



JŪRNIEKS

NR. 5 (138) 2023



SIA "AtoZ Group" izpilddirektors

EDUARDS ŠEREMETS:

"Eiropā kuģu būves nozarē konkurence ir, būs un nekur nepazudīs, bet varu droši teikt: mēs būsīm tie, kuri ražos produktu ar ļoti lielu pievienoto vērtību."

**Kuģubūve
Latvijā, Eiropā
un pasaulē**

**Latvijas ostu
ambīcijas vēja
parku attīstībā**

**"Tumšā flote"
apdraud
jūrniekus,
vidi un
kuģošanas
drošību**



**Hamburgas osta nodrošina
kuģus ar krasta enerģiju**





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Bez reāla kopīga darba neiztikt
- 5 Mūžībā aizgājis ilggadējais Ventspils ostas kapteinis Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris Arvids Juris Buks
- 6 Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs svin 250 gadu jubileju
Latvijas delegācija piedalās "TransLogistica Kazakhstan 2023"
- 7 Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus
- 8 Par RTU Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru apstiprināts Jānis Džeriņš
Pirmajos trīs ceturkšņos pārbaudīti 269 ārvalstu kuģi
- 9 Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji pārrunā plastikāta boju izmantošanu un citas nozares aktualitātes
- 10 Notikumi Latvijā. Septembris – oktobris
- 12 Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfi gatavojas jauniem izaiņinājumiem
- 13 Salacgrīvā atver grāmatu par zvejniecības vēsturi
- 14 Pasaules jaunumi īsumā
2023. gada Pasaules jūrniecības dienā aicina turpināt MARPOL noteiktos vides drošības standartus
- 15 IMO pasaules jūrniecības tēma 2024. gadam: "Navigācija nākotnē: drošība pirmajā vietā!"
- 16 Neskatoties uz sankcijām, Krievijas fosilā kurināmā eksports nav samazinājies

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 17 Neskatoties uz sankcijām, Krievijas fosilā kurināmā eksports nav samazinājies
- 18 Jūrnieks starp dekarbonizācijas prasībām un darba drošību
- 19 "Tumšā flote" apdraud jūrniekus, vidi un kuģošanas drošību
- 20 ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas dēļ apdraudēta ES konkurētspēja
- 21 Kāda būs globālās jūras tirdzniecības nākotne?
- 22 Eksperti pēta dažādu zemāka oglekļa satura degvielu dzīvotspēju
- 23 ICS atvērusi pārstāvniecību Šanhajā

KUĢUBŪVE LATVIJĀ, EIROPĀ, PASAULĒ

- 24 Šveices karogam tuvojas gals
Iedvesmo senās kuģu būves tradīcijas
- 29 Atmaksājas tālredzīga politika
- 30 Quo vadis, Eiropas kuģubūve?
- 32 Jūrniecības ziņas
- 33 MASS "masē" IMO un kuģošanas nozari
- 34 LNG kuģu pasūtījumi var radīt zaudējumus kuģu būvētājiem

OSTAS

- 35 Baltijas ostu konferencē apspriež reģiona problēmas un iespējas
- 36 Statistika
- 37 SEG emisiju samazināšanā vēl daudz darāmā
- 38 Vai Latvija izvairīsies no uzkāpšanas uz grābekļa?
- 40 Ventspils brīvosta piesaka sevi par Baltijas reģiona centru atkrastes vēja parku attīstībā
Rīgas ostā atklāj jaunu saules paneļu parku
- 41 Tiek eksportēta Latvijas lauksaimnieku izaudzētā raža
Pirms 336 gadiem sākās Liepājas ostas izbūve
Turpinās vēsturiskā piesārņojuma sanācija
- 42 Karostas kanālā turpinās vērienīgi sanācijas darbi
Singapūra saglabā pasaules vadošā jūrniecības centra statusu
- 43 "COSCO SHIPPING Taurus" – pirmais kuģis, kas Hamburgas ostā apgādāts ar krasta enerģiju

BRĪVBRĪDIS/VĒSTURE

- 43 Triatlons dzimšanas dienas dāvanā
- 45 Koka kuģu amatnieki



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku (1.vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Valsts prezidenta kancelejas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvoostas, Ventspils brīvoostas, Liepājas SEZ, "AtoZ Group", Limbažu novada Salacgrīvas bibliotēkas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, EP preses dienesta, BPO, IPCC "Safety4Sea", "Associated Press", ETA, AFLAS, ICS, ICC, MSC, IMO publicitātes foto, "Reuters", AFP, EPA, flickr, Snapchat, Normunda Kornijanova foto. Foto no Līvas Gobas, Ulda Ozola, Ulda Zvana, Sergeja Juhno personīgā foto arhīva, "Zudusi Latvija" arhīva foto.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Vai tas bija solis progresā virzienā?

Pasaule mainās, un līdz ar pasauli spiesta mainīties arī jūrniecība. Pēdējo gadu dažādos augsta līmeņa jūrniecības samitos jūras transports diemžēl bieži vien tiek atzīts par atpalikušu nozari jauno tehnoloģiju ieviešanas ziņā, tomēr jaunākās prasības pēc ilgtspējīgas kuģošanas, stingri noteiktais IMO 2030 regulējums un kuģošanas standarti, kas jāievieš līdz 2050. gadam, devuši impulsu arī kuģošanas biznesam ķerties pie digitālās pārveides koncepcijas īstenošanas. Tagad visam pāri stāv nākotnes kuģošanas uzstādījums: "Dekarbonizācija un digitalizācija ir kuģošanas nākotnes pamats!"

Izklausās jau labi, kad par to runā no augstas tribīnes, tomēr dzīvē viss nav tik skaisti, jo automatizācija un digitalizācija maina kuģniecības nozari, un šīs pārmaiņas rada nepieciešamību pēc jaunām kompetencēm un prasmēm visiem jūrniecības profesionāļiem. Un te nu jūrniecības nozare ir nonākusi jauna izaicinājuma priekšā – mūsdienīgai jūrniecības izglītībai vajadzētu spēt piedāvāt zināšanas, kas nodrošinātu kuģošanas biznesu ar tādiem speciālistiem, kādus pieprasa jaunā darba realitāte jūrā. Jau šodien jūrniecības izglītības iestādēm, jo īpaši tas attiecas uz augstskolām, vajadzētu strādāt, domājot par to, kāda jūrniecības nozare būs pēc gadiem desmit un kādi speciālisti tad tai būs vajadzīgi, bet tas no mācību iestādēm vispirms jau prasa domāšanas maiņu. Protams, arī inovāciju ieviešanu pašās mācību iestādēs, lai pietiekami augstā līmenī sagatavotu inženierzinātnju speciālistus. Lai būtu lietas kursā par jaunākajiem pētījumiem, ir nepieciešama sadarbība ar zinātniekiem, bet, lai saprastu kuģošanas biznesa vajadzības, ir jābūt sasaistē ar šīs nozares speciālistiem.

Nākotnei piemērota jūrniecības izglītības programma ir tas, par ko šodien nopietni diskutē IMO, "World Maritime University", "Nautilus International", kā arī daudzu citu institūciju speciālisti, jo par šodienas jūrniecības realitāti ir kļuvis mākslīgais intelekts, arvien vairāk sevi piesaka autonomā kuģošana, progresīvā robotika, kas jo aktuālāku padara vajadzību pēc datu zinātnes un analītikas, kibernetikas, IT kapacitātes un stratēģijas, un šīs tehnoloģiskās pārmaiņas veic patiesu jūrniecības nozares globālo digitālo revolūciju, kas prasa iepriekšējās prakses maiņu. Zinātnieki uzskata, ka jūrniecības nozares nākotne lielā mērā būs atkarīga no vēlmes mainīt iedibinātos jūras izglītības un apmācības modeļus.

RTU Latvijas Jūras akadēmija cenšas dot savu ieguldījumu profesionālajā sagatavošanā. Jūrnieku reģistrs saņēma LJA sagatavotus testa jautājumus, kur pavadvēstulē bija rakstīts: "Es rakstu no RTU LJA, un mēs esam sagatavojusi jautājumu banku, kas specifiski veltīta kuģu elektromehāniku programmai. (...) Lūdzu, pārbaudiet pievienoto jautājumu banku, lai nodrošinātu, ka tie atbilst jūsu standartiem un prasībām. (...) Mēs esam pārliecināti, ka šis resurss būs vērtīgs mūsu studentiem, un mēs ceram uz jūsu atbalstu šajā iniciatīvā. Mēs novērtēsim jūsu atbildi, lai mēs varētu turpināt uz priekšu ar šī vērtīgā resursa ieviešanu."

Lūk, tikai daži no testa jautājumiem.

Kas ir galvenais mērķis kravu apkalpošanas sistēmām? A) Ģeogrāfiskās atrašanās vietas noteikšana, B) Elektrības ražošana, C) Kravas uzglabāšana un transportēšana, D) Mūzikas koncertu organizēšana. Pareizā atbilde C.

Klāja mehānismi, to uzbūve un īpatnības. Kāda ir galvenā funkcija klāja mehānismiem uz kuģa? A) Gatavot ēdienus jūras kuģa restorānā, B) Uzkāpt uz kuģa klāja, C) Nodrošināt kravu iekraušanu un izkraušanu, D) Attīrīt gaisu. Pareizā atbilde C.

Kas ir galvenais mērķis dzīvojamo telpu aprīkojumam viesnīcās un viesnīcu tīklos? A) Lauku ainavas kopšana, B) Elektrības ražošana, C) Nodrošināt komfortablu uzturēšanos viesiem, D) Darboties kā fitnesa centrs. Pareizā atbilde C.

Jāteic, ka šis RTU LJA sagatavotais tests neizturēja Jūrnieku reģistra sietu, un atsauksmes par to bija negatīvas: "Jautājumi un atbilžu varianti ir neloģiski, bet saturs un stilistika liecina, ka jautājumi ir ģenerēti, izmantojot ChatGPT," teikts JR atzinumā. Tas, protams, labi, ka šādas stulbības nerasniedza adresātu – studentus kuģu elektromehāniku programmā, bet skumji apzināties, ka kaut kas tāds tika uzskatīts par vērtīgu resursu jauno speciālistu sagatavošanā. Bet ja nu tomēr testa radīšanā tika izmantots mākslīgais intelekts? Tad tas jau ir solis jauno tehnoloģiju un progresā virzienā, jo zinātnieki taču uzsver, ka mākslīgais intelekts, paplašinātā realitāte, autonomās operācijas un lielle dati kļūst par nozīmīgu jūras operāciju sastāvdaļu.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Bez reāla kopīga darba neiztikt

2023. gada 15. septembrī Rīgas brīvostas pārvaldes telpās notika žurniecības nozares seminārs, kurā tika prezentēta Latvijas Žurniecības savienības darbības stratēģija, kas izstrādāta projekta “Enkurs 2023” ietvaros, un notika diskusija par žurniecības nevalstisko organizāciju nozīmi žurniecības nozares attīstībā.

Diskusijā par nevalstisko organizāciju lomu žurniecības nozares attīstībā Latvijā piedalījās Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls, “LVR Flote” valdes priekšsēdētājs Kaspars Ozoliņš un LSC valdes padomnieks Ģirts Apsītis, bet diskusiju vadīja Latvijas Žurniecības savienības valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis.



Žurniecības savienības stratēģija

Darbs pie Latvijas Žurniecības savienības stratēģijas sākās 2023. gada janvārī, noslēdzās jūlijā. Strādājot pie žurniecības nozares stratēģijas, par žurniecības nozares jautājumiem tika organizētas tikšanās, sarunas un viedokļu apmaiņa ar dažādiem žurniecības nozares uzņēmumiem un institūcijām. Šobrīd izstrādātā LJS darbības stratēģija ļaus Žurniecības



Roberts Gailītis.

savienībai veiksmīgāk organizēt pasākumus un iniciatīvas, kas vērstas uz žurniecības nozares attīstību, jo ir noteikti darbības virzieni, kā arī izvirzīti stratēģiskie mērķi.

Žurniecības savienības misija ir sadarboties ar citām žurniecības nozares organizācijām, uzņēmumiem, institūcijām un fiziskām personām, lai uzturētu Latvijas žurniecības tradīcijas, popularizētu žurniecības nozari un īstenotu dažādas aktivitātes, kas vērstas uz nozares konkurētspējas attīstību un ilgtspēju.

Galvenie LJS darbības stratēģiskie mērķi

- Attīstīt LJS zīmola vērtību nozarē, kļūstot par atzītu nozares organizāciju
- Kļūt par viedokļa līderi žurniecības jautājumos
- Kļūt par žurniecības nozares Latvijā PR aģentūru
- Kļūt par atzītu un spēcīgu žurniecības nozares interešu pārstāvi
- Starptautisko attiecību veidošana
- Attiecību veidošana ar citām nozares organizācijām

Stratēģijas reālā ieviešana nākotnē būs atkarīga no LJS biedru aktīvas darbības, lai šos mērķus sasniegtu, bet LJS ir uzstādījusi augstu latiņu, paužot gatavību kļūt par žurniecības nozares viedokļa līderi.

Seminārs un diskusija

Semināra un diskusijas dalībnieki atzinīgi vērtēja šādu pasākuma



formātu, jo tā ir iespēja satikt nozares cilvēkus un apmainīties ar viedokļiem, ģenerējot jaunas idejas un sadarbības iespējas.

Par to, kāda ir sabiedrisko organizāciju loma žurniecības nozares aktuālo jautājumu risināšanā, problēmu aktualizēšanā un nozares tālākas stratēģijas veidošanā, savu viedokli izteica gan sabiedrisko organizāciju, gan Latvijas žurniecības mācību iestāžu vadītāji un nozares veterāni. Visi diskusijas dalībnieki bija vienprātīgi, ka nozares izdzīvošanas un nākotnes iespēju pamatā pirmkārt ir visu žurniecības nozarē iesaistīto institūciju un biznesa struktūru sadarbība, jo tikai visi kopā var radīt pietiekami lielu rezonansi žurniecības problēmu risināšanā un nozares prestiža celšanā.

“LVR Flote” valdes priekšsēdētājs Kaspars Ozoliņš ilgu laiku bija Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, tāpēc žurniecības nozares specifiku un problēmas spēj aplūkot un izprast gan no politiķu un ministrijas ierēdņu, gan no biznesa skatu punkta.



Kaspars Ozoliņš (no labās) un Edijs Štāls.

"Attīstoties biznesam, kā tas, piemēram, ir mūsu gadījumā, rodas ļoti daudz jautājumu un nianšu, par ko būtu vērts runāt ar daudzām asociācijām un institūcijām, bet, manuprāt, viena no lielākajām problēmām, kas piemīt nozarei, ko saucam par jūrniecības nozari un kas apvieno ļoti plašu darbības spektru, ir koordinētas sadarbības un viedokļu apmaiņas trūkums. LJS varētu būt vieta, kur cilvēkiem tikties, lai apspriestu aktuālus jautājumus, kur varētu notikt domu apmaiņa, kurā piedalītos nozares uzņēmumu, organizāciju un valsts institūciju pārstāvji. Tāpēc ļoti pozitīvi skatos uz LJS vēlmi kļūt par nozares viedokļu līderi, tā ir ļoti ambicioza ideja, kas nekādā veidā un mērā neierobežo citu nozares asociāciju un sabiedrisko organizāciju darbību. Ir apsveicami, ja ir kāds, kas apņemas koordinēt šo plašo jautājumu loku un ir gatavs formulēt nozares viedokli un vajadzības, un kāpēc gan visus šos jautājumus nevarēti risināt ar LJS starpniecību? Piedevām valsts institūcijas, piemēram, ministrijas, ļoti labprāt runātu ar tādiem partneriem, kuri uz sarunām ierodas ar izpildītu mājas darbu – konkrētu viedokli un priekšlikumiem, kas jau izdiskutēti nozares iekšienē. Problēma, ar ko nereti saskaras "LVR Flote", ir tā, ka trūkst vietas, kur diskutēt par aktuāliem jautājumiem, tāpēc ir nepieciešama platforma, kur izdiskutēt vienu vai otru lietu, apsriest vai prezentēt, lai pārliecinātos, ka ejam pareizā virzienā. Domu apmaiņa ir ļoti nepieciešama, jo neviens nevar būt speciālists visos jautājumos," savu viedokli puda Kaspars Ozoliņš.

Kā celt jūrniecības izglītības prestižu?

Otra lieta, par ko diskusijas dalībniekiem bija absolūta vienprātība, ir jūrniecības izglītības prestiža celšana, un saistībā ar šo jautājumu tūlīt izgaismojas vairākas problēmas: kā ieinteresēt jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju, kā organizēt mācību procesu, lai tas būtu atbilstošs jaunākajām tendencēm kuģošanā un digitalizācijas ienākšanai jūrniecībā, kā atrisināt pasniedzēju piesaistes jautājumu un mācību programmu nodrošināšanā iesaistīt aktīvos jūrniekus?

Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls atzina, ka viens no asociācijas dibināšanas galvenajiem mērķiem bija krīstiskā situācija ar kuģu mehāniķu sagatavošanu un vispār jauniešu ieinteresēšanu šīs profesijas apgūšanā.



Edijs Štāls (no kreisās) un Jāzeps Sptidzāns.

"Nozarē trūkst mehāniķu, vēl vairāk pietrūkst elektromehāniķu, kurus ar uguni nevar sameklēt, neskatoties uz to, ka elektromehāniķu alga uz kuģa ir 45 līdz 60 tūkstoši gadā un viņu statuss jau ir pielīdzināts menedžmenta līmenim. RTU Latvijas Jūras akadēmija 2023./2024.mācību gadā nevarēja atvērt elektromehāniķu programmu, jo nebija pietiekams studēt gribētāju skaits, bet bez jūrniekiem nebūs arī jūrniecības. Taču Latvijas sabiedrībā nav izpratnes par jūrniecību, jūrnieka profesiju, speciālistu sagatavošanu un nepieciešamo kompetenci, tāpēc ir jautājums, kurp mēs ejam un vai mums valstī vispār ir vajadzīga jūrniecība?" Lūk, šādu jautājumu uzdod Edijs Štāls.



Nauris Upenieks (no kreisās) un Jānis Džeriņš.

Diemžēl pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu, tāpēc diskusijas dalībnieki atzina, ka šī būs problēma, kuras risināšana prasīs kopīgus pūliņus. RTU Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs Nauris Upenieks, kurš ir arī aktīvais jūrnieks, uzsvēra, ka aktīvajiem jūrniekiem ne vienmēr izšķirošs ir atalgojuma jautājums. Viņš, piemēram, aktīvajā jūras darbā vienā dienā nopelna tik, cik LJK mēneša laikā, bet savu zināšanu nodotšanu topošajiem jūrniekiem uzskata par goda un prestiža lietu. Tieši tāpat domā vēl daudzi citi aktīvie jūrnieki, kuri labprāt iesaistītos un lasītu kādu lekciju ciklu, bet to darīt viņiem liedz birokrātiskais slogs. Tāpēc daudzi jūrnieki vienkārši visam atmet ar roku, bet zaudētāji šajā gadījumā ir topošie jūrnieki, kuri nesaņem zināšanas par jaunākajām tendencēm darbā uz kuģiem.

Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) direktors Jānis Džeriņš ir pārliecināts, ka daudz lielāku interesi par jūrniecības studentiem vajadzētu izrādīt valstij, kaut vai bez maksas piešķirot formas tērpu un nodrošinot ēdināšanu, kā tas jau sen ir iedibināts Igaunijā. Ļoti iespējams, tas padarītu pievilcīgāku jūrniecības izglītību. "Skatoties no mācību iestādes viedokļa, mūsu lielākā problēma ir pasniedzēji, un šī jautājuma risināšanā diemžēl nelīdzēs debates. Varām daudz runāt, ka esam par attīstību, bet ja neviens reāli nenāks talkā, tad visa runāšana būs par velti. RTU rektora inaugurācijas pasākumā izskanēja laba doma: zināšanas, kas netiek nodotas tālāk, ir nulles vērtas. Un tas tiešām ir pamatu pamats, bet

▶▶▶ 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

mācībspēku trūkums ir gan Liepājas Jūrnierības koledžas, gan Latvijas Jūras akadēmijas problēma. Kā jau dzirdējām, darbam uz kuģiem trūkst elektromehāniķu, mēs varam izveidot programmu, bet, ja nebūs pasniedzēju, tad tam nebūs nekādas jēgas. Ļoti cenšamies piesaistīt jaunus pasniedzējus, taču tas ir grūti, jo īpaši grūti ir piesaistīt mehāniķus,” ar zināmu rūgtuma piedevu teica Jānis Džeriņš.



Jāzeps Spridzāns (no kreisās) un Ģirts Apsītis.

Lai gan arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns uzskata, ka jūrnierības izglītība ir galvenais un pats svarīgākais jautājums, tomēr viņš ir skeptisks par to, cik lielā mērā LJS var būt viedokļu līdere visos jūrnierības nozares segmentos. “Jūrnierības izglītība tiešām ir svarīgākais jautājums, tomēr ir jūrnierības nozares jomas krastā, kurās jūras virsnieki nav vajadzīgi un kurām ir aktuāla citu profesiju speciālistu sagatavošana. Lai gan, taisnību sakot, daudzos krasta dienestos, piemēram, jūras apdrošināšanā, īsti nevar iztikt bez jūrnierības izglītības, ja nezina, kas un kā jūrā notiek. Diemžēl ir nojaukta tā labā jūrnierības izglītības sistēma, kas bija izveidota, un tieši šo sistēmu pakļāva nesaprotamiem un neizskaidrojamiem eksperimentiem. Un arī šajā sakarā gribu aizrādīt, ka cīņā par jūrnierības izglītības sistēmas saglabāšanu iesaistījās tikai divas no visām nozares asociācijām un sabiedriskajām organizācijām – LKKA un LJS.”

Kāds no diskusijas dalībniekiem aizrādīja, ka daudz varam runāt par jūras lietām, bet mums nav pat kārtīga

jūras muzeja, kā tas ir citās kaimiņvalstīs, Daugavas krastā pie Rīgas nav noenkurots kuģis, kas varētu kalpot par izziņas vietu visiem, kas grib reāli apskatīt, kāds tad kuģis īsti izskatās. Lietuvieši Klaipēdā to var izdarīt, bet mēs nevaram. Neskatoties uz to, ka Latvija sevi mēdz dēvēt par jūras valsti, sabiedrībai kopumā pietrūkst informācijas, ko dara ostas, kas tā jūrnierības izglītība tāda ir, kāds ir jūrnierka darbs un kādas ir jūrnierības tradīcijas. Diemžēl labās ziņas izplatās daudz lēnāk nekā sliktās ziņas, piemēram, kritiskas piezīmes par jūrnierības mācību iestādēm. Vajag tikai palaist ziņu – tur viss ir slikti, tur nav ko meklēt, un, nepārbaudot informāciju, daudzi arī atrod citas mācību iestādes.



Imants Nartišs.

Kapteinis Imants Nartišs gan nedaudz ironiski piebilda, ka ne visi kadeti, kuri atnāk uz kuģi praksē, patiesi interesējas par savu nākamoprofesiju. “Tikai nelielai kadetu daļai ir patiesa interese un acis var redzēt to īpašo uguntiņu,” teica kapteinis Nartišs.

Vai Latvijā tiks pacelts jūrnierības karogs?

“Mēs varam runāt un pieņemt rezolūcijas, bet no tā reāli nekas nenotiks un valsts mērogā arī nemainīsies, tāpēc ir jārada tāda sistēma, kas politiķiem, valdībai un ierēdņiem liks ieklausīties jūrnierības nozarē. Jāstrādā ar politiskajām partijām, tāpēc ir vajadzīga spēcīga jumta organizācija, kurā apvienojas labi speciālisti, kas jūrnierības karogu var pacelt pietiekami augstā līmenī,” uzskata Jāzeps Spridzāns.



Kaspars Ozoliņš pievienojas šai domai: “Visām lietām ir savs laiks. Jūtot situāciju, kas pēdējos gados ir dažādu procesu ietekmēta, saprotam, ka nevaram vairs iztikt ar vēsturisko inerci. Nozare ir attīstījusies, tāpēc jāpieliek pūles, lai lietas mainītos. Visticamāk, ka tieši tāpēc tagad ir iesācies šis process, lai kopīga mērķa sasniegšanai apvienotu sabiedriskās un profesionālās organizācijas. Ir izstrādāta jauna LJS stratēģija, kurai vajadzētu pārtapt par Latvijas jūrnierības stratēģiju, un tāpēc ir nozares asociācijas, lai veidotu profesionālu darbību. Aplūkojam, kā bija vēsturē, izdarām secinājumus, kādas problēmas ir šodien, un pieņemam lēmumu, ko turpmāk vēlamies sasniegt. LJS ir izvirzījusi augstākus mērķus, un ļoti pareizi, ka šis process ir iesācies.”

Secinājums viens: visu jūrnierības nozarē iesaistīto kopīgs darbs un sadarbība jautājumu risināšanā ir tā panākumu atslēga, ko nevajadzētu novērtēt par zemu.

Un pirmie reālie darba asni uzdīga jau semināra laikā. Tā, piemēram, LSC atklāja, ka apsver iespēju ar stipendijām finansiāli atbalstīt ne tikai jūrnierības izglītības iestādēs studējošos, bet arī pasniedzējus, bet Jūras



spēki un Jūrnieceības savienība izteica gatavību startēt jaunā SIF projektā.

Galvenās atziņas no semināra, kam būtu vērts pievērst lielāku uzmanību

- Jūrnieceības savienības darbības stratēģijai ir jābūt instrumentam, lai koordinētu sadarbību starp nozares organizācijām, uzņēmumiem un valsts institūcijām. Tieši tā arī bija viena no diskusijas atziņām, ka nevalstisko organizāciju darbības mērķim jābūt koordinēt sadarbību specifisku jautājumu risināšanā.
- Jūrnieceības nozares nākotne ir atkarīga no kvalitatīvas jūrnieceku sagatavošanas, jo tieši viņu zināšanas un pieredze ir būtisks resurss, kas nepieciešams arī ar jūrnieceību saistītājās krasta nozarēs, piemēram, jūras apdrošināšanā, ostu dienestos, termināļos un citur.
- Latvijas sabiedrības izpratne par jūrnieceību ir zemā līmenī, tāpēc nepieciešams veicināt sabiedrības izglītošanu, diemžēl Latvijā, piemēram, nav sava jūras muzeja, kāds tas ir mūsu kaimiņvalstu pilsētās Tallinā un Klaipēdā.
- Ir būtiski, lai topošie jūrnieceki tiktu ne tikai mācīti, bet arī sagatavoti jūrnieceka specialitātei un darbam jūrā. Šis jautājums pēc būtības ir plašāks, jo ietver attieksmi kā nozīmīgu kompetences sastāvdaļu, bet tieši attieksme ir tā lieta, kas mūsdienu sabiedrībā lielei daļai jauniešu nav stiprā puse.
- Jūrnieceības nozarei pašlaik nav sava "patrona", kas augstā politiskā līmenī varētu aizstāvēt jūrnieceības nozares intereses un apvienot tautu kāda mērķa sasniegšanai. Diskusijas laikā no zāles atskanēja ierosinājums, ka par jūrnieceības patronu varētu kļūt Valsts prezidents, un šī doma, iespējams, būtu jāapsver.
- Lai veicinātu sabiedrības informētību, ir nepieciešams turpināt pasākumus jauniešu piesaistei un iesaistei, jāturpina veidot un dažādot iniciatīvas, lai uzrunātu jauniešus un skolēnus. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Arvīds Juris Buks (01.05.1936. – 15.09.2023.)



Mūžībā aizgājis ilggadējais Ventspils ostas kapteinis Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris Arvīds Juris Buks.

Saulainais 2023. gada septembris ir aizsācis mūžībā cilvēku, kurš uz visiem laikiem lieliem burtiem ir ierakstīts Latvijas jūrnieceības vēsturē. Vēl pavisam nesen šķita, ka Arvīds Buks atklājis tikai viņam vien zināmu neizsmeļamas enerģijas avotu, no kura viņš prata smelt dzīvesprieku, humoru, darba prieku un mīlestību pret Latviju. Šķita, ka solīdais gadu skaits uz Arvīdu Buku neattiecas.

Arvīds Buks dzimis 1936. gada 1. maijā Liepājas apriņķa Rucavas pagastā. Kad Arvīdam vēl nebija pat 19 gadu, viņš nolēma kļūt par zvejnieku un devās uz Liepāju, lai iestātos jūrskolā. Vairāk nekā 30 gadus Arvīds gāja jūrā, izejot visus jūrnieceka profesijas posmus.

1992. gadā, laikā, kad ne tikai Latvijas valsts, bet arī Ventspils osta bija lielu pārmaiņu priekšā, Arvīds Buks kļuva par Ventspils ostas kapteini. Par pirmo ostas kapteini pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Pēc vērienīgajiem padziļināšanas darbiem Ventspils ostā varēja ienākt lielākie kuģi, kādi vien var ienākt Baltijas jūrā. Līdz ar ostas tehnisko parametru uzlabošanu bija jāaug arī ostas kapteiņa dienesta profesionalitātei. Kuģu satiksmes

organizēšana un drošība ostā bija tieša Arvīda Buka vadītā ostas kaptein dienesta atbildība. Arvīds Buks ostas kapteiņa dienesta darbu vienmēr organizēja mierīgi, profesionāli un ar augstu atbildības izjūtu.

Kapteinis vienmēr bija atsaucīgs, daloties ar savām zināšanām un pieredzi plašsaziņas līdzekļos un dažādos pasākumos, tā spodrinot Ventspils ostas un Ventspils vārdu Latvijā un pasaulē. Par darbu Ventspils ostā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni, Ventspils pilsētas balvu un citiem apbalvojumiem.

2019. gada jūlijā pēc vairāk nekā 60 jūrnieceībā un no tiem 27 Ventspils ostā nostrādātajiem gadiem 83 gadu vecumā Arvīds Buks devās pelnītā atpūtā. "Ja jūs man jautāsi, kā jūtas cilvēks, kas nostrādājis 64 gadus, es jums atbildēšu: kā sprinteris, kurš sprinta tempā noskrējis garo distanci un tagad var noslaucīt sviedrus un atpūsties," teica Arvīds Buks. "Laikam jau tā ir, katram savs. Man jūras darbs ir bijis visa mana dzīve. Ja otrreiz būtu jāsāk no gala, es darītu tieši to pašu. Jūras romantika ir pāri visam! Ja tu atdod savu prasmī, domas un spēku jūrai, viņa tev atmaksā ar to bezgalīgo plašumu, ko ieļej tavā sirdī."

Lai Arvīdam Jurim Bukam mierīga un gaismas pilna mūžības jūra! Mēs dziļā cieņā un pateicībā par jūrnieceībai un Ventspils ostai veltītajiem gadiem noliecām galvas, pieminot Arvīdu Juri Buku. ■



Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs svin 250 gadu jubileju

“Šodien, kad mēs atskatāmies uz muzeja 250 darba gadiem, kad pieņemam tos cilvēkus, kuri palīdzējuši muzejam augt un attīstīties, sakot paldies arī jums visiem, kuri šodien strādā muzejā, es gribētu vēlēt



Centrā Valsts prezidents Edgars Rinkevičs un muzeja direktore Liene Johansone.

visiem Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbiniekiem, neatkarīgi no amata un stāža, augstu turēt priekšgājēju paveikto.” Tā 2023. gada 26. septembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja 250 gadu jubilejas svinībās klātesošos uzrunāja Valsts prezidents Edgars Rinkevičs. Muzeju sveica arī Latvijas Jūrnieceības savienība. “Tā kā vēsturi veido cilvēki, kā nelielu piemiņas dāvanu pasniedzam Latvijas Jūras akadēmijas bijušā profesora Grigorija Gladkova būvēto burinieku, jo muzejs, tēlaini runājot, ir kā kuģis, it īpaši, ja tas ir kuģniecības muzejs, un kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka kapteiņa uzplečus, jo direktorei kā kuģniecības muzeja kapteinim ir vajadzīgi



Rīgas Latviešu biedrības valdes priekšsēdētājs Guntis Gailītis (no kreisās), LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis, RVKM direktore Liene Johansone, JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.

kapteiņa uzpleči,” savā apsveikuma uzrunā teica LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis.

Latvijas delegācija piedalās “TransLogistica Kazakhstan 2023”

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis kopā ar plašu Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmēju delegāciju apmeklēja Kazahstānu, lai piedalītos transporta un loģistikas izstādē un biznesa forumā, kā arī iepazītos ar Kazahstānas Aktavas un Kurikas ostu infrastruktūru, to sniegtajiem pakalpojumiem un pārrunātu sadarbības iespējas multimodālu transporta maršrutu attīstībā.

No 4. līdz 6. oktobrim Kazahstānas galvaspilsētā Astanā notika starptautiskā transporta un loģistikas izstāde “TransLogistica Kazakhstan 2023”, kur Latvijas transporta jomu pārstāvēja vairāk nekā 50 transporta un loģistikas nozares uzņēmēju, tostarp Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, VAS “Latvijas dzelzceļš”, Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, Starptautiskās lidostas “Rīga” un vairāku citu transporta uzņēmumu pārstāvji. Izstādes laikā U. Reimanis un uzņēmēji tikās ar esošajiem un potenciālajiem



partneriem, lai pārrunātu līdzšinējo sadarbību un veidotu jaunus transporta loģistikas maršrūtus.

Līdztekus izstādei notika transporta un loģistikas biznesa forums “New Silk Way”, kurā vairākās paneldiskusiju sesijās sprieda par Kazahstānas un Centrālāzijas reģiona lomu starptautisko transporta koridoru attīstībā pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā.

5. oktobrī U. Reimanis tikās ar Kazahstānas transporta ministru Maratu Karabajevu un pārrunāja sadarbību autopārvadājumumu, dzelzceļa un aviācijas transporta loģistikas jomās. Tika apspriestas iespējas veicināt autopārvadājumus starp

abām valstīm. Pēdējo gadu laikā autopārvadājumi starp Latviju un Kazahstānu pieaug, arī dzelzceļa jomā vērojama pozitīva tendence – 2022. gadā pārvadājumi pieauga četrkārt salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Gan Latvija, gan Kazahstāna ir ieinteresētas vēl vairāk paplašināt sadarbību autopārvadājumu un dzelzceļa sektorā. Tāpat notika dialogs par sadarbību aviācijas jomā, lai jau tuvākajā laikā tiktu parakstīts Latvijas – Kazahstānas nolīgums par gaisa satiksmi, kas nodrošinās vēl plašākas iespējas abpusējai transporta loģistikai.

Tikšanās laikā U. Reimanis kā Latvijas – Kazahstānas transporta darba grupas līdzpriekšsēdētājs informēja Kazahstānas transporta ministru M. Karabajevu par šā gada decembrī plānoto Latvijas un Kazahstānas Starpvaldību komisijas sēdi un uzaicināja ministru kopā ar uzņēmēju delegāciju apmeklēt Latviju, lai klātienē iepazītos ar mūsu valsts iespējām transporta un loģistikas sektorā. ■

Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus

Septembra nogalē Lietuvā norisinājās tradicionālā Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas apsprieda jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un vides aizsardzību, kā arī jūrnieku apmācību un sertificēšanu.

Šāda Latvijas, Lietuvas un Igaunijas speciālistu kopīga sanāksme notika jau 26. reizi. Tikšanās galvenais mērķis ir dalīties pieredzē, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Šogad speciālisti pārrunāja, kādas izmaiņas ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles procesos radušās pēcpandēmijas laikā, apmainījās pieredzē par to, kā visās trijās valstīs notiek gatavošanās starptautiskajiem auditiem, izvērtēja vēja parku attīstības normatīvo regulējumu. Tika apspriesta Nairobi konvencijas par kuģu vraku aizvākšanu ratificēšana. Igaunija to jau



ir ratificējusi, Lietuvā konvencija ir tulkošanas stadijā, taču gan Latvija,

gan Lietuva ir vienprātis, ka ratificēšana jāveic pēc iespējas ātrāk.

Sanāksmē notika informācijas apmaiņa par Ukrainas jūrnieku sertificēšanu. Aktualizējas arī jautājums par Filipīnu jūras virsnieku darbu uz Baltijas valstu karoga kuģiem – nevienai no trim valstīm nav līguma ar Filipīnām, tādēļ tika atzīts, ka jāveic padziļināta situācijas izpēte, priekšplānā tomēr paturot savu jūrnieku interešu aizsardzību. Gatavojoties STCW konvencijas (Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu) pārskatīšanai, tika spriests par vienotu pozīciju punktos, kas svarīgi visām trim valstīm.

Sanāksmes dalībnieki diskutēja arī par iespēju apmācīt un novērtēt jūrniekus, izmantojot tiešsaistes platformas. Tika secināts, ka katra valsts strādā ar atšķirīgām tiešsaistes platformām un pašlaik pilnvērtīgi šo iespēju izmanto tikai Igaunijas speciālisti.

Noslēdzot sanāksmi, tās dalībnieki vienojās, ka nākamgad tikšanās notiks Igaunijā. ■



Par RTU Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru apstiprināts Jānis Džeriņš

2023. gada 18. septembrī par Rīgas Tehniskās universitātes Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru apstiprināja Jāni Džeriņu.



"Jāturpina celt jūrnieku profesijas prestižu, lai veicinātu jūrniecības tradīciju un vērtību iesakņošanas sabiedrībā," saka Jānis Džeriņš. "Lai attīstītu un daudzveidotu jūrniecības izglītību Latvijā, mums kā mācību iestādei jāspēj piedāvāt mūsdienām atbilstošas un kvalitatīvas mācību programmas ar modernu materiāli tehnisko nodrošinājumu, iesaistot radošus un konkurētspējīgus cilvēkresursus.

Turpmākais ceļš mācību iestādes kolektīvam būs komandas darbs, kur būtisks ir katra pienesums, jo nav lielu vai mazu uzdevumu. Tikai tad, ja katrs savus pienākumus pilda apzinīgi, kopā tiek sasniegti pozitīvi rezultāti.

Stājoties RTU Liepājas Jūrniecības koledžas direktora amatā, no ikviena darbinieka sagaidu produktīvu sadarbību un aktīvu dalību kvalitatīvas jūrniecības izglītības nodrošināšanā un jūrniecības speciālistu sagatavošanā, bet esmu pārliecināts, ka lielākais izaicinājums būs izveidot spēcīgu un saliedētu kolektīvu kopējo ieceru realizēšanai, motivēt cilvēkus kopīgam darbam, saglabājot labākās jūrniecības izglītības tradīcijas."



Pirmajos trīs ceturkšņos pārbaudīti 269 ārvalstu kuģi

Šā gada pirmajos trīs ceturkšņos Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori veikuši 269 ostas valsts kontroles inspekcijas Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem.

Pirmajos deviņos mēnešos Latvijas karoga kuģiem veiktas 218 inspekcijas. Pārbaudīti 64 atpūtas kuģi, kā arī veiktas 195 inspekcijas jūras zvejas laivām.

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) dalībvalstīs, arī Latvijā, notiek ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņa.



Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tiek pievērsta ugunsdrošības prasību ievērošanai uz kuģiem. Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienāda, iepriekš saskaņotai metodikai.



Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji pārrunā plastikāta boju izmantošanu un citas nozares aktualitātes

28. septembrī Ovišu bākā norisinājās Latvijas Jūras administrācijas speciālistu un par navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekošanu atbildīgo Latvijas ostu darbinieku sanāksme. Uz to bija ieradušies visu ostu (izņemot Roju un Enguri) pārstāvji, kā arī SIA "LVR Flote" speciālisti un SPX "Aids to Navigation" reģionālās tirdzniecības vadītājs. Šādas sanāksmes tiek rīkotas katru gadu, šogad kolēģus uzņēma Ventspils ostas kapteinis Ainārs Austrums un Ventspils ostas Kuģošanas atbalsta dienesta darbinieki.

JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis un navigācijas tehnisko līdzekļu uzraugs Madars Dilbergs iepazīstināja ostniekus ar izmaiņām nacionālā normatīvo aktu prasībās, kā arī JA HD aktualitātēm. Ostu pārstāvjiem tika atgādināts, ka jāziņo pat par sīkākajiem uzlabojumiem, norādot precīzus darbu veikšanas termiņus.

Ostu speciālisti pārrunāja katras ostas un visām ostām kopīgās aktualitātes. Ventspilnieki informēja, ka sanāksmes norises vietā – Ovišu bākā – ir ieguldīti līdzekļi gan fasādes remontam, gan jauna zibens



novadītāja uzstādīšanai. Ventspils ostai ir 31 peldošā navigācijas zīme – 27 bojas un četras jūras stoderes, praktiski visas atrodas atklātā jūrā. 2024. gada budžetā ir iepļānots atjaunot daļu boju, lai novecojušo metāla boju vietā pakāpeniski pārietu uz plastikāta bojām.

Salacgrīvas ostā plastikāta bojas tiek izmantotas jau sešus gadus, ir labi sevi pierādījušas, tomēr tām ķēdes dilst ātrāk nekā metāla bojām. Katras bojas atsvari balstās uz divām bojas iekšpusē iemetinātām skrūvēm, un skrūves jūrā mēdz atskrūvēties. Plastikāta bojas ūdenī atrodas arī ziemā. Ir piedzīvota gan boju iesalšana, gan ledus sanesumu pārbīde, tomēr, ledum nokūstot, bojas atkal uzpeld un perfekti pilda savu funkciju.

Skultes ostā tehnika un aprīkojums darbojas, visas bojas ir savās vietās un problēmas nav novērotas. Aktīvi noris būvniecība, kuras ietvaros paredzēts pārbūvēt vadlīnijas, bet procesu kavē piestātnes projektēšana. Savukārt Mērsraga ostā tiek

gaidīta tāme Ziemeļu mola uguns remontdarbiem, jo budžetā tam tika paredzēts finansējums. Mērsragā joprojām uztur metāla bojas, plastikāta bojas pagaidām nav ieviestas.

Jūrmalas ostā notikuši divi iepirkumi par ostas padziļināšanas darbiem, bet nav pieteicies neviens pretendents. Pāvilosta pārtop par jahtu ostu, pavasarī tika apgūts Eiropas struktūrfondu finansējums un izbūvētas 12 piestātnes. Ostā bija konstatētas problēmas ar molu ugunīm, tās novērst palīdzēja Liepājas ostas speciālisti.

Liepājas osta apsaimnieko 50 peldošās navigācijas zīmes un 30 krasta navigācijas zīmes. Liepājnieki informēja kolēģus, ka ir iespējams izmantot īpašu pārklājuma krāsu, kurā iestrādātas smalkas metāla skaidiņas, kas samazina gan boju dilšanu, gan balēšanu. 14 bojas ir plastikāta – par spīti sākotnējai skepsei, tās izrādījušās vērtīgas. Liepājniekiem ir gandarījums par hidrogrāfijas kuģa "Kapteinis Grants"

▶▶▶ 10. lpp.



▶▶▶ 9. lpp.

darbības atsākšanu, jo kuģis jau bija paredzēts izsolei.

SIA "LVR Flote" pārstāvis pastāstīja, ka firma iegādājas un uzstāda bojas, tostarp plastikāta, jau kopš 2006. gada. Plastikāta bojas neapsalst un pašas attīrās, bet, ja tās tiek pārsistas, bojājumus viegli *sametināt*. Finansiāli vissmagākā problēma ir bāku uzturēšana, jo tās lielākoties ir novecojušas un prasa iespaidīgu līdzekļu ieguldīšanu. Tiek plānoti apjomīgi pārbūves projekti, piemēram, Irbē un Kolkā, izmantojot ES finansējumu.



SPX "Aids to Navigation" reģionālās tirdzniecības vadītājs iepazīstināja klātesošos ar firmas produktu piedāvājumu globālajā navigācijas līdzekļu mārketingā.

Speciālisti pārrunāja arī gatavošanos 2024. gada aprīlī Latvijā gaidāmajam Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) auditam, kurā pārbaudīs, kā IMO dalībvalsts pilda tai uzliktos pienākumus, tai skaitā Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS) noteiktās prasības. Auditā tiks izvērtēts, vai navigācijas aprīkojuma darbība, tai skaitā uzstādīšana, darbības kontrole, monitorings un modifikēšana, atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

Tikšanās nobeigumā navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji vienojās, ka nākamā kopīgā sanāksme tiks rīkota 2024. gada septembrī Liepājas ostā. ■

Notikumi Latvijā. Septembris – oktobris

Baltijas valstu Jūras spēki tupinās sadarbību

No 3. līdz 5. oktobrim Klaipēdā notika triju Baltijas valstu jūras spēku komandieru tikšanās, kurā Latviju



pārstāvēja Jūras spēku komandieri jūras kapteinis Māris Polencs. Komandieri pārrunāja aktuālos jaunājumus un turpmākās sadarbības projektus.

Notiek mācības "Namejs 2023"

No 25. septembra līdz 2. oktobrim Latvijā, tostarp Rīgā, Kurzemes reģionā un vairākās ostās Jūras spēki visaptverošo valsts aizsardzības mācību "Namejs 2023" aktīvās fāzes



ietvaros trenēja un pilnveidoja spējas ātri izvērst spēkus jebkurā reģionā un kopā ar civilajiem sadarbības partneriem novērst jebkādas draudus valsts drošībai. Mācību "Namejs 2023" aktīvajā fāzē piedalījās visas Jūras spēku apakšvienības, tai skaitā Patruļkuģu un Mīnu kuģu eskadru kuģi. Jūras spēki veica kopīgus treniņus ar Zemessardzes 1. Rīgas brigādi un Zemessardzes 4. Kurzemes brigādi, Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centru, Nodrošinājuma pavēlniecības 1. reģionālo nodrošinājuma centru un Valsts robežsardzes apakšvienībām.

Rīgas ostā apkalpots pirmais testa vilciens ar Ukrainas labības produktiem

54 konteineros no Ukrainas uz Rīgas ostu atvestas 1423 tonnas rapšu. Uzņēmumā "Rīgas universālais termināls" (RUT) tās nogādātas caur Kauņas intermodālo dzelzceļa termināli, konteinerus uzkrājot uz SIA "LDz Cargo" platformām.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzsver, ka jau kopš kara sākuma ostas termināli aktīvi strādājuši, lai transportētu Ukrainas labības produktus. Vairāki termināļi Rīgas ostā tehnoloģiju un infrastruktūras jaudu ziņā ir pilnībā gatavi pieņemt un efektīvi apstrādāt konteiner vilcienus ar Ukrainas labības produktiem.



Beigušās starptautiskās Baltijas jūras avāriju seku likvidācijas mācības "BALEX 2023"

Veiksmīgi noslēgušās ikgadējās starptautiskās Baltijas jūras avāriju seku likvidācijas mācības "BALEX 2023", ko organizēja Valsts vides dienests sadarbībā ar NBS Jūras



spēku Krasta apsardzes dienestu un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu. Mācībās tika pārbaudīta Baltijas jūras valstu gatavība vienoti reaģēt naftas produktu un kaitīgo ķīmisko vielu noplūdes gadījumā. Divu dienu laikā tika aizvadītas gan teorētiskās, gan praktiskās mācības, simulējot naftas avārijas seku likvidāciju Rīgas līcī un tā piekrastē, piedaloties vairāk nekā 300 dalībniekiem – militārajiem un civilajiem kuģiem, gaisa spēku tehnikai un atbildīgajiem dienestiem no astoņām Baltijas jūras valstīm.

Tāpat tika attīstīta sadarbība un komunikācija starp kuģiem, kas veic naftas piesārņojuma likvidāciju jūrā, un pārbaudīts naftas savākšanas aprīkojums piesārņojuma savākšanai krastā.

Ventspilī sācis darboties jaunais saules paneļu parks

Sākusī darboties "Bucher Municipality SIA" jaunā saules paneļu elektrostacija, kas nākotnē daļu no uzņēmuma darbībai nepieciešamā

elektroenerģijas apjoma aizstās ar zaļo enerģiju. Blakus rūpnīcai uzstādīti 1422 saules paneļi.

Projekta mērķis ir samazināt iepērkamās elektroenerģijas apjomu, tādējādi samazinot arī CO2 izmešu apjomu (līdz 2025. gadam par 10%). Ar šo parku plānots nosegt aptuveni 17% – 20% no ražotnes kopējā elektroenerģijas gada patēriņa. Saules parka jauda ir 500 kW.

"Energy Future in the Baltic Sea" mērķis – veicināt ciešāku un efektīvāku sadarbību

4. oktobrī Rīgā, Hanzas peronā, notika Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētā biznesa konference "Energy Future in the Baltic Sea", kuras mērķis bija veicināt ciešāku un efektīvāku sadarbību starp reģiona valstīm nākotnes enerģijas projektu attīstībā. Galvenie konferences apspriestie temati bija atjaunīgā enerģija un tās nākotne,



Latvijas Jūras administrācija īsteno ES Atveseļošanas fonda finansētu projektu

Latvijas Jūras administrācija īsteno Eiropas Savienības Atveseļošanas fonda (*Recovery and Resilience Facility*) līdzfinansēto projektu "Zīpošanas sistēmas pilnveidošana par kuģu radītajiem atkritumiem Starptautiskajā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmā".

Projekta mērķis ir izstrādāt un ieviest nepieciešamos valsts informācijas sistēmas "Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma" (SKLOIS) papildinājumus, lai

ūdeņraža tehnoloģijas un izaicinājumi, lai reģions veiksmīgi iekļautos ūdeņraža ekonomikas procesos un tīras enerģijas inovāciju veicināšanā. Atjaunīgās enerģijas projektu attīstība ir cieši saistīta gan ar nepieciešamību veidot ostās enerģijas parkiem nepieciešamo infrastruktūru, gan ar pašu ostu transformāciju zaļās enerģijas virzienā, tāpēc viena no paneldiskusijām bija veltīta tieši ostu lomai šajā procesā.

Baltijas jūras reģiona vadošie pētnieki un eksperti spriež par piesārņojuma rekultivāciju

11. un 12. oktobrī notika projekta "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācījas darbi" starptautiskā vides konference "Antropogēnā ķīmiskā piesārņojuma ietekme uz Baltijas jūru un ar to saistītajām ekosistēmām", kas pulcēja Baltijas jūras reģiona vadošos pētniekus un ekspertus, kuri dalījās zināšanās un pieredzē ūdens piesārņojuma pētniecībā un piesārņoto vietu rekultivācijas praksē. Projekts "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācījas darbi" tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647 eiro, no kurām 4 350 000 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums. ■



Finansē Eiropas Savienība NextGenerationEU



Nacionālais attīstības plāns

nodrošinātu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu prasību praktisku izpildi un informācijas tehnoloģiju atbalstu attiecībā uz elektronisku ziņošanu par kuģu radītajiem atkritumiem un to uzskaiti dalībvalstu informācijas sistēmās.

Projekta īstenošanas termiņš ir 2024. gada 1. ceturksnis. Projekta kopējie izdevumi ir 142 780 eiro – Atveseļošanas fonda finansējums 118 000 eiro un valsts budžeta finansējums 24 780 eiro. ■

Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfi gatavoja jaunus izaicinājumus

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi septembrī pabeidza visu 1:100 000 mēroga karšu sērijas pāreju uz jauno augstuma sistēmu BSCD 2000 (LAS 2000,5).

Pēdējās šā mēroga jaunajā sistēmā izdotās kartes ir "Baltijas jūra. Rīgas līcis. Irbes šaurums", "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. Liepāja – Pa-pe" un "Baltijas jūras centrālā daļa. Ventspils – Irbes bāka". Šā gada oktobrī tiks izdota jauna navigācijas karte mērogā 1:3 000 – "Baltijas jūra – Rīgas līcis. Engures osta".

Šā gada trešajā ceturksnī sākti darbi pie 1:250 000 mēroga karšu sērijas pārejas uz jauno augstuma sistēmu. Sagatavošanas procesā ir trīs kartes – "Baltijas jūra. Rīgas līcis", "Baltijas jūras centrālā daļa. Irbes šaurums – Gotlande" un "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. No Pāvilostas līdz Klaipēdai".

Pabeidzot darbu pie šīm kartēm, noslēgsies pārejas posms uz jauno augstuma sistēmu gan visā papīra navigācijas karšu kolekcijā, gan arī kartogrāfiskajā datu bāzē, uzturot aktuālas elektroniskās navigācijas kartes. Pāreja uz jauno augstuma sistēmu tika sākta 2020. gada trešajā ceturksnī.

Šajā laikā paralēli papīra navigācijas kartēm ir sagatavoti un izdoti desmit jauni elektronisko karšu izdevumi – viens mērogā 1:45 000 un deviņi mērogā 1:90 000.

Pasaules hidrogrāfijas jomā gaidāmas lielas pārmaiņas saistībā ar jauna hidrogrāfiskā standarta S-100 ieviešanu. Jaunais standarts pieļaus dažādu datu savietojamību, tā padarot kuģošanu vēl drošāku un efektīvāku no resursu viedokļa. Hidrogrāfijas dienesta speciālisti gatavoja pārejai uz jauno standartu S-100, piedaloties dažādos projektos un mācībās.

JA HD Kartogrāfijas daļa piedalījās datu testēšanas pilotprojektā



Līva Goba (trešā no kreisās) šī gada augustā Tokijā GEBCO konferencē kopā ar saviem kursabiedriem no Peru, Īrijas, Japānas, Meksikas un Madagaskaras, visi viņi ir "GEBCO Nippon" fonda 14. izlaidums.

PRIMAR "Conversion Task Force" (CTF) projektā. Pašlaik ir noslēdzies projekta posms, kas parādīja Hidrogrāfijas dienesta gatavību jaunajiem elektronisko karšu standartiem un to ieviešanai. JA HD dati ir testēti, pārbaudot pieejamos konvertēšanas rīkus, un konvertēto datu rezultāti ir nosūtīti kvalitātes pārbaudei. Darbs šā projekta ietvaros visām iesaistītajām pusēm ir vērtīgs ieguldījums turpmākai konvertēšanas rīka uzlabošanai, lai nodrošinātu ātrāku un efektīvāku datu ražošanas pāreju no standarta S-57 uz standartu S-100 un jo īpaši uz S-101.

Septembrī JA HD speciālisti piedalījās Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas 28. Baltijas jūras hidrogrāfijas komisijas sanāksmē (BSHC28), kurā tika pārrunātas Baltijas jūras valstīm kopīgās aktualitātes un svarīgākie nākotnē veicamie darbi. Arī šajā sanāksmē kā svarīgākais uzdevums tika minēts jauno hidrogrāfisko standartu ieviešana un sekmīgas pārejas nodrošināšana. Ir svarīgi, lai Baltijas jūras valstis šajā jomā strādātu saskaņoti un vienoti.

Jūras kartogrāfe Līva Goba augustā piedalījās GEBCO (*The General Bathymetric Chart of the Ocean*) Nippona fonda rīkotajā fonda 20 gadu pastāvēšanas konferencē Tokijā. 2018. gadā Līva Goba pabeidza GEBCO Nippona fonda apmaksāto mācību kursu Nūhempširas universitātes Piekrastes un okeāna kartēšanas centra /Apvienotā hidrogrāfijas centrā, iegūstot starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu. Tokijā viņa konferences dalībniekiem no visas pasaules prezentēja Latvijas hidrogrāfijas un kartogrāfijas jomas aktualitātes, JA HD darbību, izvirzītos mērķus un sasniegtos rezultātus.

2024. gada 1. janvārī sāksies jauna Eiropas līdzfinansēta projekta "E-Nav" realizācija. Projektā iesaistīsies visu Baltijas jūras valstu (izņemot Krieviju) hidrogrāfijas dienesti. Projektu koordinēs Zviedrijas Jūras administrācija, tajā apstiprināta arī JA HD darbība, kas ļaus attīstīt un pilnīgot zināšanas par S-100 standartu. Projekta ietvaros plānota speciāla CARIS S-100 moduļa iegāde, kā arī kartogrāfu apmācība.■

Salacgrīvā atver grāmatu par zvejniecības vēsturi

Nēgu dienas priekšvakarā Salacgrīvas bibliotēkā notika grāmatas “Gar jūras zelmirdzošo krastu” atvēršanas svētki. Tie pulcēja mūsu dzimtā krasta vēstures entuziasmus, jo jūra un zvejniecība ir tie stiprie balsti, uz kuriem gadu simteņos turējušies piekrastnieki.



Pati grāmata atklāj divus laikmetus Latvijas zvejniecības vēsturē. Pirmo – laiku pēc Latvijas valsts nodibināšanas un 20.gadu zvejnieku sūro ikdienu – dokumentējis žurnālists Mārtiņš Sams (1892–1941), apstāigājot Baltijas krastu no Kuršu kāpām līdz sābriem igauņiem. Šī talantīgā rakstnieka un fotogrāfa mūžs noslēdzās moku ceļos izsūtījumā Kirovas apgabala Ļesnoje ciemā. Otrā – sociālisma “ziedu” laikus pagājušā gadsimta 60.– 80.gados – ar savu fotoaparātu tvēris fotomākslinieks Valdis Brauns, kurš ar mocīti devies vairākdienu izbraucienos “gar jūras zelmirdzošo krastu”. Lūkojoties viņa turpat 90 fototvērums, pretim raugās skarbi piekrastes zveji, zivju sievas pie tīkliem un romantikas apdvēsti piejūrieši, kam jūra ir vienīgais maizes avots. Grāmata uzmundrina, sapurina pārvarēt pelēko ikdienu, it īpaši veļu laikā.

Atvēršanas svētkos neiztika bez profesionālā vēsturnieka un jūrlietu pārzinātāja Andra Cekula panorāmiskā skata uz laiku, kad te bija vērojama dzišanās pēc kārtējā “žiguļa” un “lielā rubļa”. Viņš savā grāmatas



Grāmatas līdzautori Gints Šīmanis, Valdis Brauns un Andris Cekuls.

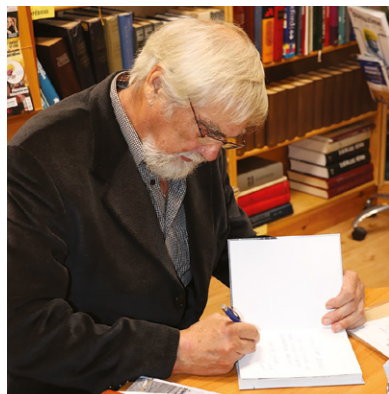
priekšvārdā min arī tos izkropļojumus piekrastnieku domāšanā, ko tiem uzspieda zvejnieku kolhozu iekārta.

Par labu esam izdevumu novērtēja Bibliokuģa “Krišjānis Valdemārs” lieldraugs viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, aicinot neaizmirst, ka atjaunotās Latvijas jūrlietu sistēmu radīja tieši zvejnieki ar savu latviskumu un profesionālo briedumu.

Par saknēm lika aizdomāties Latvijas Universitātes Akadēmiskās bibliotēkas direktore Venta Kocere, jo tieši no viņas gādībā esošās Misiņa bibliotēkas nāk pamats šai grāmatai – 1932.gadā izdotā M.Sama brošūra “Latviešu jūras zvejnieki” a/s “Valters un Rapa” izdevumā.

Limbažu novada Kultūras pārvaldes vadītāja Evija Keisele jauno grāmatu jau vērtēja profesionāli – kā kultūrvēstures pienesumu un rosinājumu piekrastnieku dzīvi un darbu nenogurstoši dokumentēt arī mūsdienās, jo pāri gadu lokiem šiem centieniem ir nenovērtējami liela pievienotā vērtība.

Katrs, kurš iet jūrā, sapratīs, ka šāds laikmeta tvērums ir cieņas un apbrīnas vērts. To izjuta arī grāmatas autori, kuri tika bagātīgi aplaimoti ar atzinības un pateicības vārdiem. Izdevums tapis Salacgrīvas pagastā reģistrētajā “Jāņa Lapsas piemiņas biedrībā” un tā iznākšanu pilnībā finansējis Zivju fonds. ■



Valdis Brauns.



Gints Šīmanis.

Gints Šīmanis

No 2024. gada 1. janvāra IMO būs jauns ģenerālsekretārs

IMO padomes 129. sesijā, kas norisinājās no 17. līdz 21. jūlijam, par IMO ģenerālsekretāru nākamajam četru gadu termiņam ievēlēja Arsenio Antonio Dominguez Velasco (Arsenio Antonio Dominguez Velasco) no Panamas Republikas, kurš IMO ģenerālsekretāra pienākumus sāks pildīt no 2024. gada 1. janvāra.

2023. gadā pieaug jūras tirdzniecība

Apvienoto Nāciju Organizācijas Tirdzniecības un attīstības konferences (UNCTAD) ziņojumā "Pārskats par jūras tirdzniecību 2023. gadā" teikts: "Lai gan jūras tirdzniecība joprojām cīnās ar pandēmijas radītajām problēmām un piegādes ķēžu traucējumiem, tā izrāda noturību mainīgo tirdzniecības modeļu apstākļos. Nozare ir saskārusies ar būtiskām problēmām, tostarp globālo piegādes ķēžu krīzes ilgstošo ietekmi, konteineru pārvadājumu tirgus svārstībām un Ukrainas kara ietekmi uz kuģošanas modeļiem, tomēr, UNCTAD prognozes rāda, ka 2023. gadā jūras tirdzniecības apjoma pieaugums varētu būt 2,4%."

Filipīnas vēlas tikt atkārtoti ievēlētas IMO padomē

Filipīnu transporta sekretārs Džeimijs Bautista, kurš līdz šim ir pārstāvējis Filipīnas IMO padomē, uzsver, ka Filipīnu valdība var nodrošināt dažādus tehniskās sadarbības projektus. "Vieta padomē pamatojama ar to, ka Filipīnas ir lielākais jūrnieku piegādātājs globālajā kuģu apkalpju tirgū, kā arī esam piektā lielākā kuģu būves valsts," teikts Bautistas uzrunā. "Filipīnas, sadarbojoties ar starptautiskajām organizācijām, nopietni domā par jūras vides aizsardzību, samazinot siltumnīcefekta gāzu emisijas un jūras plastmasas piesārņojumu. Tāpat mēs apņemamies arī turpmāk būt proaktīvi IMO locekļi, lai nodrošinātu dzīvības un īpašuma drošību jūrā, ilgtspējīgu kuģošanu un videi nekaitīgu jūras rūpniecību."

Filipīnas ir IMO locekle kopš 1964. gada, 1997. gadā valsts ievēlēja IMO padomē un ir ratificējusi 28 IMO konvencijas. ■

2023. gada Pasaules jūrniecības dienā aicina turpināt MARPOL noteiktos vides drošības standartus

Šogad apīr 50 gadu, kopš pieņemta Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL), kas ir galvenais globālais dokuments jūras vides piesārņošanas novēršanai no kuģiem tīšu, operatīvu vai nejaušu iemeslu dēļ.

Atzīmējot šo nozīmīgo jubileju, IMO par Pasaules jūrniecības dienas tēmu 2023. gadā noteica "MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās" un aicināja dalībvalstis un visus jūrniecības nozares pārstāvjus ne tikai svinēt šo dienu, bet ik dienas reāli pildīt MARPOL noteiktos vides drošības standartus, lai nākotnes jūrniecība būtu balstīta uz ilgtspējīgu attīstību un nodrošinātu mūsu planētas un okeāna aizsardzību.

2023. gada Pasaules jūrniecības dienas centrālais pasākums bija 28. septembrī Londonā IMO galvenajā mītnē IMO, UNEP un Norvēģijas kopīgi rīkotais inovāciju forums, kura centrālā tēma un stratēģiskais mērķis bija, kā paātrināt jūras nozares pāreju uz bezemisiju un mazemisiju kuģošanu. Augsta līmeņa paneldiskusijās tika spriests par tādiem tematiem kā globālie ieguldījumi vides jomā, atbalsts inovācijām kuģu degvielas ražošanā, jūrniecības nozares dekarbonizācija, kā samazināt plastmasas piesārņojumu no kuģiem, finansējuma piesaistišana zaļajai kuģošanai, kā arī partnerattiecības un sadarbība.

IMO ģenerālsekretārs K. Lims savā vēstījumā atzīmēja sasniegumus, kas gūti, regulējot okeāna veselību, taču skaidri arī norādīja, ka



kuģošanas nozarei joprojām ir jāiegulda lieli pūliņi šajā darbā. "Kuģošanas nozare nedrīkst atslābināties, tai ik dienas jārisina tādi svarīgi jautājumi kā dekarbonizācija, digitalizācija un inovatīvas tehnoloģijas, tostarp automatizācija, vienlaikus nodrošinot, ka tehnoloģiskās un zaļās pārkārtošanās priekšplānā un centrā ir un paliek cilvēks. MARPOL ir mainījusi kuģniecību un mūsu okeāna veselību un turpinās to darīt, domājot par nākamajiem 50 gadiem," sacīja ģenerālsekretārs Lims.

Pasaules jūrniecības dienā Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs Antoniu Gutērrešs aicināja visus uz kopīgu darbu, lai īstenotu taisnīgu pāreju uz zaļāku, dekarbonizētu kuģniecības nozari. "Desmitiem gadu MARPOL ir devusi lielu ieguldījumu mūsu planētas un okeāna aizsardzībā, padarot kuģošanu drošāku un tīrāku. Raugoties nākotnē, balstīsimies uz šīs konvencijas mantojumu un kopīgi virzīsimies uz ilgtspējīgāku un pārticīgāku nākotni šai kritiski svarīgajai nozarei un drošāku nākotni cilvēcei," sacīja Gutērrešs. ■



IMO pasaules jūrniecības tēma 2024. gadam: “Kuģošana nākotnē: drošība pirmajā vietā!”

2024. gadā apritēs 50 gadu, kopš pieņemta SOLAS konvencija – galvenais IMO dokuments, kas reglamentē kuģošanas drošību. “Navigācija nākotnē: drošība pirmajā vietā!” ir IMO izvēlēta 2024. gada pasaules jūrniecības tēma, kuras kulminācijas pasākums būs Pasaules jūrniecības dienas svētki 2024. gada 26. septembrī. Šī tēma atspoguļo IMO darbu, lai uzlabotu kuģošanas drošumu un drošību saistībā ar jūras vides aizsardzību, vienlaikus nodrošinot, ka tās regulējuma izstrādes process var droši paredzēt straujo tehnoloģisko pārmaiņu un inovācijas tempus.

“Šī tēma ļauj mums koncentrēties uz visu drošības regulējuma ietekmi, ko rada jaunas un pielāgotas tehnoloģijas un alternatīvo degvielu ieviešana, tostarp pasākumi SEG emisiju samazināšanai no kuģiem, jo IMO cenšas nodrošināt, ka kuģošanas drošība un efektivitāte tiek ne tikai saglabāta, bet arī iespēju robežās uzlabota, lai jūras starptautiskās tirdzniecības plūsma arī turpmāk būtu vienmērīga un efektīva,” uzsvēra IMO ģenerālsēkretārs K. Lims.

Kopš organizācijas izveidošanas 1948. gadā drošība allaž ir bijusi IMO darbības pamatā, arī tiesiskais regulējums nepārtraukti attīstās atbilstoši jaunajām tendencēm, kas ienāk kuģošanas nozarē. Pašlaik IMO izstrādā “Code for Maritime

Autonomous Surface Ships” (MASS kodekss), lai pielāgotu likumdošanu jauno tehnoloģiju un inovāciju ienākšanai. Un tas ir tikai loģiski, jo digitalizācija un automatizācija veic revolūciju kuģošanas nozarē, bet, ieviešot jaunas tehnoloģijas, tiek uzlabota kuģošanas drošība, darba efektivitāte, optimizēta veikspēja, samazināta kaitīgā ietekme uz vidi un nodrošināta ilgtspējība. Tas viss kopumā paaugstina kuģošanas nozares efektivitāti un konkurētspēju, ļaujot efektīvāk projektēt, būvēt un ekspluatēt kuģus, apstrādāt vairāk kravu, samazināt izmaksas un veicināt klientu apmierinātību.

Tēma “Navigācija nākotnē: drošība pirmajā vietā!” atspoguļo arī IMO vērienīgo SEG samazināšanas politiku, kas ietver drošības risku novērtēšanu un saistīta ar jaunu un pielāgotu tehnoloģiju un alternatīvo degvielu ieviešanu un regulēšanas pasākumu izstrādi, lai mazinātu šos riskus un galu galā vispār tos novērstu. Tāpat šī tēma ir cieši saistīta ar ANO Ilgtspējīgas attīstības programmu (IAM) 2030. gadam, lai nodrošinātu piekļuvi cenas ziņā pieejamai, uzticamai, ilgtspējīgai un modernai enerģijai, cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi, iestātos par okeānu, jūru un jūras resursu saglabāšanu un ilgtspējīgu izmantošanu ilgtspējīgai attīstībai. ■

Filipīnas un ES vienojas veicināt sadarbību jūrlietu jomā

Filipīnas un Eiropas Savienība apņēmušas pastiprināt sadarbību jūrlietu jomā un risināt būtiskus jautājumus, kas saistīti ar jūras drošību, aizsardzību, ilgtspējīgu attīstību, okeānu pārvaldību un savienojamību, kā arī jūras tiesībām. Filipīnu Jūrniecības pārvaldes administrators Hernani Fabia to paziņoja 1. oktobrī Filipīnu un Eiropas Savienības (PH-EU) Jūrlietu sadarbības apakškomitejas atklāšanas sanāksmē Eiropas Komisijas galvenajā mītnē Briselē, Beļģijā. Sanāksmē Fabia atkārtoti uzsvēra valsts apņemšanos turpināt īstenot pasākumus, lai saglabātu valsts jūrniecības izglītības, apmācības un sertifikācijas sistēmas kvalitāti. Viņš arī puda valsts atzinību par EK pozitīvo lēmumu paplašināt Filipīnu izdotā apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartu (STCW) sertifikāta atzīšanu, kas nodrošina gandrīz 50 tūkstošu filipīniešu jūras virsnieku nodarbināšanu uz kuģiem ar ES karogu.

Izstrādā pamatnostādnes zaļās degvielas izmantošanai

“Danish Shipping” aktīvi sadarbojas ar IMO, lai izstrādātu vadlīnijas alternatīvajām degvielām, kas veicinās drošāku un zaļāku nākotni jūrniecības nozarei.

“Process ir ilgstošs, bet progress tiek panākts,” teikts “Danish Shipping” ziņojumā. “Tā kā tuvākajā nākotnē kuģi arvien vairāk izmantos jaunās zaļās degvielas, ir svarīgi, lai būtu skaidri noteikumi par visiem standartiem: kas ir nepieciešams attiecībā uz kuģu konstrukciju, tvertnēm utt., lai droši izmantotu uz kuģa esošās zaļās degvielas, jo dažādiem degvielas veidiem var būt dažādas problēmas un riski, kad tās tiek izmantotas uz kuģiem. Tā, piemēram, IMO Kravu un konteineru pārveidējuma apakškomitejā “Danish Shipping” ir pielikusi pūles, lai izstrādātu starptautiskas pamatnostādnes par jauno zaļo degvielu izmantošanu 2050. gada mērķu sasniegšanai saistībā ar klimatneitrālu kuģošanu.” ■

Neskatoties uz sankcijām, Krievijas fosilā kurināmā eksports nav samazinājies

Kompānija "The Centre for Research on Energy and Clean Air" (CREA) publicējusi datus par Krievijas fosilā kurināmā eksporta apjoma tendencēm līdz 2023. gada 1. septembrim. Galvenais secinājums: Krievijas fosilā kurināmā eksporta apjoms jūlijā un augustā samazinājās, tomēr ienākumi turpināja augt, septembrī uzrādot 3% pieaugumu salīdzinājumā ar jūliju, un to veicina naftas cenu kāpums.

2023. gada augustā lielākā Krievijas fosilā kurināmā importētāja bija Ķīna, sekoja Indija, Turcija, ES un Brazīlija. Mēneša laikā Krievijas jēlnaftas eksports uz Ķīnu pa jūru apjoma ziņā pieauga par 6% un ienākumi palielinājās par 8%. Krievijas ienākumi no jēlnaftas eksporta uz Indiju tajā pašā periodā pieauga par 23%. Augustā ES valstis no Krievijas importēja lielāko dabasgāzes apjomu pa caurulvadiem kopš 2023. gada janvāra, salīdzinājumā ar iepriekšējo mēnesi imports pieauga par 5%.

Eiropas un G7 kuģniecības nozarei ir svarīga loma Krievijas naftas transportēšanā. To tankkuģu īpatsvars, kuriem piemēro cenu griesus jēlnaftas sūtījumos no Krievijas, augustā saglabājās aptuveni 50% līmenī, bet attiecībā uz naftas produktiem un ķīmiskajām vielām cenu griestu koalīcijas tankkuģu īpatsvars augustā salīdzinājumā ar iepriekšējo mēnesi samazinājās par 1%. Lielais to Krievijas naftas sūtījumu īpatsvars, ko pārvadā ar ES un G7 apdrošinātiem vai īpašumā esošiem tankkuģiem, parāda, cik spēcīgs instrumentu kopums ir cenu griestu koalīcijai, lai piespiestu samazināt Krievijas ienākumus no naftas eksporta, pazeminot cenu griestus un īstenojot ievērojami labākus uzraudzības un izpildes pasākumus.

Kopējo ienākumu tendences

2023. gada augustā tika novērots ievērojams Krievijas ogļu eksporta vērtības kritums, tā samazinājās

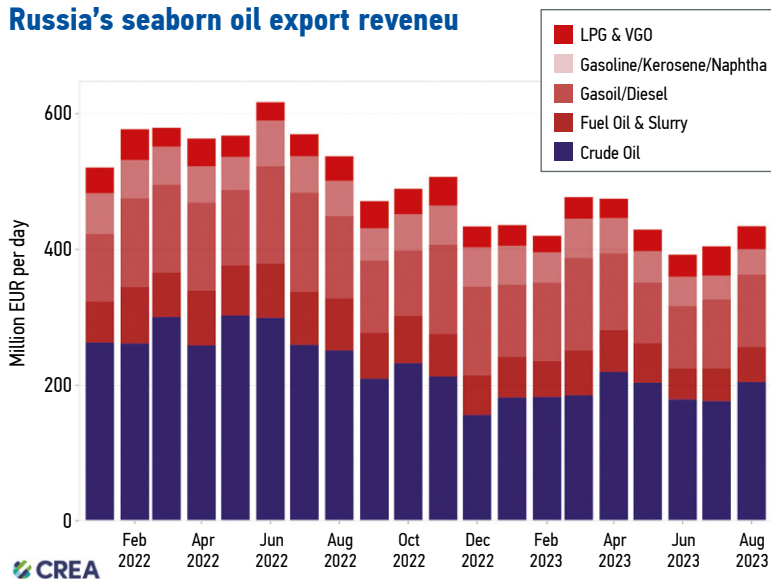
par 18 miljoniem eiro dienā (-23%) salīdzinājumā ar iepriekšējo mēnesi.

Augustā galvenie Krievijas naftas eksporta tirgi pārvadājumos pa jūru bija Indija (33% no visa Krievijas naftas eksporta), Ķīna (21%) un Turcija (12%).

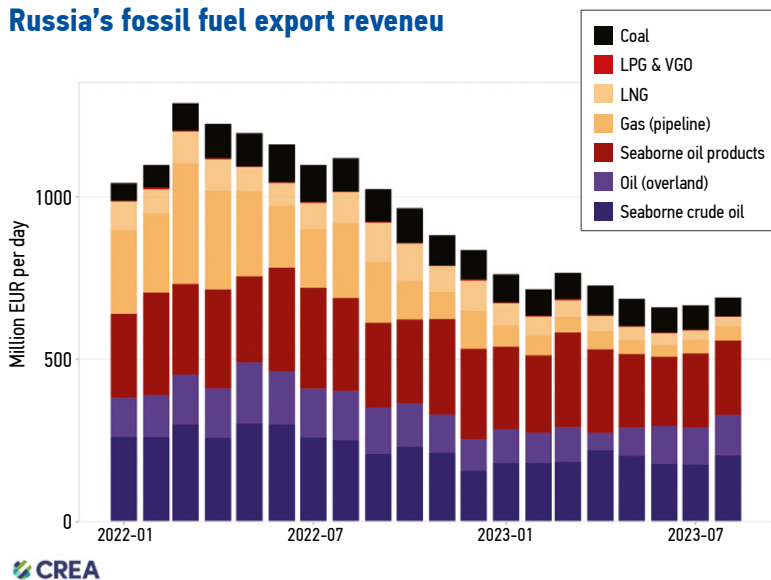
Ķīnas naftas produktu eksporta pieaugumu veicinājusi no Krievijas ievestās jēlnaftas pārstrāde. Šos produktus no Ķīnas joprojām atļauts ievest ES, ASV, Lielbritānijā un Austrālijā, kuras aizliegušas tiešo importu no Krievijas.■

CREA info

Russia's seaborne oil export revenue



Russia's fossil fuel export revenue



Jūrnieks digitalizācijas laikmetā

Pēdējos gados digitalizācija kļuvusi par obligātu prasību, un jūrniecības nozare ir pieredzējusi ievērojamus tehnoloģiskos jauninājumus. Digitālās platformas kuģu un kravu izsekošanai, digitālo komunikācijas un sadarbības rīku ieviešana, mākslīgais intelekts, lai pārietu uz viedajām pieslēgvietām apvienojumā ar 5G savienojumu, *Big Data*, *Internet of Things (IoT)* un blokķēdes tehnoloģiju. Losandželosas, Roterdamas, Kvebekas, Havras, Hamburgas, Šanhajas un Singapūras ostas rāda, kā tehnoloģijas padara digitālo pārveidi par realitāti, nodrošinot efektivitāti, pārredzamību un ilgtspēju, bet uz mākslīgo intelektu balstītie moduļi palīdz jūrniecības nozares profesionāļiem aprēķināt ETA jebkuram kuģim visā pasaulē, uzraudzīt gaisa un ūdens kvalitāti, novērtēt zemūdens troksni utt. Tiek pētīti tehnoloģiskie risinājumi, kas uzlabo energoefektivitāti gan mašīnās (piemēram, dzinēju sistēmās), gan uz kuģiem (tostarp apgaismojumā un citās ierīcēs). Turklāt kopš 2023. gada janvāra kuģniecības nozarē notiek būtiskas regulējuma izmaiņas, ieviešot esošo kuģu energoefektivitātes indeksa (EEXI) mērījumu, kas obligāts katram kuģim kā daļa no oglekļa intensitātes rādītāja (CIH) ikgadējā novērtējuma. Digitalizācijas mērķis ir padarīt jūras kravu pārvadāšanu ātrāku, drošāku, efektīvāku, zaļāku, veicinot ilgtspējīgāku un energoefektīvāku praksi.

Vecākais kuģu mehāniķis ULDIS OZOLS ir pārliecināts, ka tie kuģu īpašnieki, kuriem ir pietiekami daudz līdzekļu, protams, ir gatavi iet kuģu modernizācijas ceļu, lai kļūtu zaļāki un ekonomiskāki, taču viņš arī uzsver, ka kuģa modernizācija ir tikai medaļas viena puse, ir arī otra, jo līdzīgu jaunu tehnoloģiju ieviešanai nenovēršami nāk arī šo iekārtu uzturēšana.

– Vai tad profesionāliem jūras speciālistiem jaunās tehnoloģijas varētu būt kāds nepārvarams šķērslis, kas sagādā līdz šim nepieredzētas problēmas?

– Saistībā ar IMO konvencijas prasībām par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību arī mūsu kuģošanas kompānija iet tehnoloģiju pilnveidošanas ceļu, lai no viena kontinenta uz otru nevestu balasta ūdeņus kopā ar visu dzīvo radību. Uz kuģa ienāk jaunās tehnoloģijas, kas jāapkalpo, taču tam pietrūkst tehniskā atbalsta, tāpēc aktuāla ir problēma, kas apkalpos šīs iekārtas, jo paši jūrnieki nevar būt universālie kareivji, tāpēc jāsaprot, kādas ir mūsu iespējas apgūt šīs jaunās tehnoloģijas un paņemt pretī milzīgu informācijas apjomu. Piedevām iekārtu ražotāji nemaz nevēlas, lai paši spējam šīs iekārtas uzturēt, jo iekārtu apkalpošana ir viņu niša un biznesa intereses, kas ļauj tiem nopelnīt iespaidīgu summu. Nu jau pagātnē palicis arī tas laiks, kad kuģu īpašniekiem bija vairāk naudas



un viņi, nežēlojot līdzekļus, sūtīja kuģu speciālistus uz visdažādākajiem kursiem pilnīgot zināšanas. Tagad kompānijas vadība kalkūlē, kādas ir kursu izmaksas un kāda pēc tam no tā visa ir atdeve. Var jau, protams, nežēlojot līdzekļus, modernizēt *high tech* kuģi,

bet jautājums, kas šo kuģi apkalpos? Redzot to, cik nežēlīgi ātri uz priekšu iet automatizācija, jāsaprot, ka kompānijām par saviem modernizētajiem kuģiem būs jāmaksā, un jāatceras, ka ne vienmēr augstākās tehnoloģijas iekārtas ir īsti piemērotas, piemēram, kuģa vibrācijām un karstumam, tās var iziet no ierindas, un tad, ja laikā nevarēs nogādāt kravu līdz galam, kuģa apkalpe neizbēgami izjutīs komerciālo spiedienu.

– Statistika rāda, ka ievērojami sarūk jauniešu interese par jūrnieka profesiju, ka jau tagad uz kuģiem trūkst jūras speciālistu, vai šī informācija tiešām atbilst patiesībai?

– Tā ir tiesa, pēc kovida tirdzniecības flote nopietni izjūt speciālistu trūkumu, jo ļoti daudzi jūrnieki pārskata savas prioritātes un paši sev uzdod jautājumu, vai jūrnieka darbs ir viņu dzīves jēga. Daudzi ir sapratuši, ka vairs nevēlas strādāt jūrā, jo nespēj izturēt to spiedienu, ko piedzīvoja kovida laikā, un kur ir garantija, ka atkal nenāks jauns kovida vilnis? Tā ir spriedze, ko cilvēki vairs nevēlas piedzīvot. Jūrnieks strādā kompānijā, ir tai lojāls un saprot kompānijas

interesi pārvadāt kravas, bet jūrniekam ir arī ģimene un dzīve krastā, tāpēc viņš izvērtē – kas ir kas, ko iegūst un ko zaudē? Vai par to naudu, ko saņem, vēlos astoņus mēnešus būt uz kuģa un divus mēnešus krastā? Tagad kompānijām ir problēmas ar apkalpju komplektēšanu, tāpēc notiek nežēlīgs cīņiņš par cilvēku resursiem, jo stūrmani vai mehāniķi nevar sagatavot ne dienas, ne gada laikā. Tagad mūsu kompānija aicina ierindas jūrniekus mācīties, solot apmaksāt visus izdevumus, lai viņi iegūtu izglītību un kļūtu par kuģa virsniekiem. Pandēmijas laiks tiešām ir daudzas lietas mainījis. Mūsu kompānija, piemēram, piedzīvoja lielas problēmas ar Indijas jūrniekiem, nevarot veikt apkalpju maiņu, tāpēc tagad vairāk meklē Eiropas jūrniekus, un arī Latvijas jūrniekiem ir labas izredzes iekārtoties darbā ASV kuģošanas kompānijā "Chevron", kas vēl pavisam nesenā pagātnē bija īsta problēma.

– Kā tev šķiet, ko vajadzētu darīt, lai jauniešiem rastos interese par jūru?

– Tas nav vienkāršs jautājums, un nav receptes, kā to varētu izdarīt. Skaidrs, ka nauda vairs nav tas lielākais arguments, lai cilvēks izvēlētos strādāt jūrā, jo arī krastā var pietiekami labi nopelnīt. Tas īsti neattiecas uz virsniekiem, bet uz ierindas jūrniekiem gan. Taču neatbildēts paliek jautājums, kur tad radīsies tie jūras virsnieki? Būs vien jāizlemj katram pašam, un neviens no malas neko nedos. Ir jāmācās un iespējami labāk jāspēj pārdot savas zināšanas un spējas.■

Anita Freiberga

Jūrnieks starp dekarbonizācijas prasībām un darba drošību

Šā gada Pasaules jūrniecības dienas tēma, atzīmējot 50. gadadienu, kopš tika pieņemta nozīmīgā MARPOL konvencija par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu, koncentrējas uz centieniem ierobežot kuģošanas nozares ietekmi uz vidi. 2023. gadā ir stājušies spēkā daudz jaunu noteikumu, kuru mērķis ir samazināt jūrniecības ietekmi uz situāciju klimata pārmaiņu jomā, tostarp IMO jaunais oglekļa intensitātes rādītājs (CII), energoefektivitātes indekss esošajiem kuģiem (EEXI) un visi reģionālie tiesiskie regulējumi, bet dekarbonizācija 2023. gadā lielā mērā ir bijusi lozungs jūrniecības nozarei, bijusi gandrīz visu konferenču darba kārtībā un nav nozudusi no jūrniecības preses virsrakstiem. Taču vienā aspektā dekarbonizācijas jautājums nav bijis pietiekami skatīts, un tas ir saistīts ar jūrnieku nodarbinātību.

Domājot par dekarbonizāciju, reti kad tiek pieminēti jūrnieki, kas nenovēršami ir vienas un tās pašas sarunas daļa. Tas, ko jūrnieki ISWAN stāsta par spiedienu un to, kā dekarbonizācija ietekmē viņu dzīvi, liek domāt, ka visi jautājumi būtu jātver kopsakarībā, jo jūrnieki ir pirmajās rindās, kad runājam par jūrniecības klimata mērķu pārvēršanu realitātē, jo tieši jūrnieki ir tie, kuriem ātri jāpielāgojas bieži vien bīstamu alternatīvu degvielu un tehniski sarežģītu operāciju sistēmu lietošanai.

Problēmas mērogs, kas saistīts ar to, lai nodrošinātu nākotnes jūrniekiem prasmes, kas vajadzīgas, lai vadītu šādas tehniski sarežģītas kuģus, visprecīzāk ir kartēts ANO Globālajā līgumā "Taisnīga pārkārtošanās jūrlietu darba grupas darbā", kurā teikts, ka līdz 2030. gadu vidum 800 tūkstošiem jūrnieku būs nepieciešama papildu apmācība, lai līdz 2050. gadam sasniegtu mērķi – oglekļa nulles emisijas.

"Taisnīga pārkārtošanās ir galvenais virzītājspēks, lai panāktu drošu, taisnīgu un uz cilvēku vērstu ceļu uz dekarbonizācijas mērķa sasniegšanu. Tomēr ziņojumā ir uzsvēta arī viena no galvenajām dilemmām, kas apdraud šos centienus: nekavējoties ir jāsāk veidot mācību infrastruktūra, lai sasniegtu šos mērķus, bet skaidrības trūkums par alternatīvo degvielu dzīvotspēju, pieejamību un ieviešanu, kā arī neskaidrība par tiesisko



Saimons Greindžs.

regulējumu un finansējumu nopietni kavē centienus izstrādāt mācību programmas, kas nozarei ir tik steidzami vajadzīgas," uzsver ISWAN izpilddirektors Saimons Greindžs. "Tehnoloģisko pārmaiņu temps, kas pārsniedz gan regulējumu, gan apmācības nodrošinājumu, ir viens no jautājumiem, ko jūrnieki arvien vairāk atklāj ISWAN rīkotajās aptaujās. Mēs pastāvīgi dzirdam, ka daudziem jūrniekiem pielāgošanās jaunām dekarbonizācijas tehnoloģijām rada papildu spiedienu uz jau tā ārkārtīgi saspringto darba slodzi. Tā rezultātā šā gada sākumā mēs uzsākām aptauju, lai uzzinātu vairāk par to, kā dekarbonizācija ietekmē gan jūrnieku, gan krasta personāla labklājību.

Jūrnieki mums atklāj, ka lielākā daļa jūrniecībā strādājošo tiešām atbalsta nepieciešamību dekarbonizēt kuģošanas nozari un vēlas pieņemt tehnoloģiskās pārmaiņas, tomēr apmācības trūkums, samazināts apkalpes locekļu skaits un prasība ievērot atšķirīgus un reizēm nekonsekventus regulējumus ievērojami palielina darba slodzi, stresa līmeni, nogurumu un pat bailes no kriminālatbildības iestāšanās. Šis papildu spiediens rodas laikā, kad jūras virsnieku trūkums jau ir sasniedzis visu laiku augstāko līmeni, kam ir vairāki iemesli, tai skaitā palielināta darba slodze, samazināts atvaļinājums krastā, nevēlēšanās slēgt ilgus līgumus un tādas problēmas kā iebiedēšana un uzmācšanās liek daudziem jūrniekiem meklēt karjeras iespējas krastā.

Arī ISWAN pilnībā izprot nepieciešamību steidzami reaģēt uz klimata krīzi, bet tas nedrīkst notikt uz jūrnieku labklājības rēķina. Ir svarīgi, lai jūrnieku veselības, drošības un aizsardzības standarti neatpaliktu no augstajiem vides standartiem, lai potenciāli bīstamāku degvielu izmantošana kuģos nenotiek uz jūrnieku veselības un dzīvības rēķina. Ir nepieciešams skaidrāks regulējums un lielāks atbalsts jūrniekiem, lai tie varētu izpildīt šīs prasības, arī būtiski samazināta jūrnieku darba slodze un stresa līmenis."■

ISWAN info

“Tumšā flote” apdraud jūrniekus, vidi un kuģošanas drošību



“The International Union of Marine Insurers” (IUMI) brīdina par pieaugošu tankkuģu “tumšo floti”, kas, izvairoties no sankcijām, rada jaunus draudus apdrošināšanas nozarei, kā arī kuģošanas un jūras vides drošībai. Kopš Krievijas iebrukuma Ukrainā un Rietumu noteiktā sankciju režīma ieviešanu Krievijas naftas eksportam sankcijām pakļauto tankkuģu operatori fiktīvos darījumos ir pārdevuši tankkuģus anonīmiem uzņēmumiem jaunās jurisdikcijās, piemēram, AAE un Indijā. Šie tankkuģi, kas tagad reģistrēti zem lētajiem karogiem un kam klasifikācijas dokumentus izsniedz *non-IACS* klasifikācijas sabiedrības, tā sauktās klasifikācijas sabiedrības, kurām nav tehniskās kompetences, mierīgi turpina darboties naftas eksporta pārvadājumos, jo tie sankcijām paliek nesasniedzami, un tas ir ienesīgs bizness – palaist šādus kuģus vienreizējos reisos, par ko vēlāk lieki jautājumi netiks uzdoti. Tieši tāpat tika apieti arī ASV noteiktie ierobežojumi Irānas un Venecuēlas naftas eksportam, taču tagad, kad Krievija, izvairoties no sankcijām, meklē jaunas iespējas savam jēlnaftas eksportam, ir īpaši strauji pieaugusi “tumšā flote”. Pēc IUMI datiem, tā ir aptuveni 300 līdz 600 kuģu liela nepietiekami regulētu kuģu flote, kas rada virkni jaunu

risku, tostarp varbūtējas noziedzīgas darbības un nelikumīgi iegūto līdzekļu legalizāciju.

Gan IMO, gan IUMI juridiskā komiteja norāda, ka tie lielākoties ir veci kuģi, kuru ekspluatācija neatbilst nozares standartiem: tiem laikus vai vispār nav veikta apkope, ir nokavētas pārbaudes, tie kuģo ar izslēgtiem AIS retranslatoriem, kas palielina vides piesārņojuma un kuģošanas drošības riskus, bet daudziem kuģiem piedevām vēl ir ārkārtīgi apšaubāms apdrošināšanas statuss, kas incidentu gadījumā rada finansiālu risku citiem. Īpaši satraucošs ir ātrums, ar kādu šī situācija progresē, apdraudot līdz šim labi pārvaldīto sistēmu.

Vai starptautiskajai kuģošanas nozarei vispār ir vēlme apturēt šo anarhiju, vai arī turpmāk viss tiks paslēpts zem juridiskiem argumentiem par suverenitāti un jūras brīvību? Kur ir tā spēcīgā starptautiskā un tūlītējā reakcija, kas neļaus situācijai kļūt par skaļu starptautisku skandālu? Šādus jautājumus uzdod kuģošanas nozares institūcijas. Apdrošinātāji ceļ trauksmi, jo ir jau piedzīvoti negadījumi, kuros iesaistīta “tumšā flote”. Ja to skaits vēl pieaugs, grūti paredzēt, kā tas ietekmēs likumīgos apdrošinātājus. Pēc IUMI domām, tad varētu rasties problēmas, nosakot atbildību par vraku aizvākšanu,

maksājot par reaģēšanu uz piesārņojumu un izmaksājot kompensācijas cietušajiem.

2022. gadā tika ziņots par astoņiem incidentiem, kuros iesaistīti sankcijām pakļauti naftas tankkuģi. Viens no tiem – tankkuģa “Pablo” eksplozija 2023. gada maijā Malaizijas ūdeņos, kad ugunsgrēkā bez vēsts pazuda trīs apkalpes locekļi. Par laimi, šajā incidentā nebija iesaistīts neviens cits kuģis, ja tā būtu bijusi, piemēram, sadursme, tad tas jau būtu pavisam cits stāsts, bet tagad izdegušais vraks joprojām atrodas uz enkura un ar īpašniekiem nav iespējams sazināties, kas varasistādēm rada pamatīgas galvassāpes.

Zem Gabonas karoga, kas ir populārs sankciju pārkāpēju karogs, reģistrētais 1997. gadā būvētais kuģis



Sprādziens, kas nogranda tankkuģi “Pablo” Malaizijas piekrastē, ir pievērsis starptautisko uzmanību tām briesmām, ko “tumšā flote” rada kuģošanas drošībai.

“Pablo” pēdējo pāris gadu laikā jau trīs reizes bija mainījis īpašnieku, tā pēdējais īpašnieks bija Māršala Salās bāzētā “Pablo Union Shipping”, viena no kuģu čaulas kompānijām. Kuģis brauca balastā no Ķīnas uz Apvienotajiem Arābu Emirātiem, kad notika sprādziens un izcēlās ugunsgrēks.

Caur Dienvidaustrumāzijas visai noslogotajiem ūdeņiem, kas ir galvenās tankkuģu pārvadājumu krustceles, kursē daudz ēnu tankkuģu.

“Tankkuģu nozare ir ilgi un smagi strādājusi, lai kļūtu par kuģniecības nozares *Rolls-Royce*, un tagad “tumšā flote” un cilvēki, kurus tā nenovēršami piesaistīs, apdraud šo reputāciju,” situāciju komentē kuģniecības apskatnieks Maikls Grejs. ■

ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas dēļ apdraudēta ES konkurētspēja

Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO) Eiropas Komisijai pauž nopietnas bažas par pirmajām oglekļa emisiju un uzņēmējdarbības pārvirzes pazīmēm, ko izraisījusi ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (ETS). ESPO, kas Eiropas Savienībā politiskā līmenī pārstāv 22 ES dalībvalstu un Norvēģijas ostu pārvaldes, ostu asociācijas un ostu administrācijas, jau vairākkārt apliecinājusi, ka atbalsta emisiju tirdzniecības sistēmu kā instrumentu kuģniecības nozares zaļināšanai, taču tajā pašā laikā brīdina, ka, lai izvairītos no maksām saskaņā ar ETS, kuģošana var novirzīties uz kaimiņu ostām, kas nav pakļautas šīm prasībām.

ESPO pavisam konkrēti norāda uz nepilnībām ETS īstenošanā: kad kuģi piedstāj ES pārkraušanas ostā, pēdējā posmā starp pārkraušanas ostu un jebkuru citu ES ostu ETS maksa tiek piemērota par visu braucienu. Saskaņā ar ESPO datiem, ja kuģi piedstāj ostā ārpus ES, ETS tiek piemērota tikai 50% no brauciena, ko daži pārvadātāji jau iepilninojuši izmantot.

ESPO pauž bažas par EK risinājumu, proti, neuzskatīt kuģu ienācienus dažās pārkraušanas ostās, kas atrodas ES kaimiņvalstīs, par "ienākšanas ostu", kā noteikts ETS.

UZZIŅAI

ETS paredz vērtēt pārkraušanas ostas, pamatojoties uz apjomu, kas nosaka 65% kā sliekšni, un ESPO to sauc par ļoti augstu sliekšni, ko lielākā daļa ostu nespēs sasniegt. ESPO piekrist EK definīcijai, ka Tanžeras osta Marokā un Īstportsaīda Ēģiptē ir pārkraušanas ostas, taču daudzas ostas un ostu termināļi visā Eiropā arī palielina pārkraušanas jaudu.

"Mēs redzam, ka reāli pieaug investīcijas, lai palielinātu TEU jaudas ostās un jaunos termināļos ārpus ES, tostarp investīcijas, ko veic lielākās kuģniecības līnijas šajās ostās, un mēs saņemam signālus arī par pirmo maršruta maiņu ārpus Eiropas," sacīja ESPO priekšsēdētājs Zeno



D'Agostino. "Tas pastiprina aizdomas, ka kuģniecības uzņēmumi attiecīgā gadījumā gatavojas izstāties no ES ETS sistēmas."

UZZIŅAI

ETS sistēmā tiks iekļauts jūras transports, un EP deputāti vēlas, lai jūrniecības nozare samazinātu kuģu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas par 2% līdz 2025. gadam, par 20% līdz 2035. gadam un par 80% līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar 2020. gada līmeni. Samazinājumi būtu jāpiemēro kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnu – šādi kuģi rada 90% no jūrniecības nozares kopējām SEG emisijām.

ESPO nostāja ir tāda, ka, lai ES jūras transporta ETS būtu veiksmīga, Eiropas Komisijai ir jāpārliecinās, ka ETS īstenošana aizsargā Eiropas ostu konkurētspēju un novērš oglekļa emisiju un uzņēmējdarbības pārvirzi uz ostām, kas atrodas ES kaimiņvalstīs.

"Ir jāsaprot, ka tad, kad tirdzniecības ceļi būs mainījušies, būs ļoti grūti labot situāciju un negatīvās tendences," komentēja ESPO ģenerālsekretāre Izabella Rikbosta.

ESPO aicina veikt uzraudzību pirms pieteikšanās datuma, jo uzskata, ka maršruta maiņas un izvairīšanās kustības jau tiek gatavotas vai notiek. Turklāt uzraudzībai jānotiek nepārtraukti, ne tikai reizi divos gados iesniedzot ziņojumu. ESPO cer uz atklātu, nepārtrauktu un konstruktīvu dialogu ar Komisiju, lai sasniegtu vēlamos rezultātus no ETS īstenošanas.

Eiropas Komisija izprot bažas par tā dēvēto oglekļa emisiju un uzņēmējdarbības pārvirzi uz ostām, kas nav ES dalībvalstī, tāpēc rīko diskusijas par to ārpus ES ostu sarakstu, uz kurām attiektos direktīvā ieviestā "pārkraušanas klauzula". Nolūks ir ierobežot oglekļa emisiju un uzņēmējdarbības pārvirzes riskus, tiklīdz stāsies spēkā ES ETS prasības.

UZZIŅAI

No 2024. gada 1. janvāra stājas spēkā prasība, ka kuģiem ir jāziņo saskaņā ar jauno monitoringa plānu, kas aptver jaunas siltumnīcefekta gāzu (N2O un CH4) emisijas. Sākot no 2025. gada, kuģniecības uzņēmumiem ir jāiesniedz pārbaudīti uzņēmumu emisiju ziņojumi attiecīgajai administrācijai iestādei. Šo ziņojumu pamatā ir kuģu MZV emisiju ziņojumi par iepriekšējo gadu.

ESPO uzskata, ka, lai ES jūras transporta ETS būtu veiksmīga, Eiropas Komisijai ir jānodrošina, ka ETS īstenošana aizsargā Eiropas ostu konkurētspēju un novērš oglekļa emisiju un uzņēmējdarbības pārvirzi uz ES kaimiņvalstīm.

Lai gan ir grūti pierādīt tiešu cēloņsakarību starp konkrētu maršruta maiņu un termināļu attīstību ārpus ES, neseno norišu līmenis un intensitāte ostās ārpus ES pastiprina daudzu Eiropas ostu bažas par ES ETS iespējamo negatīvo ietekmi bez gaidītā ieguvuma videi. Papildus pārkraušanas jaudas un attiecīgo darbvietu zaudēšanai Eiropa riskē zaudēt pārraudzību un kontroli pār visu piegādes ķēdi.

Nemot vērā pašreizējo situāciju un norises, kā arī šo tiesību aktu īstenošanas nopietnās sekas uz dažu Eiropas ostu konkurētspēju un nākotni, ESPO cer uz atklātu, pastāvīgu un konstruktīvu dialogu ar Komisiju, kas ļautu ļoti agrīnā posmā apzināt negatīvo ietekmi un signālu par izvairīšanos no tās, lai panāktu tādu ETS, kas sasniedz mērķus, kuriem tā ir izstrādāta. ■

ESPO info

Kāda būs globālās jūras tirdzniecības nākotne?

Ideja par zaļajiem koridoriem, lai jūras pārvadājumos paātrinātu dekarbonizāciju, sāka īstēties ANO COP 26, kas 2021. gada novembrī notika Skotijā, kur 22 valstis parakstīja vienošanos, apņemoties atbalstīt zaļo koridoru izveidi. Sākumā bija nodoms zaļos koridorus veidot īsajos jūras ceļos, taču tagad šāds projekts tiek virzīts vienā no garākajiem jūras pārvadājumu maršrutiem, kas savieno divas lielākās pasaules ostas – Singapūru un Rotterdamu.

Singapūras Jūras un ostu pārvalde (MPA) un Rotterdamas osta parakstījušas saprašanās memorandu par, viņuprāt, pasaulē garāko "zaļo un digitālo koridoru", nodrošinot mazoglekļa un bezoglekļa kuģniecību.



MPA izpilddirektors Kva Lei Hūns un Rotterdamas ostas izpilddirektors Ailards Kasteleins parakstīja saprašanās memorandu, kura mērķis ir apvienot ieinteresētās personas visā piegādes ķēdē, lai līdz 2027. gadam izveidotu pirmos ilgtspējīgos kuģus, kas darbosies šajā maršrutā. MPA paziņojumā teikts, ka Singapūra un Roterdama ir divas lielākās bunkurēšanas ostas pasaulē, tātad būtiski punkti Āzijas un Eiropas kuģošanas ceļos.

Projektā iesaistītie partneri jau tikušies savā trešajā seminārā, kurā ziņoja par ievērojamu progresu koncepcijas īstenošanā. Pēc projekta autoru teiktā, kamēr notiek darbs komitejās, datu analīze, galveno problēmu apzināšana un koridora ietvara veidošana, paralēli jau tiek gatavotas mazākas iniciatīvas, piemēram, likti pamati tādām ostu pakalpojumiem kā bunkurēšana. Singapūra un Roterdama kā pirmās pasaulē piedalījās konteinerkuģa zaļajā bunkurēšanā ar metanolu. Konteinerkuģis "Laura Maersk", piemēram, piestāj abās ostās un abās var saņemt bunkurēšanas pakalpojumus. Zaļās un digitālās kuģniecības koridors starp Rotterdamu un Singapūru pirmo reizi tika izziņots 2022. gada augustā un kopš tā laika ir saņēmis milzīgu atbalstu no starptautiskajiem partneriem,

tostarp kuģniecības līnijām, ostu pārvaldēm, operatoriem, degvielas piegādātājiem, bankām, vadošajiem augstākās izglītības institūtiem un zinātniekiem.

Projekta partneri strādā pie tā, lai šajā starptautiskajā kuģniecības koridorā par 20% samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, cenšoties līdz 2030. gadam panākt 30% samazinājumu salīdzinājumā ar 2022. gadu. Viņi norāda, ka pirmais posms virzībā uz neto nulles līmeni tiks sasniegts, izstrādājot un ieviešot gandrīz nulles emisiju vai bezemisiju degvielu konteinerkuģiem, kuru jauda ir vismaz 8000 TEU un kuri, strādājot šajā 15 tūkstošu kilometru garajā maršrutā, tiks nodrošināti arī ar efektīviem digitālajiem pakalpojumiem.



Kuģi Singapūrā, pasaulē lielākajā bunkurēšanās ostā.

Pētījumā par bezoglekļa kuģošanu, ko vadīja viens no koridora projekta partneriem – "Maersk Mc-Kinney Moller" centrs, saņemot arī ostu atbalstu, tika modelētas un testētas vairākas alternatīvās degvielas dažādos nulles un gandrīz nulles emisiju risinājumos, tostarp metanola, amonjaka un LNG sintētiskie un bioloģiskie varianti. Tiek strādāts pie tā, lai saskaņotu pieprasījumu un piedāvājumu, samazinātu izmaksu plaisu attiecībā uz ilgtspējīgas degvielas ieviešanu, bet ilgtermiņā projekta autori plāno paplašināt pētījumu, iekļaujot ūdeņradi kā vēl vienu alternatīvās degvielas variantu. Tāpat

ir izveidotas darba grupas, lai pētītu visu iespējamo degvielu reālu ieviešanu ikdienas lietošanā, aptverot degvielas pieprasījumu un piedāvājumu, standartus, drošības procedūras, finansējumu un noteikumus.

Projektā iesaistītās puses atzīst, ka mazoglekļa degvielas, visticamāk, būs dārgākas nekā pašreizējās, tāpēc izveidota atsevišķa darba grupa, kurā piedalās Pasaules jūrniecības foruma (*The Global Maritime Forum*), Singapūras Nacionālās universitātes Jūrniecības studiju centra, Oksfordas Universitātes un vēl citu institūciju pārstāvji, lai novērstu nepilnības regulējumā un finansēšanā.

Singapūra un Roterdama arī turpina kopīgi izvērtēt abu ostu gatavību atbalstīt iniciatīvu. Ostu pārstāvji norāda uz tādiem centieniem kā līdzīgu degvielas uzpildes standartu un drošības sistēmu pieņemšana, lai paātrinātu bezemisiju un gandrīz nulles emisiju degvielu ieviešanu.

Partneri uzskata, ka koridora pieeja, ko atbalsta spēcīgā rūpniecības koalīcija, nodrošinās lielāku noteiktību pieprasījumā un palīdzēs palielināt bezemisiju un gandrīz nulles emisiju degvielu ražošanu. Viņi arī uzskata, ka koridors izpildīs sākotnējo koncepcijas misiju nodrošināt modeļus plašākai neto nulles līmeņa iniciatīvu pieņemšanai.

Pasaules Jūrniecības forums apliecina apņēmību rīkoties

Pasaules Jūrniecības foruma ikgadējais samits šogad notiek 17. un 19. oktobrī Atēnās, pulcējot pasaules valstu vadošos jūrniecības speciālistus, lai rastu kopīgus risinājumus galvenajām iespējām un problēmām, kas veidos globālās jūras tirdzniecības nākotni.

▶▶▶ 21. lpp.

"Pasaule piedzīvo lielas pārmaiņas, kas jau tagad ietekmē un arī turpmāk ietekmēs visas cilvēka dzīves jomas, tostarp politisko, ekonomisko, sociālo, tehnoloģisko, vides un juridisko jomu. Daudzās pārmaiņas un to savstarpējā saistība rada nenoteiktību, kas ir krasā pretstatā stabilākiem ekonomikas globalizācijas vēsturiskajiem periodiem.

Tas jo īpaši attiecas uz jūrniecības nozari, kam vienlaikus jārisina vairākas problēmas, tai skaitā ģeopolitiskie konflikti, vides degradācija, energosistēmas pārveide, mākslīgā intelekta un automatizācijas attīstība un patērētāju uzvedības maiņa. Taču notiekošais ne tikai rada problēmas, bet arī paver jaunas iespējas. Pasaules Jūrniecības foruma 2023. gada samītā ieinteresētās puses no visas jūrniecības pasaules un arī ārpus tās sanāks kopā, lai apliecinātu savu apņēmību un gatavību rīkoties, kas ļaus tuvināties mūsu kopīgajiem mērķiem un ambīcijām, neraugoties uz to problēmu sarežģītību, ar kurām jūrniecības nozarei nāksies saskarties. Tas ietver vērienīgus pasākumus attiecībā uz kuģniecības dekarbonizāciju, cilvēku ilgtspējas un labklājības celšanu gan uz sauszemes, gan jūrā, kā arī reaģēšanu uz mainīgo ģeopolitisko un ekonomisko realitāti pasaules tirdzniecībā.

Mums nāksies atbildēt uz jautājumiem, kādi pārmaiņu virzītājspēki ietekmē kuģniecības nozari un tās mijiedarbību ar citām globālām sistēmām? Kādi ir galvenie riski un iespējas, kas izriet no šādu pārmaiņu savstarpējās saistības? Kā mēs varam sadarboties, lai noteiktu neredzamās zonas, kas varētu izjaukt kolektīvo rīcību?

Pasaules Jūrniecības foruma ikgadējais samīts notiks neilgi pēc tam, kad IMO būs pārskatījusi savu siltumnīcefekta gāzu emisiju stratēģiju. Samīts pavērs iespēju reaģēt uz MEPC 80 un noteikt, kā jūrniecības nozare var vislabāk turpināt dekarbonizācijas ceļu," pirms Pasaules Jūrniecības foruma samita sacīja "Cargill Ocean Transport" prezidents un Pasaules Jūrniecības foruma priekšsēdētājs J. Dīlemans.■

Eksperti pēta dažādu zemāka oglekļa satura degvielu dzīvotspēju

Lai gan uz starptautiskajām kuģošanas kompānijām un tirdzniecības flotes kuģiem attiecas arvien stingrāki noteikumi par oglekļa dioksīda emisiju intensitāti, joprojām atklāti un neatbildēti paliek jautājumi, kā visefektīvāk, bet nereti kā vispār nodrošināt IMO izvirzītos standartus un sasniegt ambiciozos mērķus.



IMO 2020 un tās papildinājums IMO 2023 starptautiskajai tirdzniecības flotei ir bijuši vieni no lielākajiem virzītājspēkiem oglekļa dioksīda emisiju samazināšanai. Tie ir noteikumi, ko ieviesusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO), lai palīdzētu panākt oglekļa intensitātes samazinājumu par 40% līdz 2030. gadam un 70% līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni. IMO 2023. gadā ir iekļāvusi jaunu indeksu, ko sauc par oglekļa intensitātes rādītāju (CII) un pēc kura jānovērtē atsevišķi kuģi. Izmantojot CII, katram atsevišķam kuģim tiks piešķirta pakāpe no A līdz E, kur E ir vissliktākais rādītājs, kas balstās uz kuģa SEG emisijām attiecībā pret pārvadātās kravas daudzumu un nobraukto attālumu. Jebkuram kuģim, kas trīs gadus pēc kārtas saņem D vai zemāku novērtējumu, būs jāveic koriģējoši pasākumi, kas varētu ietvert kuģa sistēmu uzlabošanu, kuģa nomaļu vai tādu risinājumu integrēšanu kā biodīzeldegviela ar zemāku oglekļa dioksīda emisiju līmeni.

Papildus IMO izvirzītajām prasībām vairāk nekā trešdaļa no lielākajām pasaules kuģošanas kompānijām arī pašas ir izvirzījušas mērķi sasniegt

neto nulles emisiju līmeni. Eksperti uzskata, ka IMO noteikumi un virzība uz oglekļa samazināšanu ir būtiski ietekmējuši pieprasījumu pēc biodīzeldegvielas, par ko liecinot pieprasījuma pieaugums pēc biodīzeldegvielas jūras tirgū kopš IMO 2020 ieviešanas un kas dzīvotspējas un efektivitātes ziņā izvirzījusies līderpozīcijā. Uz iekšzemes un palīgflotēm IMO 2023 prasības pagaidām gan neattiecas, tomēr arī šeit tiek risināts jautājums, kā pāriet uz zemāku oglekļa dioksīda emisiju līmeņa degvielu.

Kādi varētu būt alternatīvās degvielas risinājumi?

"Chevron Renewable Energy Group" stratēģisko iniciatīvu izpilddirektors Džons Šaringsons uz jautājumu, kādi varētu būt alternatīvās degvielas risinājumi, salīdzina vairākus iespējamās degvielu risinājumus. "Virkne enerģijas avotu tiek vērtēti kā zemāka oglekļa satura alternatīvas jūras dīzeldegvielai. Tie ietver biodīzeldegvielu, sašķidrinātu dabasgāzi (LNG), metanolu, amonjaku un ūdeņradi. Lai gan dažas no šīm degvielām jau sekmīgi tiek izmantotas okeāna flotēs, to izmantošana iekšzemes flotēs ir apgrūtināta, jo saskaras ar virkni citu problēmu, tostarp prasībām



par uzglabāšanas tvertnēm saistībā ar kuģu izmēru un modernizācijas izmaksām,” komentē eksperts. “Jo zemāks ir degvielas enerģijas blīvums, jo lielāks degvielas tvertnes tilpums nepieciešams, lai sasniegtu tādu pašu jaudu kā jūras dīzeļdegvielai, un tikai biodegviela (biodīzeļdegviela) var nodrošināt gandrīz līdzvērtīgu jaudu kā kuģu dīzeļdegviela, izmantojot tāda paša tilpuma degvielas tvertnes. Citām degvielām būtu nepieciešams ne tikai vairāk tvertņu, jo vairāk nekā 75% degvielas, kas tiek pārvadāta tvertnēs, tiek izmantota kā balasta degviela, bet mazāk blīvas degvielas izmantošanai būtu nepieciešamas papildu balasta tvertnes, kas rada papildu bažas. Biodīzeļdegviela ir efektīva arī oglekļa intensitātes samazināšanā. Faktiski, salīdzinot ar naftas dīzeļdegvielu, biodīzeļdegviela var samazināt oglekļa emisijas līdz pat 100% fosilajam ogleklim un 70% kopējam ogļūdeņradim. Turklāt pētījumos ir konstatēts, ka, salīdzinot ar transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar elektrību, biodīzeļdegviela var būt par aptuveni 56% efektīvāka, lai samazinātu oglekli, ņemot vērā elektrotīklu.”

Kurināmais	Enerģijas blīvums procentos no flotes degvielas
Jūras dīzeļdegviela	100%
Biodīzeļdegviela	95%
LNG	54%
Metanols	39%
Amonjaks	39%
Ūdeņradis	23%

Avots: Iekšzemes ūdensceļu nozares dekarbonizācija ASV

LNG arvien vairāk izmanto okeāna flotēs, bet tā ir mazāk iespējama iekšzemē

Salīdzinot ar ūdeņradi, metanolu un amonjaku, LNG līdz šim vairāk tiek izmantota okeāna flotēs, pateicoties tās pieejamībai, zemākām

izmaksām nekā jūras dīzeļdegvielai un spējai samazināt oglekļa emisijas, bet eksperti ir skeptiski attiecībā uz šā enerģijas avota izmantošanu palīgflotēs, jo pētījumi atklāj vairākus iemeslus, kāpēc būtu maz ticams, ka LNG pieņems iekšzemes ūdensceļu nozarē, piemēram, kaut vai uzglabāšanas tvertņu un infrastruktūras problēmu dēļ.

Lielākais jūras kravu pārvadātājs “Maersk” viens no pirmajiem paziņoja par saviem plāniem gan modernizēt esošos kuģus, gan pasūtīt jaunus kuģus, kas darbināmi ar metanolu. Atšķirībā no LNG metanolu var uzglabāt apkārtējās vides temperatūrā, tomēr ar zemāku enerģijas blīvumu tam būtu nepieciešams 2,5 reizes lielāks tvertnes tilpums.

Biodīzeļdegviela šobrīd ir viens no vienkāršākajiem risinājumiem oglekļa intensitātes samazināšanai jūras nozarē

Pie šāda secinājuma nonākuši “Chevron Renewable Energy Group” pētnieki. “Lai gan tiek atbalstīta visu oglekļa samazināšanas risinājumu attīstība, daudzi no tiem, kas tiek apspriesti, ir vai nu agrīnā attīstības stadijā, vai arī tiem var būt nepieciešama modernizācija vai ieguldījumi pilnīgi jaunos kuģos, tomēr, ņemot vērā kuģu ilgo kalpošanas laiku, var prognozēt, ka ar dīzeļdegvielu darbināmi kuģu dzinēji darbosies vēl ilgu laiku. Kamēr tas tā ir, pāreja uz biodīzeļdegvielu šobrīd ir vienkāršākais veids, kā samazināt oglekļa intensitāti bez jebkādiem papildu ieguldījumiem dzinēju tehnoloģijās, uzglabāšanas tvertnēs vai infrastruktūrā,” uzskata Džons Šaringsons un viņa darba grupa, kas turpina pētīt visefektīvāko veidu oglekļa intensitātes samazināšanai. “Gan biodīzeļdegviela, gan atjaunojamā dīzeļdegviela labi sajaucas ar esošajām flotes degvielām, piemēram, jūras gāzeļu (MGO) un mazutu ar zemu sēra saturu (LSFO). Lielākā daļa kuģu dzinēju var arī viegli izmantot biodīzeļdegvielas un atjaunojamās dīzeļdegvielas maisījumus, piemēram, mūsu patentēto degvielu, ko mēs saucam par “UltraClean Blend”.” ■

ICS atvērsi pārstāvniecību Šanhajā

2023. gada 22. septembrī globālā kuģu īpašnieku asociācija Starptautiskā kuģniecības palāta (*International Chamber of Shipping, ICS*), kas pārstāv vairāk nekā 80% pasaules tirdzniecības flotes, pavēstīja par pārstāvniecības atklāšanu Šanhajā. Šis stratēģiskais solis seko Ķīnas Kuģu īpašnieku asociācijas uzņemšanai par pilntiesīgu ICS locekli šā gada janvārī.

Jaunais ICS birojs Ķīnā atrodas P&I kluba biroja ēkā Šanhajā, kas ir ievērojams pasaules kuģniecības centrs.

Starptautiskās kuģniecības palātas ģenerālsekretārs Gajs Platens: “Pricējāmies paziņot par mūsu jaunā biroja atklāšanu Šanhajā un esam pateicīgi Ķīnas P&I klubam par biroja telpu nodrošināšanu. Ķīna ir globālās kuģniecības centrs ar milzīgu izaugsmes potenciālu, un ICS atzīst, ka Ķīnas jūrniecības nozarei arī turpmāk būs svarīga loma starptautiskajā arēnā.

Mūsu nozari gaida daudz izaicinājumu un arī iespēju, un mums jāatceras, ka kuģniecība ir globāla nozare, tāpēc tikai kopā varam rast risinājumus ilgtspējīgai nākotnei. Tas, ka Ķīnas Kuģu īpašnieku asociācija kļuvusi par daļu no pasaules kuģu īpašnieku asociācijas, un mūsu jaunā biroja atvēršana Šanhajā nozīmē jauna, daudz ciešākas sadarbības laikmeta sākumu, un mēs ceram turpināt attīstīt šo partnerību.

Ķīnas kā nozīmīgas jūras lielvaras pozīcija padara mūsu klātbūtni gan Šanhajā, gan Honkongas īpašās pārvaldes apgabalā vēl jo svarīgāku, jo tā nostiprina sadarbības attiecības starp ICS un Ķīnu. Mēs ceram turpināt atklātas diskusijas ar Ķīnas Kuģu īpašnieku asociāciju un Honkongas Kuģu īpašnieku asociāciju, veicinot savstarpēju sapratni un strādājot partnerībā.”

Oficiālā atklāšana tika atzīmēta Šanhajā “North Bund” forumā – augsta līmeņa ikgadējā jūrniecības pasākumā, ko kopīgi rīkoja Ķīnas Transporta ministrija un Šanhajas valdība un kurā piedalījās Ķīnas rūpniecības augstākie pārstāvji un valdības amatpersonas. ■

Šveices karogam tuvojas gals

Arod biedrība "Nautilus International" un Šveices kuģu īpašnieki nākuši klajā ar kopīgu paziņojumu, mudinot Šveices valdību glābt Šveices karogu, noraidot valdības ierosināto kuģniecības regulējuma projektu, kas nav pievilcīgs kuģu reģistrēšanai zem Šveices karoga.

Jau gadiem sarūk kuģu skaits zem Šveices karoga, vairs palikuši tikai 14, kas joprojām ir daļa no Šveices flotes. Kad beigsies līdzšinējo garantiju termiņš, ko Konfederācijas garantiju sistēma piešķirusi šiem 14 kuģiem, nākamo divu līdz piecu gadu laikā arī tie atstās Šveices Kuģu reģistru. Paziņojumā norādīts, ka tas nozīmēs Šveices karoga galu.

"Nautilus" norāda, ka, no jūrnieku viedokļa raugoties, karoga bojāeja būtu liels zaudējums, jo kuģi zem Šveices karoga, pateicoties sociālajai partnerībai, piedāvā labus darba apstākļus, augstu aizsardzību pret īpašām briesmām jūrā, piemēram, negadījumiem, pirātismu un krimināltārbības noteikšanu.



Šveices Kuģu reģistram būtu jāpiedāvā kuģniecības uzņēmumiem pievilcīgāki nosacījumi, piemēram, tonnāžas nodoklis, uz ko mudina vietējie kuģu īpašnieki un kas tagad tiek apsvērts Bernē. Nozares organizācijas ir iesniegušas valdībai prasību noteikt skaidru un efektīvu robežu starp kuģniecību un preču tirdzniecību, un tā ir daļa no precizējumiem par ierosināto tonnāžas nodokli. Šveices kā nodokļu paradīzes stāvoklis ir nodrošinājis, ka tā ir pasaules lielākais preču tirdzniecības centrs, kā arī mājvieta pasaules lielākajai konteinerlīnijai "Mediterranean Shipping Co" (MSC), kuras īpašnieki ir Apontes ģimene. No Šveices tirgotās izejvielas top vairāk nekā viena piektdaļa pasaules jūras transporta, kas ir satriecošs skaits valstij, kura daudziem asociējas ar Alpu ainavām, piena šokolādi un dārgiem pulksteņiem. ■

Iedvesmo senās kuģu būves tradīcijas

"Kuģa vēsture ir tikpat veca kā pašas cilvēces vēsture, bet kuģa rašanās ir miglā tīta. Par to varam tikai iedomāties. Ideju kuģim droši vien devusi pati daba. Pieķēries vajadzības brīdī peldošam koka stumbram, cilvēks atrada, ka peldēt kopā ar stumbru ir vieglāki nekā bez tā," raksta V. Šmulders "Kuģniecības gada grāmatā 1930./31."

Ja kādam pajautātu, vai šodien Latvijā būvē kuģus, uz jautātāja pusi tiktu raidīti neizpratnes pilni skatieni. "Kāda kuģu būve!" izsauktos jaunāka gadu gājuma cilvēki, bet cienījamāka vecuma ļaudis, kuriem saglabājusies vēsturiskā atmiņa, ar nostalgiju nopūstos: "Kas tad tagad, viss nolaists uz grunti, bet bija laiks, kad te būvēja kuģus."

Nevar noliegt, ka kuģu būvei Latvijā ir sena vēsture un pamatīgas tradīcijas. Pirmie kuģu būves ziedi plauka hercoga Jēkaba valdīšanas laikā, kad Kurzemes hercogistē uzbūvēja vairāk nekā 40 karakuģu un aptuveni 80 tirdzniecības kuģu. Šajā laikā kuģus būvēja arī Rīgā, tomēr tas bija salīdzinoši nedaudz.

Otrais kuģu būves vilnis nāca kopā ar Krišjāņa Valdemāra aicinājumu latviem braukt jūrīnā, un, lai būtu ar ko braukt, no 19. gadsimta otrās puses līdz 20. gadsimta sākumam Kurzemes un Vidzemes jūrmalciešos uzbūvēja aptuveni 550 kuģu.

Kad burinieku ziedu laiki gāja uz beigām, sāka plēnēt arī piekrastes kuģu būvētāju slava, bet vieta jau nekad tukša nepaliek. Latvijā radās pavisam cita tipa kuģu būvētavas. Tā 1911. gada nogalē inženieris Karls Heincs Cīze, kurš pārstāvēja slaveņu vācu kuģu būves firmu „F. Šihau” un bija ne tikai talantīgs inženieris, bet arī tālredzīgs stratēģis, ar lūgumu vērsās cariskās Krievijas Jūras ministrijā, lai tā dod svētību kuģu būves rūpnīcas celtniecībai Rīgas ostā, ko arī saņēma. Tā kā pasaulē jau gatavojās Pirmajam pasaules karam, toreizējai "Mīlgrāvja kuģu



būvētavai” darba netrūka. Kad pēc kara 1925. gadā rūpnīcas darbība atsākās, tās jaunais nosaukums bija “Milgrāvja kuģu būves un mašīnu fabrika”, bet vēlāk tā kļuva par akciju sabiedrību “Vairogas”. Līdz 20. gadsimta 30. gadu beigām arī “Vairogam” darba netrūka un rūpnīcā strādāja aptuveni 200 darbinieku. 1940. gadā rūpnīcu nacionalizēja un iekļāva PSRS Jūras flotes tautas komisariāta uzņēmumu sistēmā. Tā piedzīvoja kārtējās kristības un tika nosaukta par “Rīgas kuģu remonta rūpnīcu” (RKRR). No 1947. līdz 1991. gadam RKRR uzbūvēja 316 kuģus, t.sk. 34 ostas velkoņus ar 150 ZS jaudu, kā arī jūras velkoņus ar 1200 ZS jaudu. Pirmo “Tehumardi” tipa pasažieru prāmi būvēja vairāk nekā divus gadus, jo tas RKRR bija jauns izaicinājums. Tie bija ledus klases prāmjī – 57 m gari un 12 m plati ar 4,5 m iegrimi, kuri varēja uzņemt 120 pasažieru, 40 vieglo automašīnu un 10 kravas mašīnu. Rūpnīcā strādāja vairāk nekā 1400 speciālistu, kuri veica vidēji 60 kuģu remontu gadā. Te savus kuģus remontēja Latvijas jūras kuģniecība, te remontēja un pārbūvēja zinātniskās pētniecības flotes kuģus, kas strādāja arktiskajās un antarktiskajās ekspedīcijās un uz Antarktīdu nogādāja pētniekus. Un tie arī Latvijā bija kuģu būves ziedu laiki, pēc kuriem joprojām saglabājas nostalgija, jo tagad “Rīgas kuģu būvētava”, kā to sauca pēc neatkarības atgūšanas, vairs nepastāv, bet pirms desmit gadiem RKB Latvijas Jūras spēkiem uzbūvēja piecus patruļkuģus, velkoņus Rīgas ostai, kā arī vēl un vēl kuģus, tai skaitā ārzemju pasūtījumus, piemēram, zvejas kuģus Norvēģijai. Rūpnīca tagad ir likvidēta, bet pēdējais ieraksts, kas veikts 2023. gadā saistībā ar šo rūpnīcu, vēsta, ka Finanšu un kapitāla tirgus komisija par Finanšu instrumentu tirgus likuma pārkāpumiem piemērojusi 100 000 eiro sodu AS “Rīgas kuģu būvētava” akcionāriem Vasilijam Melņikam un Irīnai Melņikai.

Šis bija tikai neliels un pavisam nepilnīgs ieskaits Latvijas kuģu būves slavenajā vēsturē, tomēr gaidītās nopūtas vietā par to, ka beigta balle un tagad Latvijas kuģu būves nozarē vairs nekas nenotiek, ar prieku var teikt, ka tomēr notiek gan.

Strādā ar augstu precizitāti un atbildību

Skultes ostā 2023. gada martā kuģu būvētava “ASK Enterprise”, kuras īpašnieks ir Vasilijš Ļašenko, nolaida ūdenī kuģi, kas pēc Norvēģijas pasūtījuma tika uzbūvēti piecu mēnešu laikā, un tūlīt pēc tam tika ielikts ķīlis nākamajiem kuģu būvē esošajiem kuģu karkasiem. Uzņēmuma direktore Irēna Kuprijanova stāsta, ka gada laikā uzņēmums var nolaist ūdenī līdz pieciem liela izmēra kuģiem un pa sauszemi nogādāt vēl aptuveni 25 kuģu korpusus.

Uzņēmums “ASK Enterprise”, kas dibināts 1991. gadā un sākotnēji Rīgā nodarbojās ar tērauda kuģu korpusu būvi un remontu, ar kuģu, motorlaivu, katamarānu korpusu būvi nodarbojas kopš 2010. gada. “Lai strādātu kuģu būves nozarē, jāizveido spēcīga komanda, uz kuru var paļauties un kura strādā ar augstu precizitāti un atbildību. Pašlaik uzņēmumā strādā 60 darbinieku, liela daļa no tiem ir Ukrainas speciālisti, kas piesaistīti kā apakšuzņēmēji. Latvijā nav vienkārši atrast kuģu būves meistarus, jo nav tādas izglītības iestādes, kas sagatavotu atbilstošas specialitātes darbiniekus,” stāsta uzņēmuma direktore.

“ASK Enterprise” būvē specifiskas tehniskās flotes kuģu korpusus, kas kalpo robežsardzei, policijai, ātrajai palīdzībai, ugunsdzēsējiem uz ūdens, būvē arī dažāda veida un mērķa laivas: makšķerēšanai,



Irēna Kuprijanova.



atpūtai, patruļēšanai, niršanai, piegādei. Tāpat tiek būvēti glābšanas, loču un pasažieru katamarāni. No kuģa skices līdz tā reālai nolaišanai ūdenī paiet vismaz viens gads, lielākiem kuģiem pat divi gadi, bet “ASK Enterprise” būvētie līdz 40 tonnām smagie alumīnija kuģu korpusi tiek eksportēti uz dažādām pasaules valstīm, galvenokārt uz Norvēģiju, Dāniju, Zviedriju un Somiju.

Ar lepnumu par kuģu būves nozari

2023. gadā SIA “AtoZ Group” kļuva par Latvijas Jūrniecības savienības juridisko biedru, un jautāts, kāpēc tas tika darīts, kompānijas izpilddirektors Eduards Šeremets kā vienu no svarīgākajiem iemesliem minēja kuģu būves nozares popularizēšanu. “Lai mēs zinātu, kas notiek industrijā, un varbūt kopīgiem spēkiem spētu pilnveidot, piemēram, izglītības sistēmu, lai sagatavotu speciālistus arī kuģu būves nozarei,” viedokli pauž Eduards. “Un otrs iemesls, kāpēc svarīgi piedalīties LJS darbā, – lai varētu dalīties ar savām zināšanām. Attīstīt industriju nozīmē ne tikai strādāt uzņēmumā, lai apmierinātu savas ambīcijas un pelnītu, bet arī lai radītu pievienoto vērtību. Kad domājam par sava uzņēmuma attīstību, uz lietām skatāmies daudz plašāk.”

▶▶▶ 26. lpp.

►►► 25. lpp.

2009. gadā, kad SIA "AtoZ Group" uzsāka savu darbību, tā bija vērsta uz rezerves daļu un aprīkojuma piegādi, kuģu remontu, kā arī tehnisko projektēšanu. "Tātad izpildījām arī rasējumus kuģu modernizācijas darbiem, kur tas nepieciešams," stāsta uzņēmuma izpilddirektors EDUARDS ŠEREMETS. "Tāda bija mūsu uzņēmuma ikdiena, bet, kad beidza pastāvēt "Rīgas kuģu būvētava" un pēc tam vēl daži kuģubūves uzņēmumi, klienti uzdeva jautājumu, vai Latvijā joprojām tiek būvēti kuģi, jo daudziem, kuri kādreiz te bija pasūtījuši kuģus, ir saglabājusies vēsturiskā atmiņa par to, ka šeit tiek veikts kvalitatīvs darbs. Tad nu kopā ar uzņēmuma īpašniekiem spriedām par savām iespējām būvēt kuģus un sapratām, ka nedrīkstam pamest šo nišu tukšu, tāpēc pieņēmām lēmumu, ka soli pa solim jāattīsta kuģu būve, protams, turpinot strādāt arī jau ierastajā biznesā, un tagad varam droši teikt, ka mūsu darbībai klāt nākusi vēl arī kuģu būve. Vēl gan neesam uzbūvējuši nevienu kuģi, bet jau nodibinājām sadarbību ar norvēģu partneriem, kas ir mūsu galvenie klienti. Tagad veicam visus nepieciešamos sagatavošanās darbus: iekārtojam ražošanas telpas Rīgā, veicam sertifikāciju un visu pārējo, lai šā gada nogalē – novembrī vai decembrī – uzsāktu pirmā kuģa korpusa būvi. Esam sev definējuši mērķi – būvēt līdz trīsdesmit metrus garus dažāda pielietojuma kuģus: baržas, velkoņus un atpūtas kuģus, kuru korpusa būvei tiks izmantots alumīnijs un kompozītmateriāls. Klasifikācijas sabiedrība "Bureau Veritas" mums izsniegusi sertifikātu par metināšanas darbiem, par kvalitātes vadības sistēmu, par IN 10-90 Eiropas standartu ar C marķējumu alumīnijam un tēraudam, un, protams, esam saņēmuši Jūras administrācijas atzinumu, ka varam veikt projektēšanas, remonta un kuģu būves darbus."

– Ja vēl nedaudz pakavējamies pagātnē, būtu interesanti zināt, kas bija jūsu klienti un kādi bija tie darbi, kas uzņēmumam ļāva sekmīgi stādāt?

– Kā jau minēju, vispirms nodarbojāmies ar rezerves daļu piegādi to komercuģu remontam, kas strādā visā pasaulē, neierobežojot savu



Eduards Šeremets.

darbību tikai Latvijas tirgū. Arī kuģu remonts, ko veicām, bija specifisks, nereti šos darbus veicām pat ārkārtas situācijās, kad kuģim bija atgadījusies kāda problēma. Tā kā viens no mūsu darbības virzieniem bija projektēšana, gadījumos, kad kuģa remontam bija vajadzīgs projekts, mēs nodrošinājām arī šo pakalpojumu.

– Mazliet precizēsim: vai tad ir nepieciešami rasējumi, ja kuģim jānomaina kāda bojāta detaļa?

– Ja jānomaina tikai bojāta detaļa, tad, protams, nekāds rasējums nav vajadzīgs, pietiek ar rezerves daļu, bet kuģu remonts tomēr ir diezgan plašs jēdziens. Gadījumos, kad jāremontē kuģa korpusa vai kuģim tiek veikta modernizācija, kad nepieciešami metināšanas darbi, visdrīzāk nevar iztikt bez rasējuma, pēc kura var izgriezt metālu, sagatavot caurules vai arī nodrošināt jebko citu, lai darba veicēji, ielūkojoties rasējumā, var saprast konkrēti darāmos darbus, jo parasti viņi darbus veic pēc rasējumiem.

Speciālistu jautājums ir pirmajā vietā

– Savulaik, intervējot "Rīgas kuģu būvētavas" vadību, jautāju par speciālistiem, kas vajadzīgi tik specifiskā nozarē kā kuģu

būve un remonts, un rūpnīcas vadība toreiz uzsvēra, ka speciālistu sagatavošana ir viņu pašu problēma, jo Latvijas Jūras akadēmija māca kuģu speciālistus, bet nesagatavo kuģu būves speciālistus. Tāpēc viņi bija spiesti meklēt risinājumu, un viens no risinājumiem bija uzņēmumam par saviem līdzekļiem sūtīt savus speciālistus mācīties. Piemēram, metinātāju sagatavošanai rūpnīcai bija paši savi mācībie kombināts. Varbūt tagad šie speciālisti strādā pie jums?

– Atbildot uz jūsu jautājumu, varu teikt, ka esam piesaistījuši varbūt ne lielāko daļu, bet labākos speciālistus noteikti. Tomēr, neskatoties uz senām kuģubūves tradīcijām, mēs joprojām saskaramies ar speciālistu trūkumu, jo daļa speciālistu, kuri ir strādājuši kuģu būves rūpnīcās, ir aizbraukusi no Latvijas un strādā citviet pasaulē. Bet mēs zinām arī to, ka daļa no aizbraukušajiem labprāt atgrieztos, ja viņiem šeit būtu darbs, un daudzus no viņiem jau esam uzrunājuši. Lielākais izaicinājums, protams, ir projektētāji un konstruktori, jo diemžēl mūsu augstskolas nesagatavo šādus speciālistus, un šis ir ļoti aktuāls temats, par ko vajadzētu izvērst diskusiju starp jurnieciņas nozari un izglītības sistēmu. Tagad, kad Jūras akadēmija ir RTU sastāvā, iespējams, šo jautājumu varētu risināt, apvienojot spēkus, taču mēs lieliski apzināmies, ka tas nav ātri atrisināms jautājums, labākajā gadījumā tas varētu būt ilgtermiņa projekts. Izglītots un labi sagatavots speciālists, protams, ir ļoti liela problēma. Ja arī kāds nolemj par saviem līdzekļiem studēt ārzemēs, tad nevaram cerēt, ka viņš atgriezīsies strādāt Latvijā, jo būs jau saņēmis labu darba piedāvājumu.

Pagaidām mūsu uzņēmumā esam trīs projektētāji, un diemžēl jāatzīst, ka esam spiesti izmantot ārpalpojumu, piesaistot cilvēkus no ārzemēm, kuri var veikt to darbu, ko paši pagaidām nevaram. Tagad uzņēmumā strādā trīsdesmit cilvēku, bet varam dot darbu vēl lielākam speciālistu skaitam. Tieši tāpēc viens no mērķiem ir audzēt mūsu spējas – audzināt un izglītēt savus cilvēkus, ieguldīt šajā procesā finanses. Pašlaik strādā pie jautājuma, kā

vairāk speciālistu ir gan mūsu, gan mūsu īpašnieku vēlme, un viņi ir gatavi šajā biznesā investēt.

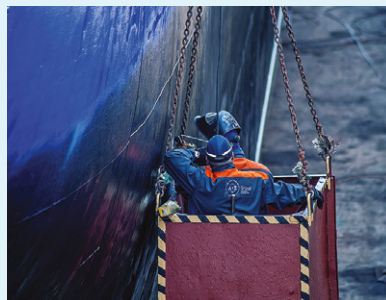
– Kas ir “AtoZ Group” īpašnieki?

– Uzņēmumam ir divi īpašnieki – viens Latvijas, otrs Igaunijas pilsonis, un viņi abi ir jūrniecības nozares speciālisti, profesionāļi, no kuriem viens ir aktīvs kuģu īpašnieks, bet otrs jau trīsdesmit gadus nodarbojas ar kuģu menedžmentu. Viņi abi ir profesionāli cilvēki, kuri lieliski izprot šo biznesu, zina tā vērtību un saprot, kā to profesionāli attīstīt. Jau pirmajās uzņēmuma darbības dienās īpašnieki nepārprotami definēja tos uzstādījumus, pēc kuriem darboties, ar kādām rezervēs daļām strādājam, kādiem jābūt rasējumiem, kādā kvalitātē jābūt paveiktiem visiem darbiem, tāpēc esam izveidojušies par profesionālu uzņēmumu ar stingriem kvalitātes standartiem, un arī zinām, kā šos standartus nodrošināt. Savā darbā izmantojam labāko kuģu īpašnieku un kuģu menedžmenta pieredzi, sniedzot klientiem labāko servisu, jo mēs lieliski zinām, ko klienti no mums sagaida un kas viņiem ir svarīgi.

– Statistika liecina, ka Eiropas kuģu būvētāji konkurences cīņā par kuģubūves pasūtījumiem diemžēl zaudē Ķīnas, Dienvidkorejas un Japānas kuģubūves rūpniecām. Lielo kuģu būve aiziet no Eiropas, kurai jāsamierinās ar salīdzinoši nelielu kuģu būvēšanu. Teicāt, ka jūsu uzņēmums plāno būvēt līdz trīsdesmit metrus garus kuģus, un tas nozīmē, ka jums nāksies konkurēt Eiropas tirgū.

– Šajā tirgū, līdz trīsdesmit metrus garu kuģu būvē, tiešām valda konkurence, īpaši Nīderlandē, arī Igaunijā, bet, lai gan mums šajā tirgū nebūs tas lētākais piedāvājums, tomēr esam jau atraduši partnerus Norvēģijā, kuri neskatās uz lētāko cenu, bet augstu vērtē piedāvātā produkta kvalitāti, attieksmi, ar kādu tiek veikts darbs, un attieksmi pret klientu. Mēs būvēsim kuģi konkrētam pasūtītājam, izmantojot jaunākās tehnoloģijas, ar kurām var nodrošināt mūsu norvēģu partneri, jo Norvēģija augstu vērtē visu, kas attiecas uz zaļo kuģošanu. Par laimi, esam atraduši partneri, kurš prot

novērtēt gan mūsu attieksmi pret darbu, gan mūsu darba kvalitāti un procesu papildina ar savām tehnoloģijām un zināšanām. Protams, Eiropā konkurence ir, būs un nekur nepazudīs, bet droši varu teikt, ka mēs būsim tie, kuri ražos produktu ar ļoti lielu pievienoto vērtību, un šo produktu izmantos klienti, kuri to prot novērtēt. Piemēram, tie būs kuteri ar ūdeņraža un elektrisko piedziņu, kas nozīmē nulles emisijas, vai arī mūsu



un norvēģu kopražojuma kuģi, būvēti ar īpašas konstrukcijas korpusiem, lai neradītu vilņošanu un varētu kuģot arī seklos ūdeņos. Šādas konstrukcijas kuģus jau esam piedāvājuši Rīgas domei, domājot par kuģošanu Daugavā un pilsētas kanālos.

Autonomie kuģi un tehnoloģijas

– Vēl viena lieta, par ko arvien vairāk diskutē pasaule, ir autonomie kuģi. Vai arī jūs raugāties šādu kuģu būvēšanas virzienā, vēl jo vairāk tāpēc, ka jūsu sadarbības partneri ir norvēģi, kas šajā ziņā pasaulē ir pionieri?

– Autonomo kuģu tehnoloģijas un intelektuālo īpašumu noteikti attīstīs un pilnveidosim arī Latvijā, jo tā ir viena liela jaunās kuģošanas sastāvdaļa, ko jau tagad izmanto

gan komerciālajos, gan militārajos kuģos. Tāds ir arī viens no mūsu projektiem, ko vistuvākajā nākotnē ceram īstenot, un tā ir pievienotā vērtība, ko jau iepriekš pieminēju. Šajā projektā mūsu partneri, protams, ir norvēģi. Runājot par jauno tehnoloģiju ieviešanu, ļoti svarīgi, ka esam atraduši tādos partnerus, ar kuriem esam uz viena viļņa, un ne tikai, jo var teikt, ka mums ar norvēģiem ir kopuzņēmums, un tieši tāpēc mūsu projekti visai būtiski atšķiras no citu kuģu būvētavu piedāvājuma.

– Vai varētu teikt, ka jūs iekļaujaties Ziemeļvalstu skatījumā uz vides aizsardzības, zaļās kuģošanas un tehnoloģiju sadarbību, kas, visticamāk, atšķiras no pārējās Eiropas redzējuma?

– Atšķirības ir ļoti jūtamas, un tas visspilgtāk parādās domāšanā un attieksmē pret darbu, strādājot pie kopīgiem projektiem, bet ne tikai, jo tā ir arī atšķirīga attieksme pret dzīvi, izglītību un bērnu audzināšanu. Varbūt tik daudz nevaru spriest par citām Skandināvijas valstīm, bet par Norvēģiju varu droši teikt, ka tur ļoti novērtē un ciena uz ilgtermiņu vērstu domāšanu un arī to, cik cilvēki viens pret otru ir atklāti. Norvēģi ļoti augstu vērtē uzticību, bet tā ir jānopelna ar reāliem darbiem, nevis tukšiem vārdiem. Vēl mūsu sadarbībai par labu ir nākušas tās kuģubūves tradīcijas, ar ko Latvija ir slavena un par ko lieliski zina arī Norvēģijā, tāpēc mēs, jaunākā paaudze, varam teikt paldies tiem, kuri ar savu darbu ir izveidojuši labu priekšstatu par Latvijas kuģu būvi.

Konkurenti vai līdzgaitnieki?

– Jūs esat atraduši sadarbības partnerus, arī vizija par tālāko attīstību ir skaidra un mērķi nosprausti, tomēr prātā un redzeslokā vienmēr ir jāpatur arī konkurentu darbība, jo spēles laukums jau visiem ir kopīgs.

– Atklāti sakot, uz saviem konkurentiem nemaz tik daudz neskatāmies. Par dažiem, kuri turpina strādāt, piemēram, “ASK Enterprise”, kas arī jau labu laiku sadarbojas ar norvēģu partneriem un veic konkrētus darbus

►►► 28. lpp.

►►► 27. lpp.

pēc klienta pasūtījuma, mēs lieliski zinām, bet mūsu filozofija ir attīstīt savu vīziju, nevis skatīties, ko dara citi. Gribētu pat teikt, ka mēs pārējos kuģu būvētājus nemaz neuzskatām par konkurentiem, drīzāk par līdzgaitniekiem, ar kuriem strādājam vienā nozarē, jo katrs no mums tomēr strādā ar konkrētu produktu, sava produkta tālāku attīstību un pilnveidošanu. Tas pirmkārt, un otrkārt – publiski nemaz nav tik daudz informācijas par to, kas tad īsti šajā nozarē notiek, jo paši uzņēmumi nevēlas dalīties ar informāciju, domājot par konkurentiem tirgū. Iespējams, tieši tāpēc cilvēki pat Latvijā neko nezina par kuģu būvi un remontu, tāpēc ir radies priekšstats, ka šajā sfērā nekā nenotiek. Un tā nu ir izveidojis gluži vai apburtais loks – ražotāji cits par citu neko nezina, un arī neviens cits par mums neko nezina.

– Ļoti iespējams, ka nepietiekama informācija ir pamats tam, ka nozarei trūkst speciālistu un jaunieši neizvēlas apgūt kuģu būvei nepieciešamās profesijas. Nevar gribēt to, par ko tu neko nezini.

– Tā tas varētu būt. Kad "Rīgas kuģu būvētava" apmācīja speciālistus un savu personālu, tad par to bija arī vairāk informācijas, bet, ja tagad par kuģu būvi jautājam skolā vai sabiedrībā vispār, neviens par to neko nezina.

– Ja runājam par jūrniecības nozari pasaulē, tad pamatā ir trīs paši svarīgākie jautājumi: zaļais kurss un viss, kas ar to saistīts, speciālisti, kuru nozarei akūti pietrūkst, un tehnoloģijas, kas ļoti strauji attīstās, un ar to saistītais problēmu loks. Kā jaunās tehnoloģijas ienāk jūsu ikdienas darbā, vai spējat izsekot visam jaunākajam?

– Visā, kas attiecas uz jaunajām tehnoloģijām, mēs ļoti uzticamies saviem norvēģu partneriem, jo gadījumā, ja ienāk kas jauns, ko mums vajadzētu zināt un pielietot, tad skaidrs, ka šīs tehnoloģijas ar lielu iespējamību jau būs pieejamas Norvēģijas tirgū. Taisnību sakot, tieši tāpēc, ka mūsu partneri ir norvēģi, kuri ir zinoši IT jomā, varam pajauties uz viņu kompetenci, jo vajadzības gadījumā viņi sniegs padomu

un palīdzēs arī ieviest visu jaunāko, protams, ja mūsu klientam tas būs nepieciešams. Nīderlandē jau kuģo autonomie bezpilota kuģi, un arī Norvēģijā šī joma attīstās, tāpēc IT tehnoloģiju ieviešana ir neizbēgama. Daudzi netic autonomo kuģu ienākšanai, citi ir pārliecināti, ka revolūcija kuģošanas biznesā ir nenovēršama, vēl citiem bezpilota kuģošana jau ir ikdiena, tomēr jāatzīst, ka kopumā jūrniecības nozare ir diezgan konservatīva un pārmaiņas notiek ļoti sāpīgi visiem.

Zaļā kuģošana

– Tas ir tikai loģiski, jo viss jaunais, kas tagad kuģošanas biznesā tiek prasīts, ir finansiāli ietilpīgs. Īpaši tas saistīts ar IMO noteikto zaļo kursu, kas prasa jau esošo kuģu modernizāciju un pielāgošanu jaunieiem enerģijas veidiem, un tas nozīmē, ka kuģiem būs nepieciešama pārbūve. Vai arī jūsu uzņēmums skatās uz tām iespējām, ko varētu pavērt prasība pēc zaļas kuģošanas?

– Tas ir ļoti labs un aktuāls jautājums, jo no tiem darbības veidiem, ar kuriem mūsu kompānija iesāka savu biznesu, tai skaitā arī no kuģu remonta mēs nekādā gadījumā neatteiksimies, turpināsim projektēt, piegādāt rezerves daļas, kā arī remontēsim un modernizēsim kuģus. Ja runājam par zaļās enerģijas ieviešanu uz lielajiem komerckuģiem, tad tur projektēšana un modernizācija ir jautājums numur viens, tas tiešām ir aktuāli. Tomēr pašlaik var just, ka kuģu īpašnieki mazliet nogaida, jo nav īsti droši par to, kādas tad būs tās prasības, ko nāksies ievērot. Pagaidām arī nemaz nav tik liels tehnoloģiskais piedāvājums, kā labāk veikt kuģu pielāgošanu jaunajiem enerģijas veidiem. Arī daži no mūsu klientiem nogaida, mēģinot saprast, vai IMO prasības varētu mainīties par labu kuģu īpašniekiem un vai tiks pagarināts prasību ieviešanas termiņš. Piesardzīgākie kuģu īpašnieki gaida, kas īsti notiks, tāpēc vēl nepieņem lēmumu par savu kuģu modernizāciju. Taču var teikt, ka mēs jau esam piedalījušies vienā no jauno tehnoloģiju uzstādīšanas procesiem, kad uz mūsu klienta kuģa Igaunijas kuģu remonta rūpnīcā tika uzstādīta tā saucamā *air bubling* sistēma,

kuras ražotājs ir "Damen" rūpnīca. Mēs piedalījāmies kabeļu vilkšanas un elektrības sistēmas pieslēgšanas darbos, un tagad klients ar jauno sistēmu ir ļoti apmierināts, jo var ietaupīt degvielu. Tas ir pirmais solis zaļās tehnoloģijas ieviešanā, tāpēc esmu gandarīts, ka to dara tieši mūsu klients. Protams, jāsaprot, ka kuģu īpašnieks to dara vispirms jau tāpēc, ka to darīt spiež IMO prasības, ja tādu nebūtu, neviens labprātīgi netērētu naudu un nespertu šādu pirmo soli zaļās enerģētikas ieviešanas virzienā. Viens no mūsu lielākajiem klientiem ir pasūtījis projektu par mehānisko buru uzstādīšanu uz kuģa, un šis pasūtījums ietver gan projektēšanu, gan aprīkojuma piegādi, gan projekta realizēšanu, un tas nozīmē, ka mūsu uzņēmums turpinā strādāt zaļās enerģijas virzienā.

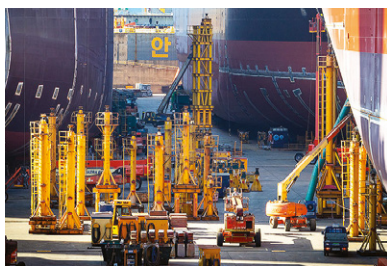
Iespējams, ka pavisam drīz daudz vairāk kuģu īpašnieku sāks modernizēt savus kuģus, jo ir informācija, ka Eiropas Savienībā kuģu īpašniekiem būs pieejams finansējums zaļo tehnoloģiju ieviešanai uz kuģiem. Tas jau būtu solis pareizajā virzienā, jo nav īsti saprotams, kāpēc elektroauto attīstība tiek atbalstīta, bet kuģu modernizācijai šāds atbalsta mehānisms nav paredzēts, lai gan ar kuģiem pārvadā vairāk nekā astoņdesmit procentus no visām kravām pasaulē.

Sarunas laikā Eduards Šeremets atzina, ka ir pietiekami daudz problēmu, taču vislielākā, protams, ir izglītotu speciālistu deficīts. "Ja būtu lielāks darba apjoms, iespējams, mums būtu vajadzīgi viesstrādnieki, bet pašlaik bez tiem varam iztikt. Šobrīd pie mums strādā tikai Latvijas pilsoņi, un par to esam ļoti lepnī. Mūsu uzņēmumā cilvēki vienmēr ir bijuši pati lielākā vērtība. Kad domāju par uzņēmuma attīstību, vispirms domāju par saviem bērniem, jo vēlos, lai viņi šeit aug, mācās un dzīvo. Man ir ļoti svarīgi apzināties, ka saviem bērniem varu rādīt paraugu, arī attieksmes ziņā pret cilvēkiem un attieksmes ziņā pret darbu," saka Eduards. "Mēs lepojamies ar savu uzņēmumu, uzņēmuma darbība ir caurspīdīga un legāla, maksājam nodokļus un dzīvojam bez parādiem. Jā, ir grūti, bet mēs ejam uz priekšu."■

Anita Freiberga

Atmaksājas tālredzīga politika

Kīna, Dienvidkoreja un Japāna pēdējās desmitgadēs ir pārveidojušas savas kuģu būvētavas par globāliem kuģubūves centriem, pārspējot tradicionālos jūras milžus Eiropā un Ziemeļamerikā. Tālo Austrumu kuģu būves nozare ir demonstrējusi iespaidīgu pielāgošanās spēju un produktu dažādošanu. Kuģu būvētavas šajā reģionā ir paplašinājušas savas produktu līnijas: ja sākotnēji uzsvars tika likts uz tirdzniecības kuģu būvi, tad tagad šeit būvē kruīza kuģus, sašķidrinātās dabasgāzes pārvadātājus, specializētus kuģus naftas un gāzes nozarei, kā arī naftas platformas atklātā jūrā. Pateicoties spējai pielāgoties un apmierināt dažādu tirgu vajadzības, uzņēmumi ir uzturējuši regulāru pasūtījumu plūsmu, saglabājuši konkurētspēju globālā biznesa dinamiskajā un mainīgajā vidē, veiksmīgi iekarojuši ievērojamu tirgus daļu, pastāvīgi meklējot jaunas iespējas un pilnīgojot savas spējas.



Tālredzīga politika savienojumā ar pieejamiem resursiem ir pamatā Tālo Austrumu veiksmes stāstam. Tā šī reģiona kuģubūves uzvaras gājienu komentē "Clarkson" tirgus analītiķi.

Ieguldījums cilvēkos un zināšanās

Tālo Austrumu dominējošais stāvoklis kuģu būvē galvenokārt ir saistīts ar lieliem darbaspēka resursiem, kas ļauj Kīnai un Dienvidkorejai būvēt kuģus par daudz zemākām izmaksām nekā Rietumu kolēģiem. Bet panākumi neslēpjas tikai darbaroku skaitā vien. Lai radītu kvalificētu darbaspēku, Kīnas, Dienvidkorejas un Japānas kuģu būvētavas par prioritāti ir noteikušas cilvēka kapitāla attīstību un izveidojušas efektīvas apmācības programmas, profesionālās apmācības plānus un apmācības institūcijas, jo saprot, cik svarīgi ir attīstīt talantus. Tālie Austrumi spēj būvēt izcilas kvalitātes kuģus, jo bijuši tālredzīgi un ieguldījuši resursus savu darbinieku profesionālajā izglītībā, un tieši tas viņiem ir ļāvis iekarot labu slavu pasaules kuģu būves tirgū.

Ieguldījums zinātnē un pētniecībā

Tālo Austrumu kuģu būves nozare ir parādījusi ievērojamu uzticību tehnoloģiskajiem jauninājumiem, pētniecībai un attīstībai. Kuģu būvētavas tādās valstīs kā Dienvidkoreja un Japāna ir veikušas ievērojamus

ieguldījumus progresīvās tehnoloģijās, sarežģītās ražošanas metodēs un automatizācijā. Ražošanas optimizācijai un darbības efektivitātes palielināšanai viņi izmantojuši digitalizāciju, robotus un mākslīgo intelektu.

Inovāciju veicināšana

Sadarbība starp pētniecības iestādēm un kuģu būvētavām ir bijusi ārkārtīgi svarīga inovāciju veicināšanā. Jaunu materiālu, piedziņas sistēmu un videi draudzīgu tehnoloģiju radīšana ir kļuvusi iespējama, pateicoties ciešai sadarbībai starp rūpniecību un akadēmiskajām aprindām. Pateicoties nerimtīgai tieskmei pēc inovācijām, Tālie Austrumi ir spējuši saglabāt savu konkurētspēju un būvēt vismodernākos kuģus, lai apmierinātu mainīgo globālo pieprasījumu. Kuģu būvētāji te izmantojuši arī visprogresīvākos materiālus, lai ražotu vieglākus, degvielu taupošākus un videi draudzīgākus kuģus.

Kuģu būvētavas Tālajos Austrumos ir ievērojami palielinājušas degvielas patēriņa efektivitāti, izmantojot vieglas konstrukcijas, kas samazinājušas emisijas un ekspluatācijas izmaksas. Šie sasniegumi sniedz konkurences priekšrocības nozarē, kas meklē videi draudzīgus risinājumus, vienlaikus ievērojot arī globālos ilgtspējas centienus.

Mērķēts valdību atbalsts

Piedevām Tālo Austrumu valstu valdības ir piešķirušas resursus, piedāvājušas fiskālos stimulus un izstrādājušas atbilstošu tiesisko regulējumu, lai stimulētu kuģu būves uzņēmumu izaugsmi, un šīm iniciatīvām ir bijusi izšķiroša nozīme kuģu būvētavu uzplaukumā.

"SEA Europe" ģenerālsekretārs Kristofs Titgets, komentējot Tālo Austrumu valdību politiku kuģubūves nozares atbalstā, portālā "SAFETY4SEA" uzsver, ka pandēmijas krīze ir vēl vairāk saasinājusi konkurences

izkropļojumus. "Āzijas valstis atbalstīja savu vietējo kuģu būvētavu izdzīvošanu ar valsts rīcībā esošajiem atbalsta mehānismiem, bet Eiropa nepiemēroja nekādu īpašu atbalstu, visu iniciatīvu atstājot atsevišķu dalībvalstu ziņā. Diemžēl lielākā daļa no tām neizmantoja arī ES pieejamos fondu līdzekļus kuģu būvētavu atbalstam, kuras spēj un vēlas būvēt zaļus un digitālus kuģus.

Bet galvenā mācība no pandēmijas krīzes ir tāda, ka Eiropa kļuvusi pārāk atkarīga no Āzijas kuģubūves nozares, kas negatīvi ietekmē nozares attīstību Eiropā un Eiropas jūrniecības stratēģisko virzību. Un vēl viena mācība ir tā, ka tādas valstis kā Kīna un Dienvidkoreja dara un turpinās darīt visu, lai atbalstītu savas vietējās kuģu būvētavas un to piegādes ķēdes, jo uzskata šo nozari par stratēģisku ekonomikai un ģeopolitikai.



Diemžēl ES vēl joprojām nav darījusi visu iespējamo, lai atbalstītu un aizsargātu savas kuģu būvētavas un to piegādes ķēdes, lai gan pandēmijas laikā no jauna atklāja un atzina kuģubūves nozares stratēģisko dimensiju, bet Eiropas kuģu īpašniekiem vajadzētu pārskatīt savas iespējas vairāk pirt un būvēt Eiropā, neraugoties uz cenu atšķirībām ar Āziju. Tas ļautu samazināt Eiropas atkarību un neaizsargātību no Āzijas kuģubūves nozares," aicina Kristofs Titgets. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Quo vadis, Eiropas kuģubūve?



SWZ redaktors Vilems de Jongs.

Žurnāla "SWZ Maritime's" 2023. gada jūnija numurā publicēts raksts, kura autors ir ilggadējais SWZ redaktors un bijušais "Lloyd's Register" Londonas nodaļas rīkotājdirektors Vilems de Jongs. "Katru pirmdienu saņemtu sarakstu ar visiem kuģiem, kas pasūtīti pasaulē iepriekšējā nedēļā. Pilns saraksts, kurā sniegta visaptveroša informācija par kuģa tipu, izmēru un ietilpību, būvētavām, dzinēju marku, karogu, īpašniekiem utt. Ļoti interesanta informācija, bet tajā pašā laikā ļoti satraucoša Eiropas lasītājam. Tā parāda, ka pēdējo gadu laikā visi jebkuras nozīmes kuģi pasūtīti Āzijas kuģu būvētavās, tikai ar dažiem izņēmumiem. Tikai pasūtījumi maziem kuģiem, jahtām un speciāliem kuģiem veikti Eiropas kuģu būvētavās. Nekādu tankkuģu, nekādu beramkravu kuģu, nekādu autovedēju, nekādu konteinerkuģu, nekādu prāmjū, nekādu refrīžeratorkuģu, tikai tādi kuģi, ko parasti sauc par dažāda veida un lielākoties maziem. Citiem vārdiem sakot, vairs nekādu lielu tirdzniecības kuģu no Eiropas kuģu būvētavām," secina Vilems de Jongs un uzdod jautājumu: "Vai lielo kuģu būve Eiropā atrodas krustcelēs vai tuvojas ceļa galam?"

"Ir skaidrs, ka Eiropas kuģubūves nozare cīnās, bet ko mēs varam teikt par to, kur esam tagad, ja paskatāmies, ko pagājušā gadsimta beigās būvēja Eiropas kuģu būvētavas un ko mēs darām šodien? Vai mums joprojām ir pozīcija jūras tirdzniecības pasaulē, dažāda veida kravas kuģu būves biznesā?" Atbildes, ko izdodas rast, analizējot speciālistu viedokli un bezkaislīgus statistikas datus, diemžēl neviens optimisms

par Eiropas kuģubūves nākotnes izredzēm. Eiropas Kuģu būvētāju asociācijas (SEA Europe) ģenerālsekretārs Kristofs Titgets ISFEM 2023. gada konferencē, kas notika Briselē, runāja par Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozares konkurētspēju un noturību. "Eiropas jūrniecības nozare saskaras gan ar konkurences problēmām, kuru pamatā ir cenu atšķirība ar globālajiem konkurentiem vidēji par trīsdesmit līdz četrdesmit procentiem, gan noturības problēmu, ko rada atkarība no dažām tirgus nišām, kas padara šo nozari neaizsargātu un mazāk noturīgu. Lai konkurētu pasaules tirgos, papildus pētniecības un izstrādes atbalstam Eiropai ir jārada patiesi vienlīdzīgi konkurences apstākļi, jāstiprina jūrniecības rūpniecības jauda un piegādes ķēdes un jāveicina Eiropas tehnoloģiskā suverenitāte."

Eiropas kuģu būves nozares statistika nav iepriecinoša jau kopš pagājušā gadsimta beigām, un "Drewry Shipping Consultants" 2000. gada novembrī izdotajā kuģu būves pārskatā apkopotās ziņas par Eiropas daļu dažādu kuģu tipu piegādēs pasaulē no 1998. gada beigām līdz 2000. gada vidum pavēra visai bēdīgu ainu par situāciju Eiropā, salīdzinot ar stāvokli pasaulē. Nepielūdzamie skaitļi liecināja, ka jau līdz 2000. gadam Eiropa bija zaudējusi lielo tankkuģu un beramkravu kuģu biznesu, bet citās nozarēs, piemēram, konteinerkuģu, prāmjū un ro-ro kuģu, ģenerālkravu kuģu, ķīmikāliju tankkuģu un, protams, galvenokārt kruīza kuģu būvniecības jomā tai joprojām bija taisnīga vai pat dominējoša tirgus daļa.

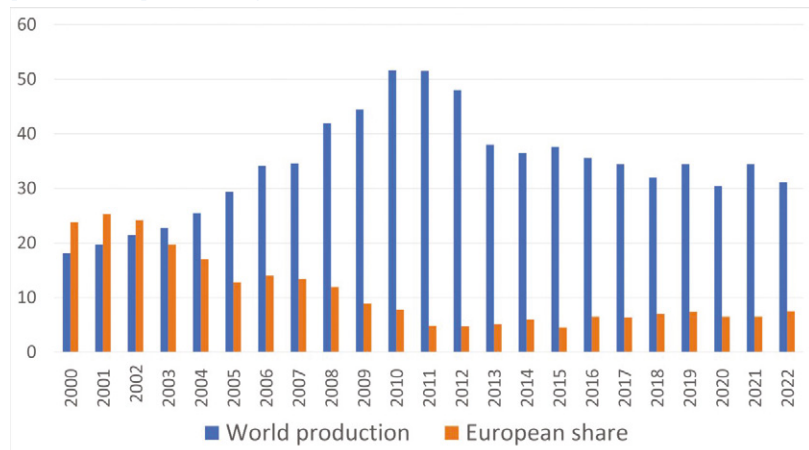
Crude oil tankers:	2%
Product tankers:	5%
Chemical product tankers:	37%
LPG tankers:	14%
LNG tankers:	3%
Dry bulk carriers:	1%
Small general cargo ships:	39%
Larger general cargo ships:	21%
Reefer ships:	12%
Container ships:	21%
Ro-Ro ships:	100%
Car carriers:	17%
Ferries:	55%
Cruise/passenger ships:	96%

Jau toreiz "Drewry" prognozēja, ka Japāna būvēs kuģus ar pievienoto vērtību pasaules tirgum un tā sauktos tirgus kuģus (tankkuģus un balcerus) vietējam tirgum, Koreja iegūs dominējošu stāvokli tirdzniecības kuģu sektorā, vienlaikus pakāpeniski ienākot kuģu tirgū ar pievienoto vērtību, bet Ķīna būs strauji augošs konkurents tirdzniecības kuģu būvē, pretendējot uz pirmo vietu.

Savukārt attiecībā uz Eiropu tika prognozēts, ka tās tirgus daļa pakāpeniski samazināsies, jo dažas kuģu būvētavas ir nācies slēgt, bet citas ir pievērsušās prestižākam biznesam, piemēram, kruīza kuģu, citu pasažieru kuģu un sarežģītu kuģu būvei. Eiropas kuģu būvētavām būtu izdevīgi sadarboties ar vietējiem un tuvjūras uzņēmumiem, būvējot dažāda veida mazos un specializētos kuģus.

Diemžēl 21. gadsimta divdesmito gadu sākumā aina ir vēl bēdīgāka, nekā tika prognozēts.

Eiropas kuģu būves daļa (procentos) pasaules produkcijas CGT. Diagramma Nr. 1



Kā redzams diagrammā Nr. 1, pēc 2000. gada Eiropas daļa pasaules komerciālajā kuģu būvē kompensētajā bruto tonnāžā (CGT) ir pakāpeniski samazinājusies no gandrīz 25 procentiem līdz krietni zem desmit procentiem no pasaules ikgadējās kuģu būves produkcijas.

2023. gada pavasarī pasaules pasūtījumu grāmata CGT izskatījās apmēram šādi

China:	48.7 mCGT
South Korea:	38.7 mCGT
Japan:	19.7 mCGT
EU + No + UK:	8.5 mCGT

Kā apliecina kuģu būves analītiķi, Eiropas valstu pasūtījumu portfelis tagad galvenokārt sastāv no veciem pasūtījumiem, kurus pirms pāris gadiem veica kruīza kompānijas. Pēc "Clarkson" datiem, pēdējos gados Eiropas kuģu būvētavas saņēmušas tikai ļoti nelielu daļu no jaunajiem līgumiem: 6% 2020. gadā, 2% 2021. gadā un 3% 2022. gadā, visi CGT izteiksmē. Trīs ES valstis ar lielāko pasūtījumu reģistru ir Itālija, Vācija un Somija, tomēr tie galvenokārt ir pasūtījumi tikai kruīza kuģiem.

"Izņemot Nīderlandi, kas ir svētīta ar vairākiem līgumiem par ģenerālkravas kuģiem un maziem tankkuģiem, nevienai citai no Eiropas valstīm nav izdevies iegūt nekādus svarīgus līgumus par jebkura veida kravas kuģiem vai lielākiem ro-ro/pasažieru prāmjiem," secina Vilems de Jongs. "Eiropas pasūtījumu portfelis parādīts arī "SEA Europe" ziņojumā. Eiropas lielās komerciālās kuģu

UZZIŅAI

Aptuveni 75% Eiropas tirdzniecības notiek ar kravas kuģiem, miljoniem pasažieru katru gadu izmanto prāmjus Baltijas jūrā, Lamanša šaurumā un Vidusjūrā. Tirgus dinamika rāda, ka nākamo desmit gadu laikā visas kravas tiks pārvadātas ar konteinerkuģiem, tankkuģiem, prāmjiem un visa cita veida kravas kuģiem, kas būs būvēti Āzijas kuģu būvētavās.

būves liktenis, iespējams, tika aizīmots, kad 2009. gadā "Maersk" paziņoja par savas Odenses kuģu būvētavas slēgšanu, kas bija slavena ar lielu konteinerkuģu, tankkuģu un beramkravu kuģu būvi."

ISFEM 2023 Briselē tirgus analītiķi no Ķīnas, Eiropas, Japānas un Dienvidkorejas apsprieda pasaules kuģu būves nākotnes iespējas. Katra delegācija iepazīstināja ar savu tirgus prognozi nākamajiem gadiem, ņemot vērā daudzus paredzamos faktorus, piemēram, globālo tirdzniecību, IKP, vides tiesību aktus utt. Kā atzina konferences dalībnieki, kopumā pasaules kuģu būves perspektīvas izskatās daudzsoļošas, īpaši ņemot vērā jau zināmos un vēl sagaidāmos starptautiskos, kā arī reģionālos tiesību aktus vides jomā, kur skaidri iezīmējas svarīgākais: lai sasniegtu mērķi, cīnoties pret klimata pārmaiņām kuģniecībā, līdz 2050. gadam kuģiem jāklūst par bezemisiju transporta veidu, tāpēc daudzi pašlaik ekspluatācijā esoši kuģi būs jāaizstāj ar jauniem, bezemisiju tehnoloģijām un ilgtspējīgām alternatīvām degvielām par pieņemamu cenu. "Tā kā priekšā ir izaicinoši un stingri

vides tiesību akti, visi reģioni, kas aktīvi darbojas kuģu būvē, atradīsies vienā laivā," konferencē sacīja "Danish Maritime" izpilddirektore un ISFEM 2023 priekšsēdētāja Dženija Brāta. "Ņemot vērā vides prasības, kuģu būvētavu perspektīvas visā pasaulē izskatās ļoti daudzsoļošas ar daudzām uzņēmējdarbības iespējām. Arī Eiropas kuģu būvētavām un iekārtu ražotājiem būs visas iespējas attīstīt biznesu. Es tikai ceru, ka ES un dalībvalstu lēmumu pieņēmēji savlaicīgi ievieš nepieciešamos pamatnosacījumus, lai Eiropa varētu pilnībā izmantot šo nākotnes potenciālu."

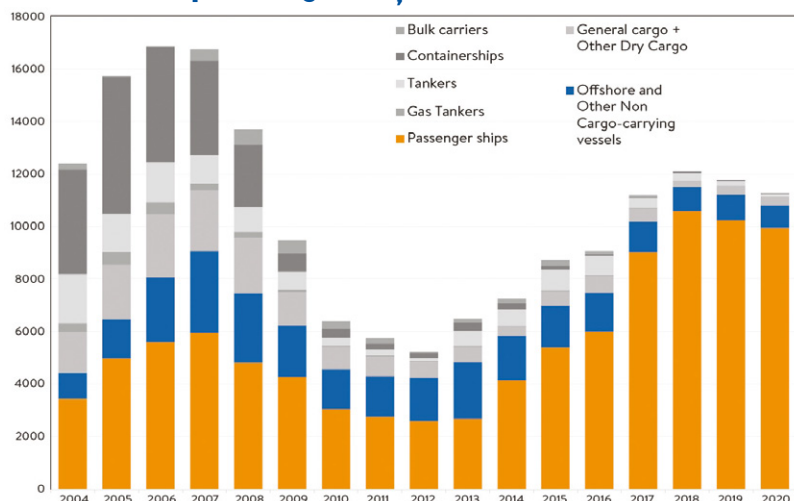
Varbūt Eiropai vajadzētu apsvērt, vai šī ir pieņemama situācija, raugoties no stratēģiskā viedokļa? "Uz spēles ir likta Eiropas liela mēroga kuģu būves nākotne. Mūsu kuģu būvei jābūt atkarīgai ne tikai no kruīza kuģu būves. Cik ilgi tas turpināsies, vai mēs spēsim noturēt konkurenci? Ķīna jau ir ienākusi šajā tirgū un palielina savu pasūtījumu skaitu šajā jomā," ir saprotamas "SEA Europe" ģenerālsēkretāra bažas. "Lai saglabātu dzīvotspējīgu jūrniecības ražošanas nozari, ir svarīgi attīstīt izglītību, pētniecību, sadarbību ar zinātniekiem, dizaineriem, aprīkojuma ražotājiem utt. Eiropai ir jābūvē ne tikai mazie, bet arī visi citi kuģi!"

Ko darīt, vienlaikus ņemot vērā mainīgo politisko situāciju mūsu pasaulē?

"Ukrainas karš liek domāt par mūsu atkarību no Āzijas kuģu būvētavām, kur galvenais spēlētājs ir Ķīna, un iespējamām bīstamām sekām. Vai drīkstam palikt bez atbilstošas infrastruktūras, lai būvētu šādus kuģus, un atļauties zaudēt arī mūsu kuģu aprīkojuma nozari un projektēšanas birojus? Vai drīkstam to atļauties, domājot par to, ka astoņdesmit līdz deviņdesmit procentus no pasaules tirdzniecības pārvadā pa jūru? Es nespēju noticēt, ka ES vajadzētu ļaut tam notikt, bet nevaru arī iedomāties, kādi radikāli pasākumi varētu pagriezt šo straumi atpakaļ. Eiropas subsidijas? Baidos, ka tas būtu ļoti dārgi. Pārāk dārgi, un tas, visticamāk, novestu pie subsīdiju kara ar Ķīnu un Koreju, ko Eiropa būtu spiesta zaudēt," bēdīgi secina Vilems de Jongs.

Saskaņā ar Vācijas Kuģu būvētāju asociācijas (VSM) datiem Eiropā gandrīz visu tipu komerciālo kuģu būve nākamo desmit gadu laikā būs pilnībā izzudusi no tirgus. Ja vien tagad netiks veikti radikāli pasākumi. Bet kādi?■

Eiropas kuģu būvētāju portfeļa saturu parāda arī "SEA Europe" sniegtās ziņas



Sagatavoja Anita Freiberga

Jūrniecības ziņas

Tiek ieviestas jaunās tehnoloģijas

Pasaulē piektais lielākais kuģu īpašnieks Vācijas kuģošanas kompānija "Hapag-Lloyd" gatavojas visā savā flotē ieviest "Starlink" satelīta interneta tehnoloģiju. Šis stratēģiskais lēmums pieņemts pēc veiksmīga izmēģinājumu posma, kad kopš maija apkalpes locekļiem, kas atrodas uz četriem izmēģinājuma kuģiem, ir bijusi iespēja pārbaudīt "Starlink" tehnoloģiju un atsauksmes ir bijušas ļoti pozitīvas.



Ātrgaitas satelīta internets nodrošina nevainojamus videozvanus un strauvmēšanas pakalpojumus, tas piedāvā joslas platumu līdz 250 megabītiem sekundē, atvieglojot ne tikai privātu izmantošanu, bet arī ļaujot "Hapag-Lloyd" veikt attālinātu apkopi un kuģu pārbaudes. "Hapag-Lloyd" piedzīvo strauju digitālo evolūciju. Daudzas no pasaules lielākajām kuģniecības līnijām un menedžeriem šogad jau ir izmēģinājušas un sāpo par "Starlink" ieviešanu.

Optimizē enerģijas patēriņu uz kuģa

Konteinerlīnija "Samskip" vērsusies pie Šveices tehnoloģiju uzņēmuma ABB par piedziņas un automatizācijas sistēmas piegādi diviem jaunbūvējamiem tuvsatiksmes konteinerkuģiem. Tie būs vieni no pirmajiem šāda veida kuģiem, kas par degvielu izmantos ūdeņradi. Kuģus būvē Indijā, un to piegāde paredzēta 2025. gada trešajā un ceturtajā ceturksnī. Papildus ūdeņraža kurināmā elementu integrācijai ABB paketē ir iekļauta

kompakta ABB borta līdzstrāvas tīkla enerģijas sadales sistēmas versija, kas optimizē enerģijas patēriņu uz kuģa. Tvertnēm būs arī enerģijas uzkrāšanas risinājuma vadība, kā arī attālināta diagnostikas sistēma. Izmantojot atjaunojamus energoresursus ūdeņraža ražošanai, visa enerģijas ķēde būs tīra. Izmantojot šo tehnoloģiju, katrs kuģis varēs izvairīties no aptuveni 25 tūkst. tonnu CO2 emisiju gadā, ja to darbina ar kurināmā elementiem un izmanto zaļo krasta enerģiju ostā.

Abi kuģi veiks 700 jūras jūdžu garu maršrutu starp Oslo un Rotterdamu. Darījuma finanšu detaļas netiek atklātas, zināms vien tas, ka projektu līdzfinansē Norvēģijas valsts uzņēmums "Enova", kas darbojas Norvēģijas Klimata un vides ministrijas pakļautībā. "Enova" veicina pāreju uz videi draudzīgāku enerģijas patēriņu un ražošanu, kā arī enerģētikas un klimata tehnoloģiju attīstību.

Modernās tehnoloģijas samazinās kuģu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas

Ķīnas "Hudong Zhonghua" kuģu būvētavā nobeigumam tuvojas pirmo divu jaunas klases ar LNG darbināmu konteinerkuģu būve, kuru pasūtītājs ir Francijas konteineru pārvadātājs CMA CGM. Kuģu būvētavā kopumā tiek būvēti seši šīs klases kuģi, katrs ar 13 200 TEU ietilpību, un tā ir daļa no vairāk nekā divu miljardu ASV dolāru pasūtījuma, ko CMA CGM veica 2021. gadā.

"Hudong Zhonghua" atzīmē, ka jauno kuģu konstrukcijā ir vairāki uzlabojumi no tehnoloģiski novatoriskajiem 23 000 TEU kuģiem, kas iepriekš tika piegādāti CMA CGM. Kuģa galvenais dzinējs ir modernizēts, un tajā tiek izmantota jaunākās paaudzes izplūdes gāzu recirkulācijas sistēma, kas par vairāk nekā 28% samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas. Šie kuģi turpina CMA CGM vairāk nekā 10 miljardu ASV dolāru ieguldījumu LNG kuģos, lai



veicinātu uzņēmuma zaļās politikas īstenošanu. Kompānijas rīcībā jau ir 32 ar LNG darbināmi kuģi, kopā ar būvniecības procesā esošajiem pasūtījumiem pavisam ekspluatācijā būs 77 zaļie kuģi. Tāpat CMA CGM strādā, lai 2026. gada beigās pirmie seši kuģi būtu darbināmi ar metanolu.

Autonomie tuvsatiksmes kuģi zaļajos koridoros starp Eiropas kontinentu un Apvienoto Karalisti

Beļģija 2021. gadā izveidoja tiesisko regulējumu bezpilota kuģu izmēģinājuma projektiem Ziemeļjūrā. Nesen Beļģija, Apvienotā Karaliste un Dānija parakstīja nolīgumu, kas novērš prasību pēc atsevišķiem atļauju piešķirumiem, ievērojami vienkāršojot regulatīvo procesu. Beļģu jūrniecības novators "Zulu Associates" ir noslēdzis līgumu ar Nīderlandes uzņēmumu "Conoship International", lai veicinātu "Zulu Mass" 200 TEU tuvsatiksmes konteinerkuģa dizaina izveidi. Plānots, ka jaunā dizaina kuģi, ko principā jau apstiprinājis "Lloyd's Register", sākotnēji darbosies "Anglo Belgian Shipping Company" zaļajos koridoros starp Eiropas kontinentu un Apvienoto Karalisti. "Zulu Mass" būs pilnībā elektrisks kuģis, ko darbinās moduļi enerģijas konteineri, izmantojot baterijas un/vai ūdeņraža enerģijas sistēmas. Papildus bezemisiju nodrošināšanai kuģis būs aprīkots ar papildu vēja piedziņu un tiks pētīta arī viļņu piedziņas iespējamība. ■

MASS “masē” IMO un kuģošanas nozari

Pasaule mainās, un mainās arī kuģošanas nozare. Sevi piesaka autonomie kuģi, iezva-
not jaunu kuģošanas laikmetu. Saskaņā ar IMO definīciju “Autonomous Sea Surface
Vessel” (“Autonoms jūras virszemes kuģis”, MASS) ir tāds kuģis, kas zināmā mērā var
darboties neatkarīgi no cilvēku iesaistišanās kuģošanas procesā. Autonomie kuģi ir
ievērojams progress jūras transporta jomā, un tiem ir potenciāls ieviest radikālas pār-
maiņas kuģošanas nozarē.

Viena no galvenajām MASS priekš-
rocībām ir tās potenciāls uzlabot
drošību jūras operācijās. Likvidējot
vajadzību pēc apkalpes locekļiem,
šie kuģi var novērst tos riskus, kas
saistīti ar cilvēka kļūdām un no-
gurumu, tā samazinot negadījumu
skaitu un uzlabojot drošības stan-
dardus. Tāpat MASS var ievērojami
samazināt tādu incidentu skaitu,
kad jūrnieki nelabvēlīgos laika ap-
stākļos vai jūras drošības problēmu
gadījumos, piemēram, pirātisma
uzbrukumos, zaudē dzīvību. Piede-
vām MASS var ievērojami samazināt
ekspluatācijas izmaksas, jo tiem nav
nepieciešamas ērtības apkalpei, jūr-
nieku izmitināšana un atalgojums,
kas šos kuģus salīdzinājumā ar tra-
dicionālajiem padara rentablākus un
efektīvākus.

Autonomijas līmeņi

IMO ir noteikusi kuģu autonomijas
pakāpes.

- Pirmā pakāpe: nosūtīšana ar au-
tomatizētiem procesiem un lēmu-
mu atbalstu. Jūrnieki atrodas uz
kuģa, lai vadītu un kontrolētu kuģa
sistēmas un funkcijas. Dažas
operācijas var būt automatizētas
un reizēm tiek veiktas bez uzrau-
dzības, bet visi procesi notiek ar
jūrniekiem uz kuģa, kuri ir gatavi
pārņemt kuģa vadības kontroli.
- Otrā pakāpe: ar tālvadību vadāms
kuģis ar jūrniekiem uz kuģa. Kuģis
tiek kontrolēts un ekspluatēts
no krasta vai citas vietas, bet
jūrnieki ir uz kuģa, lai pārņemtu
kontroli un darbinātu kuģa sistē-
mas un veiktu funkcijas.
- Trešā pakāpe: ar tālvadību va-
dāms kuģis bez jūrniekiem uz
kuģa. Kuģi kontrolē un ekspluatē
no krasta vai citas vietas. Uz kuģa
nav jūrnieku.

- Ceturtā pakāpe: pilnībā autonomi
kuģi. Kuģa operētājsistēma spēj
pati pieņemt lēmumus un noteikt
darbības.

Regulēšanas un drošības jautājumi

Lai gan autonomie kuģi var piedāvāt
ievērojamas priekšrocības, piemē-
ram, drošību, efektivitāti un uzla-
botu darbību, tomēr tie saskaras ar
būtiskām kiberdrošības un drošības
problēmām, jo pasaules jūrniecības
nozarei nav ar šādu kuģu klātbūtni
saistītas pieredzes. Līdz galam neat-
bildēti ir jautājumi par uzticamu au-
tonomu sistēmu un sensoru izstrādi
navigācijai, tāpat sarežģīti ir visi tie
jautājumi, kas saistīti ar sadursmju
novēršanu. Būtisks izaicinājums ir
arī garantēt drošu saziņu un datu
apmaiņu starp autonomiem kuģiem
un krasta vadības centriem, un ne-
liels kiberdrošības uzbrukums var
radīt lielus zaudējumus. Lai novēr-
stu jebkādu nesankcionētu piekļuvi
kuģa sistēmām vai manipulācijas ar
tām, ir ārkārtīgi svarīgi novērst ie-
spējamo neaizsargātību pret kiber-
uzbrukumiem un nodrošināt stingrus
kiberdrošības pasākumus. Visi šie
neatbildētie jautājumi un iespējamie
apdraudējumi, kam līdz šim neviens
nav piedāvājis drošu risinājumu, un
MASS regulēšana jau gadiem ilgi
mulsina IMO. Jau 2017. gadā IMO
sāka MASS darbības jomas regulē-
šanas un kuģošanas drošības stan-
darta izpēti, kuras mērķis bija risināt
augstas prioritātes jautājumus, kas
saistīti ar jūras konvencijām, pie-
mēram, SOLAS, STWC un COLREG.
Pēc tam IMO saprata, ka jārisina vēl
citi augstas prioritātes jautājumi, to-
starp MASS terminoloģijas izstrāde,
tālvadības staciju funkcionālās pra-
sības, manuālās darbības, sardzes
pildīšanas, meklēšanas un glābšanas

noteikumu pārskatīšana un informā-
cijas prasības drošai ekspluatācijai.

Juridiskā komiteja (LEG) 2021. ga-
da decembrī konstatēja, ka spēkā
esošos starptautisko konvenciju no-
teikumus varētu pielāgot MASS, bet
varētu būt nepieciešamas interpretā-
cijas vai grozījumi. Tie ietver:

- kapteiņa/atļā operatora lomu
un atbildību,
- atbildības jautājumus,
- cēloņsakarības problēmas,
- sertifikācijas prasības.

IMO Kuģošanas drošības komitejas
107. sesija panāca progresu, izstrā-
dājot uz mērķiem balstītu instrumen-
tu, kas regulē MASS operācijas un ko
paredzēts pieņemt līdz 2025. gadam.
MSC 107 arī atzīmēja IMO kopējo
nostāju par sagatavošanas, certifi-
cēšanas un kompetences prasībām,
norādot, ka STCW attiecas uz jūr-
niekiem, kas strādā uz MASS, bet
ne uz attālinātiem operatoriem un
kapteiņiem krasta vadības centros.
IMO arī atzinusi, ka jaunajā MASS
kodeksā būs jāpievēršas visām ap-
mācības, sertifikācijas un kompeten-
ces prasībām.



MASS jau kuģo

Autonomais kuģis “Yara Birkeland”
ir Norvēģijas kompānijas “Yara In-
ternational ASA” un vairāku citu
uzņēmumu kopdarbs, pašlaik vis-
pazīstamākais autonomais kuģis
pasaulē, kas 2022. gada pavasarī

►►► 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

Porsgrunnas apgabalā piedzīvoja sava komerciālā reisa debiju. Saskaņā ar "Yara International ASA" sniegto informāciju kuģis pirmajos divos ekspluatācijas gados pakāpeniski kļūs arvien neatkarīgāks no cilvēka kontroles.

Vēl kādu eksperimentu ar autonomu kuģa ekspluatāciju veica konsorcijs "Designing the Future of Fully Autonomous Ship" (DFFAS): no 2022. gada 26. februāra līdz 1. martam notika faktiski pilnībā autonoma kuģa darbības veiksmīgs izmēģinājums, kad tas kuģoja aptuveni 790 kilometru attālumā starp Tokijas līci un Ise līci.

2023. gada sākumā "Samsung Heavy Industries" veiksmīgi demonstrēja autonomu kuģu navigāciju no Dienvidkorejas uz Taivānu. 15 tūkst. TEU konteinerkuģis ir aprīkots ar "Samsung" autonomās navigācijas tehnoloģijām un SVESSEL viedajām kuģu sistēmām. Kuģošana notika 1500 km attālumā no Kodžes (Geoje) Dienvidkorejā līdz Džedžu (Jeju) salai un Gaosjunas ostai Taivānā.



Bet 2023. gada maija beigās Norvēģijas kompānija "Kongsberg Maritime" pierādīja piekrastes kravas kuģa "Eidsvaag Pioneer" veiksmīgu autonomo darbību.

Noraugoties, kas notiek saistībā ar autonomo kuģu ienākšanu, "Clarkson" analītiķi secina, ka pie visiem plusiem un ieguvumiem ir kāds liels mīnuss – finansējuma trūkums. Lai autonomos kuģus integrētu esošajā jūras infrastruktūrā, var būt vajadzīgi ievērojami ieguldījumi tehnoloģijās un infrastruktūras modernizācijā. Kur ņemt šādus līdzekļus, tas, lūk, pašlaik paliek neatbildēts jautājums. ■

Pēc ārzemju preses materiāliem

LNG kuģu pasūtījumi var radīt zaudējumus kuģu būvētājiem

Pētniecības, komunikācijas un tiesību aizsardzības kompānija "Oil Change International" (OCI), kuras mērķis ir analizēt fosilā kurināmā patiesās izmaksas un veicināt pāreju uz tīru enerģiju, savā jaunākajā ziņojumā "Climate Analytics" par risinājumiem klimata pārmaiņu mazināšanai brīdina, ka kuģu būvētāji, visticamāk, saskarsies ar lieliem zaudējumiem, ja turpinās palielināt LNG kuģu būvniecības jaudas.

Ziņojumā konstatēts, ka jau tagad LNG kuģu jaudas ievērojami pārsniedz prognozes par LNG tirdzniecību nākotnē, jo, lai ierobežotu globālo sasilšanu līdz 1,5 °C, pasaule atskāms no fosilā kurināmā, tāpēc LNG kuģubūves bizness varētu iestrēgt Starptautiskās Enerģētikas aģentūras (IEA) standartos par neto nulles līmeņa sasniegšanu jau pārskatāmā nākotnē.

"Pasaule virzās uz globālās ekonomikas dekarbonizāciju, kas prasa, lai mēs nākam desmit divdesmit gadu laikā krasi samazinātu atkarību no fosilā kurināmā," pauž ziņojuma autors analītiķis Dr. Viktors Maksvels. "Tas nozīmē, ka milzīgais skaits jaunu LNG kuģu, ko kuģu būves nozare gatavoja piegādāt šajā desmitgadē, nebūs vajadzīgi un, ļoti iespējams, kļūs par balasta aktīviem."

Globālā LNG pārvadājumu jauda pret LNG tirdzniecības apjomiem: vēsturiskā un prognozētā

"Clarkson Research" dati liecina, ka 2022. gadā pasaules flotei pievienojās 34 LNG kuģi, un paredzams, ka no 2023. līdz 2028. gadam šo floti papildinās vēl 335 LNG pārvadātāji. Pasūtījumu pieaugumu lielā mērā noteica naftas un gāzes tirgus sabrukums pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā, tomēr eksperti brīdina, ka, pieaugot dekarbonizācijas pasākumu spiedienam, valdības visā pasaulē ne tikai nāc klajā ar solījumiem, bet arī pieņem reālus politiskus

lēmumus par pasākumiem zaļā kursa ieviešanā, un tas daļu LNG kuģu jaunbūves var padarīt bezjēdzīgu.

Analītiķu izdarītie secinājumi īpaši svarīgi ir Dienvidkorejai, kas dominē pasaules sašķidrinātās dabasgāzes kuģu būves nozarē. Piemēram, 2022. gadā Korejas kuģu būvētāji ieguva vairāk nekā 70% no LNG kuģu pasūtījumiem.

"Risks Korejas kuģu būvētājiem, kuri ir ļoti atkarīgi no simtiem LNG pārvadātāju būvēšanas, ir nenovēršams, jo neto nulles emisiju pasaulei šādi kuģi nebūs vajadzīgi, tāpēc par pasūtītājiem kuģiem viņiem, iespējams, pat netiks samaksāts," secinājumos vēl radikālāks ir "ASEAN Working Group on Forest and Climate Change" (AWG FCC) naftas un gāzes finansēšanas programmas vadītājs Dongjae Oh.

Neraugoties uz LNG pārvadātāju augsto balasta aktīvu risku, Dienvidkorejas kuģu būvētāji rēķinās ar jaunu būvniecības pasūtījumu vilni no kompānijām, kuras palielina savu fosilā kurināmā biznesu. Pašlaik "QatarEnergy" un Dienvidkorejas kuģu būvētāji apspriež līdz 40 jaunu LNG kuģu pasūtījumus piegādei 2027. gadā.

Francijas naftas un gāzes gigants "TotalEnergies" arī vēlas atsākt ļoti pretrunīgi vērtēto Mozambikas LNG projektu, kas tika apturēts 2021. gadā sakarā ar konfliktu saasināšanos reģionā, un gatavojas parakstīt līgumus par 17 LNG pārvadātāju pasūtījumiem.

Tirgus analītiķi ir skeptiski par šādu pasūtījumu lietderību un brīdina, ka, ja tie tiks realizēti, globālā LNG pārvadājumu jauda vēl vairāk pārsniegs IEA prognozi par LNG tirdzniecību, bet tas savukārt rada nopietnus riskus finanšu iestādēm, kuras sniedz aizdevumus, kā arī kuģubūves nozarei. "Lai neapdraudētu globālās sasilšanas +1,5 °C robežu, kā arī balasta aktīvus, ir ļoti svarīgi, lai Koreja un citas valstis pārtrauktu finansēt jaunu fosilā kurināmā infrastruktūru. Tādas valstis kā Apvienotā Karaliste, Francija un Kanāda jau parāda, ka to var izdarīt," sacīja "Oil Change International" vadītāja Laurija van der Burga. "Un tā ir iespēja novirzīt miljardus uz atjaunojamās enerģijas risinājumiem, kas vislabāk var nodrošināt ekonomiskās attīstības, energoapgādes drošības un klimata mērķu sasniegšanu." ■

"Oil Change International" info

Baltijas ostu konferencē apspriež reģiona problēmas un iespējas

No 6. līdz 8. septembrim Zviedrijas pilsētā Īstadē norisinājās Baltijas ostu organizācijas (BPO) konference, kurā piedalījās vairāk nekā 100 dalībnieku un kurā tika plaši diskutēti par jautājumiem, kas pašreizējās ģeopolitiskās situācijas, klimata pārmaiņu un tehnoloģiju attīstības apstākļos ietekmē Baltijas jūras ostas, galvenokārt koncentrējoties uz to, kas nepieciešams, lai Baltijas ostu nozare saglabātu proaktīvu un noturīgu darbību laikā, kam raksturīgi lieli izaicinājumi.



Neviens no konferences dalībniekiem nenoliedza faktu, ka savstarpējs atbalsts un sadarbība ir Baltijas jūras reģiona tālākās attīstības panākumu atslēga. Lai ostām būtu izšķiroša nozīme Eiropas nākotnē, nozarei ir jāpieņem sadarbības gars: vai tās būtu ziņāšanas, idejas vai pieredze, gan laba, gan slikta, tikai sinerģija veidos pamatu spēcīgai un noturīgai jūrniecības kopienai un līdz ar to arī Eiropai.

Risināmo problēmu patiešām ir daudz, un tās ir saistītas ar galvenajām makroekonomikas tendencēm, kas tuvākajā nākotnē ietekmēs tirdzniecību Eiropā, uz ko savā referātā īpaši norādīja "Deloitte" pārstāve Inda Voncka, uzsverot, ka pieaugs prasības pēc noturīgām un videi nekaitīgām darbībām, kas prasīs ne tikai investīcijas, bet arī valstu valdību politiku un rīcību problēmu risināšanā, tāpat noteikti pieaugs inflācija, kam sekos likmju celšanās. "Ieguldījumi, kas būs vajadzīgi, lai pārvarētu šos šķēršļus, t.i., ieguldījumi, kas vajadzīgi, lai palielinātu jūrniecības nozares noturību un zaļināšanas centienus, mērāmi triljonus eiro. Lai tos nodrošinātu, ir vajadzīgs kopīgs publiskā un privātā sektora finansējums, kas papildus palielina sabiedrības ietekmi lēmumu pieņemšanā," uzsvēra Inda Voncka.

Šie paši jautājumi izskanēja diskusijās, kurās piedalījās pārstāvji no ESPO, CLECAT, FEPORT, CBSS un CINEA. Ja ES sagaida, ka ostu nozarei būs nozīmīga loma tās centienos palielināt noturību un cīnīties pret klimata pārmaiņām, būs obligāti jānodrošina

ievērojams finansējums un atbalsts no politikas veidotāju puses.

Nozarei ir jāpielāgojas pastāvīgas krīzes realitātei, šķietami katru dienu pārvarot jaunus izaicinājumus. Plānošana, apzinoties nenoteiktību, kopā ar uzsvāru uz efektivitāti – tie, kas to var apgūt, būs lieli ieguvēji.

BPO ģenerālsekrētārs Bogdans Oldakovskis norādīja arī uz citiem ostu nozares attīstību noteicošiem virzītājspēkiem. "Ielūkojoties nākotnē un cenšoties noskaidrot, kur Baltijas ostu sektors varētu atrasties tuvāko desmit gadu laikā, jāatzīst, ka tā būs arvien pieaugošā vajadzība pēc tehnoloģiskām inovācijām, visefektīvāko risinājumu izvēle un īstenošana, taču nenoliedzami daudzas problēmas radīs demogrāfiskie aspekti, kas saistīti ar darbaspēka novecošanos un jauna darbaspēka piesaistes problēmām," teica Bogdans Oldakovskis.

Lielāki kuģi nozīmē, ka ostu sektoram ir jā-sagatavojas, un izaicinājums ir ne tikai spēja piedāvāt nepieciešamo infrastruktūru, bet arī pietiekams apstrādes laiks. Kā vienmēr, izšķiroša nozīme ir un būs pietiekamam finansālajam atbalstam, kur vissvarīgākā ir sadarbība ar banku.

BPO konferencē kā pozitīvs piemērs tika minēta Liepājas osta, kas pēdējo pāris gadu laikā guvusi lielus panākumus *ro-ro* prāmju satiksmes paplašināšanā. No 2020. līdz 2022. gadam pārkrauto kravu apjoms pieauga

par vairāk nekā 60%. Uz jautājumu, kāda ir Liepājas ostas panākumu atslēga, atbilde bija: savu stipro pušu izmantošana un vēlme ieguldīt pat tad, kad ir grūti laiki. Neskatoties uz skarbo biznesa klimatu, ar ko saskaras visi, piegādes ķēdes efektivitātes palielināšanai var būt labvēlīga ietekme uz izmaksu un līdz ar to arī inflācijas samazināšanu.

Tehnoloģijas un inovācijas

Viens no svarīgākajiem jautājumiem, kurā ar viedokļiem apmainījās konferences dalībnieki, bija, kā izmantot datus un digitālos rīkus, lai ostās samazinātu kuģu emisijas un sagatavotos oglekļa neitrālam 2050. gadam.

Krasta enerģija jau labu laiku ir bijis svarīgs sarunu temats, jo vairāk kopš alternatīvo degvielu infrastruktūras regulas (AFIR) pieņemšanas, kas paredz, ka ostām līdz 2030. gadam ir jānodrošina krasta elektroenerģija kuģiem.



Igors Udodovs stāsta par Ventspils brīvostas plāniem.

Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs piedalījās diskusijā par krasta elektrības pieslēgumu ilgtspēju. Viņš uzsvēra, ka Ventspils brīvostas pārvalde pievērš lielu uzmanību ostas elektrifikācijai. Ir izpētīta citu ostu pieredze, un šobrīd pietātņu elektrifikācija ir plānošanas un pirmsprojekta izpētes stadijā. Prioritāri plānots elektrificēt prāmju piestātnes, kas ļaus izveidot "zaļo koridoru" prāmju satiksmei. Tas nozīmētu ne vien iespēju piedāvāt mūsdienīgu ostas pakalpojumu un

▶▶▶ 36. lpp.

UZZIŅAI

Saskaņā ar pašreizējo pasūtījumu reģistru no 2022. līdz 2026. gadam Baltijas jūrā ienāks 18 jauni kuģi ar kravas līniju kopējo garumu 81 590 m. 2022. gadā Baltijas jūrā ienāca 12 jauni kuģi ar kopējo ietilpību 10 000 pasažieru. Paredzams, ka 2023. – 2026. gadā sekos vēl seši. Lielākas jaudas tirgū var radīt lielāku konkurenci un potenciālu cenu kara risku.

▶▶▶ 35. lpp.

paaugstināt ostas konkurētspēju, bet arī spert nozīmīgu soli ekoloģiski draudzīgas industrijas veidošanā.

Klimata pārmaiņu ietekme uz ostu attīstību

Konferencē risināja arī jautājumus par klimata pārmaiņu ietekmi uz ostu attīstību un pieņēma Īstades klimata deklarāciju, ko parakstīja BPO locekļi.

Ar Eiropas zaļo kursu un dažādu saistītu iniciatīvu, piemēram, paketes "Ģatavi mērķrādītājam 55%" pieņemšanu Eiropas Komisija noteica virzību uz klimatneitrālu Eiropas Savienību. Virzība uz viedei nekaitīgāku jūras transportu gan Eiropā, gan pasaules mērogā, ko vēl vairāk uzsver nesen apstiprinātā IMO SEG stratēģija, ir viens no noteicošajiem faktoriem, kas veido jūras transporta nozares nākotni.

Atzīstot, ka ostām ir būtiska nozīme, lai sasniegtu jūrniecības kopienai izvirzītos klimata mērķus, BPO locekļi apliecināja gatavību pielikt visas pūles, lai samazinātu ostu darbības radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, iedvesmotu vides apziņu un sadarbotos ar biznesa partneriem un plašu ieinteresēto personu loku, lai aizsargātu mūsu klimatu.

BPO Īstades klimata deklarācija atbalsta EK izstrādāto plānu, vienlaikus BPO vēlas uzsvērt, ka ir nepieciešama praktiska un racionāla pieeja apvienojumā ar pārredzamu dialogu starp jūrniecības nozari un politikas veidotājiem, kas ir galvenais faktors, lai padarītu oglekļneitrālu Eiropu par realitāti. Mērķiem jābūt sasniedzamiem un skaidri formulētiem, kam jāsniedz nepieciešamais finansiālais un likumdošanas atbalsts.

"Ostas aizvadītajā gadā pierādīja, cik svarīgas tās ir Baltijas reģiona valstīm un visai Eiropas ekonomikai. Baltijas ostas atbalsta arī ES klimata politiku, kas vērsta uz SEG emisiju samazināšanu. Tajā pašā laikā ir vajadzīga loģika un veselais saprāts, īstenojot politiku regulās, un ir vajadzīga labāka izpratne par ostu lomu visā enerģētikas pārkārtošanā. Tā kā turpmākās investīciju vajadzības ostās ir milzīgas, piemēram, ņemot vērā tikai enerģētikas pārkārtošanu, ir obligāti jāpalielina ES budžets ostām EISI 3 sadaļā," rezumējot konferences darbu, teica BPO ģenerālsēkretārs Bogdans Oldakovskis.

Nākamā BPO konference notiks 2024. gada septembrī Klaipēdā.

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2018.–2023.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	17254,6	15041,3	10115,5	8155,3	10406,9	7701,4	-26,0
labība un tās produkti	1065,6	1334,9	1754,2	1984,6	1843,2	2054,3	11,5
ķīmiskās beramkravas	1590,7	1293,0	1095,8	977,9	441,3	331,0	-25,0
ogles	10408,6	7620,4	2379,5	278,9	3444,9	1360,0	-60,5
koksnes šķelda	652,6	758,9	861,3	554,6	617,7	571,7	-7,4
Lejamkravas	3096,1	2719,8	2059,0	1667,0	1140,6	705,0	-38,2
naftas produkti	3062,8	2691,6	1999,6	1593,1	1047,5	633,2	-39,6
Ģenerālkravas	6357,5	6154,4	5484,6	5459,7	5762,5	5699,1	-1,1
konteineri (TEU)	3602,4	3609,8	3431,3	3113,7	3515,8	3637,5	3,5
Roll on/Roll of	342661	345584	337190	307741	350098	329473	-5,9
vienības	385,7	402,0	142,2	0,0	15,5	20,2	↑ 1,3 reiz.
kokmateriāli	66804	58168	18956	0	633	1004	↑ 1,6 reiz.
tūkst. m³	2040,3	1891,3	1606,6	2040,5	2108,4	1844,3	-12,5
metāli, metāllūžņi	2386,1	2247,8	1966,7	2632,9	2679,9	2396,9	-10,6
Kopā	275,2	225,6	260,7	278,4	61,9	44,6	-27,9
Kopā	26708,2	23915,5	17659,1	15282,0	17310,0	14105,5	-18,5

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2018.–2023.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	5036,3	6823,5	1464,3	1429,8	4053,3	3644,4	-10,1
minerālmēsli	342,7	326,4	216,2	228,3	125,0	0,0	-100,0
ogles	3458,7	5023,1	404,0	31,2	2696,9	1765,1	-34,6
labība un tās produkti	173,4	437,2	172,8	414,6	250,3	250,2	0,0
Lejamkravas	8018,0	7896,2	6260,2	4908,4	4288,3	2939,4	-31,5
nafta	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	7516,0	7375,8	5949,5	4581,3	3843,3	2693,3	-29,9
Ģenerālkravas	2031,2	1881,9	1914,7	1970,1	2158,7	1721,0	-20,3
konteinerizētas kravas (TEU)	20,3	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Roll on/Roll of	2112	216	185	0	0	0	0,0
vienības	1691,1	1617,6	1607,7	1680,0	1801,4	1433,2	-20,4
kokmateriāli	67432	64375	65157	69052	74166	57648	-22,3
tūkst. m³	315,2	255,3	302,9	284,1	310,1	287,5	-7,3
metāli, metāllūžņi	355,1	291,7	335,6	320,5	349,6	324,5	-7,2
Kopā	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	15085,5	16601,6	9639,2	8308,3	10500,3	8304,8	-20,9

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2018.–2023.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	4160,6	4034,2	3356,7	3332,6	3693,5	3529,0	-4,5
ogles	1015,7	961,8	247,2	28,8	39,0	15,0	-61,5
labība un tās produkti	2266,2	1955,1	1889,5	1916,3	2302,5	2285,2	-0,8
celtniecības materiāli	548,3	714,2	573,7	549,2	587,2	555,5	-5,4
koksnes šķelda	130,8	201,6	163,2	260,4	184,7	208,4	12,8
Lejamkravas	323,9	399,3	473,1	421,3	263,6	211,8	-19,7
jēlnafta	32,7	31,8	31,2	21,6	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	236,1	311,5	366,0	334,6	239,5	210,5	-12,1
Ģenerālkravas	1037,0	880,1	855,9	1306,8	1691,4	1448,2	-14,4
konteineri	35,9	29,7	44,5	94,4	132,9	33,0	-75,2
skaitis TEU	2460	2294	2694	8671	10875	2712	-75,1
Roll on/Roll of	568,1	529,9	549,1	924,5	1163,7	1179,5	1,4
skaitis	32978	35819	28887	46999	70193	75898	8,1
kokmateriāli	379,3	298,2	226,7	250,8	279,4	224,4	-19,7
tūkst. m³	375,1	338,0	260,6	277,8	310,2	259,8	-16,2
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	-100,0
Kopā	5521,5	5313,6	4685,7	5060,7	5648,5	5189,0	-8,1

Satiksmes ministrijas informācija

SEG emisiju samazināšanā vēl daudz darāmā

Jūlija sākumā Londonā notika IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sēde (MEPC 80), kurā tika pieņemta IMO stratēģija kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai. Lai gan Baltijas ostu organizācija (BPO) atzinīgi vērtē šo soli, jūrniecības kopienai vēl ir daudz darāmā, jo nepielūdzami tuvojas pirmais no saskaņotajiem termiņiem – 2030. gads, kas būs liels pārbaudījums jūras transporta spējai sasniegt jaunajā nolīgumā noteiktos mērķus.



IMO 2023. gada SEG stratēģija nosaka:

- līdz 2030. gadam CO2 emisijas uz vienu pārvadājumu starptautiskajā kuģniecībā vidēji samazināt par vismaz 40% salīdzinājumā ar 2008. gadu;
- SEG nulles vai gandrīz nulles emisiju tehnoloģiju, degvielu un/vai enerģijas avotu ieviešana, lai līdz 2030. gadam sasniegtu vismaz 5%, cenšoties panākt 10% no starptautiskajā kuģniecībā izmantotās enerģijas.

Nokļūšana līdz nullei – līdz 2050. gadam vai tuvu 2050. gadam – ir paredzēta divos posmos, kas apzīmēti kā indikatīvi kontrolpunkti:

- līdz 2030. gadam samazināt starptautiskās kuģniecības radītās kopējās ikgadējās SEG emisijas vismaz par 20%, cenšoties panākt 30% salīdzinājumā ar 2008. gadu;
- līdz 2040. gadam samazināt starptautiskās kuģniecības radītās kopējās ikgadējās SEG emisijas vismaz par 70%, cenšoties panākt 80% salīdzinājumā ar 2008. gadu.

Pāreja uz alternatīvām degvielām, kas saistīta ar nepieciešamību vai nu modernizēt esošos kuģus, vai ieguldīt jaunus kuģus, lai izmantotu alternatīvās degvielas, ir ne tikai sarežģīta, bet arī neticami dārga. BPO uzsver, ka šie lēmumi ietekmē visus kuģu īpašniekus visā pasaulē, un tas būs izaicinājums pat lielākajiem nozares spēlētājiem. Papildus ietekmei uz uzņēmējdarbības modeļiem, investīciju plāniem un flotes paplašināšanu pastāv arī jautājums par nulles siltumnīcefekta gāzu flotes



Saimons Benets.

degvielas pieejamību, kas, kā norāda "International Chamber of Shipping" (ICS) ģenerālsekretāra vietnieks Saimons Benets, ne tuvu nav vajadzīgais līmenis.

Baltijas reģiona ostas ir gatavas sniegt ieguldījumu

Baltijas ostas noteikti ir gatavas atbalstīt kuģu īpašniekus, un daudzas no tām Baltijas jūras reģionā jau piedāvā cenu stimulus samazinātu kuģu maksu veidā kuģu īpašniekiem, kas īsteno videi draudzīgus risinājumus. Tāpat vairākās Baltijas ostās jau ir ieviestas vai tiek izstrādātas vērienīgas emisiju samazināšanas stratēģijas, kuru termiņi oglekļa neitralitātes sasniegšanai ir no 2030. līdz 2050. gadam.

Arī sauszemes elektroenerģijas (OPS) infrastruktūras attīstība un krasta enerģija ir dzīvotspējīgs instruments cīņā pret SEG emisijām, un statistika liecina, ka OPS iekārtu skaits Baltijas ostās pēdējo gadu laikā ir trīskāršojies, kas jau 2022. gadā pietuvojās 27 krasta iekārtām.

"Ostu loma jūras transporta radīto SEG emisiju samazināšanā ir

būtiska. Pirmkārt, ostas kopā ar plašu ieinteresēto personu loku smagi strādās pie tā, lai jaunas mazemisiju vai bezemisiju degvielas būtu pieejamas un droši bunkurētas, kad kuģis pietāst ostā. Baltijas ostām jau ir 15 gadu darba pieredze šajā jomā, kas nāk no sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) bunkurēšanas. Otrkārt, ostas jau ir investējušas un turpinās ieguldīt krasta elektroenerģijā pasažieru kuģiem un konteinerkuģiem, kā noteikts ES paketē "Gatavi mērķrādītājam 55%". Šis process prasa un vēl prasīs daudz pūļu un kapitāla, kā arī radīs citas nopietnas problēmas, kas jāpārvar, piemēram,



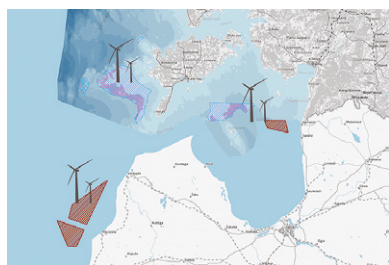
Bogdāns Oldakovskis.

tādas kā standartizācija un energotīklu jaudas trūkums ostās," paziņoja BPO ģenerālsekretārs Bogdāns Oldakovskis. "Mūsu dalībvalstu ostas ir apņēmušās samazināt savu oglekļa nospiedumu, bet tikai ar savstarpēju atbalstu un sadarbību pasaules jūrniecības kopiena varēs gūt panākumus, ievērojot IMO nolīgumā noteiktos termiņus, tāpēc BPO vēlas aicināt visas iesaistītās puses sadarboties un kā vienmēr ir gatava ieguldīt savas zināšanas un pieredzi, lai padarītu jūras transportu "zaļāku"."

BPO info

Vai Latvija izvairīsies no uzkāpšanas uz grābekļa?

Saskaņā ar Baltijas jūras telpisko plānojumu Latvijas teritoriālajos ūdeņos iezīmētas piecas potenciālās vēja parku atrašanās vietas. Tās visas atrodas 100 km rādiusā ap Liepāju, bet 250 km rādiusā atrodas visi Baltijas valstu plānotie vēja parki. 20. septembrī Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra (LIAA), kas ir Baltijas jūrā plānotā vēja parka projekta "Elwind" virzītāja, rīkoja semināru par Latvijas atkrastes vēja enerģijas uzņēmējdarbības potenciālu, solot Latvijas iedzīvotājiem aptuveni 2800 jaunu darbavietu un zemāku maksu par elektroenerģiju.



Seminārā LIAA "Elwind" projekta vadītāji pastāstīja par Latvijas atkrastes vēja enerģijas vērtību ķēdes iespējām, "Elwind" projekta aktualitātēm un plānotajiem iepirkumiem. Latvija atrodas unikālā pozīcijā, pateicoties savam ģeogrāfiskajam stāvoklim pie Baltijas jūras, kam raksturīgi spēcīgi valdošie vēji un salīdzinoši sekla gultne. Latvijas atkrastes vēja enerģijas potenciāls ir aptuveni 15 GW, kas ir lielākais starp kaimiņvalstīm.

Ietekmes uz vidi novērtējumu plānots saņemt līdz 2026. gadam. Projekta izpēte notiks par Eiropas Savienības un valsts naudu, kur Latvijas budžetā tam rezervēti jau 18,7 miljoni eiro. Valsts, attīstot šo projektu, iegūs lielāku neatkarību no gāzes piegādēm un nākotnē arī iespēju pārdot saražoto elektroenerģiju, uzņēmējiem būs peļņas iespējas. Pirmo Latvijas atkrastes vēja parku jūrā plānots uzbūvēt līdz 2030. gadam. Līdz tam vēl paredzēti vairāki informatīvi pasākumi, lai ne tikai uzņēmējus, bet arī iedzīvotājus informētu par projekta gaitu.

"Mēs vēlamies iespējami minimizēt valsts ieguldījumu, tāpēc ir plāns no

izsolē gūtajiem ienākumiem segt valsts puses izdevumus, lai šī ietekme uz tarifu būtu nulle," teica LIAA projekta "Elwind" vadītājs Jānis Ločmelis. "Izolē par tiesībām jūrā būvēt vēja parku varēs piedalīties privāti investori, un jau tagad ir jūtama interese gan no ārvalstu, gan pašmāju uzņēmējiem. Daži Latvijas uzņēmēji jau piedalās atkrastes vēja parku izpētes procesā. Nozares straujās attīstības dēļ sāk veidoties deficīts dažos vērtību ķēdes posmos, kas rada teicamu iespēju mūsu uzņēmējiem iesaistīties problēmu risināšanā."

Liepājas SEZ piesaka savas ambīcijas

Kā seminārā uzvēra Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis, Liepājas SEZ pārvalde jau ilgāku laiku strādā, lai sasniegtu nosprausto mērķi un kļūtu par vēja enerģijas nozares centru Baltijas jūras austrumu daļā.

LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis informēja par paveikto, lai Liepājas ostā izveidotu atkrastes vēja



Uldis Hmieļevskis.



Liepājas SEZ piesaka ambiciozu projektu.

enerģijas atbalsta bāzi un veidotu nozares centru Baltijas jūras austrumu daļā ar nepieciešamajām ražošanas un loģistikas jaudām un izglītības kapacitāti, sagatavojot nepieciešamos speciālistus.

"Šobrīd nevienā no Baltijas jūras austrumu krasta ostām nav piemērotas infrastruktūras – vismaz piecpadsmit divdesmit hektāru teritorijas ar divām 200 metru garām piestātnēm ar augstu nestspēju. Mūsaprāt, ir svarīgi, ka Latvijas projektu būvniecībai tiek izmantota Latvijas ostu infrastruktūra, un mēs redzam, ka Liepājā ir visas iespējas to izveidot – gan brīva teritorija ostas akvatorijas iekšienē, gan labi grunts ģeotehniskie rādītāji, kas ļauj nodrošināt nepieciešamo nestspēju. To saprotot, esam izstrādājuši Liepājas ostas Priekšostas attīstības koncepciju, kas paredz pirmajā kārtā izbūvēt infrastruktūru 39 hektāru platībā. Ir izstrādāts projekta tehniskais risinājums, apzinātas nepieciešamās investīcijas, izstrādāta projekta ieviešanas ceļa karte un laika grafiks, Šāda projekta īstenošanai būtu nepieciešami četri gadi, kas saskaņojas ar reģionā plānoto atkrastes vēja enerģijas parku būvniecības laika

grafikiem, pat nodrošinot zināmu laika rezervi,” saka LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmielevskis.

Baltiešiem jāsadarbojas

Igaunijai un Latvijai ir jāsadarbojas abu valstu plānoto atkrastes vēja parku iespējami efektīvākā savienošanā, tiekoties Tallinā ar Latvijas Saeimas priekšsēdētāju Daigu Mieriņu, uzsvēra Igaunijas prezidents Alars Kariss. “Parādās jaunas tēmas saistībā ar savienojumiem, tāpēc bez tradicionālajiem ar transportu saistītajiem jautājumiem ir jāattīsta jauna kopīga enerģētikas infrastruktūra,” Karisa teikto citē Igaunijas prezidenta preses dienests. Kariss aicināja abas valstis sadarboties, lai gan Igaunijas, gan Latvijas plānotie atkrastes vēja parki būtu iespējami efektīvi savienoti. Viņš arī atgādināja, ka Baltijas valstis ātrāk, nekā iepriekš bija plānots, cenšas atteikties no elektrotīklu sinhronizācijas ar Krievijas tīkliem.

Ko Latvija iegūs no Eiropas plāniem?

Eiropas Savienības mērķis ir ambiciozs – panākt, lai līdz 2030. gadam atjaunīgo energoresursu īpatsvars būtu 45% no kopējiem. Kā jūlijā notikušajā starptautiskajā konferencē “Enerģētiskā drošība: politika, tirgi un pārejas procesi” teica Eiropas Parlamenta viceprezidents Roberts Zīle, tas nozīmē jaunu tehnoloģiju un infrastruktūras radīšanu, kā arī salīdzinoši ātru politisko lēmumu pieņemšanu. “Eiropas līmenī pieņemtie dokumenti – Eiropas Zaļais kurss, “Fit for 55” pakete, arī taksonomija jeb kategorizēšana, kuras privātās investīcijas tiek uzskatītas par zaļām, – tas viss ir devis stimulu pārejai uz atjaunīgajiem energoresursiem, taču vienlaikus tā ir arī ekonomiskā burbuļa pazīme, ko vēl vairāk ietekmē energoresursu ģeopolitiskā tektoniskā transformācija Krievijas izraisītā kara kontekstā. Gan Eiropas Savienības dalībvalstu publiskā nauda, kas tiek izmantota caur Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānismu, “RePowerEU” paketi un Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu, gan caur “zaļo” privāto naudu un citiem veidiem, rada milzīgu spiedienu uz pārlieku



Vēja parks Dānijā.

strauju iespēju nopelnīt uz atjaunojamās enerģētikas rēķina. Pieejamās naudas apjoms ir liels, taču kur tā galu galā paliek? Latvijas gadījumā ārvalstu investori runā par elektroenerģijas eksportu, vēlas būvēt vēja parkus Latvijas iekšzemē un Baltijas jūrā, solot mūsu valstij “ekonomisko izrāvienu”, ja pilnvērtīgi izmantosim (precīzāk – ļausim izmantot) savu “zaļo naftu”. Vai tiešām tik vienkārši? Turpinot salīdzinājumu ar “zaļo naftu”, – ja Latvija atļaus investoriem sabūvēt vēja parkus enerģijas eksportam, tas būs līdzīgi kā tad, ja, piemēram, Persijas līča valstis, atrodot savā zemē naftu, būtu teikušas: nāciet, ņemiet, tirgojiet, kas vēlas,” viedokli pauž Roberts Zīle. “Protams, ir jāveicina atjaunīgo resursu izmantošana, bet saprātīgā apjomā un paturot prātā nacionālās intereses. Pozitīvi, ka “Latvijas valsts meži” kopā ar “Latvenergo” plāno attīstīt savus vēja parkus, jo tad pievienotā vērtība – peļņa, dividendes, nodokļi – paliek Latvijā, nevis aizplūst uz ārvalstu kontiem kā dāņu, zviedru un vācu investoru gadījumā. Ir atšķirība starp iekšzemes kopproduktu un nacionālo kopienākumu. Peļņa no eksportētajām investīcijām ir būtisks lielums daudzu labklājības valstu nacionālajā kopienākumā. Biznesā tiek teikts, ka svarīgāk ir nevis kur kaut kas tiek ražots, bet kam tas pieder. Kad vēja parku biznesmeņi saka “mēs eksportēsim”, ir jāatceras, ka naudu no eksporta nesāņem teritoriālie udeņi vai teritorijas, bet gan konkrēts uzņēmums konkrētā kontā. Proti, mūsu valsts pilsoņi neklūs



Roberts Zīle.

turīgāki no pārspīlēta vēja enerģijas biznesa. Un investoru mērķis nav uzturēt Latvijas “Nordpool” cenu zonā nulles vai negatīvu elektrības tarifu.”

Roberts Zīle arī norāda, ka vēja ģenerācijas investori plānotajos projektos Latvijā ir pieteikuši teju četras reizes lielāku jaudu, nekā ir Latvijas patēriņš maksimumstundās. Lai spētu uzņemt tiklā tik daudz elektrības, ir nepieciešamas lielas investīcijas. “Mēs zinām, ar ko beidzas burbuļi ekonomikā. Investori mudina attīstīt tīklu jaudas, bet jautājums: kurš par to maksās? Vai Latvija varētu veiksmīgi iesaistīties vēja tehnoloģiju izstrādē un ražošanā, tādējādi gūstot pievienoto vērtību no šīs nozares? Maz ticams, jo citām Eiropas valstīm ir nenoliedzamas priekšrocības: daudzu gadu pieredze un attīstīta industrija. Vēja tehnoloģiju ražošanā dominē Dānija, Vācija, Francija, Spānija, kas savukārt lielā mērā ir atkarīgas no reto metālu importa no Ķīnas, līdz ar to šīs valstis būs tās, kas gūs lauvu tiesu peļņas no vēja enerģētikas komponentu ražošanas. Turklāt šajā komponentu ražošanā ir augstas pievienotās vērtības (spārmu, gulšņi, ātrumkārbas u.c.) un zemas pievienotās vērtības sastāvdaļas. Pat ja Latvijas ostu ekonomiskās zonas cer uz iesaisti vēja ģeneratoru detaļu komplektēšanā, tas, visdrīzāk, būs bizness ar mazu pievienoto vērtību un uz ierobežotu laika posmu.

Vēlos uzsvērt, ka, plānojot vēja parku attīstību Latvijā, jāsaglabā vēss prāts un jārūpējas, lai pievienotā vērtība pēc iespējas paliktu Latvijā, nevis aizplūstu uz citām valstīm. Enerģētikas politika ir valsts politika. Tas, cik jaudas ļausim pieslēgt, kam un ar kādiem nosacījumiem, – tā ir mūsu valsts izšķiršanās. Šobrīd notiek kā teicienā “kurš pirmais brauc, tas pirmais malj” – ir svarīgi pirmajiem piesātināt tirgu, jo noteiktā brīdī tas vairs nebūs izdevīgi. Turklāt jāatceras, ka arī atjaunīgā (vēja un saules) enerģija nāk ar kaitējumu videi.

Latvijai diemžēl jau ir pieredze, kā nepareizu politisku lēmumu rezultātā (“būsim tilts starp Austrumiem un Rietumiem”) nonācām gan finanšu krīzē, gan ģeopolitiskā ievainojamībā un beigu beigās ekonomiskā atpalicībā no kaimiņvalstīm. Nekāpsim uz tā paša grābekļa,” aicina Roberts Zīle. ■

Ventspils brīvosta piesaka sevi par Baltijas reģiona centru atkrastes vēja parku attīstībā

No 12. līdz 15. septembrim Vācijas pilsētā Husumā norisinājās viena no Vācijas tirgum nozīmīgākajām izstādēm, kas veltīta atjaunojamajai enerģijai, – “Husum Wind 2023. Transforming energy”, un tajā Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētajā stendā Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji piedalījās kopā ar energofirmu “Jauda” un “Novikontas” Jūras koledžu, bet kopumā izstādē piedalījās 600 uzņēmumu no vairāk nekā 15 valstīm.



Izstādē tika aizvadītas vairākas tikšanās ar nozares pārstāvjiem, tostarp attīstītājiem un nozarei nepieciešamo komponentu ražotājiem. Pateicoties Ventspils ostas atrašanās vietai, loģistikas iespējām un attīstības plāniem, nozares pārstāvji saredz Ventspili kā Baltijas reģiona centru atkrastes vēja parku būvniecības un apkalpošanas kompānijām.



Izstādes laikā Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji – atjaunīgās enerģijas klastera attīstītājs Kaspars Liepiņš un attīstības projektu vadītāja Kristīne Jansone tikās ar LIAA Ārējās ekonomiskās pārstāvniecības Vācijā vadītāja vietnieci Ilzi Upatnieci, kā arī apskatīja “GP Joule” rūpnīcu un tikās ar uzņēmuma pārstāvjiem. “GP Joule” Husumā nodrošina ar ūdeņradi darbināmu sabiedrisko autobusu, kas katru dienu kursē starp divām pilsētām. Ūdeņradi ražo no turpat pilsētas apkārtnē iegūtās vēja enerģijas, un tas ir tikai viens no piemēriem, kā atjaunīgo enerģiju var izmantot transporta nozarē. ■



Rīgas ostā atklāj jaunu saules paneļu parku

Ieguldot vairāk nekā vienu miljonu eiro, Rīgas ostā strādājošais uzņēmums SIA “Baltic Container Terminal” (BCT) ir izbūvējis jaunu saules paneļu elektrostaciju, kas turpmāk ar zaļo enerģiju aizstās daļu no uzņēmuma darbībai nepieciešamā elektroenerģijas apjoma. 1974 saules paneļi ir izvietoti uz uzņēmuma teritorijā esošās noliktavas jumta 11 600 m² platībā. Elektrostācijas invertoru kopējā jauda ir 0,875 MW, un šāda elektrostacija ar saražoto enerģiju spēj nodrošināt 250 vidēju Latvijas mājsaimniecību patēriņu. Jaunais saules paneļu parks atklāts 6. septembrī, klātesot BCT akcionāriem no Maltas holdinga “Mariner” un Rīgas brīvostas vadībai.

Zaļās elektroenerģijas projekta ietvaros uzņēmumā BCT ir uzbūvēta un sākusi darboties arī jauna transformatoru apakšstacija. Tajā pagaidām ir viens 1000 kVA transformators, taču paredzēta vieta arī otram, jo uzņēmuma attīstības plānos paredzēta vēl viena saules paneļu parka būvniecība.

“Priecājos, ka esam bijuši gana tālredzīgi un jau 2017. gadā, sākot mūsu jaunās noliktavas projektēšanu, iestrādājām projektā jumta slodzes saules paneļu uzstādīšanai nākotnē. Līgumu par saules parka būvniecību parakstījām 2022. gada februāra sākumā, vēl pirms ģeopolitiskajiem satricinājumiem un enerģijas cenu lēciena. Tagad varam būt priecīgi par veiksmīgo plānošanu, jo pašu saražotā enerģija padara mūsu

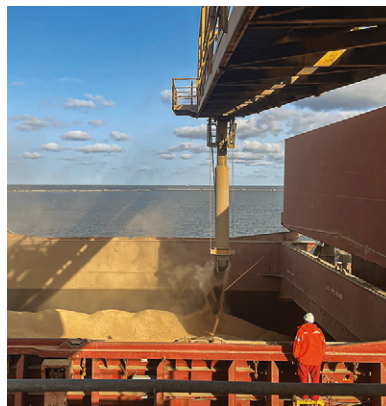
termināli izmaksu ziņā efektīvāku un ļauj mazliet drošāk raudzīties nākotnē. Vienlaikus kļūstam arī zaļāki un videi draudzīgāki. Nākotnē plānojam dubultot zaļās enerģijas ražošanu, jo paredzēts uzbūvēt vēl vienu mūsdienu ģenerālkraavu noliktavu kopā ar saules paneļu parku,” jaunās elektrostācijas atklāšanas pasākumā sacīja uzņēmuma BCT izpilddirektors Džerards Samuts.

BCT saules paneļu parks ir jau otrā zaļās enerģijas ražotne Rīgas ostas teritorijā. Uzņēmumā SIA “Kronospan Riga” aptuveni 3,3 ha platībā jau darbojas saules elektrostacija ar uzstādīto saules paneļu jaudu 4,61 MW, kas nodrošina enerģiju uzņēmuma vajadzībām. Zaļās enerģijas projekts sākts arī ostas uzņēmumā “Rīgas universālais termināls” (RUT), kur uz esošās ēkas jumta tiek projektēts saules paneļu parks ar plānoto jaudu 250 kW.

“Ir liels gandarījums, ka Rīgas ostā arvien vairāk tiek īstenoti zaļās enerģijas projekti. Katra zaļā investīcija ir ne tikai solis Eiropas Zaļā kursa virzienā, bet arī solis tuvāk enerģētiski neatkarīgai, efektīvākai un drošākai ostai. Turklāt arī ostas klienti šodien skatās uz “zaļajiem transporta koridoriem”, tādēļ zaļās enerģijas pieejamība mūsu ostas termināļos Rīgas ostu padara par daudz konkurētspējīgāku jauniem kravu pārvadājumiem un investīciju projektiem,” uzsvēra Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■

Tiek eksportēta Latvijas lauksaimnieku izaudzētā raža

LSEZ SIA "Dan Store" ir viens no termināļiem, kas uzglabā un pārkrauj beramkravas, tai skaitā Latvijas lauksaimnieku produkciju, kura tālāk tiek sekmīgi eksportēta uz ārzemēm. 3. oktobrī "Dan Store" terminālī uzkrāva 190 metrus garo kuģi "Aviona", kura tilpnēs nonāca 33 tūkstoši tonnu Latvijā audzēto kviešu. Tālāk kuģis ar labības kravu devās ceļā uz Nigēriju. Bet vēl pirms nedēļas 23 500 tonnu graudu iekrāva 157 metrus garajā "Transeurope", kas ražu aizgādāja uz Portugāli. Latviešu lauksaimnieku izaudzētais ir pieprasīts arī tuvākās valstīs. 20. septembrī vietējos kviešus iekrāva kuģi "Listervik", kas vērtīgo kravu nogādāja Norvēģijas galvaspilsētā Oslo,



savukārt pirms tam pārtikas miežu raža ar kuģi "Arklow Manor" nonāca saulainajā Spānijā. ■

Turpinās vēsturiskā piesārņojuma sanācija

Ventspils brīvostā noris sanācijas darbi, lai attīrītu teritoriju no naftas produktu piesārņojuma un tādējādi pasargātu no piesārņojuma arī Baltijas jūru. Vēsturiskais piesārņojums radies vēl Padomju Savienības laikā industriālajos objektos un tanku poligonā tagadējā Ventspils brīvostas teritorijā. Konstatēts, ka grunts un pazemes ūdeņi piesārņoti 14 hektāru platībā, bet stipri piesārņota ir 2,3 hektāru liela teritorija. Sanācijas darbu mērķis ir ar izšķīdušajiem naftas produktiem piesārņoto gruntsūdeņu migrācijas pārtraukšana Baltijas jūras virzienā un grunts masīvā fiksēto brīvo naftas produktu frakcijas likvidēšana.



21. septembrī Ventspils brīvostas pārvalde projekta partnera nodibinājuma "Ventspils Augsto tehnoloģiju parks" (VATP) telpās iepazīstināja ar vides sanācijas projekta progresu.

Apmeklētāji tika informēti par jau paveiktajiem sanācijas darbiem – ir ierīkota filtrējošā-attīrošā barjera 300 m garumā un līdz 45 centimetriem ir samazināts peldošā naftas produktu piesārņojuma slāņa biezums. Tāpat klātesošo uzmanība tika pievērsta VATP veiktajām aktivitātēm sabiedrības informēšanā un nolasīta lekcija par klimata pārmaiņām. Ventspils brīvostas pārvaldes izsludinātajā atklātajā konkursā par vēsturiski ar naftas produktiem piesārņoto vietu sanāciju Ventspili uzvarēja AS "VentEko", ar ko noslēgts līgums par 3,9 miljoniem eiro. Darbu izpildes termiņš ir 2024. gada 30. aprīlis.

Projektu īsteno Ventspils brīvostas pārvalde sadarbībā ar Norvēģijas partneri – nodibinājumu "International Development Norway AS" un Latvijas projekta partneri – nodibinājumu "Ventspils Augsto tehnoloģiju parks". Projekta budžets – 5 117 000 eiro, Norvēģijas finanšu instrumenta (Norvēģijas grants) līdzfinansējums – 4 349 450 eiro. Projekta īstenošanas periods ir no 2021. gada 1. jūlija līdz 2024. gada 30. aprīlim. ■

Pirms 336 gadiem sākās Liepājas ostas izbūve

Pirms 336 gadiem 3. oktobrī tika iedzīts pirmais pālis tagadējā Tirdzniecības kanāla rajonā, un tad arī sākās Liepājas ostas izbūve, jo Līvas upe, kas kādreiz vijās cauri Liepājai un kalpoja par ostu, bija aizsērējusi.

Vispirms topošajā Liepājas ostā tika veikti tīrīšanas un padziļināšanas darbi, ezera caurteku uz jūru izrokot līdz 3,2 metru dziļumam un paplašinot līdz 13 metriem. Sākotnējais kanāla garums bija 1800 metru. Līdz tam tirgotāji bija spiesti uzturēties reidā, jo Liepājas ezera dabiskā caurteka uz jūru bieži aizsērēja. Kuģiem tad nācās noenkuroties atklātos ūdeņos pie pilsētas, un kravas krastā nogādāja ar laivām. Kuģu īpašniekiem tas radīja ne tikai



papildu izmaksas, bet arī lielus zaudējumus, jo vējainajā Baltijas jūras piekrastē kuģi nereti tika norauti no enkuriem un izmesti krastā. Gadu iepriekš vienā no vētrām tika sadragāti 14 noenkurotie burinieki.

Gadsimtu mijā veiktā ostas izbūve veicināja kuģošanu, un gada laikā Liepājas ostu jau apmeklēja ap 100 kuģu. Pilsēta sāka ekonomiski attīstīties un kļuva par nozīmīgu tranzīta punktu visai Kurzemei. Līdzīgi kā mūsdienās no Liepājas tolaik eksportēja labību un kokmateriālus, bet kuģos krāva arī ādas un citas lauksaimniecības preces, savukārt uz Liepāju veda sāli, siļķes, metālizstrādājumus un citas preces. ■



Karostas kanālā turpinās vērienīgi sanācijas darbi

Lai mazinātu iespējamo jūras un apkārtējās vides piesārņojumu, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde ar Norvēģijas finanšu instrumenta atbalstu īsteno projektu un darbu veicējs "Eko osta" no kanāla dzelmes izceļ nogulumus, kas kanālā krājušies teju pusgadsimta garumā. Darbus veic gan zemessūcējs, gan vairāki ekskavatori. Reizē ar dūņu slāni no ūdens nereti tiek izcelti arī priekšmeti, kas ūdenī nonākuši laikā, kad Karostā saimniekoja militāristi. Izceltie nogulumi nonāk peldlīdzekļu tvertnēs un tos nogādā aiz īpaši izbūvētas rievsienu, kur izsmeltā masa nonāk depozīcijas vietā.



Lai darbi risinātos droši un izmēros iespaidīgā ekskavatora kausā nenonāktu kāds bīstams atradums, kas varētu aizkavēt darbus, kanālu vairākas reizes nācies pārmeklēt ūdenslīdzekļiem, kas prasījis vairāk laika.

Karostas kanāla attīrīšana ir unikāls projekts Eiropas mērogā, un projekta rezultātiem ir jāatbilst labākajai praksei vides aizsardzības projektu realizācijā. Viens no projekta partneriem ir Norvēģijas Ūdens pētījumu institūts, kas iepazīstina ar līdzīgu objektu sanācijas darbu realizāciju Norvēģijā un sniedz zināšanas Latvijas speciālistiem, kuri būs atbildīgi par sanācijas rezultātā sasniegto mērķu uzturēšanu nākotnē.



Singapūra saglabā pasaules vadošā jūrniecības centra statusu

Jau desmito gadu pēc kārtas Singapūra ieņem pirmo vietu reitingā, ko kopīgi nosaka "Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index" (ISCDI) un globālais jūras datu sniedzējs "Baltic Exchange". Jaunākajā ziņojumā teikts, ka pasaules vadošais jūrniecības centrs ir Singapūra, kam seko Londona un Šanhaja. Desmit populārākās ostas pamatā nav mainījušās kopš 2022. gada, un tajās ir četras Āzijas, četras Eiropas, viena Tuvo Austrumu osta un viena osta Amerikas Savienotajās Valstīs.

Singapūra novērtējumā ieguva 95,32 no iespējamajiem 100 punktiem, Londona 83,35 punktus, bet Šanhaja ar 81,58 punktiem palika trešā.

Singapūra pirmo vietu saglabājusi, pateicoties stratēģiski izdevīgajai atrašanās vietai, profesionālai globālo jūras pakalpojumu sniegšanai un labas pārvaldības ekosistēmai. Londona un Šanhaja pēdējos četrus gadus indeksā saglabājušas otro un trešo pozīciju, bet tālāk top 10 notikušas

nelielas izmaiņas – ceturto, piekto, sesto un septīto vietu ieņem attiecīgi Honkonga, Dubaija, Roterdama un Hamburga.

Galvenie kritēriji, pēc kuriem tiek vērtēti vadošie jūrniecības centri, ir uzņēmējdarbības vienkāršība, piekļuve profesionāliem jūrniecības pakalpojumiem un atrašanās vieta.

Kopumā tika vērtētas 43 ostas, ņemot vērā vairākus faktorus, tostarp kravas caurlaides spēju, celtnu skaitu, konteinerkuģu piestātņu garumu un pieļaujamo iegrimi, profesionālo jūrniecības atbalsta uzņēmumu (kuģu aģentu, kuģu brokeru, kuģu apgādes, apdrošināšanas un juridisko pakalpojumu sniedzēju u.c.) skaitu, kā arī vispārējos uzņēmējdarbības vides faktorus, piemēram, muitas tarifus, elektroniskās pārvaldes pakalpojumu apjomu un loģistikas sniegumu.

Vidējais rezultāts desmit labākajām ostām ir 77,21 punkts no 100, bet vidējais rādītājs visu 43 ostu rangā – 59,19.

Vieta	2019	2020	2021	2022	2023
1	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore
2	Hamburg	London	London	London	London
3	Rotterdam	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai
4	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong
5	London	Dubai	Dubai	Dubai	Dubai
6	Shanghai	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam
7	Oslo	Hamburg	Hamburg	Hamburg	Hamburg
8	Tokyo	Athens/Piraeus	Athens/Piraeus	New York/New Jersey	Athens/Piraeus
9	Dubai	New York/New Jersey	New York/New Jersey	Athens/Piraeus	Ningbo-Zhoushan
10	Busan	Tokyo	Ningbo-Zhoushan	Ningbo-Zhoushan	New York/New Jersey

Triatlons dzimšanas dienas dāvanā

"Man vienmēr ir patikusi kustība un aktivitātes, vienmēr esmu meklējis jaunus izaicinājumus," tā sevi raksturo NBS Jūras spēku ūdenslīdējs atminētājs bocmanis Sergejs Juhno. Un piebilst: "Vienmēr, cik sevi atceros, esmu nodarbojies ar sportu. Pamatskolā gan to darīju tā paslepeni, jo bija kauns, ka citi mani redzēs skrienot, jo neviens manā ciematā Nīcgalē neskrēja. It kā bija tāds pilnīgi ačgārns stereotips – ja tu skrien, tātad esi vārgulis un tāpēc trenējies!"

Par savu profesiju Sergejs saka, ka tā esot viņam ideāli piemērota – tieši sava dinamisma dēļ, taču kļūt par ūdenslīdēju viņš nekad iepriekš nebija plānojis. "2002. gadā tiku iesaukts obligātajā militārajā dienestā, vispirms nokļuva Alūksnē, tad Kolkā, krasta aizsardzības rotā. Tur pie mums ieradās ūdenslīdēju virsnieks no Liepājas un jautāja, vai ir kādi, kas gribētu veikt pārbaudījumus, lai kļūtu par ūdenslīdējiem. Tāds piedāvājums mūs iepriecināja, jo, pirmkārt, gribējās aizbraukt uz Liepāju, kur vēl nebijām bijuši, otrkārt, tas bija jauns izaicinājums. Pārbaudījumos piedalījās 32 cilvēki, taču nokārtojām tikai četri. Es nokārtoju, mans draugs ne, tādēļ arī es atteicos, taču pēc laika kārtojām atkal, un tad izturējām abi. Tā es paliku virsdienestā un sāku cītīgi gatavoties, lai kļūtu par ūdenslīdēju. Nu jau pagājuši 20



gadu kopš brīža, kad pirmo reizi pilnā aprikojumā devos zem ūdens," atceras Sergejs.

Ūdenslīdēja atminētāja darbā apmēram 80% aizņem treniņi un mācības, 20% – reāli izsaukumi. "Mēs strādājam arī visos iekšējos ūdeņos, ja saņemts izsaukums, un dažādos sprādzienbīstamus priekšmetus atrod daudz – gan peldētāji, gan zvejnieki, gan zemledus makšķernieki. Par jūru vispār nav ko runāt – tur būs ko atminēt vēl vismaz 30 gadus! Ūdenslīdējam visu laiku jābūt labā formā gan fiziski, gan psiholoģiski. Tas ir darbs, kurā kļūdīties nedrīkst, jūra nepiedot kļūdas. Gadās, ka tiek atrasta torpēda, bet turpat blakus atrodas zemūdens infrastruktūras objekti vai netālu kāda apdzīvota vieta. Tad torpēda tiek celta ārā un pārvietota, reizēm pat 10 kilometrus. Tas ir sarežģīts process. Cilvēkiem šķiet, kas tad nu ir tā atmiņšana – 10 sekundes, ko atskaita no desmit līdz viens! Taču gadās, ka

▶▶▶ 44. lpp.

"COSCO SHIPPING Taurus" – pirmais kuģis, kas Hamburgas ostā apgādāts ar krasta enerģiju

"HHLA Container Terminal Tollerort" (CTT) krasta energosistēma pirmo reizi ir veiksmīgi pierādījusi sevi darbībā, "Hamburger Hafen und Logistik AG" (HHLA) terminālī kuģim "COSCO SHIPPING Taurus" pirmo reizi nodrošinot krasta enerģiju. "Taurus", tāpat kā visi citi jaunākie "COSCO SHIPPING" kuģi, ir aprīkots ar integrētiem krasta elektroapgādes tehniskajiem komponentiem. CTT krasta elektrostacija atrodas megakuģu piestātnē, kur var apstrādāt pasaulē lielākos konteinerkuģus. Piestātnes malā atrodas speciāli kabeļi, lai savienotu konteinerkuģi ar krasta energosistēmu. Tā kā tīkla spriegums un frekvence uz sauszemes atšķiras no borta sprieguma un frekvences, tie tiek pielāgoti kuģa vajadzībām uz sauszemes, izmantojot pārveidotājus un transformatorus. Tas nodrošina savietojamību starp sistēmu un kuģi. Kad kuģis ir pieslēgts krasta energosistēmai, tā dīzeļdzinējus var izslēgt, kas ievērojami samazina siltumnīcefekta gāzu un piesārņotāju emisijas pietauvošanās periodā.

"Jau 40 gadus kuģniecības kompānija "COSCO SHIPPING" ir saistīta ar CTT, pateicoties veiksmīgām biznesa attiecībām. Visi mūsu kuģi jau ir aprīkoti ar krasta elektroapgādes tehniskajām sistēmām, un tagad krasta enerģija beidzot ir reāli pieejama CTT. Kuģošanas kompānija "COSCO SHIPPING" un HHLA ir ceļā uz oglekļa neitralitātes mērķa sasniegšanu, lai izpildītu IMO MARPOL konvencijas jaunās prasības attiecībā uz oglekļa intensitāti un samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas no kuģiem pietauvošanās vietā," sacīja "COSCO SHIPPING Europe GmbH" prezidents Mingfengs Vangs.

"Krasta elektrostacijas HHLA termināļos Hamburgā ir svarīgs ieguldījums ostas un loģistikas ķēdes dekarbonizācijā. Esam gandarīti, ka mūsu termināļos ir izveidotas krasta elektrostacijas, kas ļauj droši piegādāt krasta elektroenerģiju mūsu klientu kuģiem, kuri aprīkoti ar šo tehnoloģiju. Tas padara Hamburgas ostu par pionieri Eiropā," uzsvēra HHLA valdes priekšsēdētāja Angela Tīcrāta.



▶▶▶ 43. lpp.

nepieciešamas pat vairākas dienas. Citreiz mums jautā: ko jūs ziemā darāt? Tāpat ir regulāra iegremdēšanās, arī zem ledus, ir treniņi, ir meklēšana un ir atmiņēšana. Ziemā vairāk atkarotam teoriju, atsvaidzinām zināšanas, arī vienmēr mācāmies ko jaunu. Ūdenslīdējam atmiņētājam visbīstamāk ir uzskatīt, ka viņš ir pieredzējis, nu jau gan visu zina un ir par sevi pilnīgi drošs, bet tā nekad nav. Vienmēr ir jāattīsta gan savas iemaņas, gan tās procedūras,” skaidro Sergejs Juhno.

Viņš mūžam atcerēsies kādu gadījumu, kad pats vēl bija iesācējs un mācījāsursos. “Es esmu no Daugavpils, unursos iepazīnos ar kādu jaunu virsnieku, kurš arī bija no tās puses. Sarunājām kopā braukt mājās. Nākamajā dienā mums bija treniņš baseinā, kad atnāca komandieris, sasauca visus kopā un pavēstīja, ka bojā gājis ūdenslīdējs, zem kuģa sapinoties tīklos. Apdomājiet – ja kāds negrib sagatavoties turpināt, varat to pārtraukt un izvēlēties sev citu profesiju. Nevienš neatteicās. Bet bojā gājušais bija tas pats puisis, ar kuru plānojām kopā braukt uz Daugavpili.”

Arī Sergejam pašam ir nācies nonākt bīstamā situācijā. Tas noticis Ziemeļjūrā, kur mīnu meklēšanā piedalījās arī Latvijas mīnu meklētāji un ūdenslīdēji. “Dziļums tur bija ap 44 metriem, meklējām mīnas, apvelkot noteikto teritoriju ar cirkulāru (striķi). Pēkšņi izdzirdēju tādu kā klusu sprādzienu un jutu, ka sākt trūkt gaisa. Paskatījos manometrā – tas rāda nulli! Ūdenslīdējiem ir nelieli rezerves gaisa baloniņi, pārslēdzos uz to un devu zīmi pāriniekam, ka jāceļas augšā, bet viņš saka – pagaidi, mums vēl procedūras jāpabeidz! Parādīju viņam manometru, un tad viņš saprata, ka vairs nav laika. Viss beidzās labi. Izrādījās, ka atskrūvējusies augstspiediena šļauciņa, nebija kārtīgi aizskrūvēta un zem ūdens atleca valā pavisam. Kaut kas nebija līdz galam pārbaudīts. Svarīgi, ka treniņos tiek atkal un atkal atstrādātas dažādas situācijas. Tu nevari doties zem ūdens ar pārliecību, ka gan jau tur uz vietas redzēs, kas un kā. Zem ūdens īsti izdomāt vairs neko



nevar, viss jāizdomā pirms tam – kā es darišu to un kā to, ko es darišu, ja notiks tā vai notiks šitā. Es arī tagad, kad mācu jauno ūdenslīdēju, vienmēr viņam saku: “Pabeidz, pirms esi sācis!”

2018. gadā Sergejs ieguva trenera kvalifikāciju – arī tā bija nepieciešama darbam, lai strādātu ar jauniešiem, jo nereti gadījās, ka puīši, kuri nebija profesionāli sagatavoti fiziskai slodzei, guva traumas.

“Tieši tad es arī pats sāku nopietnāk pievērsties skrīšanai, kaut gan biju skrījis visu mūžu, bet tikai tāpat vien, sava prieka pēc. Sāku piedalīties dažādās sacensībās, pamazām sāku tuvojies pjedestālam, un tad jau gribējās uz tā uzkāpt. Uzkāpu – nu tad jau bija āķis lūpā, vajadzēja atkal un atkal to slavas minūtīti!” smejas Sergejs.

Izrādījās, ka ar to vien nepietiek, gribējās kaut ko vairāk, kaut ko trakāku! Un tā dzima doma par IRONMAN – 3,8 kilometri jānopeld, 180 kilometri jānobrauc ar velosipēdu un pēc tam jānoskrien pilna maratona distance. “Protams, kad par to iedomājos, man tas likās kosmos! Taču nolēmu, ka uz 40 gadu dzimšanas dienu gribu sev uzdāvināt IRONMAN! Jau no 34 gadu vecuma biju sev uz dzimšanas dienām dāvinājis savus nodzīvotos gadus kilometros – attiecīgi dzimšanas dienā noskrienot 34 kilometrus, nākamajā gadā 35, un tā tālāk. Arī sieva piedalījās šajos skrījenos kopā ar mani. Bet nu bija pienācis laiks triatlonam. Laika gatavoties nebija daudz – tikai apmēram pusgads. Janvārī sāku gatavoties un augustā bija sacensības. Es sameklēju treneri Igoru Gucanoviču no “Triatlona akadēmijas”, bet viņš, padzirdējis, ko gribu darīt, teica – nē, pusgads ir par maz, vajag vismaz gadu! Es teicu, ka šis jautājums nav apspriežams, es klausīšu tevi visās pārējās lietās, tikai ne šajā, es startēšu pēc pusgada!”

Ja tobrīd Sergejam šķita, ka skrīšana un peldēšana ir viņa stiprās puses, tad triatlonam piemērotu riteni viņš nopirka tikai tad, kad bija jau sācis gatavoties sacensībām, ar ritenbraukšanu viņš līdz tam nebija nopietni nodarbojies, tikai kopā ar ģimeni vizinājies pa veloseliņu. Taču izrādījās, ka lielākās problēmas sagādā peldēšana, ar ko viņš darbā nodarbojas ik dienas! “Izrādījās, ka es peldu pilnīgi nepareizi. Ir grūti pārmācīties no jauna kaut ko, ko visu laiku esi darījis citādi! Es joprojām, vēl tagad turpinu mācīties pareizi peldēt. Taču 2022. gada 6. augustā Tallinā pieveicu savu pirmo triatlonu ar rezultātu 10 stundas un 35 minūtes. Rezultāts bija labāks, nekā es cerēju! Man ir kāds paziņa, kurš triatlonu pieveicis 11 stundās

un 20 minūtēs. Mēs saderējām, kurš finišēs ātrāk, viņš man bija iedevis riteņbraukšanas apavus un ķiveri, un teica – ja vinnēšu, varēšu paturēt, bez maksas! Tātad man bija arī stimul! Visgrūtākais izrādījās pēdējais posms – skriešana. Taču, kad ieskrēju finišā, 40 sekundes pirms manis finišēja 65 gadus vecs vīrs! Es zināju – es arī tā gribēšu viņa gados!”

Pēc pirmā lielā triatlona Sergejs vairākkārt startējis triatlona sprinta un supersprinta distancēs, arī triatlona vidējā distancē, kur jānopeld 1,9 kilometri, jānobrauc 90 un jānoskrien 21 kilometrs. Taču viņa vēlme darboties un izdomāt arvien ko jaunu nav aprimusi. “Esmu nodibinājis skriešanas klubu BORN2WIN, pagaidām vēl neesam daudz, kādi 15 biedri, rīkojam koptreniņus. Es biju sapratis, ka ir ļoti grūti atrast treneri, un nolēmu, ka varu arī pats palīdzēt citiem, dalīties ar savām zināšanām!

Darbā jau divus gadus pēc kārtas esmu organizējis “Navy Run” skrējienus, tas ir šķēršļu skrējien ar Jūras spēku tematiku, kur iekļauta gan skriešana pa kāpām, pa smiltīm, pa jūru, ir ugunsdzēsības elementi, jānes “cietuša” un ir vēl daudz kas cits. Skrējienā piedalās gan karavīri, gan kadeti, gan ugunsdzēsēji un policisti. Taču man jau padomā organizēt kaut ko līdzīgu, kur varētu piedalīties ikviens, ne tikai armijnieki. Varbūt varētu vienoties ar kādu mototrasu un sarīkot skrējienus pa dubļiem. Šogad Liepājā “Drosmes skrējienā” piedāvāju iekļaut vienu elementu – skriešanu augšā pa trapu, bija interesanti. Kaut gan brīžiem pašam šķiet, vai man tiešām to visu vajag? Taču, kad ir izdarīts, tad ir gandarījums! Esmu iestājies Latvijas Universitātes Kuldīgas filiālē, lai iegūtu pirmā līmeņa izglītību kā sporta treneris. Laikam jau tā vienkārši ir mana lieta! Arī sieva mani atbalsta, arī viņa sākusī daudz aktīvāk sportot, mēs skrienam kopā. Meitai ir vienpadsmit gadi, viņa trenējas vieglatlētikā, un arī viņai patīk skriet, domāju, ka tas ir mūsu piemērs!” ir pārliecināts Sergejs Juhno.■

Sarma Kočāne

Koka kuģu amatnieki

Šis raksts būs par latviešu amatniekiem. Un, jā, tas būs pilnīgi neobjektīvs, latviešus slavinošs raksts, neapskatot visu Latvijas vēsturi, bet izvelkot man tīkamākos vēstures fragmentus, ar kura palīdzību varētu vairot latviešu pašapziņu.



Gafelšonera “Eurasia” būvētāji Pļieņciemā 1924. gadā (Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs).

Koka kuģu būve Latvijā aizsākās sen, un, runājot par buriniekiem, daudzi no mums zinās stāstīt par hercoga Jēkaba valdīšanas laiku, kad tika gan būvēti buru kuģi, gan attīstītas ostas. Tie neapšaubāmi bija ievēribas vērti burinieki, bet šis raksts nebūs par tiem slavenajiem buriniekiem, lai arī to būvētāji, tostarp namdari un kalēji, bijuši latvieši. Tomēr viņi strādāja cittautu meistaru vadībā, un šos kuģus īsti nevar uzskatīt par latviešu būvētiem buriniekiem.

Pagājušās tūkstošgades izskaņā, kad pabeidzu Rīgas Amatniecības vidusskolu kā stila mēbeļu galdnieks, sāku radīt visādas mēbeles un dažādus koka objektus, bet, tā kā bērnībā biju apmeklējis kuģniecības pulciņu, nelika mieru doma, ka jābūt kaut kam vairāk, ka jābūt kuģiem. Un izrādījās – ir. Starp citu, joprojām viena no divainajām jūrniecības problēmām ir tā, ka liela daļa Latvijā iekšzemē dzīvojošo nezina, ka var, piemēram, burāt, taču tas jau ir cits stāsts, bet tas, ko īstenībā meklēju es pats, diemžēl izrādījās bijis un izbijis – koka kuģi un koka kuģu amatniecība.

Un, jo vairāk meklēju atbildes, jo divaināk tas šķita, jo Latvija ap 1900. gadu ir bijusi burinieku būves lielvalsts, rēķinot uzbūvēto burinieku (virs 100 nrt) skaitu pret iedzīvotāju daudzumu. Tajā laikā mēs bijām priekšā tādām kuģubūves valstīm

kā Zviedrija, Dānija u.c. Un nav pat svarīgi, cik objektīvi veidota bijusi šī statistika, jo tas nemazina faktu, ka Latvijā latvieši koka burinieku būves arodu bija izkupuši pilnībā. Pastāvēja pilnvērtīga amatniecības nozare tautsaimniecībā ar daudziem saistītiem amatniecības arodiem, bet tagad visas šīs amata prasmes gandrīz pilnībā zudušas.

Vienkoči

Pirmsākumi latviešu koka kuģu amatniecībai meklējami vienkoču laivu izgatavošanā. Mūsu teritorijā tās sastopamas jau no akmens laikmeta. Latvijā senākās vienkoča laivas atrastas Sārnates apmetnē un attiecināmas uz neolīta laikmetu – laika posmu pirms 4000 – 6000 gadiem. Vietējie “amatnieki” tās gatavoja no dažādu koku blūkiem, izmantojot tā



laika akmens instrumentus. Laika gaitā attīstījās un pilnveidojās gan vienkoces, gan instrumenti. Radās dažādi vienkoču laivu veidi: grebtās plakandibenes, laivas ar spārniem, pāri savienotas siles veida vienkoces un izvērstās vienkoču laivas. Izvērstās laivas arī mūsu teritorijā sāka izgatavot, kad bija grūtāk tikt pie resnākiem kokiem. Šī tehnoloģija ļauj izgatavot laivu pat divas reizes resnāku, nekā sākotnējais balķa diametrs.

Vienkoču laivu gatavošana Latvijas teritorijā turpinājās līdz pat

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

19. gadsimtam. Šo seno, zudušo vienkoču laivu arodu Latvijā mūsdienās ir atjaunojis Vienkoču parka radītājs Rihards Vidzickis. Pie viņa Vienkoču parkā var apskatīt gan vienkoks, gan parku ar vienkoču skulptūrām, gan Amatniecības muzeju.

Karkasa tipa laivas

Attīstoties laivu būvniecībai, latviešu amatnieki sāk darināt karkasa jeb dēļu tipa laivas. Aplūkojot vēsturē latviešu amatnieku attīstību, jāņem vērā fakts, ka latvieši daudzkārt ir bijuši kādas citas valsts pakļautībā un savu saimniecību uzturēšana un amatniecība bija stipri ierobežota. Arī zvejas laivu izgatavošana. Var šķīst, ka laiva ir vienkāršs zvejnieka pārvietošanās līdzeklis, tomēr, iedziļinoties laivu konstrukcijā, varam novērtēt amatnieku augsto meistarību. Dažādos Latvijas novados radās dažādas – pielāgotas formas – laivas. Piemēram, pie atklātās jūras dzīvojošo kurzemnieku laivas no vidzemnieku laivām atšķīrās ar priekšvadņa slīpumu viņu dažādā lieluma dēļ.

Laivu būves izpēti un amata atjaunošanu pēc 2000. gada Latvijā uzsāka biedrība "Pāvilostas laivas", kas uzbūvēja vairākas dažāda izmēra "kurzemnieces". Tās atzinīgi ir novērtējamas gan no amatnieciskā viedokļa, gan vizināto tūristu labsajūtas.

Hercoga Jēkaba valdīšanas gados (1642–1682) Kurzemes amatnieki cittaute meistarū vadībā strādā burukuģu būves amatos. Tas nenoliedzami atstāj iespaidu uz latviešu amatniecību, un amata zinības tiek nodotas nākamajām paaudzēm. Bet tajā laikā latviešiem nav nekādu iespēju un atļauju būvēt pašiem savus buriniekus.



"Kāpās būvēto" burinieku laikmets Latvijā

19. gadsimta pirmajā pusē latviešu amatnieki sāk būvēt paši savus piekrastes kuģus, mācoties no pieredzes laivu būvniecībā. Laikā, kad Rīgas apkaimes meži kuģubūvei bija izsīkuši un pilsētā burinieku būve nīkuļoja, jūrmalnieki sāk darināt lielākas, bričkas un malkas "jančus". Šos vienmastniekus viņi būvē, par pamatu ņemot sentēvu pieredzi laivu izgatavošanā, un te izpaliek cittaute meistarū ietekme, jo par paraugu tiek ņemtas iepriekš gatavotās zvejas laivas. Kā raksta A. Pope, tad "daudz, ja latvieši un igauņi apmainījās ar savu no senčiem iegūto pieredzi vai kaut ko aizguva no kabotāžas pārvadājumu konkurentiem – somu kuģiem".

Tā aizsākas "kāpās būvēto" burinieku laikmets Latvijā. Visticamāk, bija liela pilsētas vācu meistarū ietekme uz mūsu amatniekiem, bet šo ietekmi nedrīkst pārspīlēt, jo piekrastes kuģu būvēšanā īsti netiek pārņemti viņu burinieku un to takelāžu tipi.

Par vienu no labvēlīgiem apstākļiem tajā laikā ir jāmin latviešu atbrīvošana no dzimtbūšanas. Un, protams, 1825. gadā piedzimst Krišjānis Valdemārs, pirmās latviešu jūrskolas dibinātājs.

Latviešu amatnieki pilnveido savas prasmes

Sākotnējā piekrastes kuģīšu būve Latvijā pārtop par nopietnu burinieku būvi visā Latvijas piekrastes garumā. Latviešu amatnieki pilnveido savas prasmes, mācoties paši no savas pieredzes, un būvē aizvien lielākus kuģus. Paplašinoties kuģu reisu diapazonam un gūtajai peļņai, būves centros izveidojas specializēti kuģu kalēji, namdari, takelāžas un drīvēšanas darbu meistari. Sākotnēji gan kuģu takelāžu nereti uzstāda meistari Rīgā, bet arī tur ir iesaistīti latviešu amatnieki, jo tā laika labākie mastu šķīrotāji ir latvieši, kuru prasme noteikt un pielāgot labākos mastu kokus ir izslavēta pat ārpus Latvijas.

1857. gadā tika uzbūvēti pirmie latviešu zēģelnieki, kuru tilpība pārsniedza 100 tonnas. Latvijā vizitātiekie bija 25 – 40 metrus garie



Barkentina "Latwia".

trīsmastu gafelšoneri, kuru apkalpei bija nepieciešams mazāk jūrnīku, un tie bija vieglāk manevrējami, salīdzinot ar milzīgajiem, ietilpīgajiem ārzemju buriniekiem, ar kuriem varēja veiksmīgi konkurēt. 1864. gadā sākās latviešu koka burinieku reisi uz Rietumeiropas ostām. Eiropas ūdeņos katru gadu kuģoja ap 170 latviešu amatnieku darinātu burinieku. Nonākot Vidusjūrā, burinieki aizveda kravas arī uz Ziemeļāfriku. Pirmais latviešu burinieks – 1869. gadā Ainažos būvētā trīsmastu barkentīna "Georg" – pāri Atlantijas okeānam un ekvatoram devās 1870. gadā. Lielāko burinieku Latvijā un pirmo četrmastnieku Krievijas impērijā – barkentīnu "Andreas Weide" (47,6 m, 572 brt, kravnesība līdz 1050 t) – 1891. gadā uzbūvēja Ainažos.

Izcilākais burinieku būves un kuģošanas laiks Latvijā bija 19. gadsimta otrā puse un 20. gadsimta sākums, kad Vidzemē un Kurzemē uzbūvēja ap 550 burinieku, no tiem 494 buriniekiem tilpums bija lielāks par 100 tonnām. Vairāk nekā 90% šo burinieku ir veikuši tālējās braucienus un ap 120 kuģu devušies pāri Atlantijai uz Ameriku. Laikā no 1890. līdz 1910. gadam pa Atlantijas okeānu ik gadu kuģoja ap 50 latviešu burinieku. Amatnieku būvēto koka kuģu izturību un latviešu kapteiņu prasmi iepazīna visā pasaulē.

Zūd amata meistarū prasmes

Kurzemnieku un vidzemnieku burinieku floti iznīcina Pirmais pasaules karš. Staltie zēģelnieki tiek gremdēti, dedzināti, konfiscēti, pārdoti uz ārvalstīm. Pēc kara neatkarīgajā Latvijas valstī burinieki galvenokārt veic piekrastes braucienus un sakarā ar pēckara motorizācijas



Burinieku būves prasme bija apgūta pilnībā, kas rezultējās ar vairāk nekā 500 (virs 100 t) burinieku lielu latviešu amatnieku projektētu un būvētu floti.

nepieciešamības efektu arods nepaspēj atjaunoties. Padomju okupācijas laikā koka kuģu būves arods netiek atjaunots un tiek apzināti gremdēts. Līdz mūsdienām koka kuģu amatniecība gandrīz ir pilnībā zudusi. Tiešā veidā amata prasmju nodošana nākamām paaudzēm ir liels retums, tās palikušas tikai vēsturnieku pētījumos.

Viens no retajiem, kas Latvijā turpina koka kuģu restaurāciju, uzturēšanu un amata prasmju atjaunošanu un pilnveidošanu, ir Aigars Baiks, kurš Mērsragā ir atjaunojis ne vienu vien koka kuģi.



Aigara Baika restaurētie kuģīši Ventspilī.

Par citiem amata pratējiem īsti nav ziņu. Mūsdienās koka kuģu īpašnieki cenšas paši saviem spēkiem paveikt nepieciešamos remontdarbus. Latvijā nav tādu amatnieku, kas labotu koka laivas. Nereti tiek pieaicināti mēbeļu galdnieki, bet viņiem trūkst izpratnes par ūdens ietekmi uz koku, kas jāņem vērā katrā sīkākajā darbībā un materiālu izvēlē. Sākotnēji galdniekiem ir grūti saprast, ka jāveido, kā es saku, "kļūda pareizajā virzienā", jo koks nostaigās un piebriedīs, un jāsaprot, uz kuru pusi un cik daudz. To var iemācīties un izjust, tikai strādājot un mācoties pašam no savas pieredzes, jo šī aroda skolu Latvijā nav. Kuģu īpašnieku pašu pieļautās kļūdas un meistarību nezinašana bieži noved pie dažādu mītu rašanās.

Mūsdienu mīti

Skaidriības labad jāteic, ka neaicinu šodien būvēt smagos un lēnos aizvēsturiskos buriniekus, izmantojot arhaiskās amatniecības metodes. Un tieši tāds ir viens no mītiem, ka koka kuģi ir kaut kas novecojis, lēns, smags, neērts un pat bīstams. Neviens mums neliedz izgatavot koka kuģi mūsdienīgā izpratnē ar zināšanām par hidrodinamiku, amatniecību un ergonomikas prasībām atbilstošiem drošības standartiem, bet, ja kādos procesos tiek izmantoti tādi paši instrumenti kā senatnē, tad lai tas ir darināšanas baudas nolūkā, nevis kā obligāts priekšnoteikums koka kuģu darināšanā.

Neaicinu cilvēkus rīkoties izšķērdīgi, kuģubūves vajadzībām masveidā izcērtot kokus. Diemžēl sabiedrībā nereti rodas aplami priekšstati, kas pārtop mītos, ko pēcāk grūti atspēkot. Piemēram, dr. Normunds Stivriņš savā lekcijā "Klimata un cilvēka nozīme koku sastāva mainīgumā Latvijas teritorijā" nez kāpēc iestarpina tekstu, atsaucoties uz dr. Māri Zundi, ka, lai uzbūvētu vienu koka kuģi, tika nocirsti 4000 ozoli, tas devās tikai divos trijos braucienos un okeāna ūdeņos to bojāja puve un grauza tārpi. Un tālāk šo divu izcilo zinātnieku, bet ar koka kuģu būvi nesaistīto cilvēku izteikumi rezultējās laikraksta "Diena" žurnālistes rakstā, kas tika pasniegts kā fakts par burinieku būvi viduslaikos. Izteikts viedoklis pārtop par faktu, kas tiek vispārināts un attiecināts uz jebkura burinieka būvi viduslaikos. Šādi apgalvojumi, kas attiecināmi uz kādu konkrētu individuālu gadījumu, izrauti no konteksta, ļoti neobjektīvi tiek attiecināti uz visu koka kuģubūvi. Tik daudz ozolu vienam kuģim Latvijā nekad nav cirsts, jo Latvijā nav būvēti tik lieli burinieki. Zināms, ka lielākajiem Latvijā būvētajiem kuģiem tērēts ap 1000 ozolu, bet tie nav latviešu amatnieku darinātie kuģi, jo mūsu amatnieki ozolu izmantoja tikai ķīlim, ribām un svarīgākajiem stiprinājumiem, bet kuģa plankas un pārējās konstrukcijas daļas tika taisītas no priedes un dažviet egles. Kuģu iekšpuse un ārpusē bija nodarvota un citviet pat iesālīta, tamdēļ puve un ķirmis tur parādījās vien nolaidīgākiem kuģu turētājiem. Un,

lai arī latviešu zemnieku flotes mūžs tiešām nav bijis garš, lielākais flotes izpostītājs ir Pirmais pasaules karš, nevis ķirmis vai puve, un būtu bijis vienalga, vai tie ir koka, dzelzs vai karbona burinieki, rezultātā būtu tāda pat statistika. Turklāt savā salīdzinoši neilgajā pastāvēšanas laikā mūsu zemnieku būvētie kuģi veica neskaitāmus reisus pa visu pasauli. Otrs lielākais flotes postītājs bija strandēšana un bojāeja vētrās, un arī šajā gadījumā būtu bijis vienalga, vai tas ir koka, dzelzs vai jebkura cita materiāla peldlīdzeklis, tas nemainītu tā laika vājo navigācijas un meteoroloģijas aprikojumu, tāpēc statistika būtu tā pati.

Taču tagad mēs varam strādāt, izmantojot mūsdienu izpratni par ekoloģiju un materiālu lietderīgu izmantošanu, kur katrs nozāģētais koks attaisno savu klātbūtni, kļūstot par "mūžīgā kuģa" sastāvdaļu.

Starp jahtu turētājiem viens no populārākajiem ir mīts, ka ar koka kuģi baigi jāņem, tāpēc to nevar atļauties. Te es varu atbildēt ar pretjautājumu: ar ko tas tiek salīdzināts? Ja vienu otrai pretī noliekam līdzvērtīgas jahtas, ar kurām burājot gūstam līdzvērtīgu gandarījumu, tad tādu jahtu cena būs līdzvērtīga. Protams, šāda salīdzināšana ir nosacīta, jo koka jahtai ir pilnīgi cita uzturēšana un cits kalpošanas raksturs. Pat nenoliegšu, ka ar koka kuģi visu laiku ir jādarbojas, bet tā ir patīkama darbošanās un gandarījums par to, kādu rezultātu redzam. Un rezultātā ir "mūžīgais kuģis".

Viena no galvenajām problēmām – koka kuģu amatnieku trūkums

Jahtklubā "Auda" nobāzējusies senā zviedru burinieka "Hjorten" precīza kopija. Pilnīgi nejauši man iznāca iesaistīties šī burukuģa restaurācijas uzsākšanā. Un tad atklājās problēma – amatnieku trūkums. Darbi uz priekšu iet gauži lēni, jo katra darbība, ko darām, pēc būtības ir amata atjaunošana. Latvijā ir tikai daži amatnieki, kas strādā ar koka kuģiem, un par šiem amatniekiem trūkst informācijas. Rodas sajūta, ka koka kuģu amatnieki slēpjas.

►►► 48. lpp.



Burinieka "Hjorten" restaurācija jahtklubā "Auda".

▶▶▶ 47. lpp.

Problēmas pamatā ir koka darbu izmaksas, jo nepieciešams pielāgot darba vidi, pielāgot vai pat izgatavot instrumentus, kā arī tas ir laikietilpīgs darbs. Ar stikla šķiedras jahtu varam vērsties pie jebkura meistara, kurš remontē jahtas, un viņš zinās, kā izfleksēt bojāto vietu, aizpildīt ar stiklaplasta špakteli, prātis strādāt ar epoksīda vai poliestera sveķiem, mācēs uztaisīt vakuuma maisus ar ventīļiem, būs prese un vakuuma sūkņi stiklšķiedras auduma uzklāšanai, un vēl arī pēckarsēšanas kamera, bet nevienam nav tik elementāras lietas kā dēļu tvaicējamā kaste. Tāpēc, ja vienkāršai zvejniķu liellaivai vajag nomainīt dēļa fragmentu, tas ir dārgs un sarežģīts process, to saku no savas pieredzes, jo vispirms jāizgatavo tvaicējamā kaste.

Tā nu Latvijā ir radies mīts, ka koka kuģi remontēt ir dārgāk nekā stiklaplasta, un tieši šo situāciju vēlos mainīt. Kā amatnieks nevaru izprast to divainību, ka cilvēki labprāt velk gāzmaskas, strādā kodīgajos stiklšķiedras putekļos, cīnoties ar mikroplaisām, izlauztiem reliņiem, apšuvumu, cenšoties izkasīt un nostiprināt atdalījušos klāja "sendviču", un tajā pašā laikā apgalvo, ka ņemšanās ar koka jahtām ir milzīga problēma. Nekādā gadījumā nevēlos nonicināt meistarus, kuri strādā ar stiklšķiedras jahtām, bet tikai norādīt uz cilvēku divaino izvēli un nepamatotiem aizspriedumiem.

Ar koka kuģiem strādāt ir bauda

Ar koka kuģiem strādāt ir bauda, skaists meditātīvs process, bet vis svarīgākais, manuprāt, ir koka estētiskais baudījums, ne tikai gala rezultātā, bet visā iedvesmojošajā radīšanas procesā – no paša koka, tā ciršanas, ēvelēšanas, locīšanas,

zāģēšanas līdz pat ūdens šļakatu skaņām, priekšvadnim šķejot vilņus. Visbeidzot arī koka kuģa pastāvēšanas gals ir saskaņā ar dabu, jo koka kuģa utilizācija ir daudz nekaitīgāka.

No A. Popes 1989. gadā (!) izdotās grāmatas "Burinieku gadsimts Latvijā": "(...)Taču ir pazīmes, ka iespējama drīza to renesanse. (...) Draudošā pasaules enerģētiskā krīze un vēl draudošākā ekoloģiskā katastrofa – planētas totāla piesārņošana – piespiedīs cilvēci atgriezties pie ekoloģiski tīrā enerģijas avota – vēja izmantošanas arī kuģu darbināšanai."

Šie vārdi sāk piepildīties. Vēlētos papildināt, ka ne tikai dzinēj spēka – vēja enerģijas – izmantošana būtu svarīga, bet arī paša kuģa "ekoloģiskā pēda", tas, no kā kuģis izgatavots.

Žurnālā "Jūrnieks" varam lasīt par ekoloģisko krīzi. Un nu jau par realitāti ir kļuvuši pirmie aizliegumi kuģot ar smago degvielu (Arktikā). Tas ir tikai sākums, un tas ir tikai laika jautājums, kad atkal tiks atjaunota burinieku reputācija. Protams, nesmu tik naivs, lai domātu, ka koka burinieki varētu aizstāt visus lielos kravas kuģus, tā būtu utopija, piedevām rezultētos katastrofālā koku izciršanā, bet saskatu lielisku iespēju ar koka buriniekiem krietni atvieglot nelielo kravu pārvadājumus, un nesmu viens, kurš tā domā. Jau tagad pasaulē ir aizsākti vairāki burukuģu projekti, vairāki kravas burukuģi jau kuģo, aizstājot videi ne tik draudzīgos dzelzs motorkuģus. Uzņēmums "Fairtransport" jau ir palaidis trīs burukuģus kravu pārvadāšanai, un projekta stadijā ir vēl četri burukuģi. Uzņēmums "Sailcargo Inc." Kostarikā būvē kravu pārvadāšanai paredzētu 46 m garu koka burukuģi, kas būšot lielākais no šābrīža kravas burukuģiem. Zināšanai: 1891. gadā Latvijā latviešu būvētais lielākais burukuģis "Andreas Weide" bija metru garāks – 47,6 m.

Sākts projekts "Koka kuģu būves un restaurācijas amata atjaunošana Latvijā"

Latvija atrodas pie jūras, pie mums aug vieni no vislabākajiem kuģubūves kokmateriāliem – priedes, egles, ozoli, un amatniecība vienmēr ir bijusi lielā godā un augstā līmenī.



Palīgs kuterā "Chartreuse" restaurācijā.

Ja latviešu zemnieki, nebūdami īsti saimnieki paši savā zemē, spēja meistarot buriniekus, kas nesa Latvijas vārdu un slavu visā pasaulē, tad neredzu šķēršļus, lai brīvā Latvijā ar mūsu iespējām un zināšanām kļūtu par koka kuģu būves valsti. Mums ir visas iespējas atjaunot Latvijā koka kuģu būves nozari, to pilnveidojot un integrējot mūsdienās.

Ar Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstu esmu sācis projektu "Koka kuģu būves un restaurācijas amata atjaunošana Latvijā". Uzsākta esošo amatnieku apzināšana un amata zinību materiālu meklēšana. Kopā ar domubiedriem veidojam Koka kuģu amatnieku biedrību. Viena no pamata lietām šī amata atjaunošanā ir tā pati, par ko attiecībā uz jūrniecības nozari diskutēja LJS konferencē: jāpievērš jaunatnes uzmanība, jāieinteresē viņi, jāparāda, cik aizraujoša var būt jūrniecība un arodi, kas ar to saistīti. Tāpēc projekta ietvaros esmu sācis sadarboties ar Rīgas Mākslas un mediju tehnikumu (bijušo Rīgas Amatniecības vidusskolu), kur joprojām Arvīda Verzas vadībā ir spēcīgākā kokapstrādes nodaļa Latvijā. Mērķis ir topošajos galdniekos raisīt interesi par koka kuģu būvi un jūrniecību kopumā, šādi topošajiem amatniekiem dodot iespēju nākotnē izvēlēties izmantot labāko no tā, kas reiz bijis, un, protams, darīt zināmu redzējumu par to, kādā pasaulē mēs vēlamies dzīvot.■

Uldis Zvans



☒ BOSIET & CA-EBS

☒ O&G UK Medical

Apply to Atlas Professionals today, let us coordinate your next offshore role.



Register by scanning the QR code

SCAN ME

Generating
← ENERGY →
FOR A GREENER PLANET



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



+ (371) 67389300

Katrīnas dambis 20

jurfor@jurfor.lv

Latvijas Jūras
 spēku virsnieks un
 mūziķis, Jūras spēku
 orķestra priekšnieks
 kapteinleitnants Uldis
 Locenieks: "Īpaši
 atbildīgs un svinīgs
 brīdis ir 18. novembrī,
 kad 11. novembra
 krastmalā Jūras spēku
 orķestrim jāspēlē Bruņoto
 spēku parādē. Tas ir ne tikai liels
 pārbaudījums man kā orķestra
 priekšniekam, kad stāvu blakus
 savam orķestrim, bet arī milzīgs
 pārbaudījums ikvienam orķestra
 mūziķim. Parasti cilvēki šajās parādēs vēlas redzēt militāro tehniku
 un militāristus, bet ir viena lieta, kas manas emocijas vienmēr
 sakāpina līdz augstākajai pakāpei, un tā ir himnas atskaņošana. Tas
 iet cauri dvēselei. Himnas atskaņošanas laikā vienmēr esmu skaļi
 dziedājis, tāpēc īsti nevaru saprast, kāpēc cilvēki reizēm baidās vai
 nevēlas skaļi izteikt himnas vārdus, jo mums taču jābūt lepniem par
 savu valsti. Šī svētku diena nav tikai uzvilkt svētku formu, tankā
 nobraukt garām tribīnēm, tā ir tava valsts dzimšanas diena, un, to
 godinot, dziedam savas valsts himnu.

Kad pie Brīvības pieminekļa vai 11. novembra krastmalā ir izskanējusi
 himna, pagriežos pret mūsu Valsts prezidentu, tā ir bijis ar
 visiem mūsu Valsts prezidentiem, un ar galvas mājienu parādu, ka
 orķestris savu darbu ir paveicis. Arī Valsts prezidents atbild ar
 galvas mājienu, tā pateicoties par kvalitatīvi izdarītu darbu. Himna
 dod spēku, un tu saproti - tā ir tava valsts, par kuru tu esi gatavs
 atdot dzīvību."

