbības partneriem, jo stividors, lai viņa bizness būtu rentabls, nevar visu maksājumu slogu likt tikai uz saviem pleciem. Kā labs piemērs te būtu minama Jūras administrācija – kad tā gatavojās veikt izmaiņas savās maksās, administrācijas vadītājs Jānis Krastiņš kopā ar saviem speciālistiem nāca pie ostu uzņēmējiem, skaidroja situāciju, prezentēja administrācijas viedokli un vajadzības, un tas bija ļoti svarīgs moments, jo uzņēmējiem ir jāsaprot, kāpēc tas tiek darīts.

I. L.: – Uzņēmējiem tiešām ir ļoti svarīgi jau laikus zināt, kādas izmaiņas tiek plānotas, kaut vai runājot par tiem pašiem ostu tarifiem, kam jābūt skaidriem un saprotamiem, lai



Āris Ozoliņš (no kreisās), Jānis Kasalis un Uldis Hmielevskis.

uzņēmēji skaidri zinātu, par ko maksā. Tieši tāpat visus ar ostu darbību saistītos jautājumus būtu derīgi apspriest ar nozari, lai saprastu, kādas ir nozares iespējas.

J. K.: – Ja runājam par tarifiem, tad ne jau uzņēmēji tos var pieņemt vai nepieņemt, bet mēs varam paust savu redzējumu un iesniegt aprēķinus. Ja valsts institūcijas pārspīlē ar neadekvāti augstiem tarifiem, tad iznākums var būt bēdīgs, jo uzņēmēju mērķis ir gūt peļņu, tāpēc, piemēram, dzelzceļa tarifi un ostu maksas ir valstiski svarīgs jautājums, lai Latvijas ostas varētu konkurēt ar Lietuvas un Igaunijas, bet dažās kravu grupās pat ar Gruzijas ostām.

Ā. O.: – Domājot par ostu nākotni, mēs apzināties, ka tas noteikti būs ceļš uz zaļo enerģiju, tādat zaļo ostu, un šis ceļš nav iedomājams bez valsts politikas un atbalsta. Jau tagad katrs savā uzņēmumā strādājam pie atjaunojamās enerģijas projektiem, kas ir valstiski svarīgs pasākums, tāpēc no valsts gaidām skaidrus spēles noteikumus attiecībā uz tarifu politiku un citiem ar atjaunojamo enerģiju saistītajiem jautājumiem. Liela nozīme ir tam, kā strādā tādi valsts dienesti kā muita, robežsardze, Valsts vides dienests un citi, no kuru profesionālas darbības atkarīgs sekmīgs darbs arī ostā. Priecē tas, ka, šķiet, valsts mūs tomēr sadzird, tāpēc gribas ticēt, ka tiks pieņemti saprātīgi lēmumi. Stividorkompāniju asociācija strādā uzņēmēju labā, jo mēs pārstāvam

ostu komersantus, kas ir šīs asociācijas dibinātāji, un mūsu galvenais uzdevums ir izvērtēt riskus, strādāt ar visām tām institūcijām, no kurām ir atkarīgs gan komersantu darbs, gan sekmīgs ostu darbs kopumā. Visus riskus nekad nevar paredzēt, jo pats bizness jau ir risks un ikviens uzņēmējs ir riska zonā, bet ostas kara un sankciju dēļ pašlaik ir īpaša situācijā. Neskatoties uz sarežģīto tirgus situāciju, visas mūsu ostas aizvadītajā gadā strādāja ar kravu pieaugumu, un tas, no vienas puses, bija pārsteigums, bet, no otras puses, liecināja par to, ka esam labi strādājuši un savlaicīgi spējuši izvērtēt iespējamus riskus.

Bet šis ir arī laiks, kad mums visiem jāturas kopā un kopā jānotur nozare, lai tad, kad karš būs beidzies un Baltijas valstīm būs īpaša nozīme Ukrainas atjaunošanā, mūsu ostas būtu spējīgas strādāt ar pilnu jaudu. Pagaidām, kamēr turpinās karš, mēs isti nevaram paredzēt, kas notiks rītdien, jo viss vienā mirklī var mainīties.

D. B.: – Un tomēr viens no riskiem, par ko ne tikai nopietni jādomā, bet pie kā nopietni un atbildīgi arī jāstrādā, ir likumdošana. Ja Ostu likums nebūs atbilstošs šodienas situācijai un kavēs investīciju ienākšanu, tad lielas kompānijas šurp nenāks, un ka tik neiznāk kā vecajā un diezgan smeldzīgajā jokā – mēs pārvērtīsimies par vietu, kur mazie kuģi iet garām, bet lielle nevar ienākt.

Anita Freiberga

Rīgas ostas termināļi piemēroti militārās loģistikas operāciju veikšanai

Janvāra beigās Rīgas ostā ieradās ASV kravas kuģis "ARC Defender", kas operācijas "Atlantic Resolve" rotācijas ietvaros uz Rīgu nogādāja militāro tehniku un ekipējumu. Sadarbībā ar Rīgas universālo termināli militārie transportlīdzekļi un tehnika izkrauta no kuģa un sagatavota tālākai pārvietošanai.

UZZIŅAI

Eiropas Komisija apstiprinājusi līdzfinansējumu Rīgas brīvostas projektiem militārās mobilitātes programmā, kuri kvalificējami duālas izmantošanas mērķiem – komerciālas un militāras transporta infrastruktūras pilnveidošanai. Apstiprinātie projekti ietver ostas piestātņu infrastruktūras pilnveidošanu, pievedceļu pārbūvi un dzelzceļa infrastruktūras pārbūvi.

Rīgas ostā ir vairāki termināļi, kas ir pilnībā piemēroti un gatavi apjoma militārās loģistikas operāciju veikšanai. "Ši ir jau otrā operācijas "Atlantic Resolve" rotācija, kurā izmantojam Rīgas ostu tehnikas un ekipējuma loģistikai. Līdz šim mēs neesam saskārušies ar situāciju, kad osta nebūtu spējīga kaut ko izdarīt. Esam pārliecinājušies, ka gan ostas infrastruktūra, gan personāls pilnībā atbilst procesa vajadzībām," apstiprina Pārvietošanas koordinācijas centra komandieris pulkvežleitnants Lauris Bjodons.

ASV militārpersonas atzīst, ka pašreizējā operācija Rīgas ostā demonstrē labu sadarbību starp ASV bruņotajiem spēkiem un NATO sabiedrotajiem Latvijā, kas ir ļoti svarīgi ātrai un efektīvai reaģēšanai iespējama apdraudējuma gadījumā. "Sadarbība



ar Rīgas ostu un Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem ir veiksmīga un ļoti palīdz mūsu misijā," uzsver 151. MCT kustību kontroles virsnieks 1. leitnants Fernando Garsija. "Mums ir ļoti detalizēts piegāžu plāns, un mēs to izpildām praktiski bez kavējumiem."

Rīgas brīvostas pārvalde turpina uzlabot ostas infrastruktūru, kas ne tikai veicina ostas komerciālo darbību, bet arī pilnīgo Latvijas un sabiedroto militāro mobilitāti un valsts aizsardzības funkcijas.

Prognozes kokmateriālu biznesā nav iepriecinošas

Latvijas ostās 2022. gadā kopumā tika pārkrauti 8,9 milj. tonnu mežrūpniecības kravu, kas ir par 8% (-0,8 milj. t) mazāk nekā 2021. gadā. Kritums reģistrēts gan Rīgā, gan Liepājā, gan Ventspilī, un tikai caur mazajām ostām nosūtīto kokmateriālu daudzums 2022. gadā pieauga par 0,24 milj. tonnu, tāpēc ģeopolitiskās situācijas radītās krīzes ietekme uz mežsaimniecības kravu pārvadājumiem jāvērtē kā būtiska.

Rīgas ostā kokmateriālu kravas joprojām ir lielākā kravu grupa, te pārkrautie 5,5 miljoni tonnu koksnes veido 23% no kopējā kravu apgrozījuma. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kravu apjoms ir nedaudz krities, kas galvenokārt skaidrojams ar izmaiņām energoresursu tirgos un koksnes granulu eksporta samazināšanos. Lai gan faktiskais Latvijas kokmateriālu eksporta apjoms caur Rīgas ostu salīdzinājumā ar 2021. gadu saruka, Latvijas izcelsmes kokmateriālu eksporta īpatsvars palielinājās par pieciem procentpunktiem. Rīgas



osta vēsturiski vienmēr ir apkalpojusi mežrūpniecības kravas arī no Baltkrievijas, Lietuvas un Igaunijas, bet 2022. gadā Baltkrievijai un Krievijai noteiktās sankcijas ietekmēja kravu apjomu, jo tika pārtraukti kokmateriālu sūtījumi no Baltkrievijas, tāpat ievērojami mazāk tika saņemtas mežsaimniecības kravas no Lietuvas (-35%) un Igaunijas (-46%).

"Jāņem vērā, ka caur mūsu ostām uz Eiropu tika eksportēti ne tikai Latvijas, bet

arī Baltkrievijas koksnes produkti. Latvija savukārt no Krievijas un Baltkrievijas gadā importēja vairāk nekā vienu miljonu kubikmetru skujkoku dēļu, no kuriem aptuveni trešā daļa te pārtapa par mēbeli vai koka ēkas konstrukciju, vēl trešā daļa tika tālāk apstrādāta, piemēram, žāvēta un ēvelēta, bet tas joprojām bija dēlis, tikai ar pavisam citu kvalitāti, un viena trešā daļa no Krievijas un Baltkrievijas dēļiem bija reeksports – kāds tas atnāca, tāds arī tika nogādāts tālāk," situāciju skaidro Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors Kristaps Klauss. "No 2022. gada jūnija Baltkrievijas, bet no jūlija arī Krievijas produkti pilnībā ir pakļauti sankcijām, tāpēc neviens kubikmetrs kokmateriālu no šīm valstīm netiek pirkt, un tas nenoliedzami atstāj iespaidu gan uz ostu apgrozījumu, gan arī uz Latvijas kokrūpniecības preču eksportu kopumā. Mums nav ilūziju, ka 2023. gadā situācija varētu uzlaboties."

Modernās tehnoloģijas ir viens no starptautiskās konkurētspējas stūrakmeņiem

2022. gadā konteinerkravu apjoms Rīgas ostā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, pieaudzis par 10%, turklāt ostas lielākā konteineru stividorkompānija “Baltic Container Terminal” (BCT) sasniegta rekordaugstu kravu apgrozījumu – 326 tūkstošus TEU, par 16% pārsniedzot 2021. gada apjomu. BCT izpilddirektors Aldis Zieds atzīst, ka tas ir vēsturiski augstākais kravu apgrozījums, un šāda rādītāja pamatā ir ģeopolitiskās situācijas būtiskā ietekme uz globālajām loģistikas ķēdēm, kas nosaka kravu apriti ne tikai Baltijas reģionā, bet faktiski arī visā pasaulē. Arī Rīgas brīvdostas pārvaldes tirgus analītiķi norāda, ka visu Baltijas reģiona ostu statistikas dati labi ataino kara radīto ietekmi uz konteinerkravu pārvadājumiem. Sanktpēterburgas osta, kas vienmēr ir bijusi pārliciecināši lielākā reģiona konteineru osta, 2022. gadā zaudēja 64% no konteinerkravu apjoma, un tai pašā laikā pieauga Rīgas, Klaipēdas un Tallinas ostu konteinerkravu apgrozījums, arī Somijas ostās Helsinkos un Haminā/Kotkā konteinerkravu dinamika bija pozitīva. “Mūsu kompānijas ambīcijas ir augt un paplašināties, kļūt lielākiem, kraut vairāk un sniegt arvien konkurētspējīgākus pakalpojumus,” saka ALDIS ZIEDS.

– Aizvadītais gads rāda, ka Rīgas ostā pieaug konteinerkravu apjoms, un šo pozitīvo statistiku lielā mērā veido “Baltic Container Terminal”.

– Par 2022. gadu tiešām nevaram sūdzēties, lai gan pēc Krievijas izraisītā kara Ukrainā, kas mainīja ierasto kārtību un kravu loģistiku, varēja domāt, ka sagaidīsim kravu kritumu. Tomēr ir noticis pretējais, un mēs pieredzējam kravu apjoma pieaugumu. Protams, ir preču grupas, kas vairs netiek vestas, savukārt tās, kas nav apliktas ar sankcijām, turpina

pārvadāt. Ir kravas, kas nesenā pagātnē gāja uz Sanktpēterburgu, bet tagad nāk uz Baltijas ostām – Rīgu, Tallinu un Klaipēdu, jo to nosaka esošā situācija.

Ja raugāmies, no kurienes pārsvarā nāk kravas, redzam, ka attīstās Vidusāzijas kravu dinamika, tās ir kravas no Kazahstānas un Uzbekistānas, jo šīs valstis savām kravām meklē izdevīgākos un pieejamākos transportēšanas ceļus. Mainās kravu pārvadājumu loģistika pasaulē, tāpēc arī ostai ir dinamiski jāattīstās,

▶▶▶ 38. lpp.

Eiropa piešķir līdzfinansējumu Rīgas ostas pieteiktajiem projektiem

Rīgas brīvdostas pārvalde un tās meitas sabiedrība SIA “LVR Flote” (iepriekš – SIA “Rīgas brīvdostas flote”) sagatavoja un iesniedza divus projektu pieteikumus Klimata, infrastruktūras un vides aģentūrai CINEA militārās mobilitātes programmā, kas paredzēja iespēju konkursa atlases kārtībā piesaistīt līdzfinansējumu projektiem – komerciāla un militāra transporta infrastruktūras un tehnikas pilnveidošanai un iegādei. 2022. gada nogalē RBP un “LVR Flote” pieteiktajiem projektiem tika piešķirts līdzfinansējums katram līdz 50% apmērā. Atbalsts piešķirts RBP projektam auto un dzelzceļa infrastruktūras kapacitātes palielināšanai Kundziņas salas teritorijā esošiem nomniekiem, kā arī “LVR Flote” projektam par jauna universāla tehniskās flotes kuģa ar ledus laušanas iespēju iegādi ostas vajadzībām.■

“LVR Flote” paredz iegādāties daudzfunkcionālu ostas tehniskās flotes kuģi

Rīgas ostai virzoties uz klimatneitralitātes jeb dekarbonizācijas mērķu sasniegšanu, “LVR Flote” sākusī īstenot ostas tehniskās flotes modernizācijas stratēģiju, kas izstrādāta laika posmam līdz 2030. gadam. “CEF MilMob” programmā “LVR Flote” iesniegusi projektu par jauna, ar hibrīddzinēju aprīkota daudzfunkcionāla ostas tehniskās flotes kuģa iegādi, kurš būtu piemērots dažādiem darbiem, tai skaitā ledus laušanai, kā arī citu universālu funkciju veikšanai, tostarp boju izcelšanai, mērījumu veikšanai un atbalsta funkciju nodrošināšanai piesārņojuma savākšanas un padziļināšanas darbos. Plānots, ka kuģis varēs sniegt arī atbalstu Valsts robežsardzes un Krasta apsardzes dienestiem un būs piemērots dažāda militārās nozīmes aprīkojuma un personāla pārvadāšanai, kā arī glābšanas operācijām. Jaunā kuģa iegāde par aptuveni 10,79 milj. eiro tiek plānota 2024. gadā, un šim projektam tiks piemērots ES fondu atbalsta līdzfinansējums līdz 50% apmērā.■

▶▶▶ 37. lpp.

lai spētu pielāgoties dažādām vajadzībām. Piemēram, pavisam nesen konteineros krāva kokus, ko veda uz Ķīnu, bet pašlaik šīs aktivitātes ir ievērojami kritušās, kas tiek skaidrots ar to, ka ķīnieši paši Sibīrijā cērt mežus, kur šiem darbiem lielos apmēros tiek nodrošināts gan darbspēks, gan tehnika.

Tāpat mums ir jauna pieredze, esam krāvuši arī militārās kravas, un šeit ir bijuši pat visaugstākā līmeņa ASV bruņoto spēku komandieri, kuri atzina, ka ostas serviss ir visaugstākajā līmenī un nodrošina visas prasības. Un tomēr ikreiz, pirms ostā pienāk jauna militārā krava, ierodas militārā delegācija un, it kā pirmo reizi to visu redzētu, sīki un smalki pēta termināļa atbilstību prasībām un drošības standartiem.

– Tā vienmēr ir bijis, ka biznesam jābūt gatavam uz jebkuriem negaidītiem pavērsieniem un jātur roka uz pulsa.

i UZZIŅAI

BCT, kas aizņem 57 hektārus Kundziņsalas teritorijas, pašlaik spēj apstrādāt aptuveni 450 000 TEU gadā. Termināļa konteineru laukumā pavisam ir 5000 konteineru vietu, ir pieejamas vairāk nekā 500 refrīžerorkonteineru pieslēgvietu, kas tiek uzraudzītas 24 stundas dienā septiņas dienas nedēļā. BCT ir 450 metrus gara piestātne, kuras dziļums ir 12,5 metri un kuru tuvākajā nākotnē plānots pagarināt vēl par 200 metriem. Piestātnes rietumu galā ir pieejama arī 25 metrus gara ro-ro rampa, kas dod iespēju vienlaikus veikt ro-ro un lo-lo operācijas.



Aldis Zieds.

– BCT to arī dara. Pirms pāris gadiem iegādājāmies divus jaunus "SANY Marine Heavy Industry" firmas celtņus. Šie Ķīnā ražotie celtņi ir būtisks papildinājums BCT konteineru loģistikas sistēmai un uzskatāmi par modernākajiem Baltijas valstīs. Šī firma pārliecinoši ienāca Eiropas tirgū, vēloties pierādīt, cik laba ir viņu piedāvātā tehnika. Godīgi sakot, tiešām nevar sūdzēties, jo tehnika nepievil un strādā ne sliktāk par slavenajiem zīmoliem, bet starpība ir cenā, kas nav mazsvarīgi. Ja lētāka cena nāk komplektā ar labu kvalitāti, tad klients ir apmierināts. Protams, mūsu terminālī strādā arī "Kalmar" tehnika.

– BCT jauno tehnoloģiju ieviešanā vienmēr bijis pionieris Rīgas ostā, bet šodien moderno un viedo tehnoloģiju izmantošana ir

i UZZIŅAI

BCT ir ieviesta sistēma, kas ļauj automatizēt kuģu, vārtu un dzelzceļa operāciju procesus, izmantojot optiskās rakstzīmju atpazīšanas (*Optical Character Recognition, OCR*) tehnoloģijas, kā arī attēlu tveršanas un apstrādes algoritmus. Rezultātā visi apstrādājamie konteineri tiek nofotografēti augstā izšķirtspējā un bojājumu pārbaudes ir automatizētas. Turklāt ir optimizēts konteineru pieņemšanas un nodošanas process, samazināts cilvēku pieļautu kļūdu skaits, uzlabota saskarņu veiktspēja un pakalpojumu kvalitāte un nodrošināta iespēja veikt operāciju ilgtermiņa plānošanu.

viens no Eiropas ostu apspriestākajiem jautājumiem un nenovēršams priekšnoteikums nākotnes ostai.

– Mūsu redzējums par modernu pakalpojumu nav mainījies, un tehnoloģijas, nenoliedzami, nodrošina pakalpojumu kvalitāti. Mēs tiešām lepojamies, ka vienmēr esam bijuši lideri jauno tehnoloģiju ieviešanā, taču nekad nevar apstāties pie sasniegtā un tiksmīnāties par panākumiem, jo mūsdienās tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, un jāspēj turēt līdz šim tempam. Mūsu klienti, arī kuģošanas kompānijas, piemēram, kuģošanas holdingam COSCO piederošā "COSCO Shipping Lines", kas ir viena no pasaulē lielākajām starptautisko jūras konteineru pārvadātājām un Baltijas jūras maršruta



ietvaros regulāri pienāk BCT, lieliski saprot tehnoloģiju nozīmi, jo tiem ir starptautiska darba pieredze, kas ļauj visu redzēt daudz plašāk, tāpēc nerodas problēmas ar nepieciešamo informācijas apriti, tomēr šajā ziņā lielākas problēmas ir ar vietējām institūcijām, kas nespēj tik ātri pielāgoties visam jaunajam. Protams, piesardzīgi tiek sperti mazi soliņi, bet tas nav pietiekami, jo integrācijas līmenim ir jābūt daudz augstākam.

– Kas ir šīs institūcijas – muiža, Valsts vides dienests, robežsardze?

– Tiešām negribu nevienam nosaukt vārdā. Ar robežsardzi mums ir mazāka darīšana, ar ostas kapteini sadarbība ir laba, drīzāk muitas kontroles lietas ir vājākais posms. Nav šaubu, ka muita ir svarīga, bet vajadzētu tomēr saprast, ka ir divdesmit pirmais gadsimts, kas ļauj strādāt ar pavisam citām metodēm, lai nodrošinātu augstu aizsardzības un drošības kontroles līmeni, bet, ja kāds kaut ko grib uzlauzt, tad viņš pat Pentagona mājas lapu var uzlauzt.

– Tas nozīmē, ka ostā nestrādā tā sauktā viena loga sistēma?

– Diemžēl nestrādā, virzība uz to pusi notiek, bet nevar teikt, ka te par kaut ko varētu diži priecāties. Kaut vai tas, ka informācijas sistēma nav sajūgta kopā ar dzelzceļu, kas ir ārkārtīgi svarīgi, tāpēc ir kur tiekties un attīstīties. Grūti pateikt, kur meklējama patiesā problēmu sakne, laikam jau katrs turpina sēdēt savā cietoksnī. Taču gan jau tam visam būs jāmainās, jo Briselē tūlīt pieņems regulējumu par datu apmaiņu starp ostām, tā ka varam būt droši, jaunais regulējums visu saliks pa plauktiem, un to, ko līdz šim nevarēja ieviest valsts līmenī, jo nebija iespējams pārvarēt dažādas institūciju savstarpējās pretrunas, izdarīs ar regulas palīdzību. Ja nevarēja no apakšas, tad izdarīs no augšas, regula būs jāpilda, tāpēc varam būt droši, ka informācijas apmaiņas sistēmā neizbēgami viss mainīsies.

– Vēl viena lieta, par ko iestājas Eiropa un diskutē Eiropas ostu vadītāji un uzņēmēji, ir atjaunojamās enerģijas – saules un vēja izmantošana. Cik tālu šajā ziņā ir BCT?



– Arī šajā ziņā esam pionieri. Uzbūvējām jaunu, vienpadsmit tūkstošu kvadrātmetru lielu noliktavu, kam pa visu jumtu izvietojām saules paneļus. Protams, saražotās enerģijas ne

i UZZIŅAI

Rīgas brīvostas pārvaldes projekts “Duālas izmantošanas transporta infrastruktūras kapacitātes palielināšana, veicot auto/dzelzceļa un pietātnes infrastruktūras modernizāciju” tiks īstenots sadarbībā ar privātu konteinertermināla operatoru Kundziņsalā – SIA “Baltic Container Terminal”, kas ne tikai apkalpo dažādas konteinerizētās kravas, bet arī spēj nodrošināt militāras nozīmes riteņtehnikas loģistiku. Projekta kopējās investīcijas lēšamas 12,51 milj. eiro apmērā, un tas ietver piecus savstarpēji saistītus un secīgus infrastruktūras posmus, kuru kompleksa pārbūve ļaus būtiski uzlabot un palielināt auto un dzelzceļa transporta caurlaides spēju uz konteineru termināli Kundziņsalā. RBP veiks četras aktivitātes, kuru izmaksas ir 8,26 milj. eiro jeb 66% no projekta kopapjoma. Savukārt SIA “Baltic Container Terminal” sadarbībā ar RBP nodrošinās piekto aktivitāti – kuģu pietātni līnijas pagarinājumu pie konteineru termināla, izbūvējot papildu posmu un nodrošinot akvatorijas grunts padziļināšanas darbus. Pietātnes un tās akvatorijas pārbūves darbiem saskaņā ar tehniskā projekta risinājumiem paredzēti aptuveni 4,25 milj. eiro jeb 33% no projekta kopapjoma, pēc pārbūves būs iespējams vienlaikus pieņemt un apkalpot vairākus kuģus ar lielāku kravnesību. Projektu plānots uzsākt 2023. gadā un visas aktivitātes pilnā apjomā pabeigt 2024. gadā.

tuvu nav tik daudz, cik nepieciešams mūsu biznesam, tomēr kādu daļu ar to nodrošinām. Kā jau pie mums tas ierasts, lai kaut ko uzsāktu, ir jāiet cauri visam birokrātiskajam procesam, arī visas nepieciešamās apakšstacijas pašiem jāiegādājas, tāda nu Latvijā ir kārtība, bet, lai kā arī būtu, saules baterijas ir uzliktas un BCT pārliecinoši iet zaļās enerģijas virzienā. Arī paši konteineri jau no laika gala ir bijusi viena no zaļākajām kravām ostā – ar elektriskajiem celtņiem cilā dzelzs kastītes, nekādu lielu kaitējumu dabai tas nenodara.

– Sena gudrība māca – ja apstāties, tad tu jau ej atpakaļ.

– Tā ir pilnīga taisnība, tieši tāpēc mēs nekad neapstājamies, attīstām gan tehnoloģijas, gan tehniku, ir daži jauni plāni, kam gaidām apstiprinājumu. Ir plāns par pietātnes pagarināšanu, lai vienlaikus varam apstrādāt divus lielus kuģus, jo nedrīkst aizmirst, ka kuģi kļūst arvien lielāki, tāpēc mums jārosās, lai tādus savās pietātnēs varam uzņemt. Esam saņēmuši apstiprinājumu projektam, kas ir daļa no lielāka ostas infrastruktūras projekta, kam plānots piesaistīt Eiropas Savienības fondu finansējumu.

– Viena no aizvadītā gada lielajām tēmām ir ostu pārvaldības modeļa maiņa, kas gan tika pieņemta, bet joprojām nav īstenota. Vai tas kādā veidā ir ietekmējis kādu no BCT projektiem un biznesu kopumā?

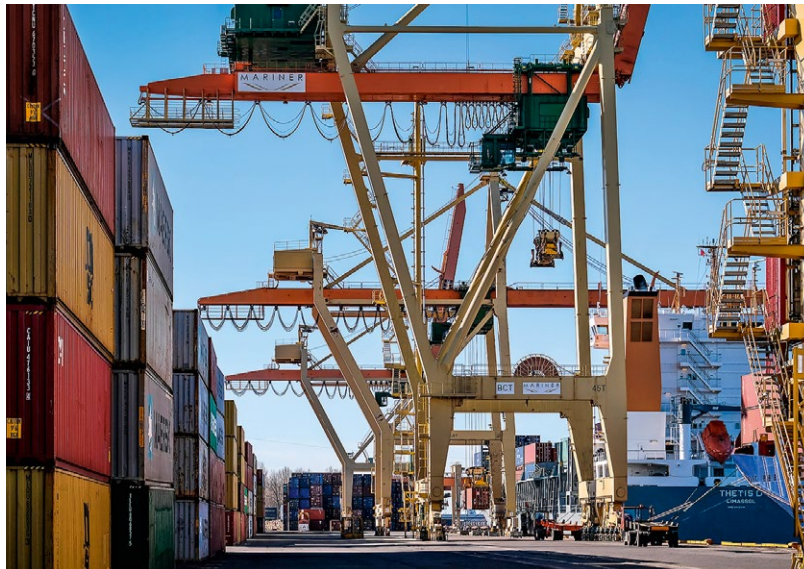
▶▶▶ 39. lpp.

– Jāatzīst, ka neviens joprojām īsti nevar paredzēt, kas galu galā no šīm reformām iznāks, un jau no pirmās dienas nav īsti skaidrs, kāpēc tās bija vajadzīgas. Man pašam bija tā laime vai arī nelaime piedalīties pirmā Likuma par ostām izstrādē, un toreiz diezgan pamatīgi tika pētīti dažādi modeļi gan Eiropā, gan pasaulē, līdz nonāca pie tā varianta, ko ieviesa un kam bija pamatojums – mazās ostas atstāj pašvaldībām, bet lielajās ostās, kur tiek apkalpotas tranzītkravas, ir starpvalstu attiecības un robežšķērsošanas jautājumi, ir vajadzīga valsts līdzdalība. Bet osta jau nekarājas kaut kur gaisā, tā atrodas noteiktā vietā, pilsētā, tāpēc tikpat svarīga ir sasaiste ar pašvaldību. Tagad, kamēr nav skaidrības, daudzi atturas un piebremzē investēt jaunus projektus. Nav skaidrības, kā viss beigsies, un nav skaidrs mērķis, kāpēc to dara un ko ar to vēlas panākt. Pašlaik tā vien šķiet, ka no valsts puses notiek tāda kā kazino spēle – metīs kauliņus, redzēs, kas iznāks.

– Vai, attīstot jaunus projektus un domājot par biznesa izaugsmi, BCT nesāk pietrūkt teritorijas attīstībai?

– Pagaidām to ir grūti komentēt, jo tad uz nākotnes plāniem būtu vajadzīgs plašāks skatījums, tuvākajiem diviem trim gadiem platības pietiks, bet tālākā nākotnē šis jautājums varētu kļūt aktuāls. Pa vidu starp BCT un "Rīga Fertilizer Terminal", kas sankciju dēļ pašlaik nestrādā, ir teritorija, kas jau gadiem uz papīra skaitās "Nacionālā konteineru termināla" daļa, kurš ir bīdījis daudzus un dažādus plānus, bet patiesībā tur nekas nenotiek un teritorija stāv neizmantota. Lai BCT paplašinātu darbību, par šo teritoriju mums varētu būt interese, jo citas piemērotas vietas jau nemaz nav. Tagad ostā daudzas kompānijas reaģējušas uz to, ka konteinerkravas ir perspektīvas, ar tām strādā "Universālais terminālis" un "Centrālais terminālis", taču, neskatoties uz konkurenci, savu biznesa daļu mums izdodas saglabāt. Aptuveni septiņdesmit procentus no ostā apstrādātajām konteineru kravām pārkrauj BCT.

– Ja jau BCT domā par teritorijas iespējamu paplašināšanu, tad



**jāsecina, ka redzat iespējas pie-
saistīt vairāk jaunu kravu.**

– Kāpēc ne? Kravu apjoms varētu palielināties, kaut vai domājot par Vidusāzijas kravām, kur ir iespējams ļoti liels potenciāls, tikai diemžēl te ir grūti prognozēt, kas notiks ar Krieviju. Galu galā attīstās taču arī Latvijas imports un eksports, un prognozes liecina, ka tas attīstīsies arvien vairāk. Piedevām jāņem vērā, ka liela ražošanas koncentrācija ir tieši Rīgas reģionā. Ja runājam par

**SPECIĀLISTA
KOMENTĀRS**

“Baltic Container Terminal” piemērs apliecina, ka modernās tehnoloģijas ir viens no starptautiskās konkurētspējas stūrakmeņiem, un tas palīdz īstenot mūsu mērķi – kļūt par līderi viedās jeb digitālās ostas risinājumu ieviešanā Baltijas reģionā,” uzskata Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

nākotni, tad gadījumā, ja mainās situācija Baltkrievijā, tad, protams, tur ir liels kravu potenciāls, bet to gan prognozēt ir visai grūti.

– Ko ostas uzņēmēji, tajā skaitā arī BCT, gribētu sagaidīt no Satiksmes ministrijas un jaunā satiksmes ministra?

– Vajadzētu ļoti nopietni izvērtēt ostu reformas nepieciešamību, varbūt tomēr ir vērts tur kaut ko mainīt. Nav jau tā, ka uzņēmēji būtu pret reformām, bet vispirms tomēr vajadzētu skaidri definēt mērķi. Šodien ostas vairs nedrīkstētu salīdzināt tikai pēc pārkrauto kravu daudzuma, un vienmēr esmu atkārtojis, ka katrai ostai ir sava specifika un osta nav gotiņa, ko var paslaukt, kad iegribas pienu. Vēl nevajadzētu aizmirst, ka ostas iespāids uz ekonomiku ir arī pastarpināts, un tas ir darbaspēks, eksporta iespējas, sasaiste ar citām nozarēm, un tieši tā arī ir ostas lielākā tautsaimnieciskā nozīme, bet diemžēl ne visi to vēlas saprast un tā raudzīties uz ostām. Ir nepieciešama sakārtota infrastruktūra, lai ostas varētu sekmīgi strādāt un dot labumu valstij.

Lai gan joprojām ir daudz problēmu, arī partiju ambīcijas, tomēr Latvija attīstās un kopprodukts aug, gan daudz lēnāk, nekā gribētos, bet tomēr attīstība notiek. Tāpat varam būt priecīgi, ka esam demokrātiska valsts. ■

Anita Freiberga

Ventspils brīvostas vēsturē ierakstīts jauns prāmju satiksmes rekords

2022. gadā Ventspils prāmju satiksmē ierakstījusi jaunu rekordu: izdevies pārsniegt pirmspandēmijas laika statistikas rādītājus, bet kopumā 12 gadu laikā ro-ro kravu apjoms Ventspilī palielinājies gandrīz 200 reizi. Jau vairākus gadus Ventspils osta, pateicoties prāmju operatora "Stena Line" stratēģiskajam lēmumam, ir galvenais loģistikas ceļš starp Baltiju un Skandināviju. Prāmis starp Ventspili un Stokholmas tuvumā esošo Norvikas ostu Nīneshamnā kursē 24 reizes nedēļā (12 reisi katrā virzienā), nodrošinot īsāko jūras savienojumu starp reģioniem.

UZZIŅAI

Pavisam 2022. gadā Ventspils brīvostā strādājošie termināļi pārkrāva 14,8 miljonus tonnu, kas ir pieaugums par 33%. Lielāko kravu īpatnību ostā veido naftas produkti. Otrā lielākā kravu grupa bija akmeņogles, bet trešā – ro-ro kravas, kas sasniedza 2,35 miljonus tonnu, un tas bija par 4% vairāk nekā 2021. gadā, veidojot 16% no kopējā Ventspils ostas kravu apjoma.

Prāmju satiksmes attīstība Ventspils ostā mērķtiecīgi sāka gadsimtu mijā kā viens no kravu diversifikācijas virzieniem, kā arī būtisks stimuls rūpniecības attīstībai, jo paver ērtu saražotās produkcijas eksporta iespēju. Pirmo prāmju līniju no Ventspils atklāja 2000. gadā uz Vestervīku Zviedrijā. Kopš tā laika prāmju kravu apjoms palielinājies gandrīz 200 reizi.

"Hegemann I" palīdzēs attīrīt kuģu ceļus Ventspils ostā

Lai operatīvi atjaunotu nepieciešamos dziļumus kuģu ceļos Ventspils ostā un tās tuvumā, februāra sākumā darbu Ventspilī sāka vēl viens padziļināšanas kuģis – "Hegemann I", ko Ventspils brīvostas pārvalde piesaistījusi konkursa kārtībā ārkārtas padziļināšanas darbu veikšanai. Plānots, ka "Hegemann I" palīdzēs attīrīt kuģu ceļus no aptuveni 100 tūkstošiem kubikmetru smilšu.



UZZIŅAI

Kopš 2020. gada, kad lielā nolietojuma dēļ darbu vairs nevarēja pildīt Ventspils brīvostas flotes gruntssūcējs "Dzelme", par ikdienas padziļināšanas darbu veikšanu noslēgts līgums ar "Nord Company Oü", kas uz Ventspils ostu atsūtījusi gruntssūcēju "Vlieree".

Kuģošanas ceļu dziļuma uzturēšana ir viena no Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijām, par ko tiek gādāts visa gada garumā, bet visvairāk darba rodas pēc rudens un ziemas vējiem. Turklāt šie ir darbi, kurus nevar atlikt, jo no kuģošanas ceļu dziļuma ir atkarīga kuģošanas drošība.

Konkursā par kuģu ceļu ārkārtas padziļināšanas darbu veikšanu uzvarējusi "Aquatex" ar gruntssūcēju "Hegemann I". Tas nozīmē, ka "Hegemann I" Ventspilī ierodas tad, kad ar "Vlieree" jau ir par maz. Šobrīd "Hegemann I" padziļina kuģu ceļu ārpus ostas vārtiem, bet "Vlieree" strādā priekšostā.

Gruntssūcējs "Hegemann I" būvēts 1994. gadā un kuģo zem Vācijas karoga. Tas ir 79 metrus garš, 14 metrus plats un ar 2500 kubikmetru lielu grunts tilpni.

Liepāja gatava jauniem izaicinājumiem

2022. gadā Liepājas ostā pārkrauts rekordliels kravu apjoms – 7,61 miljons tonnu, bet 2023. gada izaicinājumi Liepājas ostas uzņēmumiem būs gan darbinieku algas, gan inflācija, gan energoresursu cenas, kā arī sankciju fons un kara apstākļi Ukrainā, kas ietekmē ikdienas darbu. Neraugoties uz ģeopolitisko situāciju, Liepājas ostas uzņēmēji spējuši piesaistīt jaunas kravas un nodrošināt pat rekordlielu kravu apjomu ostā. Kara apstākļu fons ir ieviesis korekcijas, ar prāmiem vesti bēgļi no Ukrainas, zaudētās kravas aizstātas ar citām.

Salīdzinoši mazākais kravu apgrozījums Liepājas ostā aizvadītajā gadā bija lejamkravu segmentā, jo to visvairāk ietekmēja ģeopolitiskā situācija. Lejamkravas 2022. gadā samazinājās uz pusi un veidoja vien 4% no visām kravām.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas SIA "Terrabalt", pēc valdes priekšsēdētāja Āra Ozoliņa teiktā, pagājušajā gadā pārkrāva

1,7 miljonus tonnu kravu, kas ir rekords. Stivdorkompānija apkalpo pasažieru un ģenerālkraavu, beramkravu un ro-ro kravu pārvadājumus starp Liepāju un Eiropu. Pašlaik uzņēmums apkalpo prāmju līniju, kas savieno Liepājas ostu ar Trāvēmindi Vācijā.

"Kopā ar LSEZ pārvaldi esam paveikuši savu darbu – ir ieguldīts rekonstrukcijā, izbūvēts piededceļš. "Stena Line" uz to ir reagējusi. Var nākt lielāki un ātrāki prāmi. Skaidrs, ja nebūtu kara un kovida pandēmijas, izaugsme varbūt būtu vēl lielāka," saka Āris Ozoliņš. "Viens no izaicinājumiem ir inflācija, tai skaitā darbinieku algas un citi izdevumi, otrs – energosituācija, gan degvielas, gan elektrības un siltuma dārdzība. Ir vairāki projekti izstrādes stadijā, bet pastāv risks, ko nevaram iespaidot. Gribam vairākus projektus ar Uzbekistānu un Kazahstānu, bet Krievijas dzelzceļš varētu būt šķērslis, ja pēkšņi kļūtu nepieejams.

Sadarbojamies ar skandināviem, strādājam ilgtermiņā."

LSEZ uzņēmuma "Ekers Stivdors LP" valdes loceklis Olafs Vītols norāda, ka situācija pasaulē nav vienkārša, tomēr kravu plūsma pastāv. Ja kādā vietā kravu plūsma beidzas, tā atveras citā. Ir krauts gan alumīnijs, gan ogles. "Ekers Stivdors LP" pērn pārkrāva 1,9 miljonus tonnu, kas ir par 12% vairāk nekā gadu iepriekš.

"Ja runājam par sankcijām, tad nav jau tā, ka no Krievijas neko neved. Vienkārši ir preču grupas, kas pakļautas sankcijām. Ja runājam par pārtiku, piemēram, graudiem, vai kādām lauksaimniecības izejvielām, tās tiek vestas gan uz Krieviju, gan no Krievijas. Tas nav nekāds noslēpums. Varbūt ir samazinājies apjoms, intensitāte, bet nav jau tā, ka nekas nekustas. Protams, uz mūsu apkalpoto termināli nāk graudi no Rēzeknes, bet tas nav galvenais apjoms," skaidro Vītols.

Ražotāji aicina uz ātrāku un efektīvāku rīcību

“MAN Energy Solutions” galvenais stratēģiskais analītiķis Anderss Krīgers ir analizējis jūrniecības nozares iespējamo attīstību līdz 2050. gadam, un viņa pētījuma rezultāti nepārprotami liecina, ka, lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķi – līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (IMO) jau vakar, nevis šodien, bija jāpieņem stingrāki ierobežojumi. “Varbūt līdz 2050. gadam varam sasniegt CO₂ neto nulles emisijas, bet līdz tam tomēr būs milzīga emisiju pārsniegšana,” uzskata Krīgers, un tas nebūt nav optimistisks secinājums.



Anderss Krīgers.

No vienas puses, ņemot vērā izmaiņas regulējumā, tādu degvielu kā amonjaks, metanols un metāns īpatsvars kuģniecībā no 2030. gada stabili pieaugs, kas samazinās CO₂ emisijas, un tas būs tieši saistīts ar jauno tehnoloģiju pieejamību. Dzinēju ražotāji, piemēram, “MAN Energy Solutions”, jau piedāvā dzinējus, kuru pamatā ir metanols, un pirmie ar amonjaku darbināmie dzinēji būs pieejami 2024. gadā, kas līdz 2050. gadam padarīs amonjaku un metanolu par visvairāk izmantoto degvielu.

Bet, no otras puses, tiek lēsts, ka, pateicoties starptautiskās tirdzniecības un ekonomikas izaugsmei, tirdzniecības flote nākamo trīsdesmit gadu laikā pieaugs par 60%, un, lai gan līdz 2030. gadam regulējuma dēļ paredzama emisiju samazināšanās, analītiķi ir pārliecināti, ka paredzamais flotes pieaugums palielinās jau tā iespaidīgo emisiju apjomu. Krīgens uzskata, ka neizdosies sasniegt

Parīzes nolīguma galveno mērķi – ierobežot globālo sasilšanu līdz 1,5 grādiem. “Šodien kompānijas, pateicoties savai iniciatīvai un redzējumam par ilgtspējīgu kuģošanu, dara daudz visdažādāko lietu, kas norāda uz pareizo virzienu, bet kuģošanas nozarei tomēr ir vajadzīga mērķtiecīgāka pieeja un kopīgi nosprausts virziens. Un tas ir iespējams tikai ar stingru regulējumu, kas nāk no IMO. Ir jānosaka konkrēti pasākumi, piemēram, oglekļa cena vai obligātas kvotas uzņēmumiem. Ir jābūt vienotam un skaidram uzstādījumam, jo mums visiem ir kopīgs izaicinājums – palielināt globālo floti, vienlaikus to dekarbonizējot,” savu viedokli pauž Krīgens.

Pietrūkst apņēmības un finanšu

2019. gadā kuģošanas kompānija “Hapag-Lloyd” bija pasaulē pirmā, kas pārveidoja 15 tūkst. TEU konteinerkuģi “Brussels Express”, lai tas darbotos ar sašķīdriņātu dabasgāzi (LNG). Lai gan uzņēmums koncentrējas uz biometāna un sintētiskā metāna dzinējiem, tas pieļauj, ka nākotnē tiks izmantots e-metanols vai e-amonjaks. “Tehniski risinājumi ir,” saka Hapag-Lloyd flotes rīkotājdirektors kapteinis Ričards fon Berlepšs, kurš plāno līdz 2030. gadam samazināt kompānijas kuģu radītās emisijas par 60% un jau modernizē dažus kuģus alternatīvajām degvielām. “Kuģošanas nozare ir gatava virzīties uz priekšu, bet mums ir jānoskaidro jautājums par zaļās degvielas pieejamību. Mēs vēl joprojām dzīvojam laikmetā, kad kuģu dzinējos tiek dedzināta lēta nafta. Protams, e-degvielas būs dārgākas, un pašreizējo situāciju varētu raksturot tā, ka visi vēlas videi draudzīgu transportu, bet neviens nevēlas par to maksāt. Klientiem ir jāsaprot, ka



Ričards fon Berlepšs.

dekarbonizācija nav panākama bez izmaksām un arī viņiem būs jāmaksā sava daļa.”

VDMA (*Mechanical Engineering Industry Association*) un Vācijas Kuģu būves un okeāna rūpniecības asociācija (VSM) nākušas klajā ar ceļvedi “Power-to-X”, kurā sīki izklāstīts, kā kuģniecība Eiropā varētu sasniegt CO₂ emisiju nulles līmeni jau 2045. gadā, kas ir daudz ātrāk, nekā pašlaik tiek plānots, bet nebūs iespējams, ja pašreizējais pārsniegums līdz 2030. gadam netiks samazināts. Ceļvedī tiek pausts uzskats, ka solis pareizajā virzienā varētu būt “zaļo koridoru” izveide uz un no reģioniem, kas iegulda e-metanola ražošanā. Piemēram, tas varētu būt tirdzniecības ceļš starp Amsterdamu un Singapūru vai tranzīta koridors starp Losandželosu un Šanhaju. Tomēr, lai izveidotu šādus zaļos koridorus, ir nepieciešama publiskā un privātā sektora sadarbība.

Vēl viens virzītājspēks varētu būt reģionālie noteikumi, piemēram, Eiropas Savienība varētu ieviest stingrus noteikumus savai iekšējās kuģniecības nozarei, kas liktu ES uzņemties galvenā iniciatora lomu un rādītu paraugu pārējai pasaulei. Analītiķi pauž viedokli, ka tehnoloģijas ir pieejamas, bet lielākais izaicinājums ir sākt rīkoties tagad. ■

“MAN Energy Solutions”

UZZIŅAI

2023. gadā aptuveni 50% no “MAN Energy Solutions” jaunajiem pasūtījumiem ir divu degvielu dzinēji, un tā jau ir skaidra zīme pareizajā virzienā. MAN lēš, ka 2300 tirdzniecības kuģu ir piemēroti pārejai uz divu degvielu dzinējiem, kas, ja tos darbinātu ar oglekļa neitrālu degvielu, ļautu ietaupīt pat 86 miljonus tonnu CO₂ emisiju gadā.

Kravu pārvadājumu tendences 2023. gadā

Kravu pārvadājumu nozare pastāvēgi attīstās, un kuģniecība ir viens no svarīgākajiem ķēdes posmiem kravu piegādē. 2022. gadā pieaugošās inflācijas un degvielas cenu kāpuma dēļ ne tikai paši kuģniecības uzņēmumi saskārās ar milzīgiem izaicinājumiem, bet grūtības piedzīvoja arī piegādes ķēdes visā pasaulē.

Pakalpojumu izmaksas

Nozares analītiķi ir pārliecināti, ka daudzas tendences, kas kuģošanas nozari nodarbināja un apgrūtināja 2022. gadā, visticamāk, turpināsies arī 2023. gadā. Jo īpaši tas attiecas uz degvielas izmaksām, kas turpinās pieaugt, tādējādi pastiprinot globālo recesiju un inflācijas spiedienu uz piegādes ķēdēm.

Darbspēka trūkums

Aizvien vēl problēma būs darbspēka trūkums, ko joprojām rada pandēmija un globālie konflikti, kuru dēļ turpina sašaurināties piegādes ķēdes. Situāciju vēl vairāk pasliktina kravas automašīnu un autovadītāju trūkums visā pasaulē, kas apgrūtinā kravu savlaicīgu piegādi.

Ilgtermiņa kuģniecība

Viens no mēģinājumiem sabalansēt izmaksas pasaulē ir ilgtermiņa kuģošanas politika, un šajā sakarā tiek iedarbināti vairāki virzieni, tostarp piegādes ķēžu saīsināšana un energoefektivitātes palielināšana. Piemēram, jaunākie kuģi ietilpības dēļ sadedzina mazāk degvielas nekā vecākie.

Tomēr ilgtermiņa sniedzas tālāk par degvielu, ko izmanto transportā, tā attiecas arī uz citiem darbības aspektiem. Piemēram, tāds gigants kā kompānija "Amazon", kad vien tas iespējams, patērētājiem tagad piegādā pakas mazākos un vieglākos iepakojuma materiālos.

Piegādes ķēžu optimizācija

Elastīgāku pieeju savu krājumu pārvaldībai arvien vairāk ievieš mazumtirgotāji. Viņi cenšas optimizēt savu piegādes un krājumu pārvaldības praksi, izmantojot līdzsvarotu patērētāju pieprasījuma un piedāvājuma politiku. Viedās krājumu pārvaldības lietojumprogrammas, ko atbalsta IT tehnoloģijas, tagad tiek ieviestas daudzos uzņēmumos.

Slodzes līdzsvarošana

Mazumtirgotāji meklē veidus, kā ietaupīt naudu par piegādi un noliktavas izmaksas, un viens no veidiem, kā to izdarīt, ir slodzes līdzsvarošana, kas nozīmē ienākošo krājumu sadalīšanu starp noliktavu grupu, nevis visu krājumu nosūtīšanu uz vienu noliktavu.

Individuāla pieeja un procesu digitalizācija (3PL pakalpojums)

3PL sniegtie loģistikas pakalpojumi ir veidoti, balstoties uz katra klienta individuālajām vajadzībām, nodrošinot viegli saprotamu digitalizētu procesu veikšanu. Piegādes loģistikas ārpakalpojumi 3PL var ietaupīt laiku un naudu

Lai gan daudzas kuģošanas problēmas, piemēram, darbaspēka trūkums un augstas degvielas cenas, visticamāk, turpināsies arī 2023. gadā, citām tendencēm, kas attiecas uz slodzes līdzsvarošanu un proaktīvu piegādes ķēdes pārvaldību, vajadzētu palīdzēt mazināt dažas no šīm problēmām.



Neskatoties uz augstajām degvielas cenām, eksperti tomēr paredz zemākas piegādes izmaksas un mazākus ostu sastrēgumus, kas pēc kravu pārvadājumu izmaksu kāpuma dažu pēdējo gadu laikā beidzot ļaus mazumtirgotājiem nedaudz atvilkt elpu. Pēc globālā konteinerkravu pārvadājumu indeksa "Freightos Baltic Index" datiem, vidējās viena konteineru pārvadāšanas izmaksas pasaulē tagad ir 3429 ASV dolāri, salīdzinot ar 10 396 ASV dolāriem 2021. gada oktobrī.

Statistika liecina, ka arī ostas labāk tiek galā ar kravu apstrādi un ātrāk uzkrāj konteinerkuģus.

Eksperti pauž viedokli, ka 2023. gads nebūs gluži tāds, pie kāda visi bija pieraduši pirms pandēmijas, tomēr analītiķi prognozē, ka kuģniecības pakalpojumiem un piegādes ķēdēm tas būs labāks nekā pāris iepriekšējie gadi. ■

LNG tankkuģi populārākie starp jaunbūves pasūtījumiem

"Clarkson" savā 2022. gada pārskatā raksta, ka jauno kuģu pasūtījumu vidū populārākie ir LNG tankkuģi. Arī kuģu brokeris "Allied Shipbroking" savā jaunākajā ziņojumā raksta, ka decembris tika pabeigts un jaunais gads iesākās ar aktivitāti un ieguldījumiem LNG kuģu pasūtījumos, jo ir cerības, ka ne tikai dažus nākamos gadus, bet nākamās desmit gadus Eiropā būs liels pieprasījums pēc LNG kuģu pakalpojumiem. Tā, piemēram, kompānija "Asyad Shipping", aiz kuras stāv Omānas gāzes

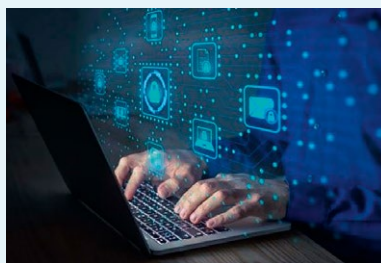


bizness, "Hyundai Samho" pasūtīja divus VLGC kuģus, kas jāpiegādā 2025. gada beigās un 2026. gada pavasārī. Viena šāda kuģa cena pārsniedz 250 miljonus ASV dolāru. Neatklāti īpašnieki "Asakawa" kuģu būvētavā pasūtījuši četrus 25 150 dwt VLGC tankkuģus, Ķīnas kuģu būvētava "Zhoushan Changhong" būvēs divus 50 000 dwt tankkuģus, kurus piegādās 2024. gada beigās, savukārt "MODEC" kuģu būvētavā "FPSO Dalian Shipbuilding" pasūtījusi VLCC, kas pasūtītajam tiks nodots 2026. gada jūnijā. ■

Pieaug kiberuzbrukumu skaits

Tāpat kā citās nozarēs, arī jūrnieceībā un kuģošanā kiberdrošība rada arvien lielākas bažas. Saskaņā ar "Aqua Security" ziņojumu, sākot no 2021. gada, kiberuzbrukumu skaits kravu piegādes ķēžu programma-tūrām pieaudzis par vairāk nekā 300%, un speciālisti paredz, ka uzbrukumu skaits turpinās pieaugt.

Kiberuzbrukumi piegādes ķēdēm var bloķēt datu sistēmas, padarot par ķīlniekiem lietotājus vai veicinot sensitīvas klientu informācijas nozagšanu, lai gūtu finansiālu labumu. Šādi uzbrukumi loģistikas piegādes ķēdēm rada būtiskus traucējumus, un to atrisināšana var izmaksāt simtiem miljonu dolāru, piedevām



nodarot ilgtermiņa kaitējumu zīmola reputācijai.

Kiberdrošības analītiķi prognozē, ka līdz 2025. gadam kibernetizācijas izmaksas ik gadu pieaugs līdz 10,5 triljoniem ASV dolāru. Precīzus skaitļus par kibernetizācijas ietekmi uz loģistikas nozari

ir grūti iegūt, jo daudzi uzņēmumi izvēlas neziņot par piedzīvotajiem kiberuzbrukumiem.

Prognozes liecina, ka 2023. gadā lieli un mazi uzņēmumi vairs nevarēs ignorēt šo pastāvīgo un mainīgo apdraudējumu. Uzbrukumi turpinās izplatīties un kļūs sarežģītāki. IT departamenti tiks pakļauti pastāvīgi mainīgajai bruņošanās sacensībai ar kibernetizācijas ietekmi.

Lai gan IT drošības uzlabošanas un uzturēšanas izmaksas ir lielas, uzņēmumi, kas iegulda savā IT infrastruktūrā un nemitīgi uzlabo drošības politiku, nepārprotami būs ieguvēji ne tikai šogad, bet arī domājot par nākotni. ■

Reģistrētais pirātu uzbrukumu skaits samazinās, ziņojumu skaits nepietiekams

ICC Starptautiskā Jūrnieceības biroja (IMB) Pirātisma ziņojumu centrs publicējis informāciju par incidentiem 2022. gadā, kad tika reģistrēti 115 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi pret kuģiem (salīdzinājumā ar 132 gadījumiem 2021. gadā), un puse no tiem notika Dienvidaustrumāzijas ūdeņos, īpaši Singapūras šaurumā, kur incidentu skaits turpina pieaugt. IMB uzsver progresu Gvinejas līcī, kur incidentu skaits samazinājās no 84 incidentiem 2020. gadā un 35 incidentiem 2021. gadā līdz 19 gadījumiem 2022. gadā. IMB direktors Maikls Haulets atzinīgi vērtē starptautisko jūras spēku un reģionālo institūciju ātro un izlēmīgo rīcību Gvinejas līcī, kas nodrošinājusi pastāvīgu drošību apkalpēm un starptautiskajai tirdzniecībai. Tomēr IMB ziņojumā uzsverts, ka nedrīkst atslābināties un ir nepieciešama arī turpmāka rīcība, lai jūrniecei varētu justies droši Gvinejas līča reģionā, kas joprojām tiek uzskatīts par bīstamu, par ko liecina divi incidenti 2022. gada pēdējā ceturksnī. Novembra vidū pirāti ieņēma *ro-ro* kuģi Sjerraleones krasta tuvumā, un visa apkalpe kļuva par



Pirāti uzbrūk kuģim atklātā jūrā.

ķīlnieci. Pirāti mēģināja kuģot seklos ūdeņos, bet kuģis uzskrēja uz sēkļa. Apkalpei izdevās atbrīvoties un patverties *citadelē*, līdz Sjerraleones varas pārstāvji uzkāpa uz kuģa. Savukārt decembra vidū Gvinejas ūdeņos notika bruņots uzbrukums *suezmax* tankkuģim.

Maikls Haulets īpaši vēršas pie kuģu kapteiņiem un aicina viņus, kuģojot Gvinejas līča ūdeņos, stingri ievērot nozares labākās pārvaldības prakses ieteikumus. Tieši tāpat centrs mudina kapteiņus iespējami ātrāk ziņot par visiem incidentiem, lai varētu identificēt un aizturēt vainīgos.

"Mēs izsakām atzinību reģiona valstu drošības institūcijām par gandrīz visu ziņoto incidentu izmeklēšanu. Incidenti tik svarīgajos un noslogotajos jūras tirdzniecības ceļos joprojām rada bažas, jo tie ne tikai ietekmē apkalpju drošību, bet arī var radīt problēmas un apdraudējumu kuģošanas un vides drošībai."

Reģionālās sadarbības nolīguma par pirātisma un bruņotas laupīšanas apkarošanu Āzijā (ReCAAP) centrs pauž bažas par to, ka aptuveni 65% no visiem incidentiem Āzijā pagājušajā gadā notika Singapūras šaurumā. Ar pirātismu un bruņotu laupīšanu saistītie incidenti Singapūras šaurumā 2022. gadā sasniedza pēdējo septiņu gadu augstāko līmeni, pieaugot no 49 gadījumiem 2021. gadā līdz 55 pagājušajā gadā.

UZZINĀI

Singapūra atrodas pie viena no pasaulē noslogotākajiem ūdensceļiem, jebkurā diennakts laikā tur ir noenkuroti gandrīz 1000 kuģu. Singapūras ostā kuģi piestāj ik pēc divām trim minūtēm, un kopējais kuģu skaits, kas ienāk un tiek apstrādāts Singapūras ostā, sasniedz aptuveni 130 tūkstošus gadā, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai jūras satiksme reģionā būtu brīva no pirātisma.

Jūras forumā akcentē bīstamību Singapūras ūdeņos

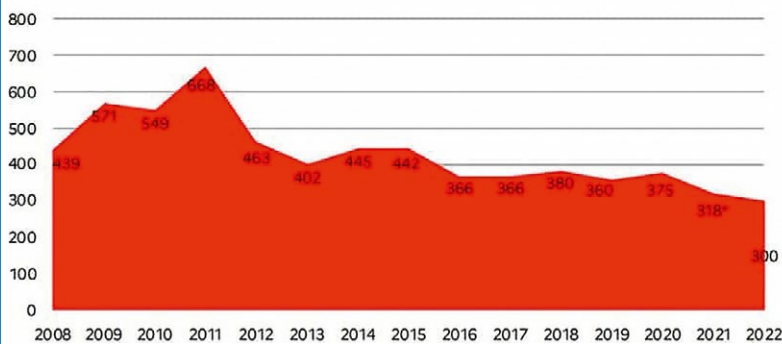
ReCAAP rūpīgi apkopo un apstrādā iespējami plašu datu spektru, ieskaitot ziņas no kuģošanas kompānijām, drošības dienestiem, jūras analītiķiem un kuģu un kravu apdrošināšanas pakalpojumu sniedzējiem.

Āzijas ūdeņu drošībai pēdējā laikā tiek pievērsta liela uzmanība, īpaši pēc uzbrukumiem tankkuģiem netālu no Persijas līča, kur jau tā kara risku dēļ kuģniecības apdrošināšanas likmes ir augstas. Apdrošināšanas prēmijas dažādiem kuģiem atšķiras atkarībā no to vecuma un nolietojuma, taču jūras apdrošinātāji uzskata, ka, ņemot vērā reālo situāciju, ir maz ticama apdrošināšanas likmju samazināšanās.

Forumā, ko kopīgi organizēja ISC, Singapūras Jūras un ostu pārvalde (MPA) un Singapūras Kuģniecības asociācija (SSA), ReCAAP ICS izpilddirektors K. Natarajans uzsvēra, ka Singapūras šaurums joprojām rada bažas.

“Jūras satiksme Malakas šaurumā un Singapūrā ir tik intensīva, ka rodas labvēlīga vide tiem, kas vēlas ātri nopelnīt un ir gatavi riskēt ar savu dzīvību, tomēr, ja apkalpes ir modras un ceļ trauksmi, incidentu skaits var mazināties,” sacīja K. Natarajans.

Pirātisma un laupīšanas gadījumu ikgadējā attīstība



SSA izpilddirektors Maikls Fūns Jūras forumā uzsvēra trīs svarīgākos priekšnoteikumus, kas jāievēro, lai nodrošinātu ilgtspējīgu kuģošanas drošību Singapūras šaurumā: spēcīga nozares partnerība, precīza ziņošana un modrība.

Sazinoties ar tankkuģu brokeriem Singapūrā un analizējot viņu sniegto informāciju, ReCAAP secinājusi, ka lielākā daļa incidentu, kas notikuši Malakas šaurumā un Singapūrā, ir klasificējami kā bruņota laupīšana, nevis augstas intensitātes pirātisms vai terorisms. Tikai divos gadījumos pret apkalpi izmantota vardarbība: vienā incidentā vainīgie piesēja dežurējošo motoristu mašīntelpā un viņam draudēja, bet otrā gadījumā otrs inženieris sasiets un ar aizietām acīm bija noguldīts uz grīdas. Lielākā daļa incidentu notika tumšajās diennakts stundās.

Francijas Jūras spēku 2022. gada ziņojums par globālo jūras satiksmes drošību

Francijas Jūras spēku Jūrniecības informācijas sadarbības un izpratnes centrs (MICA centrs) publicējis savu 2022. gada ziņojumu par jūras pirātismu un laupīšanas gadījumiem, un šie dati atšķiras no IMB sniegtās informācijas. Pēc MICA ziņām,

2022. gadā pasaulē reģistrēti 288 jūras pirātisma un laupīšanas gadījumi. Jaunais MICA izdevums sadarbībā ar plašu partneru tīklu sniedz detalizētu statistiku un analīzi par draudiem, kas ietekmē jūras satiksmes drošību visā pasaulē.

2022. gadā ievērojami samazinājās jūras pirātisma un laupīšanas gadījumu skaits, kopumā visā pasaulē notikuši 300 incidenti salīdzinājumā ar 312 incidentiem 2020. gadā, kas ir samazinājums par aptuveni 6%. Tomēr no Amerikas līdz Dienvidaustrumāzijai, ieskaitot Indijas okeānu, visas jūras teritorijas arvien vairāk saskaras ar citiem apdraudējumiem. Pateicoties Francijas un ārvalstu partneru palīdzībai, MICA centrs pirmo reizi savā gada pārskatā novērtē visus draudus, kas ietekmē katru no šīm teritorijām, un tie ir nelegālā zveja, kontrabanda, cilvēku tirdzniecība, nelegālā imigrācija, starpvalstu konflikti un teroristu uzbrukumi.

“Lai gan jūras pirātisma un laupīšanas gadījumu skaita samazināšanās, kas sākās 2021. gadā, turpinājās arī 2022. gadā, šis samazinājums galvenokārt saistīts ar ievērojamu pirātisma gadījumu skaita kritumu, savukārt laupīšanas gadījumu skaits dažos pasaules reģionos ir stabils vai pat pieaug,” teikts MICA paziņojumā sociālajos medijos. “Jūras pirātisma samazināšanos var izskaidrot ar vairākiem faktoriem, tostarp visu ienīdētoto pušu iesaistīšanos, privāto un valsts, reģionālo un ārpusreģionālo sadarbību. Tomēr joprojām būtiska ir atbildība labai pārvaldības praksei un modrība, kā arī svarīgi ir daudzi citi faktori, kas ietekmē jūras satiksmes drošību kopumā.”

Avots: IMB, ReCAAP, MICA

UZZINĀI

MICA centrs apkopo un piegādā informāciju partneriem, kuri izmanto centra bezmaksas pakalpojumus. 2022. gada ziņojumā apkopota plaša informācija, analizētas tendences, prognozēta turpmākā attīstība.

Suecas kanālu dienā vidēji šķērso 68 kuģi

Suecas kanāla pārvalde paziņojusi, ka 2022. gadā tranzīta maksās iekasēti astoņi miljardi ASV dolāru, kas kanāla pastāvēšanas vēsturē bijis gada ieņēmumu rekords un, salīdzinot ar 2021. gadu, palielinājies par aptuveni 25%. 2022. gadā vitāli svarīgo ūdensceļu, kas apkalpo aptuveni 10% no pasaules jūras tirdzniecības un lielāko daļu naftas kravu, ko pārvadā pa jūru, dienā vidēji šķērsoja 68 kuģi, pārvadājot 1,41 miljardu tonnu kravu, ko pārvaldes vadība raksturo kā rekordaugstu rādītāju. 2022. gadā kuģu nodevas tika paaugstinātas trīs reizes.

Naftas cenu griesti var saskarties ar izaicinājumiem

2022. gada 5. decembrī spēkā stājās cenu griesti Krievijas jēlnaftai, kas tiek transportēta pa jūru, un tas nozīmē, ka tad, ja pircēji nevarēs pierādīt, ka maksājuši par Krievijas naftu zem 60 ASV dolāriem, tiem tiks liegti Rietumvalstu jūras pakalpojumi, piemēram, apdrošināšana un starpniecība. Taisnības labad gan jāteic, ka Krievijas vadošā jēlnaftas brenda "Urals" cena kopš 2022. gada decembra nav sasniegusi pat 60 dolāru atzīmi. Lai kā Krievijai nepatīk noteiktie cenu griesti, tā nevar atļauties bloķēt jēlnaftas pārdošanu valstīm, kas ievēro cenu griestus, tomēr Krievija darīs visu, lai mēģinātu mazināt ierobežojumus. Kopš 2022. gada 5. decembra vismaz septiņi Krievijas naftas tankkuģi ar rietumu apdrošināšanu ir izbraukuši no Krievijas Baltijas jūras ostām, lai dotos uz Indiju, un tie nebūtu varējuši apdrošināt kravu, ja jēlnafta tiktu pārdota virs 60 dolāriem. Daži eksperti apgalvo, ka cenu ierobežojums turpinās darboties, jo 60 dolāru Krievijai ir pieņemama cena, tomēr eksperti arī uzsver, ka nevajadzētu izdarīt priekšlaicīgus secinājumus, jo Krievija aktīvi meklēs iespējas pārdot jēlnaftu virs ierobežotās cenas. Viena no iespējām īstermiņā ir Krievijai pašai veikt apdrošināšanu un jēlnaftas transportēšanai izmantot Indijas vai Ķīnas kuģus, kas nav pakļauti ASV vai ES jurisdikcijai, bet ilgtermiņā izveidot pašai savu naftas kuģu floti.

Jūru var zīmēt ļoti dažādi, un vienmēr ir pareizi

"Es noteikti neesmu mākslinieks. No mākslas pilnīgi neko nesaprotu. Ja kāds uzvelk trīs striņas un pasaka, ka ar šo nākamo triepienu viņa glezna iegūst citu dziļumu, tad man nav ne jausmas, ko viņš ar to domā," saka LVR Flotes matrozis Andris Skuja. Andris lepojas ar to, ka cēlies no senas zvejnieku dzimtas, un neaizmirst piebilst, ka sirdī joprojām ir zvejnieks, kaut arī "uzdienējis" līdz jūrniekam.

"Mans tēvs un vectēvs bija zvejnieki, un arī viņu senči, kaut gan sīkāk savu ģimenes vēsturi neesmu pētījis. Es pats pirms armijas gribēju stāties Liepājas jūrskolā, taču tur viss bija tikai krievu valodā, un es nenoliku rakstīšanas eksāmenu. Atgriezies no armijas un sāku zvejnieku artelī "Enkurs" braukt uz zvejas kuģiem par mehāniķi, pēc tam kļuva par grupas mehāniķi un sēdēju kantorī. Mans tēvs bija piekrastes zvejnieks, taču, dzēšot ugunsgrēku, savainoja rokas, un es sāku strādāt viņa vietā. Taču pienāca laiks, kad ar piekrastes zveju vairs izdzīvot nevarēja. Mani uzaicināja darbā Holandes firma, kas Latvijā padziļināja ostas, sāku strādāt uz *daudzkausnieka*, un tur arī nokārtoju matroža papīrus, pirms tam biju zvejas laivu šķiperis. Smejot, ka mans nākamais amats jau bija kuģa kapteinis, jo strādāju uz maza velkonīša, kas Daugavā vilka *trubas*. Tā kā kuģīti apkalpoja tikai viens cilvēks, viņš automātiski bija gan kapteinis, gan visa apkalpe. To darba līgumu vēl tagad glabāju, lai varētu palielināties!" smejas jūrnieks.



Pirmais no kreisās – Andra tēvs Jānis, otrais no labās – Andra vectēvs Kārlis.



Andris Skuja.

Tālāk dzīve Andri savedusi kopā ar ledlaužiem – viņš bijis gan "Varmas", gan "Foros" apkalpē. "Laikam esmu viens no retajiem cilvēkiem, kurš ļoti gaida bargu ziemu – lai tiktu jūrā!" viņš saka. Taču, bargo ziemu gaidot, atliek gana daudz laika vaļaspriekam – gleznošanai. Pirmo bildi Andris esot uzgleznojis 58 gadu vecumā. "Tad uzzināju par akrila krāsām, pirms tam biju kaut ko mēģinājis ar eļļas krāsām, ar ūdenskrāsām un guaša krāsām, bet tas nebija tas. Ar akrila krāsām mani iepazīstināja meitas kora biedrene, dizainere – viņa bija atbraukusi pie mums ciešos. Man ir teikuši, ka visgrūtāk ir



uzzīmēt jūru. Nezinu, man tieši jūra sanāk, jo tā taču visu laiku ir mai-nīga. Jūru var zīmēt ļoti dažādi, un vienmēr ir pareizi! Ja zīmēju portretu vai, piemēram, zirgu, tur gan katram sīkumam jābūt ļoti precīzam, un tas jau ir izaicinājums! Bet, kad sanāk, tad pašam ir gandarījums.”

Andris skaidro, ka parasti savas gleznas zīmē pēc bildēm – vai nu atrod internetā kaut ko, kas uzrunā, vai nofotografē, vai arī kāds ko at-sūta. “Parasti uzlieku bildi uz datora ekrāna, uz otra datora vai televizorā ieslēdzu kādu filmu, un tad zīmē-ju. Visu esmu apguvis pašmācības ceļā, visvairāk skatoties *jūtubā*, kā mākslinieki strādā. Ir tāds krievu gleznotājs Viktors Juškevičs, viņu es varētu saukt par savu skolotāju, jo no viņa esmu visvairāk iemācījies. Pamatprincips man ir viens un tas pats – vienmēr sāku zīmēt no aiz-mugures, un tad nāku uz priekšu. Piemēram, uzzīmēju debesis, jūru un tad kuģi. Ja zīmēju tikai jūru, tad bildi varu pabeigt, teiksim, divos vakaros. Ja ar kuģi, tad būs ilgāk, bet man, protams, labāk patīk ar kuģi – tas ir interesantāk! Zīmēju ne tikai jūru, arī citus dabas skatus, kas nu pašam iepatikas. Šajā ziņā mans darbs ir ļoti labs – strādājam maiņās, parasti trīs diennaktis pa kārtai, un tad pa dienu rosos pa kuģi, bet vakaros gleznoju. Un labi, ka nav jāzīmē ar eļļas krāsām – tad viss kuģis smirdētu, tā jau nevar!” Bargo ziemu gaidot, Andris jau esot uzzīmējis septiņus ledlaužus dar-bā – saviem darba biedriem. Pats



sev gan vēl neesot paguvis. Pie-mēram, savu tagadējo darba vietu “Foros” viņš nofotografējis, kamēr kuģis bijis remontā, tad gleznojis jūru un kuģi piezīmējis klāt pēc fotogrāfijas.

Glezno Andris arī mājās, taču mājās jau vienmēr esot arī citi darbi. “Esmu

uzcēlis māju, turpat blakus dēls uz-būvēja māju sev. Un pie mājas jau vienmēr ir ko darīt. Taču gleznošana ir laba nodarbošanās – nav kaitīga! Es nedzeru jau gandrīz desmit ga-dus, pīpējis nekad tā īsti neesmu, tagad gleznoju. Agrāk arī muzicē-ju kopā ar draugiem. Spēlēju tādu nopietnu paštaisītu instrumentu, ko saucām par kontrašpliterbasu! Mēs bijām *bezštepseja* muzikanti – ne-viens mūsu instruments nebija jā-pieslēdz strāvai, un varējām nospē-lēt jebko! Nu, bet visam savs laiks, tagad esam palikuši vairs tikai divi no mūsu grupiņas.”

Kā jau zvejniekam, Andrim joprojām ir arī zvejas laiva, ar kuru viņš iet jū-rā. “Pamatā zvejoju grunduļus, labā-kais laiks ir maijs, jūnijs. Grunduļi ir invazīvā suga, kas aizvien vairāk pa-rādās pie reņģēm. Vēl nesen grun-duļi gāja pamatā uz Ukrainu, taču tos var nodot arī tagad, un jo vairāk, jo labāk. Cena tikai aug. Vasarā ar savu laivu vizīnu atpūtniekus, man ir tāda vesela programma – vispirms braucam ar laivu, tad vāru zivju zu-pu. Nekādu reklāmu man nevajag, draugi pastāsta saviem draugiem. Man patīk kaut ko tādu rīkot un or-ganizēt. Kaimiņi manu zvejas šķūnīti sauc par vietējo klubu!” tā Andris.

Taču zvejošana tagad palikusi tikai kā vēl viens hobijs. “Jūrnieks – tas jau ir nopietni. Taču arī šo darbu var darīt tikai tad, ja tas ir pie sirds. Arī mans dēls ir jūrnieks, tāpat savā ziņā turpina dinastiju,” saka Andris Skuja. ■



Andra Skujas dēls Mārcis Skuja.



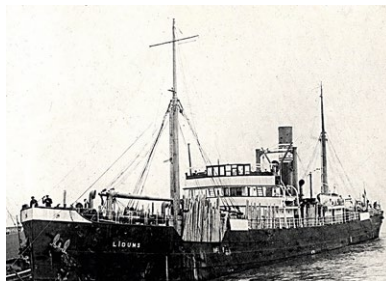
Zvejnieks Andris 1987. gadā.



Kreisajā malā Andris ar kontrašpliterbasu.

Tvaikonis “Līdums” klūst par “klīstošo holandieti”

Tālais 1929. gads Latvijas kravas tvaikoņa “Līdums” apkalpei bija dramatisku notikumu bagāts. 18. februārī tvaikonis kapteiņa Ernesta Fridriha Brikmaņa vadībā atstāja Londonas ostu, lai dotos uz Kopenhāgenu. Laika apstākļi bijuši slikti, tomēr kuģis bez starpgadījumiem sasniedzis Skāgena zemesragu Dānijas ziemeļos. Ledus daudzums gan bijis tik ievērojams, ka kuģis nav varējis turpināt ceļu caur Kategatu uz Kopenhāgenu. Šajā rajonā ziemas laikā nav bijusi arī Skāgenas peldošā bāka un citas navigācijas zīmes. E. Brikmanis vēlāk nolēmis doties uz Zviedrijas krastu, tā cenšoties apbraukt dreifējošā ledus laukus. 9.45 no rīta notika avārija – tvaikonis uzskrēja uz sēkļa. Gar kuģi no abām pusēm tika dzīts ledus, sākumā tie bija atsevišķi gabali, vēlāk nāca liels ledus lauks ar torosiem. Ledus masa krāvās pie kuģa sāniem līdz pat klājam. Tvaikonis saskvērs par aptuveni 10 grādiem uz sāniem, tika saliekta stūres ierīce. Kad ieradās glābšanas laiva, tās vadītājs ieteica kuģa apkalpei pamest kuģi un glābties, jo pastāvēja liela varbūtība, ka “Līdums” ledus spiediena rezultātā



Tvaikonis “Līdums”.

varētu nogrimt. Apkalpe kuģi pameta divās laivās pēc kopējas apspriedes, ko darīt tālāk. Izglābtie jūrniki tika izmitināti Skāgenas jūrnieku namā.

Tajā pašā dienā kapteinis E. Brikmanis, no krasta ar tālskati vērojot kuģi, redzēja, ka lielā ledus masa to paceļ uz augšu un pārnēs pāri sēklim. Pēc tam kapteinis centies dabūt velkoņus tvaikoņa glābšanai, bet tas nav izdevies. Nesekmīgs bijis arī viņa mēģinājums īrētā zvejas laivā sasniegt kuģi. 28. februārī Dānijas glābšanas kuģi “Viking” un “Bjorn” atrada tvaikoni “Līdums” brīvā peldējumā Ziemeļjūrā un vēlāk ievilkā to Esbjergas ostā. Apkalpe atgriezās uz kuģa un konstatēja, ka tas saskvēries

25 grādus uz labajiem sāniem un tilpnes piepildītas ar ūdeni aptuveni divu metru augstumā.

Vēlāk šo avāriju izmeklēja Latvijas Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģija. Kapteinim N. (tā E. Brikmanis nodēvēts žurnāla “Jūrniki” rakstā par tvaikoņa “Līdums” avāriju) tika izteikts rājiens par pārsteidzīgo lēmumu pamest kuģi. Gala lēmums bija jāpieņem viņam, nevis vietējam glābšanas laivas vadītājam. Izrādījās, ka tvaikonis uz sēkļa uzsēdies viegli. Par to liecināja kuģa priekšgala svārstības, un arī uz kuģa klāja ledus krāvumi netika novēroti.

Tāds ir Latvijas “klīstošā holandieša” stāsts. Tā ir arī liecība par cilvēka reakciju ekstrēmās apstākļos. Kapteinis Ernests Fridrihs Brikmanis 1925. gadā bija absolvējis K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu, un viņam kā labākajam jūrskolas absolventam Latvijas Kuģu īpašnieku savienība dāvināja zelta pulksteni. Šī negadījuma un viena sasteigta lēmuma dēļ viņa jūrnieka karjera drīz arī noslēdzās. ■

A. Cekuls

Topošie jūrniki iejūtas aktieru ādā



“Meklējam kungus, kas būtu gatavi iejusties 70. gadu jūrnieku lomās jaunā latviešu seriālā. Vajadzīgi gan masu skatu dalībnieki, gan otrā plāna aktieri lomām ar tekstu.”

Tāds aicinājums izskanēja aizvadītā gada rudenī, bet tagad jau pabeigts



viens no gaidītākajiem Andreja Ēķa 2023. gada projektiem – pašmāju vēsturiskā daudzsēriju filma “Dumpis”, kas balstīta uz patiesiem notikumiem par viena cilvēka cīņu pret valdošo iekārtu. Galvenajās lomās zvaigžņots aktieru sastāvs – Dainis Grūbe, Jēkabs Reinis, Andris



Keišs, Egons Dombrovskis un citi. Filmas radošā grupa izsaka pateicību visiem masu skatu dalībniekiem, tai skaitā Latvijas Jūras akadēmijas un LJA jūrskolas audzēkņiem, kuri izturēja garās filmēšanas stundas, un atliek ar nepacietību gaidīt jauno seriālu. ■

RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJAM 250



EKSPOZĪCIJA NO MUZEJA KRĀTUVĒM "SEN AIZMIRSTAS LIETAS JŪRNICĪBĀ"



Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā īpašā vitrinā līdz 30.aprīlim apskatāmas "Sen aizmirstas lietas jūrniecībā" – mūsdienās neparasti, bet senāk neaizstājami jūrnieku darbarīki un sadzīves priekšmeti no muzeja krājuma.

19.gs. 60. gados Latvijā, Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē, sāka būvēt buriniekus, kas radīja un veicināja apvērsumu Latvijas piekrastes iedzīvotāju ikdienas dzīvē. Tika pielietoti jauni kuģu būves darba rīki, radīti jauni burinieki, jauni, ar kuģniecību saistīti ikdienas valodas jēdzieni. Toreiz tas bija kaut kas jauns, bet tagad, pēc simts un vairāk gadiem, to var nosaukt tikai par sen aizmirstām lietām jūrniecībā, kuras spilgti raksturo tā laika jūras braucēju laikmetu.

Zīdvesters, mālšpiks, gardmans, līķēšanas adata, tauku rags, balasta maisiņš un vēl virkne citu šodien no jauna atklājami, sen aizmirsti jūrnieku ikdienas darba rīki, kā arī jūrnieku darinātie apbrīnas vērtie veikumi: kuģu modeļi un burinieki – galeoni, barkas, gafelšoneri – stikla pudelēs, kas muzeja ekspozīcijā paver ieskatu legendu, piedzīvojumu un smaga darba piesātinātajā jūrnieku dzīvē.

Vērojot tālu jūru vējus piedzīvojušos priekšmetus, kas tagad savus stāstus vēsta muzeja apmeklētājiem, neviļus domās ieskanas vārdi no legendārās dziesmas "Vecā jūrnieka stāsts": "Ek, sirdī tas laiks vēl skan, Jūras vējš dzied spīvs".



RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJAM 250

RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS AICINA UZ 250 GADU JŪBILEJAS SVĒTKIEM



Jubilejas gadā kopumā paredzēti daudzi un dažādi pasākumi, kuros ikviens atradīs kādu sev interesējošu tematu un nodarbošanos.

Senākā un viena no lielākajām un nozīmīgākajām Latvijas kultūrvēsturiskā mantojuma krātuvēm – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 2023. gadā atzīmē 250 gadu jubileju. Šajā gadā ar pateicību tiks pieminēts Rīgas rātes 1773. gada 22. februāra lēmums – apstiprināt pirmā publiskā muzeja dibināšanu Baltijā un nosaukt to par Himzela muzeju – *Himselsches Museum*. Lēmuma pamatā bija Rīgas ārsta Nikolausa fon Himzela (1729-1764) novēlējums nodot sabiedrības apskatei un izglītošanai privāto dabas un mākslas priekšmetu kolekciju. Jubilejas gada garumā ik mēnesi tiks eksponēti vēsturiski priekšmeti ar saglabājušos uzrakstu vācu valodā uz papīra etiķetes, kas atspoguļo 18. gadsimta retumu kolekcionēšanas tradīcijas un veido muzeja simbolisko saiti ar tā pirmsākumiem.