



JŪRNIEKS

NR. 1 (140) 2024



**Satiksmes ministrs
KASPARS BRIŠKENS:**

**“Satiksmes ministrija strādā
pie vēsturiski vērienīgākās
satiksmes nozares
reorganizācijas, un ostu
reforma būs viena no tās
sastāvdaļām.”**

**Jūrniecības
nozares 2023. gada
notikumu TOP 10**

**Digitalizēs Latvijas
ostu un loģistikas
koridoru**

**RTU Latvijas
Jūras akadēmija
pārceļas
uz Ķīpsalu**



**NAVIGATING
THE FUTURE:
SAFETY FIRST!**

**Jau 15 gadus ierindā Eiropas
Savienības Jūras spēku
operācija ATALANTA**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciālists

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2023. gada notikumu TOP 10
- 4 Latvijā 2024. gada sākumā reģistrēti 10 594 aktīvie jūrnieki
2023. gadā JA hidrogrāfi veikuši mērījumus 368 kvadrātkilometru platībā
2023. gadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits
- 5 2023. gadā veiktas 345 ostas valsts kontroles inspekcijas
Izdota jauna karte, pabeigta pāreja uz jauno augstuma sistēmu
- 6 Notikumi Latvijā. Janvāris – februāris
- 9 Ziemassvētku dāvanas audžuimeņu bērniem
- 10 Arsenio Domingess sāk pildīt IMO ģenerālsekretāra pienākumus
- 11 Eiropas Savienības un IMO aktualitātes vides jomā
- 13 Kuģošana nākotnē: drošība pirmajā vietā!
- 14 Nedrīkst zaudēt modrību

OSTAS

- 15 Sakārtot nozari ir mūsu visu interesēs
- 20 Ostu ziņas
- 21 Ar Eiropas fondu finansējumu digitalizēs Latvijas ostu un loģistikas koridoru
- 22 Pieaug konteinerkravu apjoms
Statistika
- 23 Stratēģijas pamatā inovācijas, pievienotā vērtība un viedā industrializācija
Ostas turpina meklēt jaunus risinājumus biznesa attīstībai

IZGLĪTĪBA

- 24 Jaunie jūras speciālisti papildina darba tirgu
- 25 RTU durvis industriai vienmēr ir atvērtas
- 29 Izglītības ziņas

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 30 Latvijas Kruižjahtu asociāciju uzņem par "The European Boating Industry" biedru
- 32 Informatīva kampaņa par zemūdens troksni
- 33 Desmit tendences jūras kravu pārvadājumu nozarē 2024. gadā
- 35 Kuģu satiksme caur Suecas kanālu samazinājusies par 30 procentiem
- 36 Izmeklē divu Lielbritānijas Karaliskās jūras kara flotes elites mīnu meklētāju sadursmes iemeslus
"Maersk" Panamas kanāla apiešanai izmantos "sauszemes tiltu"
- 37 Jūras kravu pārvadājumu traucējumi nopietni ietekmē pasaules tirgu
IMB ikgadējais ziņojums par pirātismu un brūgotu laupīšanu vieš bažas
Ziņas isumā
- 38 Diskutē par drošību Indijas okeāna ziemeļrietumu daļā un Sarkanajā jūrā
- 39 Jar 15 gadus ierindā Eiropas Savienības Jūras spēku operācija ATALANTA
- 40 Starptautiskā sadarbība pret pirātismu Rietumāfrikas reģionā
Venecuēla nosoda IMO par tankkuģu flotes blokādi

PRO MEMORIA | BRĪVBĒRĪDIS | VĒSTURE

- 41 Mūžībā devies kapteinis Kārlis Seskis
- 42 Latvijas Jūras administrācijai – 30. Ja nevar turēt spriedzi, šajā vietā nav ko darīt!
- 47 Gan adrenalīnu nojert, gan dabu baudīt



Žurnāls "Jūrnīks". 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 Normunda Smāļinska (1.vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka,

Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Valtera Vieta, Ginta Ķezbera, Gunta Mūrnieka,

Robertas Streiča, Jāņa Dobra, Valsts prezidenta kancelejas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, RTU LJA, EP preses dienesta, BPO, IPCC "Safety4Sea", "Associated Press", ETA, BIMCO, EMSA, ICS, ICC, MSC, IMO publicitātes foto, "Goa Shipyard", "Salvamento Marítimo", ATALANTA, "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snapc foto. Foto no Ulda Ūzola personīgā arhīva.

JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti RO, VO, LSEZ, SM, JS, RTU LJA, RTU LJK, ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, Tallinas ostas, Klaipēdas ostas, Roterdamas ostas, kā arī ārzemju preses materiāli
Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Satiksmes nozare stāv uz revolūcijas sliekšņa

Trīgerēt ekosistēmā ir kā sūtīt indikatīvu signālu sistēmiska tvēruma sasniegšanai ar paradigmas prioritāti un ceļa kartes deleģēšanu jēgpilnas rīcībspējas un rīcīgbības piesātinājumu caurspīdīgas mobilitātes ieviešanai ilgtspējīgas valstsgribas realizācijā. Nemeklējiet jēgu šo vārdu savārstījumā, jo jēgas tur nav nekādas, bet izklausās gana gudri un pārliecinoši. Patiesībā tā ir jaunā valsts valoda, kurā ierēdņi runā ar ministriem, ministri sarunājas savā starpā, sūta signālus Saeimas deputātiem, lai tad visi kopā uzrunātu tautu, skaidrojot tā vai cita lēmuma nepieciešamību. Cilvēkam, to visu klausoties, uzmācas doma: ko viņi tur muld!? Bet varbūt es kaut ko nesaprotu? Ja jau tiek piesaukta ilgtspējība un labklājība, tad tam jābūt kaut kam labam. Piemēram, Evikas Siliņas koalīcijas partneru deklarācijā, kur četras reizes piesaukta veicināšana, tikpat – uzlabošana, bet pa trim reizēm tiek solīta stiprināšana un ieviešana, teikts: "Latvija ir latviska, labklājīga, droša un iekļaujoša Eiropas valsts, kura ilgtspējīgi attīstīsies demogrāfisko, klimata, tehnoloģiju un digitālo pārmaiņu laikā." Īsti nepārliecina, bet feini pateikts.

Siliņas valdības deklarācijas plānu īstenošana mums vēl priekšā, bet vēstures putekļiem jau noklājusies Krišjāņa Kariņa valdības deklarācija ar tur 44 reizes piesaukto veicināšanu un nodrošināšanu, 28 reizes solīto stiprināšanu un 24 reizes nominēto pilnveidošanu. Kariņa pirmās valdības Satiksmes ministrijas saimniecībā Tālis Linkaits darbu sāka ar uzstādījumu: "Viss, kas saistīts ar mūsu stratēģisko darbību, lai īstenotu to, kas ierakstīts valdības deklarācijā, kura dažos virzienos ir radikāli atšķirīga no iepriekšējām. Varētu būt, ka šo uzdevumu īstenošana nebūs tik vienkārša un gan ministriju darbiniekiem, gan citiem iesaistītajiem būs jālauž un jāmaina līdzšinējais un ierastais skatījums uz daudzām lietām un jautājumu risināšanu." Un pilnus četrus gadus ministrs rāvās vaiga sviedros, lai mainītu pārvaldības modeli Rīgas un Ventspils brīvostās. "Pārvaldības modelim ir jāatbilst OECD labas pārvaldības principiem: jānosaka gan atbildība, gan lēmumu pieņemšanas un atskaitītānās kārtība, un daudz stingrāk un skaidrāk jāieņem arī Satiksmes ministrijas loma ostu pārvaldībā, lai būtu, no

kā prasīt atbildību, būtu, no kā piedzīt zaudējumus, ja tādi rodas valstij un brīvostai." Īsti nepārliecina, bet izklausījās daudzsoļoši.

"Ja runājam par nākotni, tad redzu, ka Satiksmes ministrijas pārziņā esošās nozares ir pārmaiņu priekšā, un viss var notikt un arī notiks uz labu, pat tad, ja iesākumā jāpaveic šķietami neiespējamās lietas, kas vēlāk izrādās iespējamās," ar šādu redzējumu satiksmes ministra amatu Krišjāņa Kariņa otrajā valdībā sāka pildīt Jānis Vitenbergs, kurš no Linkaita mantojumā saņēma iesāktu ostu reformu, īsti nezinot, ko ar to tālāk darīt. "Tas, kā es redzu ostu reformas rezultātu, ir ostas ar stabilu pārvaldību, kuru realizē savas jomas speciālisti un kur tiek veidotas stabilas attiecības ar ostas uzņēmējiem," toreiz intervijā žurnālam teica Vitenbergs. Īsti nepārliecina, bet izklausījās uzmundrinoši.

"Nozare līdz šim ir bijusi atstāta novārtā," tagad intervijā žurnālam izlēmīgi paziņo piecus mēnešus amatā esošais Siliņas valdības satiksmes ministrs Kaspars Briškens. "Arī ministrija savā izpratnē ne vienmēr gājusi līdzī sava laika vajadzībām. To visu apzinoties, loģiski skaidrojama nepieciešamība reformēt satiksmes nozari, kas tiks sadalīta četros līmeņos un kur ostu reforma iekļausies kā viena no sastāvdaļām. Pagaidām man pašam visas atbildes nav skaidras, tāpēc notiek konsultācijas ar visiem iesaistītajiem partneriem," intervijā, kuru varat lasīt žurnālā, saka ministrs. "Kad tad vēl, ja ne tagad!" Ministrs Briškens ir apņēmības pilns beidzot uzsākt revolūciju satiksmes nozarē.

Jau līdz gada vidum Satiksmes ministrijas iecerētās reformas redzējums jāiesniedz Ministru kabinetā, bet pašlaik plānotās reformas ekosistēmā šķiet daudz sistēmiski neatbildētu jautājumu, ministrijai vēl jāizpilda mājasdarbs, taču indikatīvs signāls jau ir palaists, tāpēc sagaidāmi daudzi mobilitātes izaicinājumi visām 18 Satiksmes ministrijas struktūrvienībām, arī Latvijas Jūras administrācijai, kas šogad atskatās uz 30 darba gadiem. Pašlaik neviens īsti nevar pateikt, ko nesīs nozares reforma, taču izklausās gana revolucionāri.

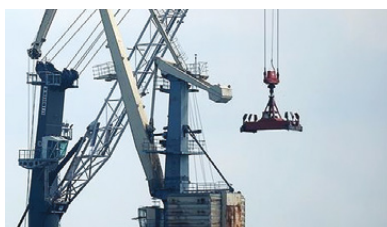
Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Jūrniecības nozares 2023.

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

Atšķirībā no iepriekšējiem gadiem šoreiz aptaujas dalībniekiem tika piedāvāts jau apkopots iespējami aktuālāko notikumu saraksts, un balsojot tika noteikts, kuri notikumi un kurā vietā iekļūst TOP 10 un kuri paliek ārpus tā.

Aptaujas dalībnieki varēja pievienot arī viņuprāt svarīgākos organizatoru nepieminētos notikumus. No jauna aptaujai tika pievienotas divas aktualitātes – veiksmīga kuģu sezonas Rīgas ostā un studiju programmas “Ostu un kuģošanas vadība” slēgšana, kas “ielauzās” TOP astotajā vietā. Aptaujas dalībnieku vērtējumā jūrniecības nozares aktualitātes Latvijā un pasaulē 2023. gadā sarindojušās šādi.



LATVIJĀ

1. “Uzkārsies” Ostu reforma, nozarei nav skaidrības par reformas lietderību.

2. Situācija RTU pievienotajā Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) joprojām sarežģīta.

3. Ostās turpinās kravu kritums un mainās kravu klāsts – palielinās konteineru, labības, celtniecības materiālu, samazinās ogļu un naftas produktu apjoms.

4. Izveidota jauna biedrība – Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija.

5. Vadības maiņa LJA. Par jauno direktoru kļūst Dmitrijs Goreļikovs.

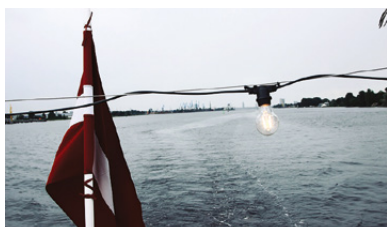
6. Liepājas Jūras koledža tiek pievienota RTU.

7. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam 250 gadu.

8. RTU LJA vadības nekompetences dēļ tiek aizvērta bakalaura studiju programma “Ostu un kuģošanas vadība”, tā brīža 2. un 3. kursa studenti paliek bez jūrniecības izglītības iespējām.

9. Par LR Satiksmes ministru kļūst Kaspars Briškens.

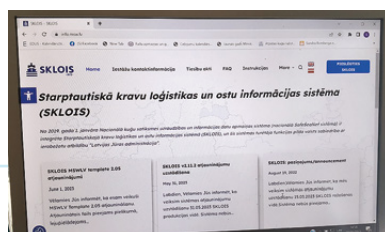
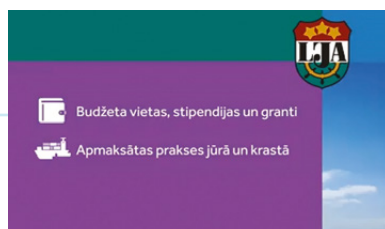
10. Izveidota SKLOIS (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma) atbalsta lapa.



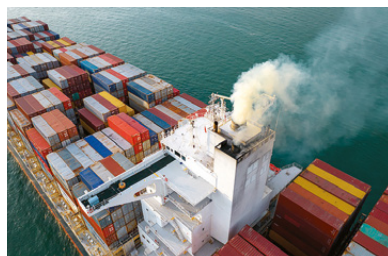
Latvijas Jūras akadēmija
Rīgas Tehniskā universitāte



Latvijas Kuģu
mehāniķu asociācija



gada notikumu TOP 10



PASAUĻĒ

1. Karš Ukrainā joprojām apdraud kuģošanu Melnajā jūrā.

2. IMO Asamblejā tiek panākts, ka Krieviju neievēl Padomē.

3. Sarkanajā jūrā tirdzniecības kuģiem uzbrūk pret Izraēlu karojošā grupējuma "Hamās" atbalstītāji.

4. "Tumšā flote" (sankcijām pakļauto tankkuģu operatori fiktīvi pārdod kuģus anonīmiem uzņēmumiem un reģistrē zem lētajiem karogiem) apdraud kuģošanas un jūras vides drošību.

5. Aktualizējas jautājums par zemūdens infrastruktūras aizsardzību, īpaši Baltijas jūrā.

6. MARPOL 50 gadi.

7. Ievēlēts jauns IMO ģenerālsekretārs – Arsenio Antonio Dominguez Velasco, kurš stāsies amatā 2024. gada 1. janvārī.

8. Palielinājies kiberuzbrukumu skaits, tostarp arī jūrniecības nozarē.

9. IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sēdē pieņemta IMO stratēģija kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai.

10. Atjaunota Eiropas jūras drošības stratēģija (EUMSS).



Latvijā 2024. gada sākumā reģistrēti 10 594 aktīvie jūrnieki

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs informē, ka 2024. gada 1. janvārī bija reģistrēti 10 594 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kuriem ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). No kopējā Latvijas jūrnieku skaita 9690 jeb 91% ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, bet 904 jeb 9% jūrnieku sertificēti darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem.

Pēdējo gadu dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 57% nodarbināto tirdzniecības flotes jūrnieku strādā uz kuģiem, kas reģistrēti trešajās valstīs, un 43% uz kuģiem zem Eiropas Savienības valstu karoga, tai skaitā 2% uz kuģiem zem Latvijas karoga. Vairāk nekā puse jeb 55% jūrnieku ir nodarīnāti uz naftas, ķīmijas vai gāzes tankkuģiem, 15% strādā uz pasažieru un *ro-ro* kuģiem, 9% uz dažādu tipu *offshore* kuģiem.

5429 jeb 56% sertificēto tirdzniecības flotes jūrnieku ir kuģu virsnieki (2557 – kuģu vadītāji, 2552 – kuģu mehāniķi, 350 – elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi), 4261 jeb 44% ir ierindas jūrnieki (2085 – klāja komandas jūrnieki, 1050 – mašīntelpas komandas jūrnieki, 1126 – apkalpojošais personāls).

Kopējais Jūrnieku reģistrā reģistrēto aktīvo jūrnieku skaits pēdējos piecos gados ir samazinājies par 15% jeb 1718 jūrniekiem. Tirdzniecības flotes virsnieku skaits ir samazinājies par 7%, bet ierindas jūrnieku skaits par 24% (salīdzinot ar 2019. gada sākumu).

2023. gadā JA hidrogrāfi veikuši mērījumus 368 kvadrātkilometru platībā

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti 2023. gadā veikuši mērījumus 368 kvadrātkilometru platībā. Ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" mērījumi veikti 283,5 kvadrātkilometru

platībā, galvenokārt Baltijas jūrā. Ar hidrogrāfijas kuteri "Sonārs" uzmērīti 83 kvadrātkilometri, galvenokārt Rīgas līcī.

Mērījumi veikti arī Latvijas ostās, kopā 1,5 kvadrātkilometru platībā.



"Kristiāna Dāla" kapteinis darbā.

2023. gadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits

2023. gadā Latvijas Kuģu reģistrā (KR) no jauna reģistrēti 14 kuģi, no tiem astoņi ir SOLAS konvencijas kuģi (starptautiskā kuģošana iesaistītie kuģi ar bruto tonnāžu virs 500). No reģistra izslēgti 13 kuģi, četri no tiem SOLAS konvencijas kuģi. Līdz ar to SOLAS kuģu skaits pieaudzis līdz 48, no tiem 45 ir kravas kuģi un trīs pasažieru/*ro-ro* tipa kuģi.

Pavisam zem Latvijas karoga reģistrēti 344 kuģi, tai skaitā kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

Pieaudzis arī KR reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrētas 26 buru jahtas un piecas



motorjahtas, bet no reģistra izslēgtas četras buru jahtas un septiņas motorjahtas. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits ir 722.

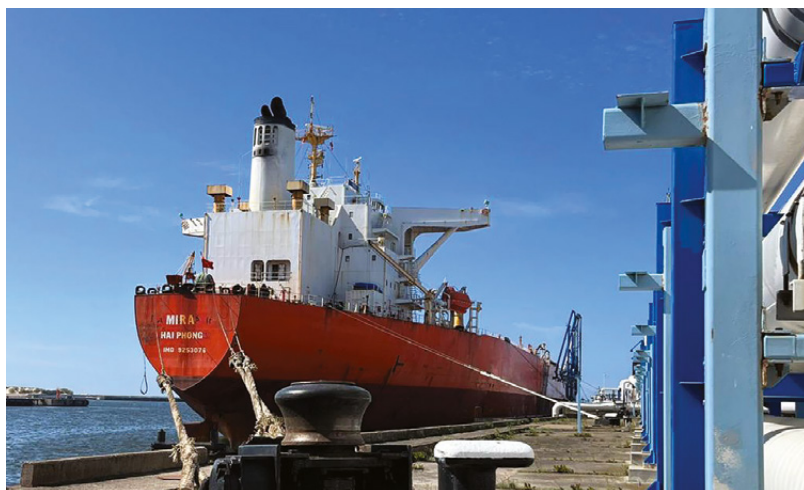
2023. gadā no jauna reģistrētas 19 zvejas laivas, četras zvejas laivas izslēgtas. Kopējais zvejas laivu skaits reģistrā ir 614.

2023. gadā veiktas 345 ostas valsts kontroles inspekcijas

2023. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 345 reizes. Gada laikā aizturēti divi ārvalstu kuģi.

Martā Rīgā aizturēja Kamerūnas karoga kuģi "Viena", kura apkalpes darbība ugunsgrēka mācību trauksmes laikā tika novērtēta kā neapmierinoša, turklāt vairākiem jūrnikiem uz kuģa nebija derīgu darba līgumu. Augustā Ventspilī aizturēja Vjetnamas karoga kuģis "Mira", kam glābšanas laivu un glābšanas plostu virvju kāpnes bija sapuvušas, apkalpei bīstamas, un tika konstatēti arī vairāki citi trūkumi. Pēc konstatēto pārkāpumu novēršanas aizturētos kuģus atbrīvoja.

2022. gadā Latvijas ostās ārvalstu kuģi tika pārbaudīti 338 reizes.



Ventspilī aizturētais Vjetnamas karoga kuģis "Mira".

Covid-19 pandēmijas laikā kuģu inspekciju skaits bija ievērojami mazāks – 2021. gadā 225 un 2020.

gadā tikai 185. Pirms tam, 2019. gadā, ārvalstu kuģiem Latvijā ostās tika veiktas 309 inspekcijas. ■

Izdota jauna karte, pabeigta pāreja uz jauno augstuma sistēmu

Latvijas Jūras administrācijas Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši un izdevuši jaunu navigācijas karti "Baltijas jūra – Rīgas līcis. Engures osta". Tas ir šīs kartes pirmizdevums.

Pabeigta 1:250 000 mēroga karšu sērijas pāreja uz jauno augstuma sistēmu BSCD 2000 (LAS 2000,5), izdodot trīs šī mēroga kartes: "Baltijas jūra. Rīgas līcis", "Baltijas jūras centrālā daļa. Irbes šaurums – Gotlande" un "Baltijas jūras DA daļa. Līepāja – Hoburg bāka". Ar šo karšu sērijas izdošanu ir noslēdzies pārejas posms uz jauno augstuma sistēmu gan visā esošajā papīra navigācijas karšu kolekcijā, gan arī kartogrāfiskajā datu bāzē. Pārejas posms ilga trīs gadus.

Šā gada janvārī ieviests jauns elektronisko navigācijas karšu (ENC) robežu pārklājums ģenerālo karšu slānim, izveidojot tikla sadalījumu šīm kartēm un palielinot ENC kolekciju

par vienu karti. Paralēli tiek uzturētas 27 elektroniskās navigācijas kartes, izdots viens ENC pirmizdevums mērogā 1:3000, četri ENC pirmizdevumi mērogā 1:180 000 un izdoti divi jauni ENC izdevumi – mērogā 1:90 000 un mērogā 1:3000.

Šogad sāka jauna pārskata slāņa veidošana, tiek plānota jauna ENC un jauna papīra navigācijas karte, kura aptvertu visus Latvijas ūdeņus (papildinot esošās papīra un ENC karšu kolekcijas).

Vienlaikus sāks darbs jauna ENC standarta S-100 ieviešanā projekta "eNav" ietvaros. Ņemot vērā mūsdienu jūrniecības vajadzības un pieprasījumu pēc datiem, Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) sagatavojusi jaunu digitālās hidrogrāfiskās informācijas apmaiņas standartu S-100. Ar laiku tas pilnībā aizstās vecos formātus, ļaujot radīt nākamās paaudzes digitālos produktus. JA Hidrogrāfijas dienests,

pamatojoties uz iepriekš minēto, ir sācis darbu pie jauno standartu struktūras izveides un ieviešanas.

IHO plāns paredz jaunus standartus ieviest pa daļām – sākotnēji S-101 ENC (elektroniskā navigācijas karte), S-102 batimetrisko mērījumu virsma (dziļumu mērījumi), S-104 (ūdens līmeņa informācija), S-111 (*Surface Currents*, informācija par jūras straumēm), S-124 NtMs (navigācijas brīdinājumi), S-128 (navigācijas produktu katalogs) un S-129 UKC (*Underwater Keel Clearance*, zemūdens ķīļa klīrens). Pārējos standartus plānots ieviest līdz 2030. gadam.

Projektā "eNav" (*Shared waters – Same standards. Baltic Sea Partnership for Future Navigation*) apvienojušās Baltijas jūras valstis. Projekta mērķis ir ieviest S-100 standartu Baltijas jūrā, nodrošinot vienotu izpratni par tā ieviešanu un izmantošanu. ■

Notikumi Latvijā.

Janvāris – februāris

Ostām jāspēj pielāgoties jaunajai tirgus realitātei

Satiksmes ministrijas (SM) informācija liecina, ka 2023. gadā, salīdzinot ar 2022. gadu, ostu kravu apgrozījums samazinājies par 19,6% jeb 9,4 miljoniem tonnu. Šāds kravu kritums skaidrojams ar izmaiņām ģeopolitiskajā situācijā un sankcijām, kas noteiktas pret Krieviju un Baltkrieviju. Jaunajā tirgus situācijā ostas turpina meklēt risinājumus biznesa attīstībai, un ir kravu grupas, kurās 2023. gadā bija vērojams apjoma pieaugums. Kā norāda satiksmes ministrs Kaspars Briškens, jaunā tirgus situācija jāuztver kā iespēja stratēģiskai attīstībai, piesaistot jaunus tirgus un sniedzot klientiem jaunus loģistikas pakalpojumus. Tā, piemēram, Rīgas osta ir spējusi nodrošināt pa dzelzceļu piegādāto Ukrainas graudu kravu apstrādi.

ES fondu apguve prasa intensīvu rīcību

2021.–2027. gada plānošanas periodā Latvijai ir pieejams Eiropas Savienības fondu 4,4 miljardu eiro atbalsts. 2023. gadā nozaru ministrijas bija izstrādājušas tikai pusi jeb 47% no plānotajiem MK noteikumiem par 1,31 miljardiem eiro no plānotajiem 2,8 miljardiem ES fondu un nacionālā finansējuma. Līdz 2024. gada 22. janvārim bija sākta 51 projekta atlase ar kopējo ES fondu atbalstu 788 miljonu eiro apmērā (16% no ES piešķiruma), bet īstenošanā nonākuši pirmie 13 projekti par 284 miljonu eiro lielu kopējo ES fondu finansējumu (7% no ES piešķiruma).

Ar Atvērējošanas fondu Latvijas tautsaimniecībā paredzēts investēt 1,97 miljardus eiro. 2023. gada 22. decembrī Latvija iesniedza EK otro maksājuma pieprasījumu par 43 rādītāju izpildi, lai saņemtu no EK 335,7 miljonus eiro. Līdz 2024. gada janvārim kopumā izpildīts 61

rādītājs no Latvijai noteiktajiem 229 atskaites punktiem un mērķiem. Investīciju noteikumi ir apstiprināti par 91% no pieejamā finansējuma, projektu atlases ir par 66% jeb 1,3 miljardiem eiro, savukārt īstenošanā ir projekti par 49% – 968,4 miljoniem eiro.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija aicina piedalīties "Interreg" programmā

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) aicina piedalīties "Interreg" Baltijas jūras reģiona programmas 2021.–2027. gadam trešajā projektu konkursā, kas pamatprojektu iesniegšanai atvērts no 2024. gada 17. janvāra līdz 21. jūnijam. Programmas mērķis ir ar transnacionālās sadarbības palīdzību praksē īstenot inovatīvus ūdens resursu efektīvas izmantošanas un ilgtspējīgus klimata risinājumus, nodrošinot ieguvumu visiem Baltijas jūras reģiona iedzīvotājiem. Programmas teritorija aptver visu Dānijas, Igaunijas, Somijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Zviedrijas un Norvēģijas teritoriju, kā arī atsevišķas Vācijas teritorijas.

Par projekta prioritāti noteikta inovatīvas un uz ilgtspējīgiem klimata risinājumiem vērstas sabiedrības veidošana. To līdzfinansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF), un kopējais pieejamais ERAF finansējums projektiem trešajā projektu konkursā ir 40,7 milj. eiro.

Rīgas ostā darbu sāk jauna konteinerkravu pārvadājumu līnija

Rīgas ostā darbu sākusi jauna konteinerkravu pārvadājumu līnija, kas savieno četras Eiropas ostas maršrutā Rīga – Halla (Lielbritānija) – Roterdama (Nīderlande) – Helsinki

(Somija). Konteinerpārvadājumus caur Rīgas ostu nodrošina Nīderlandes kompānijas "Samskip" pārvaldītā konteinerkuģu līnija "Samskip Multimodal B.V.". Līnijā pārvadājumus veic divi vidēja izmēra konteinerkuģi – "BF Cartagena" un "Dornbusch", kas Rīgas ostā ienāk vienu reizi nedēļā pēc noteiktā grafika. Jaunās konteineru līnijas kuģi tiek apkalpoti pie SIA "Rīgas centrālais termināls" (RCT) pietātnēm. RCT ietilpst AS "Riga Port" grupā un ir viens no trim Rīgas ostas termināļiem, kur tiek pārkrauti konteineri un apstrādātas konteinerizētās kravas. "Mēs nopietni strādājam un uzklaušām mūsu klientu vajadzības, un šajā gadījumā, lai nodrošinātu uzticamu servisu un klientu augsta līmeņa apkalpošanu, bija nepieciešami ātri konteineru pārvadājumi starp Rīgu un Lielbritāniju," norāda kompānijas "Samskip" Baltijas jūras reģiona direktors Johans van der Pijls.

Pieaug konteinerkravu apjoms

2023. gads Rīgas ostas konteineru segmentā noslēdzās ar jaunu rekordu – pirmo reizi vēsturē tika pārkrauti vairāk nekā pieci miljoni tonnu konteinerkravu (465,4 tūkstoši TEU). Salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu konteinerkravu apjoms ir pieaudzis par 9,8%. Tāpat pirmo reizi Rīgas ostas vēsturē konteinerkravas bija lielākā kravu grupa un veidoja 27% no ostas kopējā kravu portfeļa, bet RCT 2023. gadā ir izdevies pārkrauto konteinerkravu apjomu palielināt



vairāk nekā divkārt, un tās kļuvas par vienu no lielākajiem RCT apkalpo to kravu segmentiem, veidojot turpat vai 50% no termināja kravu portfeļa.

Rīgas osta ir vienīgā osta Latvijā, caur kuru tiek veikti regulāro līniju konteinerpārvadājumi. Pašreiz ostu apmeklē sešu regulāro konteinerlīniju kuģi – CMA CGM, “Maersk”, “Mediterranean Shipping Company” (MSC), “Sea Consortium Pte. Ltd Trading”, “Uni-feeder” un “Samskip Multimodal B.V.”.

Spriež par militārās mobilitātes paaugstināšanu

9. janvārī Rīgas ostā iepazīšanās vizītē ieradās ASV vēstnieks Latvijā Kristofers Robinsons ar savu komandu. Viņš apmeklēja Kuģu satiksmes vadības centru, kur tikās ar Rīgas brīvostas pārvaldes vadību. Vizītes laikā tika runāts par ostas darbību un attīstības scenārijiem, ņemot vērā



šā brīža ģeopolitiskos izaicinājumus kravu loģistikas nozarē. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzsvēra, ka viens no Rīgas ostas nākotnes attīstības stūrakmeņiem varētu būt veiksmīga viedu industriālo projektu realizācija ostas teritorijā, īpaši zaļās enerģijas ražošanas segmentā. Tika pārrunāta arī saules enerģijas parka projekta virzība Spilves plavās un iespējamie atbalsta risinājumi, kas būtu virzāmi valsts un pašvaldības līmenī, lai veicinātu šādu apjomīgu zaļās enerģijas projektu straujāku realizāciju. Ņemot vērā Rīgas ostas lomu Latvijas un NATO militārās mobilitātes paaugstināšanā un sabiedroto kopējās drošības stiprināšanā, tika skatītas arī vēstniecības iespējas sniegt atbalstu informācijas aprītē un plānošanā, lai veicinātu Rīgas ostas vēl ciešāku iesaisti militārās loģistikas ķēdēs.

Latvija pieteikusi septiņus projektus transporta infrastruktūras uzlabošanai

Kā ziņo Satiksmes ministrija, Latvija pieteikusi septiņus transporta infrastruktūras uzlabošanas projektus Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) projektu atlases konkursā, lai palielinātu TEN-T tīkla ilgtspēju, veicinot Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu. Tā kā nozares attīstībai nepieciešams papildu finansējums, ir svarīgi izmantot visas



Piešķirts finansējums Salacgrīvas tilta pārbūvei.

Eiropas Savienības sniegtās iespējas investīciju piesaistei. 2021.–2027. gada plānošanas periodā Latvija līdz šim jau saņēmusi EISI atbalstu 19 projektu īstenošanai – 2021. gadā 158,1 miljonu eiro un 2022. gadā 390,2 miljonu eiro apmērā. Projektu atbalstam pieejamais finansējums šajā atbalsta programmā ir septiņi miljardi eiro, kas paredzēti jaunas, modernizētas un uzlabotas Eiropas transporta infrastruktūras izveidei tādās jomās kā dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi, jūras un iekšzemes ostas, ceļu satiksmes drošība, dzelzceļa – autoceļu termināļi, multimodālas loģistikas platformas, multimodāli pasažieru transporta mezgli, viedas un sadarbībspējīgas lietotnes transportam, droša mobilitāte un infrastruktūras noturība.

Līdztekus “Rail Baltica” pieteikumam Latvija iesniegusi projektus arī jūras ostu un drošo autostāvvietu jomā. Pieteikto projektu izvērtēšanas laiks ir no 2024. gada februāra līdz jūlijam, kad tiks paziņoti rezultāti. Projektu finansēšanas līgumus ar CINEA plānots noslēgt 2024. gada oktobrī.

Piešķir finansējumu militārās mobilitātes stiprināšanai

Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra (CINEA)

Militārās mobilitātes (MM) trešajā uzsaukumā apstiprinājusi finansējumu 78,8 miljonu eiro apmērā trīs transporta infrastruktūras projektiem Latvijā. Finansējums piešķirts “Rail Baltica” projekta īstenošanai, Limbažu novada pašvaldībai tilta pār Salacu rekonstrukcijai un starptautiskās lidostas “Rīga” ceturtā perona rekonstrukcijai. Finansēšanas līguma parakstīšana plānota līdz 2024. gada jūnijam.

Depozīta sistēma uzlabo piekrastes veselību

2024. gada 1. februārī aprit divi gadi, kopš Latvijā sāka darboties dzērienu iepakojumu depozīta sistēma. Kā apliecina biedrības “Zaļā brīvība” un Vides izglītības fonda veiktā piekrastes monitoringa rezultāti, 17 pētījumam izvēlētajos piekrastes objektos izmesto plastmasas pudeļu skaits samazinājies par 61%, salīdzinot ar datiem pirms depozīta sistēmas ieviešanas. Depozīta sistēmas efektivitāti apstiprina arī 2023. gadā veiktā ekspedīcija “Mana jūra”, kurā tika secināts, ka trīs sistēmā iekļautās frakcijas – PET, stikla un skārda iepakojums – ir samazinājušas kopējo piekrastes piesārņojumu par 40% līdz 50%. Savukārt biedrības “Zero Waste Latvija” 2023. gadā veiktajā atkritumu zīmolu auditā tika konstatēts, ka negatīvā topa augšgalā vairs nav atrodami dzērienu ražotāji un dzērienu iepakojumu pludmalē un kāpās faktiski vairs nav. Bet sabiedrības viedokli atspoguļo SIA “Depozīta iepakojuma operators” (DIO) veiktais pētījums, kas liecina, ka vairāk nekā puse jeb 54% iedzīvotāju atzīst, ka pēc depozīta sistēmas ieviešanas Latvija ir kļuvusi tīrāka un sakoptāka.

Mazais ķiris izvēlas Latvijas ūdeņus

Dabas aizsardzības pārvaldes projekta “LIFE REEF” ietvaros 2022. un 2023. gadā veiktajā putnu aviouzskaitē Latvijas Republikas ekskluzīvās ekonomiskās zonas jūras ūdeņos visās projekta izpētes teritorijās kopumā uzskaitīti 18 tūkstoši mazo ķiru (*Hydrocoloeus minutus*). Mazie ķiri Latvijas piekrasti izmanto kā

▶▶▶ 7. lpp.

barošanās un atpūtas vietu. Sugas lielākais drauds ir ūdens piesārņojums, tāpat kolonijās ligzdojošo sugu pēdējos gados ietekmējusi putnu gripa, taču kopumā Eiropas populācijas lejupslīdes iemesls ir neskaidrs. Lai sugu pasargātu no iznīcības, citviet pasaulē tiek veidotas īpaši aizsargājamas jūras teritorijas. Latvijā neviena šāda jūras teritorija nav veidota, taču jauniegūtie dati liecina,



ka "LIFE REEF" izpētes teritorijas atbilst un pat pārsniedz Putnu direktīvā izvirzītos kritērijus aizsargājamo teritoriju izveidei. Par šādas teritorijas nepieciešamību vēl būs jālemj ornitologiem, kad būs apkopoti visu saskaņā ar projektu veicamo uzskaiti. Latvijā ligzdo 150–400 mazo ķīru pāru, ligzdošanas kolonijas sastopamas vairākos ezeros un Daugavā. Pēc ligzdošanas vasaras otrajā pusē un migrācijas laikā mazie ķīri visbiežāk novērojami jūras piekrastē, kad Latvijas teritoriju šķērso arī ārpus Latvijas ligzdojošā populācijas daļa. Neliels skaits ziemo atklātā jūrā rietumos no Latvijas krastiem, retāk Rīgas līcī. Piekrastē mazie ķīri ziemā biežāk novērojami pēc vētrām.

Latvija aizliedz Krievijas un Baltkrievijas graudu importu

Saeima 22. februārī pieņēma grozījumus Lauksaimniecības un lauku attīstības likumā, aizliedzot Krievijas un Baltkrievijas lauksaimniecības produktu importu. Transzītkravas šis aizliegums pagaidām neskars, jo par transzītkravu plūsmu jābūt vienotam lēmumam visā Eiropas Savienībā. Ostu uzņēmēji atzīst, ka situācija transporta un loģistikas nozarē ir sarežģīta un viņi jau ilgu laiku spiesti strādāt, nezinot, kādi lēmumi tiks pieņemti tuvākā vai tālākā nākotnē. Joprojām



tiek meklētas un piesaistītas jaunas kravas, tāpat notiek darbs, lai palielinātu vietējo kravu īpatsvaru, piemēram, Liepāja eksportē dzeramo ūdeni. Uzņēmēji uzsver, ka valdošās koalīcijas lēmums tika gaidīts ar bažām, jo, aizliedzot arī tranzītkravu pārvādzījumus, ostu darbība tiktu būtiski ietekmēta, kas nekādā gadījumā nav Latvijas interesēs.

Latvija un Lietuva apmainās ar informāciju par plāniem atjaunojamās enerģijas ražošanā

Janvāra pēdējā nedēļā projekta "Baltic Offshore Wind Energy to Hydrogen" (BOWEH2) seminārā Viļņā Ventspils brīvostas pārvaldes atjaunojamās enerģijas klastera attīstītājs Kaspars Liepiņš prezentēja Ventspils brīvostas viziju par ostu kā zaļās enerģijas un ūdeņraža tehnoloģiju centru, bet pārstāvji no Latvijas Klimata un enerģētikas ministrijas un LIAA "Elwind" projekta sniedza informāciju par Latvijas zaļās enerģētikas un ūdeņraža tehnoloģijas perspektīvam un atkrastes vēja parka "Elwind" projekta aktualitātēm. Savukārt Lietuvas Enerģētikas ministrijas pārstāvis seminārā dalībniekus iepazīstināja ar ne mazāk ambiciozajiem Lietuvas ūdeņraža ekonomikas,



zaļās enerģētikas un atkrastes vēja parku attīstības programmām, kā arī sniedza savu redzējumu par zaļās enerģētikas un ūdeņraža ražošanas attīstību visā Baltijas reģionā.

Rīgas ostā kravu uzņem līdz šim lielākais konteinerkuģis

4. februārī Rīgas ostā ienāca 266 metrus garais un 37 metrus platais konteinerkuģis "MSC MARITINA V", kas kuģo zem Madeiras (Portugāle) karoga. Tā maksimālā ietilpība ir



4533 TEU, un tas ir lielākais Rīgas ostu jebkad apmeklējušais konteinerkuģis. Kuģa operators ir Šveicē bāzētā starptautiskā kompānija MSC, kas Rīgu iekļāvusi savas regulārās konteinerlīnijas maršrutā. "MSC MARITINA V" tika apkalpots pie SIA "Rīgas centrālais termināls" un SIA "Baltic Container Terminal" pietātnēm.

"DG Terminals" uzbūvējis jaunu saules paneļu elektrostaciju

Atbilstoši Būvniecības valsts kontroles biroja klasifikācijai LSEZ SIA "DG Terminals" ir lielais elektroenerģijas patērētājs, tāpēc viens no prioritāriem virzieniem uzņēmuma attīstībā



ir samazināt energoatkarības riskus, diversificēt energoresursu nodrošinājuma avotus un kļūt par enerģijas neitrālu ostas uzņēmēju. Lai sasniegtu šo mērķi, uzņēmums ir uzbūvējis jaunu saules paneļu elektrostaciju: 1000 saules paneļu novietoti uz zemes uzņēmuma teritorijā un 55 paneļi uz esošās ēkas jumta un turpmāk ar saražoto zaļo enerģiju aizstās daļu no uzņēmuma darbībai nepieciešamā elektroenerģijas apjoma.

Kuģi savieno pasauli

Kā ziņo Ventspils brīvostas pārvalde, 2023. gadā tālākā osta, uz kuru kāds kuģis devies no Ventspils, pa ceļam neapstājoties nevienā citā

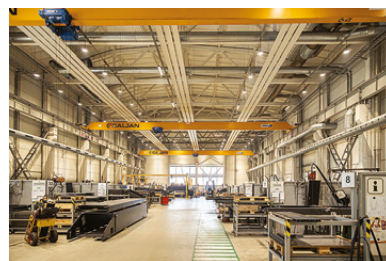


Gaosjuna osta Taivānā.

ostā, bija Gaosjuna Taivānā, kas atrodas 10 813 jūras jūdžu jeb 20 026 kilometru attālumā. Kuģi "Glory Navigator", "Ever Grace", "Royal Hope", "Emerald Putuo", "New Adventure" un "Medi Ginevra" turp no Ventspils veda akmeņogles. Savukārt tālākā osta, no kuras 2023. gadā Ventspilī ienāca kuģis, bija Portelizabete Dienvidāfrikā, ko no Ventspils šķir 7470 jūras jūdzes jeb 13 834 kilometri. Kuģi "Andros Island" un "Meghina Fortune" no turienes uz Ventspili veda mangāna rūdu.

Veiksmes stāsts visas valsts mērogā

Pēdējo septiņu gadu laikā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā uzbūvētas 24 jaunas rūpnīcas un tiek būvētas vēl, kur ražotnes attīsta gan pašmāju, gan ārvalstu uzņēmēji. Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis stāsta, ka 2023. gadā ekspluatācija nodoti trīs uzņēmumi, viens no tiem ir SIA "Vecās ostmalas biznesa parks", otrs – zivju pārstrādes rūpnīca "Syfud", trešais – metāla



pārklājuma ražotne SIA "ICS Property". Liepāja bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritorijā šo darbību plānojusi apzināti un mērķtiecīgi, strādājot pie investoru piesaistes un infrastruktūras pilnveidošanas. Centrālā finanšu un līgumu aģentūra jau novirzījusi 10 miljonus eiro bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritorijas pārveidei par mūsdienīgu industriālo parku, un Liepājas SEZ pārvalde par šo naudu plāno izbūvēt jaunas ielas, elektrolīnijas un ūdensapgādi, lai vide kļūtu pieejama un derīga investoriem, kuriem jau ir interese par uzņēmējdarbību jaunajā industriālajā parkā. Ekonomikas ministrija šādu attīstību uzskata par veiksmes stāstu visas valsts mērogā. ■

Ziemassvētku dāvanas audžuģimeņu bērniem

Kā katru gadu, arī 2023. gada nogalē Latvijas Jūras administrācijas darbinieki sarūpēja svētku dāvanas vairāk nekā 70 bērniem no Latvijas Audžuģimeņu biedrības (LAB). Bērņus, kuri dažādu iemeslu dēļ zaudējuši vecākus un aug audžuģimēnēs, iepriecināja rotaļlietas, spēles,



grāmatas, sporta piederumi, kārumi un citas ar sirds siltumu sagādātas dāvanas.

Jūras administrācijas cilvēku un arī citu sponsoru dāvanaiņas bērni izlozēja loterijā pie LAB Ziemassvētku eglītes VEF Kultūras pilī.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere pateicās JA darbiniekiem un atzina, ka bērni, kuri jau agrā bērnībā pārdzīvojuši smagus zaudējumus, bieži vien labāk spēj novērtēt arī vienkāršas lietas, kas sagādā prieku. ■



Arsenio Domingess sāk pildīt IMO ģenerālsekretāra pienākumus

IMO 33. asamblejā, kas norisinājās no 2023. gada 27. novembra līdz 6. decembrim, par IMO ģenerālsekretāru ievēlēja kandidātu no Panamas Arsenio Domingesu, kurš balsojumā apsteidza amata pretendus no Ķīnas, Turcijas, Kenijas, Somijas, Dominikānas un Bangladešas. 52 gadus vecais Domingess, kurš līdz tam strādāja IMO sekretariātā par jūras vides nodaļas direktoru, pēc ievēlēšanas amatā sacīja: "Es nebaidos mazliet traucēt mieru, lai reāli panāktu pārmaiņas." Un vēl ar lielu apņēmību uzsvēra, ka ir gatavs no pirmās dienas strādāt uz rezultātu. "Ja jūs līdzīgi redzat IMO darbu, tad esat nobalsojuši par pareizo ģenerālsekretāru. IMO nākamajos četros gados ir jāpieņem kritiski svarīgi lēmumi, nebaidoties izpelnīties asu kritiku par to, ka dekarbonizācijas regulējuma temps apdraudēs IMO kā starptautiska regulatora lomu."

Domingess, kuram ir kuģubūves inženiera grāds, jūrnieceības karjeru sāka, strādājot kuģu remonta rūpnīcā Panamā, 1998. gadā pārstāvēja Panamu IMO un pēdējos vairāk nekā desmit gadus strādāja IMO sekretariātā.

"Ja tu nāc no valsts ar pasaulē lielāko kuģu reģistru, tas nekādā gadījumā nerunā tev par labu, kad runa ir par tik atbildīgu un ietekmīgu amatu



kā IMO ģenerālsekretārs, jo netrūkst komentāru un kritikas par to, ka kuģošanas nozarei ir pārāk liela ietekme uz IMO," sacīja Domingess. "Taču ar pilnu atbildību varu teikt, ka vienmēr esmu strādājis tā, lai mana darba vizītkarte būtu objektivitāte un caurspīdīgums. Mūsu uzdevums ir nevis uzrunāt pareizos cilvēkus, bet gan pareizi risināt visus jautājumus. Tāpat jāņem vērā, ka kritika ir jāuzklausā un jārikojas saskaņā ar veselo saprātu."

Ģenerālsekretārs ne tikai noteiks sekretariāta toni, bet arī kā IMO publiskajai sejai viņam jāpārvar šķēršļus un jātur kurss, kas ļaus saglabāt IMO aktualitāti un cieņu.

Jaunais IMO ģenerālsekretārs manojumā saņem daudzās risināmas problēmas: ar klimata pārmaiņām saistīto noteikumu pieņemšana kuģniecībā, autonomo kuģu ienākšana kuģošanā, draudošais jūrnieku trūkums, digitalizācija un virkne neatliekamu reorganizāciju. ■

Eiropas Savienības un IMO aktualitātes vides jomā

EIROPAS SAVIENĪBA

Tiesību akti, kas skar SEG emisiju mazināšanu no jūras transporta *FitFor55* iniciatīvas ietvaros

Atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu izmantošana (*FuelEU Maritime* regula 2023/1805)

FuelEU Maritime regula paredz palielināt atjaunīgās un mazoglekļa degvielas izmantošanas īpatsvaru jūras transportā. Regula piemērojama kuģiem ar bruto tilpību virs 5000. Ir paredzēts, ka Eiropas Komisija izvērtēs nepieciešamību pazemināt šo slieksni pēc 2027.gada. Regula stāties spēkā 2025. gada 1. janvārī.

Regula nosaka pasākumu nepieciešamību, lai nodrošinātu, ka jūrniecības nozarē izmantoto degvielu siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte laika gaitā pakāpeniski samazinās – par 2% no 2025. gada un līdz pat 80% no 2050. gada. Regulā paredzēts, ka pasažieru kuģiem un konteinerkuģiem, kad tie ir pietauvoti TEN-T jūras ostās, no 2030. gada būs pienākums izmantot krasta elektropadevi visām elektroenerģijas vajadzībām, lai mazinātu gaisa piesārņojumu ostās, kuras bieži vien atrodas blīvi apdzīvotu vietu tuvumā.

Galvenie datumi:

■ kuģa īpašniekam/operatoram līdz 2024. gada 31. augustam jāiesniedz monitoringa plāni par katru kuģi;

■ no 2025. gada un turpmāk kuģa īpašniekam/operatoram līdz 31. janvārim jāiesniedz attiecīgi dati verificētajam;

■ kuģa īpašniekam/operatoram līdz katra gada 1. maijam jāsamaksā visi nesamaksātie naudas sodi;

■ līdz katra gada 30. jūnijam verificētais izdod attiecīgajam kuģim *FuelEU* atbilstības dokumentu, kuru reģistrē elektroniski;

■ no 2030. gada 1. janvāra TEN-T ostās konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem būs pienākums pieslēgties

pie krasta elektroapgādes, kamēr kuģi būs pietauvoti pie piestātnes;

■ no 2035. gada 1. janvāra arī ostās, kas nav TEN-T osta, konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem būs pienākums pieslēgties pie krasta elektroapgādes, kamēr kuģi būs pietauvoti pie piestātnes, ja šāds pieslēgums būs nodrošināts.

Alternatīvās degvielas infrastruktūra ostās (AFIR regula (ES) 2023/1804)

Papildus iepriekš minētajam tiesību aktam ir jāpiemin arī Regula par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, kas nodrošina, ka pārēja uz atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu (*FuelEU Maritime*) tiek atbalstīta ar nepieciešamo infrastruktūru.

No 2030. gada janvāra TEN-T ostās ir jānodrošina minimālā krasta elektroenerģijas piegāde jūras konteinerkuģiem un jūras pasažieru kuģiem, kuru bruto tilpība ir virs 5000.

TEN-T jūras ostām līdz 2025. gada janvārim jānodrošina atbilstošs skaits sašķidrinātā metāna uzpildes punktu.

Papildus jārod vienots risinājums krasta akumulatoru uzlādes punktiem jūras un iekšējo ūdensceļu kuģiem un jāparedz ūdeņraža, metāna un amonjaka uzpildes punkti.

Papildus OPS tehniskajām specifikācijām AFIR ietvers specifikācijas ūdeņraža, metāna, amonjaka un LNG bunkurēšanai.

Emisiju tirdzniecības sistēma (ES ETS direktīva 2003/87/EK) jūras transportam

Emisiju tirdzniecība ir koncentrēta pieeja piesārņojuma kontrolei, nodrošinot ekonomiskus stimulus piesārņojošo vielu emisiju samazināšanai. Tā paredz tirgojamās kvotas, kas vienādas ar ierobežojumu, kas savukārt ļauj kvotu turētājiem emitēt noteiktu piesārņojošās vielas daudzumu. Šie pasākumi bieži tiek apzīmēti kā "uz tirgu balstīti pasākumi", jo kvotas var pirkt un pārdot kvotu tirgū.

Ar pēdējiem direktīvas grozījumiem prasības ir piemērojamas arī jūras transportam.

Direktīva paredz trīs gadu pakāpenisku ieviešanas periodu, kura apjoms palielinās no 40% emisiju 2024. gadā līdz 70% 2025. gadā un 100% 2026. gadā. Tas attiecas uz kravas un pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 no 2024. gada un atkrastes kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 no 2027. gada. ES ETS sākotnēji attieksies uz oglekļa dioksīda emisijām un no 2026. gada tiks paplašināta, iekļaujot metānu un slāpekļa oksīdu. Arī atkrastes kuģi un ģenerālkraavu kuģi, kuru tilpība ir no 400 līdz 5000, tiks iekļauti ES Monitoringa, ziņošanas un verificācijas regulas tvērumā (ES MRV regula 2015/757) no 2025. gada, un to iekļaušana ES ETS tiks izskatīta 2026. gadā.

No 2035. gada prasība attieksies arī uz visām ostām, kurās ir pieejama krasta elektroenerģija.

Kuģniecības uzņēmumiem būs jāuzglabā pietiekami daudz SEG emisiju kvotu no to kontrolē esošiem kuģiem un katru gadu šīs kvotas jānodod administrējošai iestādei. Šiem uzņēmumiem katru gadu ir jāveic SEG emisiju monitorings, jāziņo un jāverificē tās saskaņā ar ES MRV regulu, un šī informācija tiks izmantota, lai noteiktu kvotas, kas tiem ir jānodod.

STARPTAUTISKĀ JŪRNICĪBAS ORGANIZĀCIJA (IMO)

Šogad IMO Jūras vides aizsardzības 80. sesija norisinājās gaisa piesārņojuma novēršanas un kuģu balasta jautājumu zīmē.

SEG emisijas

Arī IMO ietvaros notiek globālu prasību ieviešana SEG emisiju mazināšanai no kuģiem līdzīgi kā ES ietvaros.

Stratēģija

IMO līdzās citām nozarēm ir apņēmusies panākt SEG emisiju

►►► 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

samazinājumu no kuģiem saskaņā ar Parīzes nolīguma klimata mērķi līdz gadsimta beigām ierobežot globālās temperatūras pieaugumu līdz 1,5 °C. Šajā kontekstā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 80. sesijā (MEPC 80) tika apstiprināta IMO 2023. gada stratēģija SEG emisiju no kuģiem mazināšanai (Rezolūcija MEPC.377(80)), kas ir 2018. gadā pieņemtās sākotnējās stratēģijas pārskatīta versija.

Stratēģijā iekļauts laika grafiks neto nulles SEG emisijas sasniegšanai no starptautiskās kuģniecības:

- samazināt SEG emisijas par vismaz 20%, cenšoties 2030. gadā sasniegt 30% salīdzinājumā ar 2008. gadu;

- samazināt SEG emisijas par vismaz 70%, cenšoties 2040. gadā sasniegt 80% salīdzinājumā ar 2008. gadu;

- sasniegt neto nulles līmeni "līdz vai aptuveni, t.i., tuvu" 2050. gadam (*by or around, i.e. close to 2050*).

Emisiju samazināšana

Emisiju samazināšana ir vērsta uz noteiktiem īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumiem.

2022. gada 1. novembrī pieņēma tā saucamo "īstermiņa pasākumu" oglekļa intensitātes samazināšanai no kuģiem, ieviešot energoefektivitātes indeksu esošajiem kuģiem (EEXI), ikgadējā ekspluatācijas oglekļa intensitātes rādītāja (CII) vērtējumu un uzlabotu kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP). Šī pasākuma ietvaros 2024. gada 1. maijā stāties spēkā grozījumi MARPOL VI pielikuma IX pielikumā, kas paredz obligāto vērtību ziņošanu, tai skaitā sasniegto energoefektivitātes indeksu esošajiem kuģiem (EEXI), ikgadējā ekspluatācijas oglekļa intensitātes rādītāja (CII) vērtējuma ziņošanu IMO kuģu degvielas patēriņa datubāzē (IMO DCS).

IMO strādā arī pie daudziem citiem pasākumiem, lai risinātu emisiju samazināšanu arī pēc 2030. gada, kas tiek uzskatīti par vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumiem.

IMO bija vairāki priekšlikumi vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumiem, tostarp uz tirgu balstītiem

pasākumiem (MBM), kas ir gan tehniska rakstura elements, kas būs uz mērķi balstīts flotes degvielas standarts, kas regulēs pakāpenisku flotes degvielas SEG intensitātes samazināšanu, gan arī uz tirgus principiem balstīti pasākumi, piemēram, *Cap-and-Trade* sistēma, universālā obligātā SEG nodeva (*levy*), Ilgtspējības un atlidzības fonds.

Degvielu aprites cikls

Iepriekš minētie pasākumi tiks skatīti kontekstā ar kuģu degvielas aprites ciklu, kura mērķis ir samazināt SEG emisijas starptautiskā jūras transporta enerģētisko sistēmu robežās un novērst emisiju novirzīšanu uz citām nozarēm. Šim mērķim



IMO MEPC ir pieņēmusi Vadlīnijas par flotes degvielu aprites cikla SEG intensitāti (LCA vadlīnijas), kurās ir noteiktas metodes, kā aprēķināt SEG emisijas no urbuma līdz kuģa ķīlūdenim (*Well-To-Wake*) un no tvertnes līdz ķīlūdenim (*Tank-To-Wake*) visa veida enerģijas nesējiem, ko izmanto uz kuģa (arī elektrībai). Šīs vadlīnijas arī nosaka ilgtspējības aspektus attiecībā uz flotes degvielām un nosaka degvielas aprites cikla marķējumu (*Fuel Lifecycle Label – FLL*), kurā ir apkopota aprites cikla novērtējumam būtiska informācija.

Šajās vadlīnijās nav ietverta piemērošana vai noteikumi; tās ir paredzētas kā papildu rīks SEG degvielas standartam, kas šobrīd tiek izstrādāts. IMO vadlīnijas turpmākajos gados tiks pārskatītas un pilnveidotas, jo īpaši pievēršot uzmanību noklusējuma emisiju faktoriem, ilgtspējības kritērijiem, degvielas sertifikācijai un oglekļa uztveršanai uz kuģa.

Kuģu balasta konvencija

2004. gada Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību (Balasta konvencija) stājās spēkā 2017. gadā.

Pieaugot kuģošanas industrijas bažām par šīs konvencijas prasību ieviešanu, Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) 71. sesijā pieņēma rezolūciju MEPC.290(71) par pieredzes iegūšanas periodu, kas saistīts ar Balasta konvenciju. Ar šo rezolūciju valstis apņemas šajā laikā kuģus nesodīt tikai tādēļ, ka tiek pārsniegts balasta ūdens veikspējas standarts D2. Kopš 2017. gada ir veikti vairāki grozījumi Balasta konvencijas pielikumā, un darbs pie Balasta konvencijas pārskatīšanas turpinās. IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 80. sesijā (MEPC 80) tika apstiprināts Balasta konvencijas pārskatīšanas plāns (BWM.2/Circ.79) ar mērķi uzraudzīt un uzlabot Balasta konvencijas prasības trīs posmos – datu iegūšanas, datu analīzes un konvencijas pārskatīšanas posmā. Paredzēts, ka Balasta konvencijas pārskatīšana noslēgsies 2026. gadā ar grozījumu pieņemšanu MEPC 85. sesijā.

Būtiskākie grozījumi Balasta konvencijā MEPC 80. sesijā tika pieņemti konvencijas pielikuma II papildinājumā – balasta ūdens reģistrācijas žurnāla formā (Rezolūcija MEPC.369(80)), kas stāties spēkā 2025. gada 1. februārī. Komitejā tika apstiprināts arī grozījumu projekts par balasta ūdens elektroniskā reģistrācijas žurnāla izmantošanu (pieņemšana paredzēta MEPC 81. sesijā), pieņemtas vadlīnijas par elektroniskā balasta ūdens reģistrācijas žurnāla izmantošanu (Rezolūcija MEPC.372(80)), kā arī norādījumi par pierakstu veikšanu un ziņošanu par balasta ūdeni (BWM.2/Circ.80).

Citi ar vides aizsardzību saistīti grozījumi IMO ietvaros, kas stāties spēkā 2024. gadā

Obligāti atkritumu reģistrācijas žurnāli mazākiem kuģiem, kuru bruto tilpība ir 100 un lielāka, bet mazāka par 400 (MARPOL V pielikums).

Degvielas uzliesmošanas temperatūra vai paziņojums, ka uzliesmošanas temperatūra ir 70 °C vai augstāka, būs obligāti norādāma informācija kuģa degvielas piegādes pavadzīmē – BDN (MARPOL VI pielikuma V papildinājums).■

Materiālu sagatavojuši Latvijas Jūras administrācijas eksperti vides aizsardzības jautājumos Juris Skrube un Ieva Šmite

Kuģošana nākotnē: drošība pirmajā vietā!

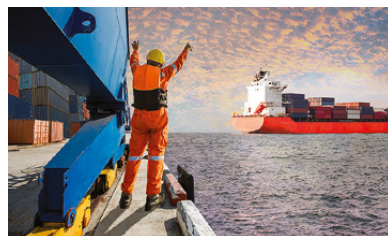
Par pasaules jūrniecības 2024. gada tēmu IMO izraudzījusies moto “Kuģošana nākotnē: drošība pirmajā vietā!”. Tēma atspoguļo IMO darbu kuģošanas drošības un drošuma celšanā, jūras vides aizsardzības veicināšanā, reizē gādājot, ka regulējums paredz strauju tehnoloģisko pārmaiņu un inovācijas tempu.



NAVIGATING
THE FUTURE:
SAFETY FIRST!

Pasaules jūrniecības dienas svinības notiks 2024. gada 26. septembrī IMO galvenajā mītnē Londonā.

“Šī tēma mums ļaus koncentrēties uz drošības regulējuma ietekmi, ko rada jaunas un pielāgotas tehnoloģijas, alternatīvo degvielu ieviešana, pasākumi SEG emisiju samazināšanai no kuģiem, jo IMO cenšas saglabāt



IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess.

un uzlabot kuģošanas drošību un efektivitāti, lai starptautiskās tirdzniecības plūsma arī turpmāk būtu vienmērīga un efektīva,” komentējot 2024. gada pasaules jūrniecības tēmu, sacīja IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess.

Pasaules jūrniecības dienas parālāis pasākums (WMDPE) notiks Spānijā.

IMO un MWO gatavojas otrajam starptautiskajam simpozijam par ekstremāliem laikapstākļiem jūrā

WMO un IMO pulcē ekspertus otrajam starptautiskajam simpozijam par ekstremāliem laikapstākļiem jūrā “Bridging the Knowledge Gap Towards Safer Shipping”, kas notiks 2024. gada 23. – 26. septembrī IMO galvenajā mītnē Londonā.

Ekstremāli laikapstākļi jūrā ir tādi, kas apdraud cilvēku dzīvību, īpašumu un jūras vidi un var negatīvi

ietekmēt globālo zilo ekonomiku. Neraugoties uz gadu desmitiem ilgām ieguldījumiem laikapstākļu prognozēšanā, kas ir būtiski uzlabojuši notikumu paredzamību, kuģi joprojām nonāk bīstamos apstākļos, kad tiem rodas bojājumi un bieži vien tiek zaudēta krava, cilvēki gūst ievainojumus vai pat iet bojā, tiek nodarīts kaitējums videi.

Nemot vērā ekstremālu laikapstākļu risku kuģniecībai, “Worldwide Met-Ocean” (WMO) un IMO pulcē ekspertus uz otro starptautisko simpoziju, pamatojoties uz pirmā simpozija rezultātiem 2019. gadā, kad tika apzinātas galvenās jomas, kurām steidzami jāpievērš uzmanība. Īpašas problēmas rodas kuģiem polārajos reģionos un kuģiem, uz kuriem neattiecas obligātie IMO standarti, piemēram, maziem piekrastes kravas kuģiem, lielām izpriecu jahtām un zvejas kuģiem.

IMO un WMO ciešā sadarbība nodrošina, ka kuģiem ir automātiska piekļuve meteoroloģiskajai kuģošanas drošības informācijai, kā arī meteoroloģiskajiem brīdinājumiem un prognozēm, izmantojot “The IMO/WMO Worldwide Met-Ocean Information and Warning Service” (WW-MIWS). Abas organizācijas koordinē savas darbības, lai sniegtu informāciju par kuģošanas drošību, veicinot drošāku reisu plānošanu.

SOLAS konvencijai 50

2024. gadā aprit 50 gadu, kopš 1974. gadā tika pieņemta SOLAS konvencija, galvenais IMO instruments, kas reglamentē kuģošanas drošību.

Digitalizācija un automatizācija rada revolūciju kuģošanas nozarē, ieviešot jaunas tehnoloģijas, kas uzlabo drošumu, drošību un efektivitāti, optimizē veikspēju, samazina ietekmi

uz vidi un nodrošina ilgtspējību. Tas, protams, uzlabo kuģniecības nozares vispārējo efektivitāti un konkurētspēju, ļaujot labāk projektēt, būvēt un ekspluatēt kuģus, apstrādāt vairāk kravu, samazināt izmaksas un uzlabot klientu apmierinātību. Ir skaidri redzams, ka kuģu drošības uzlabošana un siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana iet roku rokā – tie ir būtiski nosacījumi, lai radītu ilgtspējīgu un efektīvu jūrniecības nozari, tāpēc tēma “Kuģošana nākotnē: drošība pirmajā vietā!” pilnībā saskan ar IMO vērienīgo SEG samazināšanas politiku, kas ietver to drošības risku novērtēšanu, kas saistīti ar jaunu un pielāgotu tehnoloģiju, kā arī alternatīvo degvielu ieviešanu un regulatīvu pasākumu izstrādi, lai mazinātu un galu galā novērstu šos riskus. Tāpat 2024. gada tēma ir cieši saistīta ar ANO Ilgtspējīgas attīstības programmu laika posmam līdz 2030. gadam un ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķi – piekļuves nodrošināšanu cenas ziņā pieejamai, uzticamai, ilgtspējīgai un modernai enerģijai, piekļuvi pētniecībai un tehnoloģijai tīras enerģijas jomā, iekļaujošu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi, produktīvu un pienācīgas kvalitātes nodarbinātību, noturīgas infrastruktūras veidošanu, iekļaujošas un ilgtspējīgas industrializācijas veicināšanu un inovācijas sekmēšanu, kā arī steidzamu rīcību, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi, par okeānu, jūru un jūras resursu saglabāšanu un izmantošanu ilgtspējīgai attīstībai. ■

Nedrīkst zaudēt modrību

Deviņas Amerikas jūrniecības nodarbinātības organizācijas, kas apvieno arodbiedrības un tirdzniecības asociācijas, nosūtījušas paziņojumu ASV Transporta pavēlniecības (TRANSCOM) komandierim ģenerālim Žaklīnam van Ovostam, paužot bažas par uzbrukumiem ASV kuģiem Sarkanajā jūrā. Paziņojumā izteikta pateicība federālajai valdībai par centieniem aizsargāt kuģus ar ASV karogu un pausta gatavība atbalstīt valdības centienus. "Ir ļoti svarīgi, lai hutiešu nemiernieki apzinātos sekas, ko rada uzbrukumi ASV karoga kuģiem, un lai ASV turpinātu aizsargāt savu suverenitāti, ja to apdraud nelikumīgi uzbrukumi."



Tāpat paziņojumā norādīts, ka, neskatoties uz hutiešu nemiernieku raķešu triecieniem, kas ir smagākie uzbrukumi ASV tirdzniecības flotei vairāk nekā 50 gadu laikā, līdz šim, pateicoties kuģu operatoru, jūrnieku un Jūras spēku personāla sadarbībai, ASV kuģiem ir izdevies izvairīties no zaudējumiem.

"Lai gan saprotam, ka procedūras tiek rūpīgi izstrādātas un līdz šim mūsu kuģu operatoru, jūrnieku un Jūras spēku personāla kopīgie centieni ir palīdzējuši kuģiem ar ASV karogu izvairīties no zaudējumiem, mēs nedrīkstam zaudēt modrību. Izšķiroša nozīme ir komunikācijas turpināšanai, jo īpaši taktiskā līmenī, neatkarīgi no tā, vai tas ir specializēts aprīkojums, vai ASV Jūras spēku darbības, ASV civilo jūrnieku ar atbilstošu drošības pielaidi iesaistīšanās, vai citu jūras sakaru izmantošana, kas var nodrošināt drošus sakarus starp mūsu kuģiem, operatīvu izlūkošanu, sadarbību un koordināciju, lai ASV karoga kuģi būtu aizsargāti, kad tie turpina piegādāt komerciālas, militāras vai ārvalstu palīdzības kravas šajā reģionā."

"Mēs zinām, ka Irāna ir bijusi iesaistīta operāciju plānošanā pret tirdzniecības kuģiem Sarkanajā jūrā, un tas saskan ar Irānas ilgtermiņa atbalstu un hutiešu destabilizējošo darbību veicināšanu reģionā," teikts



"Galaxy Leader" kravas kuģi pavada hutiešu laivas Sarkanajā jūrā 2023. gada 20. novembrī. "Houthi" militāro mediju preses materiāls.

Baltā nama nacionālās drošības pārstašes Adriennes Vatsones publiskotajā paziņojumā. "Tas ir starptautisks izaicinājums, kas prasa kolektīvu rīcību."

ASV ir paziņojusi par jūras spēku koalīcijas izveidošanu, kurā iesaistītas 20 valstis un kuras mērķis ir palīdzēt aizsargāt kuģus no uzbrukumiem Sarkanajā jūrā. Dažas no iesaistītajām valstīm ir paziņojušas, ka darbības, lai aizsargātu komerciālo satiksmi, būs daļa no pašreizējiem jūras nolīgumiem.

"Mēs paļaujamies uz Francijas militāro kuģu klātbūtni reģionā, kā arī sabiedroto flotēm, lai aizsargātu tirdzniecības kuģus un garantētu kuģošanas brīvību. Ir būtiski stiprināt Eiropas pozīcijas mūsu

stratēģisko interešu aizsardzībā," komentēja Francijas nacionālās kuģu īpašnieku organizācijas vadītājs Eduārs Luiss-Dreifuss.

Pat tad, ja sekmīgi tiks izveidota un darbosies jūras konvoja sistēma, analītiķi norāda, ka tas palēninās tirdzniecību un palielinās tonnāžu.

"Konvoju izveidošanai būs nepieciešams laiks, un tas nav ideāls ilgtermiņa risinājums, jo kuģiem jāpavada papildu laiks konvoja rindā un mazāks būs kuģošanas ātrums, tomēr tā ir daudz labāka alternatīva laika ziņā, nekā kuģošana apkārt Āfrikai," norādīts investīciju bankas "Jefferies" ziņojumā, kurā arī ir analizēts, cik lielā mērā katrs kuģniecības segments ir pakļauts Suecas tranzītam.

Ēģiptes Suecas kanāla pārvalde 20. janvārī paziņoja, ka kopš 2023. gada 19. novembra 55 kuģi ir mainījuši maršrutu un braukuši apkārt Labās Cerības ragam, bet 2128 kuģi tai pašā laikā ir šķērsojuši kanālu. Savukārt Irāna joprojām turpina noliegt savu saistību ar hutiešu uzbrukumiem Sarkanajā jūrā. ■



Sakārtot nozari ir mūsu visu interesēs

“Ja salīdzina sešdesmit piecus miljonus tonnu 2012. gadā ar piecpadsmit miljoniem 2023. gadā, ko pārvadāja “Latvijas dzelzceļš” (LDz), redzam, ka kravu kritums ir bijis četras reizes. Neteiktu, kas tas ir nācis kā pārsteigums vai noticis Krievijas pilna mēroga kara dēļ Ukrainā, sakarā ar ko uzlikta sankcijas Krievijas un Baltkrievijas kravām. Jau labu laiku pirms tam bija skaidrs, ka Krievijas kravas tiks pārorientētas uz Krievijas ostām un notiks konjunktūras maiņa, Krievijai attīstot savus dzelzceļa savienojumus ar Ustjlugu un citām pašmāju ostām. Šis process bija prognozējams un pat likumsakarīgs,” saka satiksmes ministrs KASPARS BRIŠKENS, kurš šajā nozarē nav jaunpienācējs, jo savulaik ir bijis satiksmes ministra Aivja Roņa padomnieks, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks, arī akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” padomes loceklis un padomes priekšsēdētāja vietnieks, “Rail Baltica” kopuzņēmuma “RB Rail” padomes loceklis un Stratēģijas un attīstības vadītājs, akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” padomes loceklis.

– Kad premjers bija Krišjānis Kariņš, viņš publiski paziņoja, ka tranzītbizness ir bijis galvenais jaunums Latvijas ekonomikā. Neskatoties uz to, ka katra caur Latviju tranzītā izvestā kravas tonna mūsu valsts ekonomikā dod plus mīnuss vienpadsmit eiro lielu pienesumu, politiskā līmenī nozares problēmām nekad tā īsti nav bijusi pievērsta vajadzīgā uzmanība. Tagad redzam, cik milzīgs kravu kritums ir Latvijas dzelzceļam un ostām, jo vēsturē ir palikuši tie kravu miljoni, kas nāca no Krievijas un Baltkrievijas. Vai šādos apstākļos ir kāda reāla izeja un iespējas Latvijas tranzītbiznesam izdzīvot, un kādas ir šīs valdības attiecības ar tranzīta biznesu?

– Jau pēdējos desmit gadus gan LDz, gan ostās strādājošajām stivdorkompānijām vajadzēja veikt mājas darbus, lai sagatavotos ogļu un naftas kravu kritumam. Vēl nesenā pagātnē šīs kravas veidoja trīs ceturtdaļas no Austrumu – Rietumu tranzītkravām, bet tagad statistika liecina, ka tās ir radikāli samazinājušās. Jāatzīst, ka liela daļa mājas darbu ir iekavējušies, tāpēc arī esam tādā situācijā, kad kravu krituma dēļ LDz ir bijis spiests darbinieku skaitu samazināt uz pusi, un liels kravu apjoms ir aizgājis arī no ostām. Diemžēl Satiksmes ministrijā mantojumā neesmu saņēmis iestrādes, kur tad mums varētu būt iespējami

jauni kravu segmenti, tāpēc tagad esam sākuši aktīvi strādāt, un mums ir daudz ideju, kā piesaistīt jaunus kravu veidus. Lielu jaunumu ir nodarījusi ilgstošā skatīšanās uz Austrumiem, es pat teiktu, ka tā ir bijusi ilgstoša atkarība no Krievijas zemas pievienotās vērtības, bet viegli prognozējamām kravām, kas apjoma ziņā arī veidoja kravu apgrozījuma tonnas, bet kopējā pievienotā vērtība no šīm kravām nepārsniedza desmit procentus, kas naudas izteiksmē nepārsniedz trīspadsmit eiro par tonnu. Nav jau tā, ka nenovērtēju paveikto, jo arī šīs Krievijas resursu kravas ir devušas daudz darba vietu ostās un dzelzceļā. Ja paskatāmies no investīciju perspektīvas, tad Latvija ilgus gadus Austrumu – Rietumu tranzīta koridoru, kur visvairāk bijušas Krievijas kravas, ir ļoti apjomīgi subsidējusi. Ja paskatāmies, kur divdesmit gados, kamēr esam iestājušies Eiropas Savienībā, satiksmes nozarē ir aizgājuši, piemēram, Kohēzijas fonda līdzekļi, tad redzam, ka daudzi simti miljoni ir aizgājuši šī Austrumu – Rietumu koridora paplašināšanā, vai tā būtu dzelzceļa koridora jaudas palielināšana, kam patlaban ir astoņdesmit miljonu tonnu jauda, kas tagad paliek neizmantota, un tas noticis, apzinoties, ka iepriekšējie tranzīta apjomi nekad vairs nebūs iespējami. Neskatoties uz to, šī infrastruktūra ir jāuztur, un tas prasa ievērojamus līdzekļus. Arī investīciju projekti ostās, kas bija vērsti uz beramkravu un lejamkravu

apstrādei nepieciešamās infrastruktūras veidošanu, kura tagad netiek pienācīgi noslogota, un mums jāapzinās, ka tie līdzekļi, kas tika ieguldīti šo infrastruktūru veidošanā, tika atņemti citu projektu nodrošināšanai citos transporta segmentos, piemēram, pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai.

Ilgus gadus strādājot šajā nozarē, man bija sajūta, ka ogļu krava bija svarīgāka par pasažieriem.

– Situācija pasaulē tagad tiešām ir mainījusies, bet līdz pat aptuveni 2010. gadam valsts līmenī tika skandināts sauklis, ka Latvija ir tilts starp Austrumiem un Rietumiem, tāpēc arī tika darīts viss iespējama, lai nodrošinātu pilnvērtīgi strādājošu tranzīta koridoru. Vēl pavisam nesen par super perspektīvu tika uzskatīts arī Baltkrievijas “Lielā akmens” projekts, un cik pamatīgas galvassāpes sagādāja fakts, ka lietuviešiem tur veicas labāk un ka viņi mums aizlikuši kāju priekšā.

– Lai gan runāja par Austrumu – Rietumu koridoru, ļoti liels uzsvars vienmēr tika likts uz Austrumiem, strādājot ar viņu kravu nosūtītājiem, tai pašā laikā novārtā atstājot darbu ar Rietumu kravu nosūtītājiem, kuri arī lieliski būtu varējuši izmantot šo koridoru. Ja tagad aplūkojam konteinerkravu grupu, tad redzam, ka ir daudz Rietumu klientu, kas izmanto

►►► 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

Latvijas ostas un LDz koridoru, lai nogādātu savas kravas Centrālāzijā, Kaukāza vai Kaspijas reģionā. Piemēram, liels ASV autoražotājs savai filiālei Uzbekistānā piegādā kravas konteineros, izmantojot Rīgas ostas pakalpojumus, un tās ir ilgtermiņa ļoti augstas pievienotās vērtības kravas. Tāpēc vēlreiz gribētos jautāt, vai mēs turpināsim pajauties tikai uz Austrumu izcelsmes kravām, vai tomēr koncentrēsimies uz Rietumu partneriem un viņu piegādes ķēdēm, nodrošinot iespējami efektīvākus pakalpojumus Latvijas tranzītkoridora daļā. Mans politiskais uzstādījums ir, ka mums jāmēģina integrēties Rietumu loģistikas pasaulē, sadarbojoties ar lieliem uzņēmumiem. Diemžēl laikā, kad Latvijas uzņēmēji tik ļoti koncentrējās sadarbībai ar Austrumiem, Rietumu izcelsmes kravas konteineros lielā skaitā ir aizgājušas uz Klaipēdas ostu. Protams, varam priedēties, ka Rīgas ostā pieaug konteinerkravu apjoms, kas sasniedzis pusmiljonu tonnu, bet Klaipēdai tomēr izdodas apstrādāt divas reizes vairāk, un arī "Maersk" un MSC par savu reģionālo centru izvēlējušies Klaipēdu, kas dod labus rezultātus. Arī Igaunija daudz ātrāk nokāpa no Krievijas resursu kravu adatas un tagad apkalpo lielākas pievienotās vērtības kravas.

– Vai tas nozīmē, ka Latvijā valsts politika tranzīta jomā gāja nepareizā virzienā?

– Valsts politiskajā līmenī bija šis mīts, ka akcents ir uz Austrumiem un tas nekur nepazudis. Valstij bija izdevīgi, ka "Latvijas dzelzceļš" ar ieņēmumiem no šīm kravām spēja nodrošināt infrastruktūras uzturēšanu, un arī ostām bija daudz darba. Tranzīts bija tāda slaucama govs, kas nodrošināja labas naudas plūsmas, bet politiķiem acīmredzot pietrūka tālredzības, lai saprastu, ka šis bizness ir strupceļš un agri vai vēl šīs kravas pazudīs. Darbojoties šajā nozarē, jau senāk daudz runāju par to, ka Latvijai ir jāiekļaujas Rietumu piegādes ķēdēs.

– Vai redzat, ka tagad mūsu stīvidori pietiekami pārorientē savu domāšanu Rietumu virzienā?

– Redzu, ka joprojām ļoti liels akcents ir uz Austrumiem, Centrālāziju,

kur, protams, ir labas iestrādes jaunu kravu piesaistīšanai, bet tas, ko es sadarbībā ar nozari vēlos darīt, tomēr meklēt ceļu uz Rietumiem.

– Izskatās, ka jūs visai atturīgi vērtējat sadarbību ar Kazahstānu un Uzbekistānu, vai tur saskatāt kādu apdraudējumu, risku vai zemūdens akmeņus?

– Protams, jāstrādā ir abos virzienos, jāizmanto tās ilggadējās iestrādes, kas ir Austrumos, arī Centrālāzijā, tai pašā laikā ir svarīgi strādāt ar Rietumu kravu īpašniekiem. Biju darba vizītē ASV, kuras laikā tikos ar Ņujorkas un Ņūdžesijas ostas pārvaldi, un vienojāmies, ka vistuvākajā laikā tiks parakstīts "sister port" līgums ar Rīgas ostu, kas pavērs jaunas iespējas sadarbībai un varētu nodrošināt kravu plūsmas abos virzienos. Tāpat mums par labu var nostrādāt kapacitātes nepietiekamība tādās lielajās Rietumeiropas ostās kā Hamburga, Roterdama un Antverpene, kur lielās konteineru līnijas ostu lielās noslodzes dēļ saskaras ar šaurajām vietām, tā sauktajiem pudeļu kakliem, piedevām šajās ostās krauties ir ļoti dārgi. Jau tagad daļa kravu no Tālajiem Austrumiem un Ziemeļamerikas ienāk Baltijas jūras ostās, piemēram, Vācijas un Polijas ostās, arī Klaipēdas ostā, un no turienes jau tālāk tiek piegādātas Rietumeiropas patērētājiem. Šī noteikti varētu būt izdevīga niša arī Latvijas ostām, jo, salīdzinot pārvadājumus no Hamburgas līdz Prāgai un no Rīgas līdz Prāgai, pat neskatoties uz lielāku attālumu, pārvadājumi no Rīgas ir finansiāli izdevīgāki, mēs esam konkurētspējīgi.

Vēl viens šķietami perspektīvs segments, kam no stratēģiskā viedokļa esam pievērsuši pārāk maz uzmanības, ir prāmju satiksme – pagaidām no Rīgas uz Stokholmu diemžēl nekursē prāmis.

– Kādas ir prognozes, vai "Tallink" varētu atgriezties šajā līnijā?

– Indikācijas rāda, ka "Tallink" šādi plāni netiek apspriesti, un arī viņu prāmis "Romantika" strādā citā reģionā, taču mēs strādājam ar citiem operatoriem, lai ieinteresētu Rīgas – Stokholmas maršruta atjaunošanā. Varam būt apmierināti, ka veiksmīgi darbojas līnijas Ventspils – Nīneshamna un Liepāja – Trāvēminde,

ko apkalpo kompānija "Stena Line", kas veikusi ievērojamas investīcijas Latvijā, iegādājoties "Noord Natie" termināli Ventspilī, kā arī domājot par to, kā vēl vairāk "Stena Line" vajadzībām Liepājas ostā uzlabot infrastruktūru pietātnēs.

– Vai tas ļauj cerēt, ka "Stena Line" varētu sākt strādāt arī no Rīgas ostas, nodrošinot savienojumu ar Stokholmu?

– Mēs noteikti rosinām kompāniju "Stena Line" izvērtēt iespēju paplašināt darbību arī no Rīgas. No savas puses esam gatavi darīt visu, lai atjaunotu kuģu līniju Rīga – Stokholma, un "Stena Line" ir viens ļoti nopietns pretendents, kas jau izvērtē mūsu piedāvājumu, jo šī līnija bija ļoti piepildīta gan pasažieru, gan kravu segmentā, tāpēc gandrīz droši var prognozēt, ka tāda tā būtu arī tagad. Ja varētu nodrošināt šādas prāmju līnijas darbību, mums pavērtos jaunas iespējas paplašināt pakalpojumu sniegšanu vairākos virzienos, tai skaitā tie varētu būt multimodālie pārvadājumi, kas ir daudz lielākas pievienotās vērtības radītāji un visādā ziņā palīdzētu aizvietot kravu kritumu. Nopietni jādomā par ražošanu ostā, kas ir perspektīva biznesa niša ar lielu pievienoto vērtību un ļoti apmaksātām darba vietām, neaizmirstot par tiem akcentiem, kas liekami uz prāmju satiksmi, konteinerkravu piesaisti un nestandarta kravu apstrādi, kā arī uz enerģētikas projektiem.

– Jau tagad redzam, ka mūsu ostas, īpaši tas attiecas uz Rīgas ostu, nodrošina arī militāro kravu apstrādi.

– Kad runājam par militārajām kravām, tas man atsauc atmiņā laiku pirms desmit gadiem, kad tika izveidots Ziemeļu piegādes koridors uz Afganistānu, kas arī lika pamatu militārās un civili militārās piegādes ķēdēm. Toreiz tika izveidots multimodāls koridors, kas aptvēra lidos-tu "Rīga", dzelzceļu, bet kuģošanas kompānija "Maersk" aktīvi iesaistījās kravu transportēšanā caur Rīgas ostu. ASV kā mūsu stratēģiskie partneri veica auditu, lai pārliecinātos par tik nozīmīga kravu koridora drošību. Tā kā ir bijušas ļoti labas iestrādes, tagad Latvija ir gatava nepieciešamības gadījumā apstrādāt liela apjoma

militārās kravas, tai skaitā arī nestandarta kravas. Ja atceramies, tad savulaik bija ostas, kas pretojās sadarbībai ar NATO, bet esmu pārliecināts, ka tagad šādi jautājumi ir noņemti no dienas kārtības un visas Latvijas ostas būtu gatavas iesaistīties šādu kravu pārvadājumā jebkādā. Tas, kas mums pietrūkst, un arī par to pirms gadiem jau esmu runājis, ir "Rail Baltica" savienojums ar Rīgas ostu.

– Kad vēl tikai sākās pirmās sarunas par "Rail Baltica" projektu, šķiet, neviens pat nešaubījās, ka šāds savienojums tiks iekļauts, bet tagad izrādās, ka tās bijušas tukšas ilūzijas.

– No pirmās dienas esmu bijis pārliecināts, ka šādam savienojumam ir jābūt, un tas ir politisks pārraksts, ka šāds savienojums nav iekļauts plānošanas dokumentos. Kad biju satiksmes ministra padomnieks, par šo jautājumu runāju, bet tolaik, 2012. gadā, nozarē dominēja tādas tranzītbiznesa intereses, kas saskatīja "Rail Baltica" kā apdraudējumu savām pozīcijām. Tā nekādā gadījumā nebija tālredzīga politika, pat raugoties no tā laika pozīcijām. Tagad situācija ir radikāli mainījusies, Austrumu virziena kravas būtiski samazinājušās, tāpēc Rīgas ostas savienojums ar "Rail Baltica", no visiem skatu punktiem raugoties, beidzot tiek uzskatīts par kritiski svarīgu, tai skaitā domājot par jaunā Adrijas – Baltijas koridora veidošanu, kas būs neizbēgami vajadzīgs Ukrainas atjaunošanas laikā pēc karadarbības izbeigšanas. Lai gan finansējums šim savienojumam pašlaik nav paredzēts un nav arī pieejams, tomēr ir jāizpēta ekonomiskais pamatojums, un tad jau var domāt par tālāko, kā trasi savienot ar Rīgas ostu. Ja izdosies atrast risinājumu pamatlīnijas izbūvei cauri Rīgai, tad līdzīgā veidā būs jāatrod risinājums arī savienojumam ar ostu. Ar nožēlu jāatzīst, ka savienojumu ar Rīgas ostu jau sākuma posmā noraidīja, man negribētos teikt, ka nozare, jo to izdarīja tā nozares daļa, kas tajā laikā baudīja ļoti lielu ietekmi uz varas resursu.

– Jūs domājat nozares daļu Aivaru Lemberga personā?

– Negribētu nosaukt konkrētus vārdus, bet katrā ziņā tiem, kas



Kaspars Briškens

tranzītbiznesā bija spēles noteicēji, bija lielākā pretestība pret "Rail Baltica" savienošanu ar Rīgas ostu.

– Sāpīgi atspēlējās tālredzīgās politikas un valstiska skatījuma trūkums, bet arī tagad neesam pasargāti no kļūdainu lēmumu pieņemšanas. Stividorus satrauc jautājums par graudu tranzītkravām, tāpēc ieviesiet skaidrību, kādus lēmumus šajā jautājumā varam sagaidīt no valdības?

– Saeima ir apstiprinājusi valdības sagatavoto Krievijas un Baltkrievijas graudu importa aizliegumu, un šajā ziņā Latvija uzņemas līderību Eiropā, turpinot runāt ar kolēģiem, lai panāktu Eiropas vienotu viedokli šajā jautājumā, kas, protams, nav viegli izdarāms. Kas attiecas uz graudu tranzīta kravām, tad Zemkopības ministrija strādā pie noteikumiem, kas liks stingrāk kontrolēt labības tranzīta kravas, lai būtu pilna pārliecība, ka šajās kravās nav Ukrainai nozagto asins graudu. Graudu kravu apjoms Latvijas ostās ir pieaudzis, un tam ir liela nozīme tranzīta un ostu biznesa dzīvotspējai, tomēr es turpinu signalizēt nozarei: lūdzu, nemēģiniet vienām resursu tranzītkravām likt ielāpu ar citām resursu

tranzītkravām, kas pašlaik nav pakļautas sankcijām, bet arī šāda veida kravu plūsma var apstāties, un tad atkal būsīm pie sasistas siles. Esam aplēsuši: ja pārtrauktu graudu tranzītu, tas ļoti sāpīgi ietekmētu dzelzceļu, stividorus un visas trīs lielās ostas, kas iesaistītas graudu apstrādē, tāpat nedrīkstam zaudēt nevienu dienu un nedrīkstam vēl vairāk pastiprināt savu atkarību, tāpēc aicinu visus nozares uzņēmējus strādāt pie jaunu kravu piesaistes, un es esmu gatavs šajā ziņā strādāt kopā ar uzņēmējiem un ostām.

– Kopš 2019. gada ministrija savu enerģiju gan vairāk veltījusi, darbojoties ap ostu pārvaldības modeļa maiņu. Reformas vārdā ir tērēta nauda un nervi, pazaudēts laiks, bet panākts nav nekas.

– To, kas notiek kopš 2019. gada, īsti nemaz negribētos nosaukt par reformu, jo tas bija izteikti politizēts process, kas ļoti koncentrējās tieši uz juridiskās pārvaldes maiņu ostās. Pilnīgi noteikti piekritu, ka arī iepriekšējais pārvaldes modelis nebija efektīvs, jo noveda pie valsts un pašvaldības interešu pretnostatīšanas,

▶▶▶ 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

Ļoti augstas politizācijas un nereti destruktīvas konkurences, taču arī piedāvāto pārvaldes modeli par reformām nevaru nosaukt. Reformām ir jābūt visaptverošām, tāpēc jāveido skaidra, jauna un integrēta biznesa stratēģija. Satiksmes ministrijas saimniecībā ir astoņpadsmit institūcijas, no tām četrpadsmit valsts kapitālsabiedrības, četras administrācijas, un visa šī saimniecība ir ārkārtīgi sadrumstalota, un savstarpējā integrācija lielās sadrumstalotības dēļ ir nepilnīga. Mūsu nozare nevar lepoties ar Eiropas fondu apguvi, nauda paliek uz galda, neskatoties uz to, ka satiksmes nozarē ir liels investīciju deficīts un vēsturiski nauda investēta nepareizos virzienos. Arī ministrija savā izpratnē ne vienmēr gājusi līdzī sava laika vajadzībām. To visu apzinoties, loģiski skaidrojama nepieciešamība reformēt satiksmes nozari, kas tiks sadalīta četros līmeņos un kur ostu reforma iekļausies kā viena no sastāvdaļām.

Pirmais līmenis, ko mēs skatāmies, ir viss, kas saistīts ar nozares plānošanu, attīstību, iepirkumu organizēšanu. Pamatu pamats ir rast risinājumu, lai mēs nozares vajadzības varētu plānot horizontāli, nevis katrs izolēti tikai savā sektorā. Nākamais līmenis ir nozares uzraudzība, standartizācija, visa veida atļaujas, reģistri u.tml. Šobrīd mums ir vesela virkne administrāciju, kas uzrauga, institūciju, kas pasūta pakalpojumus, un arī tas viss ir relatīvi sadrumstalots, lai gan šīs institūcijas veic radniecīgas standartizācijas un uzraudzības funkcijas. Tālāk nonākam infrastruktūras pārvaldības līmenī, kur ir vesela virkne kapitālsabiedrību, kas pārvalda un attīsta infrastruktūru, un te nonākam arī pie ostām, kur ostu pārvaldes tagad nodrošina ļoti plašu funkciju klāstu, bet iespējams, ka ostu pārvaldēm kā infrastruktūras uzturētājiem pilnīgi ar visu nemaz nevajadzētu nodarboties. Piemēram, ar plānošanu, jo ostas jau nav izolētas, tās ir daļa no plašākas loģistikas ķēdes, kurā ietilpst dzelzceļš, autopārvadājumi un dažkārt arī aviācija. Iespējams, daļa funkciju ir komercializējamas, bet ostu pārvaldēm būtu jādomā par to, kā visefektīvāk attīstīt ostu teritorijas un kuģošanas kanālus. Mūsu



Satiksmes ministrs Kaspars Briškens Latvijas delegācijas sastāvā piedalījās COP 28.



uzstādījums ir, ka jābūt vienotiem, savstarpēji integrētiem plānošanas, uzraudzības un infrastruktūras uzturēšanas blokiem. Savukārt ceturtais bloks ir kapitālsabiedrības, kas strādā konkurences apstākļos.

– Vēlētos saprast, vai iecerētās satiksmes nozares reformas rezultātā ostas un to pārvaldes saplūdis vienotā pārvaldības struktūrā?

– Vienota mārketinga fasāde, kāda tā ir pašlaik, kad ostas piedalās izstādēs zem vienota zīmola VIA LATVIA, protams, ir svarīga, tomēr jāiet uz nākamo līmeni, lai mums ir vienots pārdošanas koridors. Veselīga konkurence ostu stīvdoru starpā ir laba lieta, bet visur, kur varam strādāt, papildinot cits citu, ir nepieciešama daudz ciešāka sadarbība, tāpēc visaptverošas reformas ietvaros mēs atradīsim vietu arī ostām, pie tam paturot prātā, ka pašvaldības nedrīkst izspiest no ostu pārvaldēm, jo pašvaldību līdzdalība ir viens no kritiskiem priekšnosacījumiem, lai ostas efektīvi attīstītos. Taču jāsaprot, ka nedrīkst veidoties pretnostatījums starp valsti un pašvaldībām vai veto tiesības, kas paralizē attīstību, bet

sliktākajā gadījumā rada politizācijas riskus. Uzskatu, ka ostu pārvaldēm ir jābūt profesionāli pārvaldītām, ideālā gadījumā arī ar starptautisku pieredzi, bet aktīvu sadalījumā un ieinteresētības līmenī visiem spēlētājiem jābūt vienotiem, kas ostu ekosistēmu padara iespējami efektīvu, bet tā noteikti ir daļa no plašākas nozares pārvaldības, jo es uz ostām neskatos kā uz izolētām salām, bet gan kā uz integrēta piegāžu ceļa daļu ļoti plašā piegāžu loģistikā. Tad mēs saliekam kopā visas kompetences: biznesa plānu, integrāciju ar pārējiem loģistikas spēlētājiem, institucionālo risinājumu, iesaistītās puses un nonākam pie tā, ko var saukt par reformu, nevis tā procesa, kas pēdējo četru gadu laikā tika uzskatīts par reformu, radot ļoti daudz nenoteiktības nozarē un nenoteiktības arī investīciju pusē.

– Maigi sakot, radikālas pārmaiņas, patiesībā revolūcija satiksmes nozarē, kas no visiem prasis patiesu profesionalitāti, visaptverošas zināšanas, tālredzīgu politiku un perfektu izstrādātu stratēģiju. Saprotu, ka jūsu ambīcijas ir iedarbināt reformu dzinēju, tāpēc noteikti esat izstrādājuši ceļa karti. Kādi tad būs tie darbi – viens, divi, trīs, ko darīsiet, lai uzsāktu šo četru līmeņu pārvaldību?

– Jau esam iesnieguši pirmo konceptuālo ziņojumu par četru līmeņu pārvaldības modeļa ieviešanu satiksmes nozarē. Pašlaik vēl konkrēti nerunājam par to, kā tas notiks institūciju līmenī, bet galvenais ir vienoties, ka virzāties uz šāda veida reformu. Šim procesam esam arī piesaistījuši ārzemju partnerus, kuri mums palīdzēs reformas ieviešanā. Ostu reformas ieviešanu Saeima ir pagarinājusi līdz gada beigām, bet līdz gada vidum Ministru kabinetam iesniegsim savu konceptuālo redzējumu, kur lielās reformas ietvaros piedāvāsim arī reformu ostām. Pagaidām man pašam visas atbildes nav skaidras, tāpēc notiek konsultācijas ar visiem iesaistītajiem partneriem, piemēram, Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju, plānoju apmeklēt trīs lielās ostas, runājam ar loģistikas nozari un starptautiskajiem partneriem, tad, apkopojot visu informāciju, piedāvāsim redzējumu, un ne jau tikai par

pārvaldības modeli, bet gan par to, kā pārvaldīt ostas, lai rastu jaunas specializācijas, kā ostām kļūt konkurētspējīgākām, kā ostām piesaistīt investīcijas. Jau tagad redzam, ka veidojas pretrunas starp esošajiem Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldības modeļiem, tāpēc arī šajā ziņā būs jārod risinājums, lai visiem būtu vienādi spēles noteikumi. Viens ir pilnīgi skaidrs – es iestājos par to, ka ostu pārvaldēs jāmazina jebkāda politizācija un politiskā ietekme, ostu valdēs ir jābūt profesionāļiem, kuri, vēlams, atlasīti starptautiskā konkursā.

– Izklusās labi un pareizi, arī daudzi satiksmes ministri pirms jums to ir teikuši un vārdos kvēli iestājušies par profesionāliem ostu valdēs un politiskās ietekmes mazināšanu, bet dzīvē viss ir savādāk, cilvēka daba ir nemainīga, tāpēc joprojām redzam, ka ostu valdēs politiski tiek iecelti cilvēki, kuriem ostu menedžments ir sveša lieta.

– Es iebilstu pret šāda veida rīcību! Piedāvājumā, ko mēs nesīsim uz valdību, ir paredzēta profesionālu ostas valdes locekļu atlase, lai izskaustu līdzšinējo praksi ar politiski ieceltām valdēm, ne vienmēr ar nozarei specifiskām zināšanām. Tā ir pagātnes tradīcija, kas joprojām saglabājusies mūsu nozarē.

– Bet arī tagad Satiksmes ministrija turpina šo tradīciju. Ja palūkojamies, tad, piemēram, Ventspils brīvostas valdē bez īpašas atlases ir iecelta Satiksmes ministrijas pārstāve ar juridisko izglītību, kas iegūta “Turībā” un Policijas akadēmijā, bet šis cilvēks nav nozares profesionālis.

– Tās pārmaiņas, kas ieviestas ostu valdēs, ir tikai pagaidu situācija, tas nenožīmē, ka saglabāsim šādu pieeju, un tas pilnībā attiecas arī uz Satiksmes ministrijas deleģētajiem valdes locekļiem ostās, jo man gribētos tur redzēt starptautiskas kvalitātes speciālistus. Esmu pārliecināts, ka pēc reformas visos četros pārvaldes līmeņos ir jāstrādā profesionāliem speciālistiem.

– Pirms kāda laika esat viesojies Ekonomikas sadarbības un attīstības organizācijas (OECD)

galvenajā mītnē, un tagad sakāt, ka sadarbībā ar OECD veidosiet šo jauno satiksmes nozares pārvaldības sistēmu. OECD ir izstrādājusi transporta vispārējo stratēģiju Igaunijai, un igauņi, balstoties uz šo stratēģiju, pēdējo divu gadu laikā realizē nozares konsolidāciju. Kas attiecas uz jūrniecības nozares pārvaldību, tad kādreiz to veica Igaunijas Jūras administrācija, bet reformu rezultātā pārvaldība ir zaudējusi jūrniecības nozares profesionāļus. Līdzīgi noticis arī Lietuvā. Vai reformas rezultātā kaut kas līdzīgs nevarētu notikt arī ar Latvijas Jūras administrāciju, pazaudējot sakārtoto jūrlietu administrēšanu?

– Šis noteikti ir līdzsvara jautājums. Redzam, ka starp astoņpadsmit mūsu pārraudzībā esošajām institūcijām ir tādas, kas strādā ļoti labi, labi un ne tik labi, tāpēc nevēlos sasniegt vidējo aritmētisko. Noteikti ir jāsauglabā pasaules līmeņa kvalitatīvas institūcijas. Ar šo reformu nedrīkst sabojāt labo. Igaunija ieviestu reformu ziņā varbūt nav labākais piemērs, bet mēs ļoti pamatīgi studējam OECD pētījumu par Igaunijas transporta nozari. Igaunija lielā mērā ir izdarījusi priekšdarbus arī mums, jo mums šāds pētījums vairs nav jāveic, pat ja nepiekrītam visiem pētījuma secinājumiem, analītiskā daļa ir spēcīga un ļoti precīzi iezīmē visus tos pašus sadrumstalotības izaicinājumus, ar kādiem saskaramies arī mēs. Igaunija ievieša nevis OECD ieteikto modeli, bet vēl integrētāku, izveidojot jaunu Transporta administrāciju, bet man labākie paraugi šķiet Zviedrijas un Somijas transporta nozares pārvaldības modeļi.

– Kur satiksmes nozares reformai redzat profesionālo kapacitāti?

– Latvijā pārvaldes tradīcijas ir ļoti dziļas, un mēs redzam, ka ne vienmēr tās ir novedušas pie labākajiem risinājumiem un lēmumiem, tāpēc vēlos, lai iecerētā reforma dod iespēju nozares spēcīgākajiem vadītājiem uzņemties jaunus izaicinājumus, un te noteikti būs konkurences elements.

– Vai reformas īstenošanai jums ir politiskā aizmugure?

– Šīs koalīcijas pamatā ir vienošanās par šādas reformas īstenošanu. Ļoti labi apzināties, ka šādas reformas nav vieglas, būs pretestība, bet šīs ir tas brīdis – tagad vai nekad, jo esam nonākuši situācijā, kad nozarē jādzēš tik daudz ugunsgrēku: neefektīva finanšu piesaiste, dzelzceļš, pasts, kravu kritums ostās, un reforma ir veids, kā visu sakārtot sistēmiski. Šī ir mana nozare, par kuru esmu dedzīgs daudzus gadus, daudzās šīs nozares sadaļās man ir bijusi iespēja strādāt, tādat zinu problemātiku, esmu daudzus gadus cēlis trauksmi par šīm problēmām, tāpēc, ja tagad man ir dota iespēja vadīt nozari un virzīt šīs reformas, vēlos, lai visiem būtu pārliecība, ka mans darbs ir balstīts nozares procesu izpratnē un redzējumā, kā uzlabot nozares darbu. Nevēlos ministra amatā nodarboties vienīgi ar ugunsgrēku dzēšanu, gribas iedot piedāvājumu, kas balstīts uz citu valstu labākajiem modeļiem, padarīt pakalpojumus efektīvus.

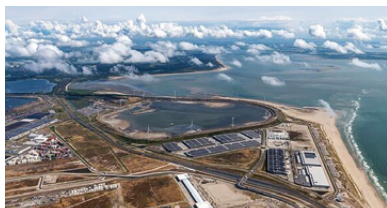
– Izvērtējot pārvaldības procesu Latvijā un arī mūsu nozarē, pārņem skumjas, jo ir pieņemti lēmumi, par kuriem neviens nozares vadītājs nav uzņemies atbildību. Jūs vēlaties veikt revolūciju nozarē, tāpēc sarunas nobeigumā vēlos jautāt, vai politiķiem par saviem lēmumiem būtu jāuzņem atbildība? Morāla, politiska? Vai esat gatavs uzņemties atbildību par saviem lēmumiem?

– Domāju, ka ar savu komunikācijas stilu un sadarbības segmentāciju parādu, ka par saviem lēmumiem un darbiem, ko kādreiz esmu veicis, uzņemos atbildību, neslēpjos un nekādā gadījumā nemēģinu paslaucīt problēmas zem paklāja. Ja kādos jautājumos kļūdišos, būšu gatavs to atzīt, bet politika galvenā atskaites latīņa ir vēlētāju uzticība. Visu, kas krāties gadu laikā, nevar atrisināt ne vienā dienā, ne piecos mēnešos, kopš esmu amatā, tomēr vēlos raidīt signālu sabiedrībai, ka man ir ļoti spēcīga komanda, tāpat ir struktūras un dienesti, kas jau sen gaidījuši šādu sistēmisku reformu. Būs kļūdas, bet mēs atklāti komunicēsim ar sabiedrību un iestāsimies pret politiskām intrigām un neprofesionālu darbību. ■

Anita Freiberga

Kravu apgrozījums Roterdamas ostā deviņos mēnešos samazinājies par 6%

2023. gada pirmajos deviņos mēnešos kravu apgrozījums Roterdamas ostā samazinājās par 6%: 329,9 miljoni tonnu salīdzinājumā ar 351,0 miljoniem tonnu tajā pašā periodā 2022. gadā. Samazinājums galvenokārt bija saistīts ar konteineru



un ogļu caurlaidspēju. Palielinājās dzelzsrūdas un lūžņu, lauksaimniecības beramkravu un SDG caurlaidspēja. Kravu apjoma sarukums ir tiešas sekas pasaules ekonomikas recesijai un ģeopolitiskai spriedzei, kas izraisa tirdzniecības apjomu kritumu un rūpnieciskās ražošanas samazināšanos. "Kā jau bija sagaidāms, kravu apgrozījums bija zemāks nekā pagājušajā gadā, taču tas atbilst mūsu prognozēm. Ekonomika vēl nav atguvusies, un tas turpina ietekmēt ostas rādītājus. Neskatoties uz mazāku kravu apjomu, esam apņēmušies ieguldīt vitāli svarīgajā klimatneitrālās ostas attīstībā," situāciju raksturoja Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektora p.i. B. Siemons. Globālais pieprasījums pēc kravām 2023. gadā bija

UZZIŅAI

Apkopota informācija par kravu apgrozījumu 121 Baltijas jūras ostā 2023. gadā. Lielākais kravu apjoms bijis Ustjlugas ostā, kur pārkrauti 112,5 milj. t, Gdaņskas ostā – 81 milj. t, Primorskas ostā – 63,1 milj. t, Sanktpēterburgā – 49,6 milj. t, Ščecinas/Svinoujsces ostā – 35,3 milj. t. 6. vietu ieņem Klaipēda ar 32,7 milj. t, Rīgas osta ieņem 12. vietu ar 18,8 milj. t, 16. vietā atrodas Tallinas osta ar 12,6 milj. t, 17. vietā Ventspils osta ar 10,4 milj. t, bet Liepājas osta ar 7,2 milj. t kravu apgrozījumu atrodas 24.vietā.

zemāks nekā 2022. gadā, kam bija ietekme uz konteineru caurlaidspēju Roterdamā. Konteineru segmentā pirmajos deviņos mēnešos kravu apjoms samazinājās par 8,1%. Samazinājās arī ro-ro kravu pārvadājumi (-3,8%) un citas ģenerālkravas (-13,7%), jo mazāks bija patērētāju pieprasījums, bija lieli krājumi un samazinājās ieguldījumi.

Tallinas ostā aug pasažieru skaits, bet sarūk kravas

2023. gadā caur Tallinas ostu izgāja astoņi miljoni pasažieru un tika apstrādāti 13 miljoni tonnu kravu. Atgūstoties no pandēmijas radītajiem pārvietošanās ierobežojumiem, pasažieru skaits gadā pieauga par 13% jeb 900 000 pasažieru. Kravu apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu saruka par 29% jeb pieciem miljoniem tonnu, kas skaidrojams ar sankciju noteikšanu Krievijas un Baltkrievijas kravām un vispārējo ekonomikas lejupslīdi. Iebraukušo kuģu skaits bija salīdzinoši stabils, tas samazinājās tikai par 1,5% – līdz 7026 apmeklējumiem.



Tallinas osta.

Kā norāda Tallinas ostas valdes priekšsēdētājs Valdo Kalms, pasažieru biznesa atkopšanās notiek gaidītajā tempā. "Pateicoties pasažieru skaita pieaugumam, tagad mums ir divi papildu reisi dienā uz Somiju, kas noteikti pozitīvi ietekmē mūsu ieņēmumu bāzi. Kruīza kuģu skaits

samazinājās, bet, ievērojami uzlabojoties šo kuģu noslogojumam, kruīza pasažieru skaits bija gandrīz tāds pašā līmenī kā 2022. gadā. Lielākā daļa kravu apjoma krituma joprojām ir saistīta ar Krievijas izcelsmes kravu samazināšanos, galvenokārt lejumkravu. Galvenais iemesls citu kravu veidu samazinājumam ir gan Igaunijas, gan mūsu galveno tirdzniecības partneru kopējā ekonomiskā situācija," sacīja Kalms.

Klaipēda saglabā līderpozīciju starp Baltijas valstu ostām

Klaipēdas osta 2023. gadu pabeidza ar 32,7 miljonu tonnu lielu kravu apgrozījumu. Salīdzinājumā ar 2023. gadu kravu apjoms samazinājies par 9% jeb 3,4 miljoniem tonnu, kas galvenokārt saistīts ar Baltkrievijas minerālmēslu pārkraušanas pārtraukšanu 2022. gada februārī sankciju dēļ. Sakarā ar ievērojamo eksportam paredzēto mēslojuma kravu zudumu importa un eksporta kravu plūsma ostā ir gandrīz izlīdzinājusies (60% eksporta un 40% importa). Kravu zudumu pēdējos gados daļēji

Klaipēdas osta kļūtu par inovatīvu, efektīvu ostas pakalpojumu, jūrniecības nozares un zaļās enerģijas centru. Klaipēdas osta pēdējos gados ir piedzīvojusi lielāko šoku, taču investīciju temps nemazinās un kravu apjoms dažās kravu grupās turpina augt," norāda Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Alģis Lataks.

2023. gadā Klaipēdas ostā pārkrauti 1 050 804 TEU (standartizēti konteineri), 2022. gadā – 1 047 941 TEU. Konteinerkravu apjoms tonnās samazinājies par 12% jeb 1,3 miljoniem tonnu. Ģeopolitiskā situācija, sankcijas, vietējo uzņēmēju eksporta apjomu kritums, kā arī pakāpeniska patēriņa samazināšanās – tas viss atspoguļojas konteinerkravu pārkraušanas apjomos.



Klaipēdas osta.

Kopējais prāmju un kruīza kuģu pasažieru skaits 2023. gadā pieauga par 5% – līdz 355 000. 2023. gads

bija labs kuģu remonta un būves nozarei – Klaipēdā tika remontēti 102 kuģi.

Ar Eiropas fondu finansējumu digitalizēs Latvijas ostu un loģistikas koridoru

Janvāra pēdējā nedēļā tika apstiprināta Eiropas Savienības Atveseļošanas fonda (*Recovery and Resilience Facility*) finansējuma piešķiršana Latvijas ostu un loģistikas koridoru digitalizācijas projektam "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi un analīzi". Projekta vadību ir uzņēmusies Rīgas brīvostas pārvalde, un tajā piedalīsies Ventspils ostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Satiksmes ministrija, VSIA "Latvijas Jūras administrācija", VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDz Cargo", VID Muitas pārvalde un Valsts robežsardze. Projekta finansējums ir 3,24 miljoni eiro, bet tā uzturēšanu un attīstību nākotnē nodrošinās pašas ostas.

Lai sekmētu kravas dokumentu un datu aprites digitalizāciju un attīstītu ostu un loģistikas procesu automatizāciju, Rīgas brīvostas pārvaldes vadībā tiek veidota integrēta koplietošanas platforma multimodālo pakalpojumu nodrošināšanai jūras un sauszemes kravām, tostarp nodrošinot datu apmaiņu ar valsts nozīmes informācijas sistēmām. Projekta ieviešana ļaus ievērojami

uzlabot multimodālo kravu aprites ātrumu, mazināt administratīvo slogu un ietekmi uz vidi, kā arī veicinās Latvijas kravu koridoru konkurētspēju un katra dalībnieka digitālo attīstību. Visā kravu loģistikas procesā tiek ģenerēts milzīgs datu un dokumentu apjoms, kuru aprīte paralēli kravu kustībai notiek dažādos formātos un informācijas sistēmās. Turklāt nepieciešamā dokumentu saskaņošana, datu savākšana no loģistikas nozares klientiem un apkošana prasa laiku un papildu resursus, kā rezultātā Latvijas kravu koridori zaudē konkurētspēju.

"Ostas procesu digitalizācija un automatizācija ir mūsdienīgas ostas

UZZIŅAI

Ik gadu Latvijas loģistikas nozare apkalpo ap 40 miljoniem tonnu dažādu kravu, kas uz/no Latvijas ostām tiek sūtītas un saņemtas, izmantojot auto, jūras un dzelzceļa transportu. Starpvalstu un iekšzemes kravu loģistikā ir iesaistīti ne tikai kravu nosūtītāji un saņēmēji, bet arī pārvadātāji, stividori, ostu pārvaldes un kontroles dienesti – VID Muitas pārvalde, Valsts robežsardze, Pārtikas un veterinārais dienests u.c.



Ansis Zeltiņš.

ikdienas darba sastāvdaļa, kas, nodrošinot arvien efektīvāku ostas darbību, paaugstina tās konkurētspēju. Rīgas ostā aktīvi attīstām un investējam viedo tehnoloģiju un IT projektos, kā arī sadarbojamies ar Latvijas inovāciju uzņēmumiem un uzturam aktīvu pieredzes apmaiņu ar Eiropas ostu inovāciju līderiem – Roterdamas, Triestes, Stokholmas un Plimutas ostām. Tas ļauj mums atrasties viedo tehnoloģiju ieviešanas kopienā un uzņemties līderību arī šajā Latvijas transporta un loģistikas nozarei svarīgajā digitalizācijas projektā," uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Pieaug konteinerkravu apjoms

2023. gadā apstrādāto konteinerkravu apjoms Rīgas ostā pieauga gandrīz par 10%, pirmo reizi vēsturē pārsniedzot piecus miljonus tonnu, un veidoja 27% no ostas kopējā kravu apgrozījuma.

Kokmateriālu kravas (otra lielākā kravu grupa) saglabājās salīdzinoši zemā līmenī, kopumā pārkrauti 4,62 miljoni tonnu, par 15,3% mazāk nekā iepriekšējā gadā, ko tirgus analītiķi skaidro ar ekonomikas bremzēšanos un zemo pieprasījuma līmeni tradicionālajos eksporta tirgos.

Trešais lielākais kravu segments Rīgas ostā pērn bija lauksaimniecības produkti, to pārkraušanas apjoms sasniedza 3,47 miljonus tonnu, kas ir par 18,8% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Arī šajā segmentā 2023. gadā sasniegts augstākais rādītājs ostas vēsturē. No lauksaimniecības produktiem visvairāk tiek pārkrauti kvieši, seko rapši, tiek krauti arī pākšaugi un dažāda veida lopbarības produkti.

2023. gadā sasniegts kruīza pasažieru skaita rekords – uzņemti turpat 82 tūkstoši tūristu no dažādām pasaules valstīm.

“Ņemot vērā sarežģīto un neprognozējamo situāciju tirgū, kad no ostā apstrādāto kravu klāsta praktiski pilnībā ir aizgājušas energoresursu tranzītkravas – ogles un naftas produkti, osta tomēr ir strādājusi veiksmīgi, jo sekmīgi attīstās visi pārējie segmenti, un vairākos no tiem pat sasniegti jauni kravu apjoma rekord,” ostas darbu vērtē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. “Aizvadītā gada kravu apgrozījums pierāda, ka Rīgas ostas ilgtermiņa stratēģija ir bijusi pareiza, par prioritāti nosakot konteinerkravas, lauksaimniecības produktu un kokmateriālu kravu grupas, kā arī kruīza nozares attīstību.

Transporta, loģistikas un ostu nozarē šogad turpināsies nenoteiktība. Pastāv cerība, ka, ekonomikai stabilizējoties, paaugstināsies aktivitāte tirgū, kas ietekmēs arī preču plūsmu caur Rīgas ostu. Vienlaikus jāpatur prātā, ka arī transporta nozari var skart būtiski satricinājumi, jo karš turpinās, sankcijas, tirdzniecības aizliegumi un boikoti var aptvert arvien jaunas preču grupas, transporta veidus un loģistikas virzienus. Piegādes ķēdes, kas šobrīd izveidojušās, var atkal tikt pilnībā izjauktas, un nav prognozējams, kādu iespaidu tas atstās uz Rīgas ostu.”■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2019.–2024.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	1891,0	1244,2	946,1	1193,1	1097,9	1025,9	-6,6
labība un tās produkti	109,2	193,5	275,3	155,5	203,9	407,0	99,6
ķīmiskās beramkravas	224,5	121,8	102,2	64,3	18,5	36,2	95,7
ogles	1029,9	389,9	4,0	458,3	353,9	0,0	-100,0
koksnes šķelda	90,3	154,4	74,7	100,9	93,8	142,1	51,5
Lejamkravas	283,3	262,3	208,8	188,8	144,0	106,8	-25,8
naftas produkti	278,0	257,1	202,8	182,8	144,0	89,4	-37,9
Ģenerālkravas	667,4	626,7	545,8	496,6	541,1	594,7	9,9
konteineri	391,2	399,7	333,5	322,7	357,6	424,7	18,8
(TEU)	38923	37642	32691	33641	33220	40668	22,4
Roll on/Roll of	39,9	32,0	0,0	0,0	3,2	0,0	-100,0
vienības	5861	4831	0	0	455	0	-100,0
kokmateriāli	217,2	165,3	190,4	151,9	164,4	152,3	-7,4
tūkst. m³	254,4	201,8	244,2	200,4	204,7	196,1	-4,2
metāli, metāllūžņi	17,7	29,2	19,1	20,7	3,2	10,0	↑3,1 reiz,
Kopā	2841,7	2133,2	1700,7	1878,5	1783,0	1727,4	-3,1

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2019.–2024.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	1126,2	169,0	203,9	410,4	543,3	429,5	-20,9
minerālmēsli	89,2	29,7	57,0	52,4	0,0	0,0	0,0
ogles	700,4	73,8	0,0	235,4	262,0	231,7	-11,6
labība un tās produkti	66,1	0,0	47,0	33,8	59,0	66,5	12,7
Lejamkravas	720,7	807,1	856,2	516,2	809,5	267,9	-66,9
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	651,9	759,7	821,4	452,3	787,1	212,4	-73,0
Ģenerālkravas	223,7	208,8	197,5	200,7	224,0	136,1	-39,2
konteinerizētas kravas	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	28	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	180,6	164,5	174,7	170,7	171,0	117,1	-31,5
vienības	7234	6717	7036	7451	6857	4793	-30,1
kokmateriāli	38,3	43,6	22,5	29,9	52,7	19,0	-63,9
tūkst. m³	44,8	47,3	25,4	33,7	59,5	21,4	-64,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	2070,6	1184,9	1257,6	1127,3	1576,8	833,5	-47,1

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2019.–2024.g. janvāris, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	449,6	408,0	339,0	394,8	385,7	524,9	36,1
ogles	119,8	11,5	0,0	15,4	5,5	0,0	-100,0
labība un tās produkti	246,7	248,1	216,3	249,4	271,2	402,3	48,3
celtniecības materiāli	23,8	50,1	45,0	47,9	37,1	27,7	-25,3
koksnes šķelda	39,4	18,6	51,2	25,8	35,6	62,1	74,4
Lejamkravas	29,9	72,4	52,1	32,7	37,6	12,0	-68,1
jēlnafta	6,3	6,1	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	22,0	55,5	45,4	24,1	37,6	12,0	-68,1
Ģenerālkravas	88,3	90,0	98,2	127,3	157,6	156,3	-0,8
konteineri	0,7	3,2	6,4	19,8	4,7	3,8	-19,1
skaitis TEU	158	191	455	1826	395	330	-16,5
Roll on/Roll of	51,4	54,2	70,2	89,5	120,1	123,4	2,7
skaitis	3068	3126	3457	4440	6904	7013	1,6
kokmateriāli	35,5	25,3	21,5	14,6	32,8	29,1	-11,3
tūkst. m³	40,5	35,5	22,6	14,2	36,1	31,0	-14,1
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	567,8	570,4	489,3	554,8	580,9	693,2	19,3

Satiksmes ministrijas informācija

Stratēģijas pamatā inovācijas, pievienotā vērtība un viedā industrializācija

2023. gadā Rīgas osta spējusi saglabāt stabilu kravu apgrozījumu, pārkraujot 18,8 miljonus tonnu dažādu kravu, kas ļāvis ieņemt otro vietu starp visām Baltijas valstu ostām. Kā atzīst Rīgas brīvostas pārvaldes analītiķi un ostas termiņāļu pārstāvji, 2023. gads jāvērtē kā "jaunais normālais". Viņi arī izsaka cerību, ka zemākais punkts ostā pārkrauto kravu apjoma ziņā ir sasniegts, tagad jācenšas apjomu atkal audzēt, vairāk skatoties inovāciju, pievienotās vērtības paaugstināšanas, ostas viedās industrializācijas virzienā.



Ansis Zeltiņš.

"Arī 2024. gadā izaicinājums būs saglabāt un audzēt ostas kravu apgrozījumu. Pašreizējā ģeopolitiskajā un tirgus situācijā to var paveikt, mainot skatījumu uz ostas attīstību. Kravu apjomu ilgtermiņā var nodrošināt, tikai attīstot Rīgas ostu kā augstas pievienotās vērtības industriālo klasteri ar jaudīgiem loģistikas pakalpojumu sniedzējiem, mūsdienīgām ražotnēm, inovāciju un pētniecības centriem, turpinot ostas visaptverošu digitalizāciju un automatizāciju, īstenojot zaļās enerģijas, vides un apkaimju projektus," situāciju tirgū raksturo Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■

Ostas turpina meklēt jaunus risinājumus biznesa attīstībai

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas (SM) apkopotajiem datiem 2023. gadā salīdzinājumā ar 2022. gadu ostu kravu apgrozījums samazinājies par 19,6% jeb 9,4 miljoniem tonnu, kas skaidrojams ar izmaiņām ģeopolitiskajā situācijā, galvenokārt saistībā ar sankcijām, kas vērstas pret Krieviju, tomēr vairākos kravu segmentos ir vērojams apjoma pieaugums. Reālajā tirgus situācijā, kas izveidojusies kravu pārvadājumu loģistikā, ostas turpina meklēt un rod jaunus risinājumus biznesa attīstībai.

Kopējo kravu apgrozījuma samazinājumu 2023. gadā galvenokārt noteica ogļu un naftas produktu kravu apjoma kritums vairāk nekā uz pusi – par 56% jeb 4,7 miljoniem tonnu, kas saistīts ar pieprasījuma samazināšanos pēc ogļu importa Eiropā. Strauji turpina samazināties naftas produktu apgrozījums, tas sarucis par 48,4% jeb 3,8 miljoniem tonnu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Krities arī beramkravu (par 21,1%), lejamkravu (par 47,2%), un ģenerālkravu (par 6%) apgrozījums. Stabila tendence saglabājusies *ro-ro* kravām, to apjoms aizvadītajā gadā bijis 3,4 miljoni tonnu,

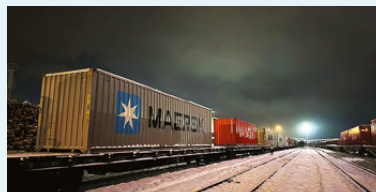
kokmateriālu apgrozījums – četri miljoni tonnu.

Vienlaikus vairākos kravu segmentos 2023. gadā bija vērojama pozitīva tendence, tostarp labības kravu apgrozījums pieauga par 14%, konteinerkravu apjoms par 7,4%.

Rīgas ostā 2023. gadā pārkrauti 18,8 miljoni tonnu. Salīdzinājumā ar 2022. gadu kravu apjoms samazinājies par 20,1% jeb 4,7 miljoniem tonnu. To noteica ogļu, naftas produktu, rūdas un kokmateriālu kravu sarukums. Taču vienlaikus Rīgā pozitīva tendence bijusi labības kravām, kuru apgrozījums pieauga par 23,1%, un kokmateriālu kravām, kuru pārkrauts par 9,8% vairāk.

Liepājas ostā 2023. gadā pārkrauti 7,2 miljoni tonnu, par 4,9% mazāk nekā 2022. gadā. Samazinājās ogļu, naftas produktu, kokmateriālu, konteineru, beramkravu un celtniecības materiālu apgrozījums. Savukārt cukura kravas pieauga par 40,7%, šķeldas kravas par 17,2%, labības kravas par 7,4% un *ro-ro* kravu apgrozījums ar Vāciju par 2,7%.

Ventspils ostā pērn pārkrauti 10,4 miljoni tonnu, kas ir par 29,3% mazāk nekā gadu iepriekš. Ievērojami



samazinājās naftas produktu, ogļu, kokmateriālu un *ro-ro* kravu apjoms. Vienlaikus ostai izdevās rūdas kravu apjomu kāpināt par 18,4% un labības kravu apjomu par 7,2%, kā arī 4,3 reizes palielināt celtniecības materiālu apgrozījumu.

Latvijas mazās ostas 2023. gadā uzrādījušas pozitīvu tendenci, saglabājot stabilu kopējo kravu apgrozījumu. Pavisam mazajās ostās pārkrauti 2,2 miljoni tonnu. Salacgrīvas ostā kravu apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājās par 23,7%, Skultē bija kritums par 7,1%, Mērsragā pieaugums par 0,8%, savukārt Rojā neliels samazinājums – par 0,1%.

Tāpat kā ostas, arī dzelzceļa kravu pārvadājumus ietekmē ģeopolitiskā situācija, un kopējais kravu apgrozījums, salīdzinot ar 2022. gadu, samazinājās par 27,6% jeb sešiem miljoniem tonnu. ■



Daļa absolventu jūrniecības zinības krājuši aptuveni deviņus gadus, jo pirms studijām akadēmijā mācījās RTU LJA jūrskolā un tajā laikā praksē uz kuģiem jau iepazinusi jūrnieka darba specifiku.

“Man ir liels prieks sveikt mūsu absolventus – jaunos jūrniekus – kārtējā, nu jau trīsdesmitajā Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumā. Mums Latvijā ir senas jūrniecības tradīcijas, kas mudina jauniešus izvēlēties ar jūrniecību saistītas profesijas, un viņi, absolvējot akadēmiju, nebūs vilušies, jo darbs un konkurētspējīgs atalgojums viņus jau gaida. Lai jaunajiem kolēģiem labs ceļavējš un vienmēr ir vēlme atgriezties dzimtajā krastā!” izlaidumā sacīja RTU LJA direktors Dmitrijs Goreļikovs.

Absolventus sveica jūrniecības nozares pārstāvji no Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Kuģu mehāniķu

Jaunie jūras speciālisti papildina darba tirgu

2024. gada 13. janvārī bija izlaidums 63 jaunajiem jūras virsniekiem, kuri Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LJA) apguvuši jūrniecības zinības tādās studiju programmās kā “Ostu un kuģošanas vadība”, “Jūras transports – kuģa vadīšana”, “Jūras transports – kuģa mehānika” un “Jūras transports – kuģa elektroautomātika”. Pirmo reizi Jūras akadēmijas izlaidums notika RTU auditoriju mājā “Domus auditorialis”. Daudzi absolventi jau atraduši darbu starptautiskajā tirdzniecības flotē, daži jūras gaitas sāka jau februārī.



RTU LJA direktors Dmitrijs Goreļikovs izlaidumā kopā ar labākajiem akadēmijas absolventiem.





Uldis Ozols (pa kreisi) pasniedz LKMA balvu labākā diplomdarba autoram Maksimam Meļehinam.

asociācijas, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības, Kru- inga kompāniju asociācijas, Rīgas un Ventspils ostām un kuģošanas kompānijas LSC. Viņi jaunajiem speciālistiem vēlēja veiksmīgu profesio- nālo karjeru un piekodināja ne- aizmirst, ka iegūtais diploms paver jaunas iespējas, taču nekādā gadī- jumā neļauj ieslīgt pašapmierinātī- bā. Akadēmijas izglītība, protams, ir labs pamats, lai uzsāktu karjeru, bet tālākai izaugsmei būs vēl daudz jo daudz jāapgūst, jāmācās un jā- pilnveidojas. Profesionālā izaugsme ir ceļš visa mūža garumā. Un vēl vecākie kolēģi absolventiem novē- lēja nekad neaizmirst, ka katrs no viņiem ir daļa no Latvijas, un katrs no viņiem ir atbildīgs par to, kā tieši viņš nesīs savas valsts vārdu pa- saulē. Jūrnieks vienmēr dzīvo starp jūru un krastu – esot jūrā, viņš il- gojas pēc mājām, bet esot krastā, ar ilgām lūkojas uz jūru, tāpēc ir labi, ja jūrnieku gaida mājās, un ir tikpat nepieciešams, lai darbs jūrā sagādātu gandarījumu.

Šis bija jau otrais jauno jūrnieku izlaidums, kopš augstskolu konsoli- dācijas procesā LJA ir pievienojusies RTU. "Laiks ir pierādījis, ka mēs ko- pā esam spēcīgi un varam sagata- vot darba tirgum ne tikai teicamus inženierus, bet arī jūrniecības spe- ciālistus. Mūsu valsts ģeogrāfiskais stāvoklis rada īpaši labvēlīgus ap- stākļus, lai mēs arī šodien atsauk- tos uz jaunlatviešu seno aicinājumu latvjiem braukt jūriņā, jo jūrniecība ir perspektīva nozare, ne tikai rau- goties no jūrnieku individuālajām karjeras pozīcijām, bet arī no valsts tautsaimniecības attīstības perspek- tīvas. Iesākto mums noteikti vajag turpināt un izvērst atbilstoši darba tirgus pieprasījumam," uzskata RTU rektors Tālis Juhna. ■

RTU durvis industrijai vienmēr ir atvērtas

Man bija nolūks žurnāla lasītājus tuvāk iepazīstināt ar Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Latvijas Jūras aka- dēmijas (LJA) jauno direktoru Dmitriju Goreļikovu, jo biju pārliecināta, ka viņam būs, ko teikt, bet lasītājiem būs prieks iepazīties ar akadēmijas direktoru un uzzināt viņa redzējumu par Jūras akadēmijas attīstības stra- tēģiju, problēmām un problēmu risinājumiem. Lai gan varu sazināties Goreļikova kungu privāti, viņš pats nevar pieņemt lēmumu sniegt interviju, jo saziņa ar presi iet caur RTU Sabiedrisko attiecību departamentu, tāda nu reiz ir RTU kārtība, tāpēc direktora vietā RTU sabiedris- kā attiecības piedāvāja sarunu ar RTU studiju prorektori ELĪNU GAILI-SARKANI.

Sarunas iesākumā Elīna Gaile-Sar- kane jautāja, vai gadījumā vispirms nevēlos doties nelielā ekskursijā, lai aplūkotu telpas, kas paredzētas Jū- ras akadēmijai. Tā nu dodamies uz piekto stāvu Būvniecības un mašīn- zinību fakultātes ēkā, kur telpas jau izkrāmētas un atbrīvotas akadēmijas uzņemšanai, esot izdevies konsolidē- ties, saspiest pašu struktūru, un ta- gad atliek tikai maksimāli ātri pārcelt akadēmiju uz Ķīpsalu.

– Pašlaik notiek telpu plānu saska- ņošana, precizējam, kādas ir akadē- mijas prasības, bet nākamais solis, protams, būs jūrskolai nepiecieša- mo nosacījumu integrēšana, jo uz jūrskolu attiecas nedaudz savādāki Ministru kabineta sanitāro prasību nosacījumi. Tiklīdz tas būs saskaņots ar Izglītības kvalitātes valsts dienest- u, varēsim sākt arī pārcelšanās pro- cesu. Akadēmijas pārcelšanu ceram pabeigt divu trīs mēnešu laikā, bet jūrskola šeit uzsāks nākamo mācību gadu 2024. gada septembrī.

Mērķtiecīgi turpinot augstākās jūr- niecības izglītības pilnveidošanu Lat- vijā, RTU LJA un RTU LJA jūrskola atradīsies studentu pilsētīņā Ķīpsa- lā, jo šeit studentiem būs lielākas iespējas pilnvērtīgi izmantot zināt- nes universitātes ekosistēmas plašo



piedāvājumu, veidot starpdiscipli- nāru sadarbību, attīstīt pētniecību, inovatīvas idejas.

– Kā tad šeit tiks izvietota un integrēta līdzšinējā, Flotes ielā esošā akadēmijas studiju centra infrastruktūra?

– Ķīpsalā mācību telpās tiks nodro- šināts studiju process, bet mācību laboratorijas paredzēts pārvietot uz angāriem Ķīpsalā, kur būs gan me- tināšanas, gan visas citas studiju procesa nodrošināšanai nepiecieša- mās laboratorijas. Nākotnes plānos ir iezīmēta iecere iegādāties arī tādas iekārtas, kas pašlaik pietrūkst, un to darīsim no konsolidācijas finanšu līdzekļiem, tāpat par šiem līdzek- ļiem paredzēta arī jaunu simulatoru iegāde un esošo modernizācija un funkcionāla papildināšana. Kad

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

februārā sākumā RTU viesojās satiksmes ministrs Kaspars Briškens, savā prezentācijā iezīmējām nākotnes viziju un diskutējām par to, ka Ķīpsalas galā pie ostas vārtiem ir zemes gabals, ko RTU varētu izmantot studiju un zinātniskajiem mērķiem, un tā būtu vieta, kur varētu novietot, piemēram, pontonus un laivas akadēmijas un jūrskolas praktiskajām nodarbībām.

– Izklausās labi, bet nozarē jūtam satraukums par pašām Jūras akadēmijas studiju programmām, jo, piemēram, mehāniķu programma nav akreditēta. Kā domājat tikt galā ar šo problēmu?

– Akreditācijai esam sagatavojuši un iesnieguši sešas studiju programmas: īsā cikla programmu, trīs bakalaura programmas: Jūras transports – Kuģu elektroautomātika, Kuģu mehānika un Kuģu vadīšana, otrā cikla programmas Jūras transports – inženierkvalificācijas piešķiršana kuģu mehānikā. Akreditācijas ekspertu izvērtēšanas vizīte plānota 28. un 29. februārī (saruna notiek 9. februārī) un tiks uzņemta gan esošajās Jūras akadēmijas telpās, gan arī Ķīpsalā, lai mēs varētu parādīt jauno infrastruktūru, uz kuru akadēmija tiks pārcelta. Kad akreditācijas izvērtēšanas eksperti būs paveikuši savu darbu, saņemsim konsolidēto ziņojumu un varēsim redzēt trūkumus, kas jānovērš. Ja jūs jautātu par manām prognozēm, īpaši ņemot vērā satraukumu par kuģu mehānikas programmu, es teiktu, kas šis satraukums nav pamatots, jo izvērtēšana vēl nav bijusi, bet reālu aizrādījumu par šīs programmas kvalitāti pagaidām nav. Tad, kad tādus saņemsim, varēsim plānot nākamos soļus, jo mūsu mērķis ir darīt visu, lai šo Jūras akadēmijas studiju programmu saglabātu un pilnvērtīgi realizētu.

– Vai mācību spēku resursi būs pietiekami studiju programmu nodrošināšanai?

– Šajā ziņā redzam dažādas iespējas, kā piesaistīt mācību spēkus. Pirmkārt, tie ir nozares speciālisti un profesionāļi, kuri lieliski pārzina savas specialitātes specifiku, un tie var būt gan aktīvie jūrniki, gan arī tādi, kuri jau beiguši savas aktīvās

jūras gaitas. Otrkārt, tie ir mūsu ārzemju sadarbības partneri. Tiešām ļoti laba sadarbība mums ir ar Tallinas Tehnoloģiju universitāti, kur redzam arī mācību spēku rezervi. Pašai akadēmijai izveidojusies sadarbība ar Lietuvas kolēģiem, un vēl ir izveidojusies sadarbība arī ar Nīderlandi. Pašlaik šie arī ir mūsu lielākie sadarbības partneri, uz kuriem varam paļauties. Protams, ir vēl arī citi iespējamie partneri, kas strādātu kā vieslektori un varētu aizvietot trūkstošos speciālistus, un arī šāda prakse nav nekas īpašs vai nereāls, jo tāda arī citviet pasaulē, lai nodrošinātu studiju procesa nepārtrauktību, ir pieņemta prakse. Tas nozīmē, ka nozares speciālisti dod profesionālās nozares zināšanas, un tā ir pieņemta prakse, savukārt zinātnisko pusi, kas



Elīna Gaile-Sarkane.

nepieciešama nozares un arī zinātniskajai attīstībai, veic tā profesūra, kas augstskolā strādā pamatdarbā.

– Jūs diezgan optimistiski runājat par mācību spēku nodrošināšanu, bet praksē ne vienmēr viss tik labi atrisinās, ja ielūkojamies vēsturē, redzam, ka akadēmija jau kopš tās dibināšanas vienmēr ir cīnījusies ar pasniegdzēju trūkumu, un pēdējā laikā tas īpaši attiecas uz mehāniķu programmas nodrošināšanu.

– Jāteic, ka ir neizmantots mehāniķu resurss arī šeit, RTU, jo mums ne velti ir Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultāte, kurā tika un joprojām tiek sagatavoti mehānikas speciālisti. Mehānikas fakultāte ir senākā fakultāte universitātē, tā dibināta kopā ar pašu augstskolu, fundamentālo zināšanu bāze šeit daudzus desmitus gadu ir kopta, un tas nozīmē, ka zināšanu bāze mums

ir, vienīgi jautājums ir par specializāciju, kam vajadzētu nākt no nozares speciālistu vidus. Tāpēc droši varu teikt, ka mans optimisms ir balstīts reālā lauka izpratnē, ka šeit ir mehānikas zinātne, bet šeit pietrūkst profesionālās pieredzes, ko vēlamies iegūt no jūrniecības nozares, un tikai tā mēs varēsim iet uz priekšu.

– RTU ekosistēmā integrētā jūrniecības izglītība sagatavo reglamentētas profesijas speciālistus, un šo izglītību, no vienas puses, pārvalda Izglītības un zinātnes ministrija, bet tikpat lielā mērā tā ir pakļauta starptautiskās konvencijas prasībām, tāpēc tā noteikti ievērojami atšķiras no citām specialitātēm, ko apgūst RTU. Kā jūs šo duālo prasību spējat integrēt savā ekosistēmā?

– Tās tiešām ir divas pasaules, kas šeit satiekas, jo tā ir izglītības sistēma, kas tiek īpaši regulēta, tāpēc kā studiju prorektore šajā ziņā pilnībā uzticos nozares profesionāļiem, un ļoti priecājos, ka mūsu komandai ir pievienojies Edijs Štāls, kuru augstu vērtēju kā profesionāli, un ceru, ka kopā ar viņu mums pievienosies arī vērtīgas nozares zināšanas, un tā būs tieši tā kompetence, kas nepieciešama, lai mēs varētu stiprināt nepieciešamo sinerģiju.

– Pārbaudes, kontroles un auditi vienmēr rada stresu. Šogad Jūras akadēmijā gaidāma EMSA vizīte. Vai šo vizīti gaidāt ar satraukumu?

– Esam izdarījuši visu iespējamo, lai novērstu iepriekš izteiktos aizrādījumus, taču, protams, apzināties, ka viss nav tik skaisti, kā gribētos, bet esam gatavi pilnveidoties arī pēc tam, kad audits būs norādījis uz trūkumiem.

– Sakārtota infrastruktūra, akreditētas programmas un nokomplektēti mācību spēki – tā ir medaļas viena puse, bet studenti ir šīs medaļas otra puse. Diemžēl visas Latvijas augstskolas izjūt studentu deficītu, un to skaitā ir arī Jūras akadēmija.

– Te ir trīs galvenie elementi, par kuriem varam runāt. Pirmkārt, tas ir nozares prestižs, un te nu jāstrādā visiem kopā – universitātei un jūrniecības nozarei, lai šī profesija

būtu prestiža, un tad, kad tas būs, studentu skaits noteikti pieaugs. Lai ieinteresētu jauniešus studēt, kā universitāte no savas puses darām visu profesijas popularizēšanai. Ir izstrādātas programmas, braucam uz skolām un stāstām, arī izstādē "Skola" Jūras akadēmijai ir atvēlēta īpaša vieta. Cieši sadarbojamies ar Liepājas Jūrniecības koledžu, kas arī ir iekļauta mūsu ekosistēmā, lai popularizētu jūrnieka profesiju.

Bez visa jau pieminētā ir vēl viena fundamentāla lieta – vide, kurā notiek mācību process. Ja paskatāmies uz to vidi, kur akadēmija atradās līdz šim, var teikt, ka nav tik slikti un daudzas lietas tur ir pat labas, tomēr, piedāvājot studentiem un jūrskolniekiem jaunu infrastruktūru, es gribētu domāt, ka pieprasījums pēc studijām divu trīs gadu laikā, pateicoties tieši infrastruktūras piedāvājumam, šajā profesijā pieaugs. Un vēl mēs ļoti aktīvi strādājam, lai piesaistītu ārzemju studentus, un akadēmija uz to liks daudz lielāku akcentu, nekā tas ir bijis līdz šim. Mūsu mērķis ir piesaistīt četrdesmit ārvalstu studentus nākamajam mācību gadam pirmajā kursā.

– Kāda ir RTU politika attiecībā uz Jūras akadēmijas Mācību centra, kas jūrniekiem piedāvā profesionālos kursus, turpmāko stratēģiju?

– Tas noteikti turpinās darboties, jo viena no Latvijas izglītības sistēmas iniciatīvām ir mūžizglītības attīstība, un šajā ziņā Mācību centram ir ļoti liela nozīme. Tieši tāpēc perspektīvā uz to iekārtu un simulatoru iegādi konsolidācijas finansējuma ietvaros raugāmies ar skatu nākotnē, lai tas būtu izmantojams arī kvalifikācijas paaugstināšanai.

– Jūs runājat par jaunu simulatoru un citu tehnoloģiju iegādi. Cik liels pašlaik ir tehnoloģiju deficīts mācību procesa pilnvērtīgai nodrošināšanai?

– Ja runājam par tām tehnoloģijām, ar kurām pārņemām Jūras akadēmiju, tad jārunā par divām lietām, kas ir nepieciešamas. Pirmā – nepieciešams veidot sinerģiju ar Liepājas Jūrniecības koledžu, jo nedrīkst pieļaut tehnoloģiskā nodrošinājuma dublēšanu abās mācību iestādēs. Otra lieta – daudz no tā, kas ir



nācis mantojumā, ir morāli novecojis un prasa tehnoloģiskos uzlabojumus, jo tagad ir pieejamas jaunākas programmu versijas, bet šī nekādā gadījumā nebūs dārgākā un lielākā investīciju daļa.

– Tad jau var teikt, ka Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jaunie vadītāji beidzot sēž pie viena galda, lai veidotu kopīgu redzējumu par jūrniecības izglītības tālāko attīstību, un arī iniciatīvas par tehniskā nodrošinājuma vajadzībām nāks no abu mācību iestāžu kopīgi veidotas programmas?

– Abu struktūru vadītāji kopīgi, ar skatu nākotnē, plāno, kā varētu attīstīt tehnoloģisko nodrošinājumu studiju programmu apgūšanai. Kad šis nākotnes skatījums būs uzlikts uz papīra, jau detalizētāk varēsim par to runāt. Resursi konsolidācijas granta ietvaros mums ir piešķirti, kopumā septiņi miljoni eiro, kas ir sadalīti gan studiju procesa attīstīšanai, gan dažādu iekārtu iegādei, gan arī zinātnes attīstībai, un tie arī būs trīs galvenie virzieni, kur tiks izlietots šis finansējums.

– Jūrniecības nozares profesionāļi pārsvarā domā, ka jūrniecības izglītībai pamatā ir jādod profesionālās zināšanas. Daudzi pat diezgan skeptiski izsakās par zinātnes virzienu zem profesionālās izglītības jumta, un viņu teiktajam ir zināms pamats, ja atceramies, kādi zinātniskie pētījumi tika veikti Jūras akadēmijā. Lai izpildītu kritēriju par zinātnes attīstību, akadēmijā tika pētīta pat kūdras specifika kartupeļu

audzēšanā. Tomēr, ja palūkojamies, kas notiek pasaules jūrniecībā, redzam, ka tur zinātnieki akcentu liek uz autonomo kuģu nākotnes projektiem, alternatīvu degvielu izmantošanu kuģu dzinējos, zaļo kursu kuģošanas biznesā un tamlīdzīgiem virzieniem, kuros strādā zinātnieki. Kādā virzienā ies Jūras akadēmijas pētniecība, un ar ko zinātnieki nodarbošies, un kas būs šie zinātnieki?

– Šodien viss ļoti strauji attīstās, un arī jūrniecības izglītība nav izņēmums. Zinātniskā sadarbība rodas ārējā pieprasījumā, un kā piemēru teiktajam varu minēt iniciatīvu, kas pēdējā laikā ienākusi universitātē. Tā kā šeit ir 5G pārklājums, tad ir piedāvājums sadarbībā ar Kanādas, Anglijas uzņēmumiem un LMT veidot pašvadāmo kuģu pilotteritoriju. Tā ir pētniecība, un ja tas ir projekts, tad ir iespēja pieteikties dažāda veida ārējiem finanšu instrumentiem, un pie tā mēs arī strādāsim. Ja ir ārzemju sadarbības partneri, tad mūsu mācību spēki, kas šeit ir pastāvīgajā darbā, noteikti ar prieku un interesi iesaistīsies šajā procesā. Kā redzam, tad tā vairs nav tikai vienas nozares attīstība, tā ir sinerģija starp vairākām nozarēm – tās ir informāciju tehnoloģijas, datorzinātne, mākslīgais intelekts, kuģniecība, jūras izpēte un vēl daudzas citas lietas. Jūras akadēmijā pētniecības grantiem pieteiktas sešas jomas, kas ietver pētījumus par viedo enerģētiku, zaļo kursu, viedajām ostu tehnoloģijām, jūras kravu piegāžu loģistiku, drošību un vides aizsardzību.

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

Pieprasījums ir, mēs to identificējam un, sadarbībā ar nozari pētot pasaulē tendences, pie tā arī strādājam.

– Tieši saistībā ar straujajām izmaiņām, kas ienāk kuģošanas biznesā un jūrniecībā kopumā, pasaulē arvien vairāk tiek diskutēts, kā jāmainās jūrniecības izglītībai, kādus speciālistus kuģošanas nozare pieprasis pēc gadiem pieciem un desmit, un tas visnotaļ ir jautājums, kas attiecas uz katru mācību iestādi, kas sagatavo jūrniecības profesiju speciālistus, tāpat tas attiecas arī uz RTU ekosistēmu.

– Šajā ziņā vispirms uzticos tam, ka programmu direktori redz, seko un zina, kas un kā notiek industrijā. Tāpat strādājam ar nozares asociācijām un organizācijām, un tieši no viņiem saņemam pirmo signālu, kas aktuāli nepieciešams, kā jāstrādā un kādā virzienā vajadzētu raudzīties. Protams, piedalāmies arī starptautiskās organizācijās, bet vislielākais un labākais padomdevējs nenoliedzami ir industrija, bez kuras atbalsta un padoma nevaram iztik.

– Tad jau tas varētu nozīmēt, ka jūms svarīga un nozīmīga ir pie akadēmijas izveidotā Jūrniecības padome, lai gan pašlaik ir radies iespaids, ka šī sadarbība īsti labi neveidojas.

– RTU durvis industrijai vienmēr ir atvērtas. Daudzus gadus starp augstskolām esam bijuši pirmajā vietā sadarbības ziņā ar industriju, par ko esam saņēmuši arī apbalvojumus. Jāatzīst, ka bijām pārmaiņu procesā, tikai 2023. gada novembrī izvēlējamies akadēmijas direktoru, starp citu, sadarbībā ar Jūrniecības padomi. Jaunais direktors strādā, pēc labākās sirdsapziņas pilda savus pienākumus un aktīvi iesaistās dažādās aktivitātēs. Ceru, ka tas process, kas bija iepriekš, ir noslēdzies, tagad varēsim arvien labāk kopīgi strādāt, konstruktīvi sadarbojoties gan ar Padomi, gan citām institūcijām un organizācijām. Tieši tāds ir mūsu mērķis.

– Pirms notika Jūras akadēmijas, jūrskolas un LJK iekļaušana RTU ekosistēmā, jūrniecības nozare bija izstrādājusi jūrniecības izglītības koncepciju, paredzot

mācību iestāžu konsolidāciju. Kā tagad, jau esot vienotā ekosistēmā, notiks šo mācību iestāžu stratēģijas veidošana?

– Ja runājam par jūrniecības izglītību, tad pirmkārt tas ir nacionālās drošības jautājums, jo jūrniecības izglītība ir reglamentēta izglītība, tāpēc tai atrasties vienotā ekosistēmā ir ļoti pareizs lēmums, jo šeit varam garantēt visus tos drošības aspektus, ko, iespējams, nevar garantēt privātas organizācijas. RTU rektors, stājoties jaunajā amatā, uzsvēra vairākas lietas, tai skaitā, ka strādājam tautsaimniecības attīstībai, un jūrniecība ir viena no tautsaimniecības nozarēm, ko attīstīsim, un šajā ziņā darbi jau ir veikti un pārmaiņas redzamas. Ja runājam par tālāko, tad līdz 2025. gadam ir jāpieņem lēmums, kas notiks ar jūrskolu, bet pagaidām šāds lēmums vēl nav pieņemts, taču redzam divus attīstības scenārijus – viens, ka jūrskola turpina pastāvēt kā atsevišķa skola, līdzīgi kā Inženierzinātņu vidusskola, ko izveidoja RTU. Otrs scenārijs ir pievienot jūrskolu Liepājas Jūrniecības koledžai, atstājot tās mācību procesa īstenošanas vietu Ķīpsalā. Varbūt ir vēl kāds trešais variants, bet šis jautājums noteikti būs jārisina kopā ar Jūrniecības padomi un nozares organizācijām.

– Jūrniecības nozare noteikti vēlētos zināt, ko akadēmijai nozīmē tas, ka nu tai ir noņemts administratīvais slogs. Vai akadēmija no tā ir ieguvēja?

– Droši vien jūsu jautājumā ir ietverta interese par tiem desmit procentiem, kas tiek atskaitīti no akadēmijas budžeta administratīvo funkciju veikšanai?

– Tai skaitā, protams.

– Tos piemini visi, bet, ja palūkojamies, kas tad tiek atvieglots, tad jāteic, ka pārvaldības procesu veicam kopīgi, bet centralizēti nodrošinām juridiskos pakalpojumus, iepirkuma pārvaldību, infrastruktūras pakalpojumus, tai skaitā arī apsaimniekošanu, grāmatvedības organizēšanu un finanšu pārvaldību, arhīva pārvaldību, informācijas tehnoloģijas un ar to saistīto ekosistēmu, programmēšanu, komunikāciju un mārketinga pakalpojumus, doktorantūras administrēšanu, bibliotēkas

darbības nodrošināšanu, centralizētos grantus, studējošo servisu, ar studiju procesu saistītos jautājumus un iekšējo auditu, kas ir obligāts visiem. Daļēji centralizēta ir projektu pārvaldība, kas nozīmē, ka palīdzam tos sagatavot, personāla vadība, starptautiskā sadarbība, tai skaitā ERASMUS apmaiņas projekti, granti un darba drošības jautājumi. Akadēmijas pārziņā paliek viss, kas saistīts ar studiju procesu, sadarbību ar industriju, infrastruktūru, komunālajiem maksājumiem, kvalitātes vadību, dokumentu aprites nodrošināšanu, kultūru un tradīciju kopšanu. Kā redzat, ir pietiekami liels to funkciju klāsts, ko nodrošinām par to nelielo atskaitījumu, ko ieturam no akadēmijas budžeta.

– Kādu redzat Jūras akadēmiju pēc pieciem gadiem?

– Akadēmiju ir iespējams attīstīt, reāli saprotot, ka esam sasnieguši pietiekami zemu punktu, kas prasa sapurināšanos. Bet pēc pieciem gadiem gribētos redzēt, ka tā gadā spēj realizēt apmēram divus miljonus eiro zinātniski pētnieciskajos projektos, un tas būtu labs rādītājs. Vēlētos vismaz divas jaunas studiju programmas, kas būtu atbilstošas laikmeta prasībām. Un vēl pēc pieciem gadiem gribētu redzēt ārkārtīgi spējīgu personālsastāvu. Domāju, ka piecu gadu laikā mainīsies arī izglītība un izglītības specifika, tomēr gribētos cerēt, ka kuģošanu nenodrošinās tikai autonomie kuģi un joprojām būs pieprasījums pēc profesionāliem jūrniekiem.

Anita Freiberga

P.S. Sarunas beigās pateicos prorektorei par ekskursiju un interviju, bet neslēpu, ka biju ļoti sašutusi, ka man liegta iespēja intervēt akadēmijas direktoru Goreļkova kungu. RTU studiju prorektore Elīna Gaile-Sarkane, komentējot manu repliku, apsolija, ka tad, kad akadēmija būs pārnākusi uz Ķīpsalu un jaunais direktors, kuram tagad darba pilnas rokas, būs tā krietnāk iejuties savā amatā, man noteikti būšot iespēja viņu intervēt. Izrādās mēnesis ir ļoti ilgs laiks nogrieznis, tagad viss jau ir mainījies: no 1. marta Goreļkova kungs vairs nav akadēmijas direktors, bet direktora pienākumus pilda Edijs Štāls. Kas noticis un kas tālāk notiks? Sekosim un informēsim. ■

Latvija un Lietuva vienojas par kopīgu dalību "Erasmus+ Blended Intensive Programme"

RTU LJA draudzīgā vizītē apmeklēja Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji – direktora vietniece akadēmiskajā darbā Rima Mickiene un direktora vietnieks pētniecības un inovāciju jomā Dr. Justs Žaglinskis. Tikšanās laikā RTU LJA un Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji vienojās par ciešāku sadarbību docētāju un studentu mobilitātes īstenošanā un zinātniskās pētniecības attīstībā.



Justs Žaglinskis (no kreisās), Rima Mickiene, Dmitrijs Goreļikovs un Imants Aleksandrovš.

Abas puses vienojās par kopīgu dalību "Erasmus+ Blended Intensive Programme" (BIP) projektos, lai veicinātu docētāju un studentu mobilitāti, kā arī sniegtu atbalstu studentiem, kuri ir ieinteresēti papildus esošajam studiju plānam apgūt studiju kursus, kurus spēj nodrošināt partneraugstskola. "Tā ir lieliska iespēja piedāvāt studentiem tieši tādu saturu, kāds tiem ir vērīgākais, papildus iegūstot neatsveramu starptautisko pieredzi. Piemēram, kuģu mehānikas studiju programmā studējošajiem tas dotu papildu iespējas apgūt robotiku, datorvadību un programēšanu vai ar elektroautomātiku saistītus studiju kursus, kas darbā lieti noderēs," atzīst Rima Mickiene. Jau tuvākajā laikā tiks sperti soļi šīs idejas īstenošanā.

RTU LJA un Lietuvas Jūras akadēmijas vadībai ir arī kopīgas ieceres attīstīt zinātni, organizējot ikgadēju starptautisku zinātnisko konferenci

par aktualitātēm jūrniecībā un atsākot izdot zinātniski pētniecisko rakstu krājumu "Journal of Maritime Transport and Engineering", kurā tiks publicēti raksti par dažādiem jūrniecības aspektiem, tostarp kravu pārvadājumiem un loģistiku, kuģošanas drošību, klimatneitralitāti, jūrniecības izglītību u. c. nozarei aktuāliem tematiem.

Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji viesojās arī RTU Inženierekonomikas un vadības fakultātē, lai pārrunātu turpmāko sadarbību projektu, pētniecības un jaunās specializācijas "Ostu un jūras transporta loģistika" studiju programmas "Uzņēmējdarbības loģistika" ietvaros.

Kīpsalā vēlas attīstīt transporta un sakaru nozares ekselences centru

Iepazīstot zinātnieku un studentu radītās inovācijas transporta un satiksmes infrastruktūras jomā, kā arī izzinot Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) un RTU Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) attīstības plānus, RTU viesojās satiksmes ministrs Kaspars Briškens. Viņš ar RTU rektoru Tāli Juhnu ir vienprātis par vajadzību Latvijā attīstīt transporta un sakaru nozares ekselences centru.



Kaspars Briškens viesojas RTU.

Sekmējot pētniecību un inovācijas jūrniecības nozarē, RTU sadarbībā ar Rīgas brīvdostas pārvaldi un ārvalstu partneriem varētu Kīpsalā attīstīt arī testa poligonu pašvadāmiem kuģiem. Lai arī Rīgā koncentrējas ap 80% zinātnes, te trūkst zinātnes parka, bet Kīpsalā jau tagad vienuviet koncentrējas zināšanas, tehnoloģijas, jaunie un topošie talanti, tāpēc RTU saskata vajadzību šeit attīstīt inovāciju salu. Tajā būtu gan

pētniecības un inovāciju kontaktpunkts zinātniekiem uzņēmumiem un industrijai, gan pilotteritorija jaunu tehnoloģiju, jaunuzņēmumu un industrijas sadarbības projektu testēšanai, kā arī augsto tehnoloģiju mazapjoma ražošana vai pilotlīnijas.

NAA kadeti saņem akadēmiskās izziņas par RTU LJA pabeigto studiju posmu

2. februārī RTU Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) norisinājās svinīgā sēdē, kurā Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas (NAA) kadeti saņēma akadēmiskās izziņas par RTU LJA pabeigto studiju posmu.



Seši topošie Jūras spēku virsnieki, mācoties NAA studiju programmā "Jūras spēku militārā vadība", kuģu vadīšanas un kuģu mehānikas specialitāti apguva RTU LJA, teorētiskās zināšanas nostiprinot praksē uz Latvijas Jūras spēku kuģiem.

"Man ir liels prieks šeit redzēt topošos Jūras spēku virsniekus. Absolvējot Latvijas Jūras akadēmiju, jūs esat ieguvuši visas nepieciešamās zināšanas un praktiskās iemaņas sekmīgam darbam jūrā," sacīja RTU LJA direktors Dmitrijs Goreļikovs.

Savukārt NAA studiju programmas "Jūras spēku militārā vadība" direktors kapteiņleitnants Artis Strautiņš, uzrunājot absolventus, sacīja: "Savā zemapziņā guldiet domu par studiju procesa turpināšanu. Izglītība nekur nepaliks, no tās nevajag izvairīties, uz to droši vajag tiekties un pieņemt to kā vienu no neatņemamām dzīves sastāvdaļām. Ticiet uz izcilību un sevis pilnveidošanu arī turpmāk!"

Latvijas Kruīzjahtu asociāciju uzņem par “The European Boating Industry” biedru

2024. gada 24. janvārī Diseldorfā starptautiskās izstādes “boot Düsseldorf” ietvaros notika “The European Boating Industry” (EBI) kārtējā ģenerālā asambleja, kurā tika izvērtēts aizvadītajā gadā paveiktais, kā arī diskutēts par EBI lielākajiem izaicinājumiem un iespējām EBI misijā atbalstīt nozari, pievēršot īpašu uzmanību jaunākajām tehnoloģijām, inovācijām, industrijas perspektīvām un sasniegumiem, tai skaitā arī tiem, ko demonstrēja izstādē Diseldorfā. Asamblejas laikā “The European Boating Industry” tika uzņemti divi jauni biedri – Latvijas Kruīzjahtu asociācija un “Irish Marine Federation”, kā arī par asociēto locekli “Brunswick Corporation”.



“Kā EBI prezidents sirsnīgi sveicu mūsu jaunus biedrus – Latvijas Kruīzjahtu asociāciju un “Irish Marine Federation”, kā arī asociēto locekli “Brunswick Corporation”. Pārdomājot mūsu aizvadītā gada darbu, izaicinājumus un pieņemtos lēmumus, varam būt priecīgi par saviem ambiciozajiem nākotnes plāniem. EBI tagad ar lepnumu pārstāv savus biedrus, kas aptver 19 Eiropas valstis, un kopā mums ir spēks veicināt pozitīvas pārmaiņas, nodrošinot plaukstošu nākotni “European Boating Industry”, savā uzrunā teica Roberts Markss.

“Šī sadarbība iezīmē jaunu lappusi mūsu apņēmībā pilnveidot atpūtas laivošanas standartus, veicināt starpkultūru sadarbību un sniegt ieguldījumu globālajā jūrniecības kopienā. Mūsu mērķis pilnībā saskan ar Eiropas laivošanas nozares misiju un vērtībām, un mūsu mērķis ir pastiprināt centienus, iestājoties par efektīviem noteikumiem, jo īpaši kapteiņu sertifikācijas un laivu reģistrācijas jomā,” uzņemšanu EBI komentēja Latvijas Kruīzjahtu asociācijas prezidents Askolds Hermanis.

“Irish Marine Federation” ir valsts organizācija, kas pārstāv gan Īrijas

jūras nozares komerciālo, gan atpūtas sektoru, tāpēc esam gandarīti kļūt par EBI biedru un ceram uz sadarbību ar visiem tās biedriem 2024. gadā,” teica “Irish Marine Federation” prezidents Gerijs Salmons.

Ģenerālajā asamblejā tika prezentēti vairāki pasākumi nākamajiem divpadsmit mēnešiem, kas vēl vairāk koncentrēs EBI uz nozares galveno problēmu risināšanu, tostarp industrijas aizstāvību un ilgtspējīgu pāreju. Īpaša uzmanība tiks pievērsta gaidāmajām ES vēlēšanām 2024. gada jūnijā un jaunievēlēto Eiropas Parlamenta deputātu iepazīstināšanai ar laivošanas un jūras tūrisma nozari.

EBI devīze: “Ilgtspējīgas kuģošanas un jūras tūrisma nozares attīstība un pārstāvēšana #MadeInEurope”



2022. gadā “The European Boating Industry” (EBI) savā ikgadējā ģenerālajā asamblejā pieņēma stratēģiju 2022.–2025. gadam, kuras devīze ir “Ilgtspējīgas kuģošanas un jūras tūrisma nozares attīstība un pārstāvēšana #MadeInEurope”. Toreiz EBI priekšsēdētājs bija Žans Pjērs Gudans, kurš uzsvēra, ka jaunā stratēģija bija nepieciešama, lai jūras tūrisma un atpūtas nozari sasaistītu un vienotu ar tiem jautājumiem, kas Eiropas līmenī tiek apspriesti Eiropas kuģošanas nozarē. Galvenie akcenti stratēģijā ir Eiropas zaļais kurss, Jahtu direktīva, aprites ekonomika

un jahtu nodošana sagriešanai, tūrisms, pievienotās vērtības radīšana, profesionālā kvalifikācija, zilā ekonomika, piekļuve finansējumam, tirdzniecības politika, Eiropas tiesību akti attiecībā uz kuģošanas drošību.

EBI ir asociācija, kas pārstāv savu biedru – nacionālo organizāciju interese Eiropas Savienībā. “EBI birojs atrodas blakus Eiropas Parlamentam Briselē, un piedevām divi deputāti tur ievēlēti arī no mūsu vidus, tāpēc saņemam visu aktuālo informāciju par jautājumiem, kas ES tiek diskutēti attiecībā uz kuģošanas nozari. Sekojot visiem procesiem, lieliski apzināties, ka arī jūras tūrisms un kuģošana kā atpūtas industrija, kā arī viss, kas ar šo industriju saistīts, ir daļa no vienas kuģošanas sistēmas, kas liek uzņemties arī daļu no atbildības par kuģošanas drošību un vides aizsardzību. Tā kā ES ļoti strikti iestājas par vides aizsardzību un digitālo tehnoloģiju ieviešanu, nosakot īsu pārejas laiku, mums nākas aizstāvēt savu biedru intereses un lūgt Briseli būt saprotošā, atgādinot, ka astoņdesmit procenti no atpūtas kuģiem, jahtām un laivām ir motorizētas un tikai neliela daļa darbojas ar elektrisko piedziņu, bet pāreja uz jaunajām tehnoloģijām jūras transportā ir daudz ietilpīgāka gan laika, gan izmaksu ziņā. Attiecībā uz Izprieču kuģu direktīvu mums ir izdevies aizstāvēt savas tiesības un intereses,” skaidroja EBI prezidents Žans Pjērs Gudans.

Kā otru izaicinājumu EBI izvirza mērķi padarīt sevi un savus biedrus atpazīstamus Eiropas kuģu būvētāju vidū.

Lielākā jahtu un ūdenssporta izstāde "boot Düsseldorf" pārsteidz ar plašo piedāvājumu

EBI asamblejas ietvaros notika arī lielākā jahtu un ūdenssporta izstāde "boot Düsseldorf", kas šogad pulcēja vairāk nekā 240 tūkstošus apmeklētāju no 120 valstīm un vairāk nekā 1500 dalībnieku no 67 valstīm. Pēc izstādes organizētāju teiktā, "boot Düsseldorf" ir lielākais šāda veida šovs pasaulē, kur ikviens interesents atradīs sev piemēroto, sākot no vienkārša atpūtas kuterā vai jahtas līdz pat luksusa jahtai. Te savu

UZZIŅAI

2024. gadā "boot Düsseldorf" salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu par vairāk nekā 21% pieauga apmeklētāju skaits, bet klientu internacionālā piederība paplašinājās par 34,3%. Apmeklētāji visvairāk interesējās par buru jahtām (42%), sekoja motorlaivu fani (38,2%), ūdenslīdēji (27%), čarterreisu cienītāji (11,7%) un sērfootāji (9,8%). Arī burāšanas tērpi un ceļošana bija ļoti pieprasīti. 94% apmeklētāju bija ļoti pozitīvi noskaņoti un apmierināti ar izstādes programmu.



interesi var apmierināt nirēji, sērfootāji, kaitotāji un dažādu tehniku airētāji. Izstādes centrā simboliski atrodas zābaks, kas ir kā sakuma punkts, lai dotos piedzīvojumā. Un tieši zābakā notiek dažādas atrakcijas, prezentācijas un atraktīvas programmas.

Svarīgi sakārtot jahtu kapteiņu tiesību iegūšanu Latvijā

"Latvija ir jūras lielvalsts, bet kruīzu, tātad atpūtas jahtu jomā savu potenciālu, atšķirībā, piemēram, no Īgaunijas, izmantojam nepietiekami, jo nozares attīstību lielā mērā kavē nesakārtotā administratīvā puse un informācijas apmaiņas trūkums," jautāts, kāpēc Latvijas Kruīzjahtu asociācijai (LKA) tik svarīgi bija kļūt par "The European Boating Industry" (EBI) biedru, atbild asociācijas prezidents ASKOLDS HERMANIS. "Tā ir respektējama organizācija, kas caur Eiropas Parlamentu var ietekmēt lietu norisi dalībvalstīs, tātad arī Latvijā. Iespējams, ar EBI starpniecību varam panākt, ka uz daudzām lietām var paskatīties arī savādāk. Tā nav ne represīva, ne kategoriska organizācija, bet ir pietiekami prestiža, lai tās viedokli un teiktajā ieklausītos, jo EBI apvieno ļoti plašu industrijas pārstāvniecību, sākot no atpūtas kuģu būvētājiem, ostām un laivotājiem un beidzot ar laivotāju apmācības procesu. Iekļaušanās šajā sistēmā mums sniegs komunikācijas un informācijas apmaiņas iespējas, bet nepieciešamības gadījumā varēsim arī palūgt padomu. Tā būs iespēja uz daudzām lietām palūkoties plašākā skatījumā, un šāds skatījums Latvijā tiešām ir ļoti nepieciešams, jo īpaši tāpēc, ka Latvijas Kruīzjahtu asociācija kopā ar valsts institūcijām vēlas sakārtot, piemēram, jahtu kapteiņu tiesību iegūšanu Latvijā – nodrošināt godīgu konkurenci un plašākas iespējas."

– Ir diezgan daudz ūdens aiztecējis, kopš Latvija ir brīva valsts, vai tad pa šo laiku tiešām nav bijusi iespēja šīs lietas jau sakārtot?

– Redzot, kas saistībā ar atpūtu uz ūdens notiek Latvijā, nākas secināt, ka šeit viss notiek daudz savādāk nekā citur pasaulē, un visbiežāk tam nav loģiska skaidrojuma.



Askolds Hermanis.

– Bet varbūt tā, kā dara mūsējie, ir labāk?

– Tieši to arī gribēju saprast, tāpēc tiešām daudz pētīju un analizēju. Viens, ko pavisam droši esmu sapratis, padomju laiks, kas nošķīra Latviju no pārējās pasaules, tomēr ir izņēmis laukā kādu attīstības posmu, varbūt ne pilnībā, bet deformējis pilnīgi noteikti.

– Tu saki, ka jāsakārto jahtu kapteiņu tiesību iegūšana Latvijā, vai tas varētu nozīmēt, ka tagad pa jūrām kuģo nepilnīgi apmācīti jahtu kapteiņi? Beigu beigās arī pats taču esi šeit dabūjis savas jahtas kapteina tiesības.

– Tas tiesa, jahtas kapteina tiesības ieguvu Latvijā un, uzsākot kuģot, sāku domāt, kā tad man jākuģo, piemēram, Gibraltārā, ņemot vērā paisumu un bēgumu, jo mums par to neko nestāstīja. It kā tikai pieminēja, pat lika rēķināt, bet tas vairāk bija par to, kur nokļūšu, ja stūrēšu tā vai citādi, taču Gibraltārā un Portugālē ir ļoti svarīgi izrēķināt, cikos iet laukā no ostas, lai iespējami vairāk varētu kuģot pa straumi. It kā jau māca, bet pilnīgi savādāk, un nevēlas ieklausīties, ka citur to dara citādi. Esmu pārliecināts, ka ļoti noderīga un izmantojama ir laba pieredze, bet mēs bieži vien esam gatavi no jauna izdomāt velosipēdu, kad tas jau sen ir izdomāts. Reizēm gudrāk būtu atzīt savu nezināšanu un lūgt, lai pamāca, tā varētu tālāk tikt, vajag

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

tikai nedaudz pārkāpt pāri savam pašlepnumam.

– CSDD mājas lapā lasu: lai iegūtu apliecību buru un/vai motorizēto atpūtas kuģu, kuru garums nepārsniedz 12 metrus, vadīšanai Latvijas iekšējos ūdeņos un teritoriālajā jūrā, jānoklausās 10 stundu kurss par kuģošanas drošību jūrā un CSDD jānokārto attiecīgs teorētiskais eksāmens.

– Pašlaik CSDD eksāmenu jautājumi diezgan lielā mērā balstīti cilvēku pieredzē, kas var būt visai atšķirīga, Vienam var likties, ka pareizi ir tā, jo viņa līdzšinējā pieredze to apliecina, bet otram, iespējams, ir pavisam cita pieredze, un viņš ir pārliecināts, ka pareizi ir tieši tā. Taču eksāmenā nebūtu pamata atrasties tādiem jautājumiem, kas balstīti uz pieredzēm, tādi būtu izskaužami. Otrkārt, ja apmācības process ir desmit stundu apjomā, tad jautājumiem vajadzētu būt balstītiem uz šajosursos iegūtajām zināšanām. Ja jahtu vadītāju tiesību mērķis ir drošība uz ūdens, tad arī apmācībai vajadzētu koncentrēties tieši uz drošības jautājumiem, nevis uzsvaru likt, piemēram, uz to, ar kuru roku no ūdens ir izceļams enkurs. Jahtu kapteiņu tiesībām vajadzētu būt apliecinājumam, ka tiek ievērota drošība. Jo gudrāki ir kuģotāji, jo mazākas galvassāpes tādiem atbildīgajiem dienestiem kā krasta apsardze un ūdens policija, tāpat tiek taupīta budžeta nauda, teiksim, glābšanas darbu veikšanai. Pašai apmācības programmai vajadzētu būt noderīgai, lai cilvēks saprot, kāpēc viņš mācās.

Kruīza burāšanas sistēma Latvijā ir jāsakārto, patiesībā te ir vajadzīgas pat revolucionāras pārmaiņas, un esmu pārliecināts, ka to noteikti palīdzēs izdarīt mūsu EBI kolēģi. Mums ir nepieciešamas pozitīvas pārmaiņas, lai saprastu, kādā virzienā skatīties, un tieši šāda starptautiska organizācija to var palīdzēt labāk realizēt, un šis arī būtu tas īstais stāsts un atbilde uz jautājumu, kāpēc ir svarīgi būt par "The European Boating Industry" biedru. ■

Sagatavoja Anita Freiberga



Projekta "Red Noise BaltShip" komanda.

Informatīva kampaņa par zemūdens troksni

Projekta "Red Noise BaltShip" ietvaros Latvijas Hidroekoloģijas institūts izvērsa informatīvu kampaņu par zemūdens troksni – tā veidiem, rašanos, ietekmēm un cēloņiem, kā arī trokšņu samazināšanas iespējām Baltijas jūrā. Informatīvās kampaņas divu mēnešu laikā – no 2023. gada decembra līdz 2024. gada janvārim – tika organizēti tiešsaistes semināri un klātienes diskusijas ar ieinteresētajām pusēm – jahtklubiem, laivu īpašniekiem, nevalstiskajām organizācijām un citiem interesentiem.



The Swedish Institute

Latvijas Hidroekoloģijas institūta Jūras monitoringa nodaļas zinātniskais asistents Reinis Kostanda stāsta, ka projekta "Red Noise BaltShip" mērķis ir uzsākt Baltijas jūras reģiona mazizmēra atpūtas kuģu un laivu ietekmes uz vidi apzināšanu zemūdens trokšņu kontekstā un iegūtos rezultātus izplatīt ieinteresētajām pusēm, lai informatīvi aktivizētu sabiedrību un paātrinātu tās rīcību zemūdens trokšņa negatīvās ietekmes novēršanā. Projekta vadošais partneris ir "Coalition Clean Baltic", un tajā piedalās Vācijas Vides un dabas saglabāšanas biedrība (BUND), Gdaņskas Universitātes attīstības fonds (FRUG), Zviedrijas vides organizācija "FishSec" un Latvijas Hidroekoloģijas institūts. Projekta izmaksas ir viens miljons Zviedrijas kronu, to finansē Zviedru institūts (*Swedish Institute*) un tas noslēgsies 2024. gada 12. decembrī. ■

Nākamajā žurnāla numurā varēsiet lasīt projekta ietvaros sagatavoto materiālu "Kuģu un atpūtas laivu radītie zemūdens trokšņi un to normatīvais regulējums".



UZZIŅAI

Latvijas Hidroekoloģijas institūts (LHEI) kopš 2023. g. septembra ir partneris "Red Noise BaltShip" projektā, kura ietvaros uzsākts darbs pie Baltijas jūras reģiona mazizmēra atpūtas kuģu un laivu ietekmes uz vidi apzināšanas zemūdens trokšņu kontekstā. Projektā patlaban tiek īstenota informatīva kampaņa par zemūdens troksni, tā cēloņiem, ietekmēm un samazināšanas iespējām Baltijas jūrā, 2023. gada decembrī – 2024. gada janvārī publicējot izglītojošu informāciju LHEI mājas lapā un sociālo tīklu profilos vienu reizi nedēļā. "Red Noise BaltShip" projekta ietvaros plānots panākt uzlabojumus komunikācijā un zināšanu apmaiņā starp pētniekiem un ieinteresētajām pusēm – jahtklubiem, laivu īpašniekiem, NVO un citiem iespējamiem interesentiem. Projektu finansē Zviedrijas Institūts, vadošais partneris ir "Coalition Clean Baltic", partneri ir Vācijas Vides un dabas saglabāšanas biedrība (BUND), Gdaņskas Universitātes Attīstības fonds (FRUG), Zviedrijas vides organizācija "FishSec" un LHEI."

Desmit tendences jūras kravu pārvadājumu nozarē 2024. gadā

Jūras kravu pārvadājumi pasaulē dinamiski un pastāvīgi attīstās, un arī 2024. gads nebūs izņēmums. Kompānija “StartUs Insights”, kas apkopo un analizē informāciju par loģistikas tendencēm pasaulē un sniedz iespēju piekļūt jaunākajai un aktuālākajai informācijai par inovācijām un tehnoloģijām, izmantojot “StartUs Insights Discovery” platformu, aptverot vairāk nekā 3,7 miljonus uzņēmumu visā pasaulē, nosauc TOP 10 loģistikas tendences 2024. gadā. Veidojot TOP 10, “StartUs Insights” pētnieki savus secinājumus balstīja uz vairāk nekā 900 uzņēmumu darbības analīzi, tehnoloģiskajiem sasniegumiem pasaulē, vides apsvērumiem, piegādes ķēdēm, mākslīgo intelektu, progresīvo robotiku, automatizāciju un vēl daudz ko citu.



“Kopumā jūras kravu pārvadājumu nozare 2024. gadā piedzīvos būtiskas pārmaiņas. Tās veicinās tehnoloģiskie sasniegumi, regulējuma pielāgojumi un pieaugoša informētība par vidi. Tāpat kā jebkura transformācija, tie radīs izaicinājumus un iespējas nozares uzņēmumiem. Tāpēc ir ļoti svarīgi cieši uzraudzīt šīs tendences un attiecīgi pielāgot uzņēmējdarbības stratēģijas, lai saglabātu konkurētspēju,” uzsver kompānijas “StartUs Insights” pētījuma autori.

Pieaugošs pieprasījums pēc e-komercijas, kas ietekmēs jūras kravu pārvadājumus

Pāreja uz digitālo komerciju būtiski ietekmē jūras kravu pārvadājumu nozari, nodrošinot preču netraucētu plūsmu pāri robežām. Digitālais laikmets ir ievadījis transformējošu iepirkšanās laikmetu, kura centrā ir e-komercija. Tā kā pasaule kļūst savstarpēji arvien vairāk saistīta, ērtības un plašās izvēles iespējas, ko piedāvā tiešsaistes iepirkšanās platformas, ir padarījušas tās par neatņemamu mūsu ikdienas sastāvdaļu.

E-komercijas pieaugums tieši ietekmē jūras kravu pārvadājumu nozari.

Jūras kravu pārvadājumi, kas ir galvenais veids, kā pārvietot lielus preču apjomus starp kontinentiem, var spēlēt vēl lielāku lomu e-komercijas uzplaukumā. Kuģošanas kompānijas gan var nonākt krustcelēs, jo tām ir jāiegulda līdzekļi papildu kuģos, progresīvos loģistikas risinājumos vai pat jāveido stratēģiskas partnerības, lai apmierinātu pieaugošo pieprasījumu. Nozarei arī jārisina problēmas, kas saistītas ar piegāžu savlaicīgu nodrošināšanu, lielāku kravu apjomu pārvaldību. Tā kā e-komercija paplašina savu ietekmi, jūras kravu pārvadājumu nozarei tas jāizmanto, ieviešot jauninājumus un pielāgojoties, lai atbalstītu globālo preču plūsmu.

Augstāka jūras kravu pārvadājumu efektivitāte un lielāki ieguvumi no digitalizācijas

Jūrniecības nozare vēsturiski ir bijusi globālās tirdzniecības stūrakmens, diemžēl pārmaiņas šajā nozarē bijušas lēnas un nākušas grūti. 2024. gadā jūras kravu pārvadājumu nozarei ir jābūt gatavai piedzīvot būtiskas pārmaiņas, ko pieprasīs digitālo tehnoloģiju ieviešana, kas sola racionalizēt darbības un aizsākt jaunu efektivitātes un rentabilitātes laikmetu. Jau 2019. gadā, atzīstot modernizācijas nepieciešamību, tādas lielas kuģošanas kompānijas kā MSC, “Maersk”, CMA CGM un “Hapag-Lloyd”



nodibināja Digitālo konteineru pārvadāšanas asociāciju (DCSA), kuras mērķis ir izveidot IT standartus, lai veicinātu sinhronizētu tehnoloģisko risinājumu nozarē. DCSA par savu misiju uzskata digitālās savienojamības uzlabošanu un nepārtrauktas datu pārraides atvieglošanu visām kuģniecības nozarē ieinteresētajām personām, tā paātrinot digitālo risinājumu ieviešanu un samazinot tehnoloģiju izmaksas.

Digitālās pārveides ieguvumi jūras kravu pārvadājumu nozarē ir daudzveidīgi, jo digitālie rīki piedāvā uzlabotas kravu izsekošanas iespējas, sniedzot uzņēmumiem reāllaika ieskatu par kravas atrašanās vietu un statusu. Turklāt automatizācija, kas ir būtiska digitālās pārveides sastāvdaļa, var samazināt cilvēku kļūdas, tādējādi nodrošinot efektīvāku darbību. Piemēram, DCSA ir strādājusi pie standartiem, kas atbilst kuģniecības nozares vissteidzamākajām vajadzībām, nozares plāniem, datu drošībai un kiberdrošībai. Šo standartu mērķis ir racionalizēt procesus,

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

samazināt dublēšanos un nodrošināt, ka visām ieinteresētajām personām ir piekļuve konsekventai un precīzai informācijai.

Piegādes kavējumi un kravas izmaksu izmaiņas

Loģistikas un jūras kravu pārvadājumu nozare pēdējā laikā piedzīvousi ievērojamas pārmaiņas, kas saistītas ar kravu piegādes kavējumu pieaugumu un kravu pārvadājumu izmaksu izmaiņām. Tas radījis satraukumu uzņēmumiem un ieinteresētajām personām visā piegādes ķēdē, tāpēc izpratne par šīm norisēm ir ārkārtīgi svarīga, lai saglabātu konkurētspēju un garantētu preču netraucētu apriti 2024. gadā.

Jaunākās tendences liecina, ka 2024. gadā jūras kravu pārvadājumu likmes varētu samazināties. Svārstības var radīt globālie ekonomiskie apstākļi, pieprasījuma un piedāvājuma dinamika un ģeopolitiskie notikumi. Lai gan likmju samazināšanās varētu šķist pozitīva tendence, tomēr šīs izmaiņas var būtiski ietekmēt preču piegādes kopējās izmaksas, ietekmējot daudzu uzņēmumu peļņu. Likmju samazinājums var būt kā abpuspriežīgs zobens kravu nosūtītājiem. No vienas puses, zemākas likmes var samazināt darbības izmaksas, nodrošinot konkurences priekšrocības, taču zemākas likmes var arī palielināt pieprasījumu pēc kuģniecības pakalpojumiem. Tā kā arvien vairāk uzņēmumu steigsies gūt labumu no labvēlīgajām likmēm, nozare var saskarties ar iespējamu kavēšanos. Šāda kavēšanās var izjaukt piegādes ķēdi, apgrūtinot piegādes termiņu ievērošanu un klientu vēlmju apmierināšanu. Lai gan kravu nosūtītāji varētu gūt labumu no izmaksu viedokļa, tiem reizē jāgatavojas pieaugošā pieprasījuma izaicinājumiem, izstrādājot stratēģiju šāda scenārija gadījumiem.

Jaudas agresīva pārvaldība un stratēģijas maiņa

Pastāvīgi mainīgajā jūras kravu pārvadājumu jomā jaudas agresīva pārvaldība kļūst par galveno stratēģiju pārvadātājiem 2024. gadā. Tā kā pasaules kuģniecības vide strauji

mainās un pieprasījums pēc jūras kravu pārvadājumu pakalpojumiem piedzīvo svārstības, pārvadātāji arvien vairāk koncentrējas uz savas darbības optimizēšanu, lai nodrošinātu ilgtspēju un rentabilitāti. Viena no galvenajām pieejām ir jaudas agresīvas pārvaldības īstenošana. Šādi rīkojoties, pārvadātāji cenšas līdzsvarot piedāvājumu un pieprasījumu, nodrošinot, ka viņu pakalpojumi netiek nedz nepietiekami izmantoti, nedz pārslogoti. Tas ietver rūpīgu grafiku un maršrutu novērtēšanu un nepieciešamo pielāgojumu veikšanu, lai maksimāli palielinātu efektivitāti. Jaudas agresīvas pārvaldības ietekme sniedzas tālāk par darbības efektivitāti. Rūpīgi pārval-



dot savu jaudu, pārvadātājiem ir sviras efekts, lai saglabātu paaugstinātas kravu pārvadājumu likmes. Šis stratēģiskais solis nodrošina, ka pārvadātāji var uzturēt stabilu ienākumu plūsmu, neraugoties uz samazinātu pieprasījumu. Tomēr tas varētu ietekmēt uzņēmumus, potenciāli palielinot piegādes izmaksas. Tā kā pārvadātāji orientējas šajā sarežģītajā līdzsvarā, uzņēmumiem ir jābūt informētiem un veikliem, gataviem pielāgoties mainīgajai jūras kravu pārvadājumu videi.

Kravu pārvadājumu cenu korekcijas un to ietekme uz nozari

Turpmākajos gados loģistikas un jūras kravu pārvadājumu nozarei īpaša uzmanība jāpievērš pārvadājumu cenu korekcijām, jo, mainoties pasaules ekonomikā, uzņēmumiem un nozarēm ir jābūt gatavām mainīgai cenu dinamikai. Līdz ar to ir ļoti svarīgi, lai uzņēmumi, kuru darbība balstās uz jūras kravu pārvadājumiem, saprastu šīs gaidāmās pārmaiņas un sagatavotos tām. Paredzams, ka 2024. gadā kravu pārvadājumu

cenās samazināsies par aptuveni 10–15%. Šāds samazinājums var radīt ievērojamus ietaupījumus kravu nosūtītājiem un uzņēmumiem, kas preču transportēšanā ir ļoti atkarīgi no jūras pārvadājumiem. Paredzams, ka šī korekcija padarīs jūras pārvadājumus par arvien pievilcīgāku iespēju uzņēmumiem, jo īpaši tiem, kas vēlas optimizēt savas darbības izmaksas. Kravu pārvadājumu cenu samazinājums var stimulēt pieprasījumu pēc transportēšanas pakalpojumiem, tāpēc jūras kravu pārvadātājiem 2024. gadā ļoti svarīgi būs konkurētspējīgas cenas līdzsvarot ar pārvadājumu grafiku.

Jaudas pārpalikums

Loģistikas un jūras kravu pārvadājumu nozares darbību 2024. gadā ietekmēs jaudas pārpalikums, un šī tendence galvenokārt ir saistīta ar pārvadātāju pieaugošu pieejamību, kas, paredzams, būtiski ietekmēs jūras pārvadājumu tirgus dinamiku. Paredzams, ka pārvadātāju pieejamības pieaugums radīs jaudas pārpalikumu. Tas izriet no dažādiem faktoriem, tostarp flotes paplašināšanas un lielāku kuģu ieviešanas, ko veic kuģniecības uzņēmumi, līdz ar to jūras pārvadājumu nozare varētu piedzīvot konkurētspējīgākas cenas, kas būs izdevīgi pakalpojumu sniedzējiem un klientiem. Kravu īpašnieki no šīs tendences gūs milzīgu labumu. Tā kā lielākas pieejamības dēļ var samazināties pārvadājumu likmes, preču pārvadāšana pa jūru kļūst par rentablāku iespēju kravu īpašniekiem, un šī izmaksu efektivitāte var izpausties kā ietaupījumi, ko novirzīt gala patērētājiem. Rezultātā importētās preces varētu kļūt pieejamākas, kas veicinās tirdzniecību un sniegs labumu ekonomikā kopumā. Būtībā jaudas pārpalikuma pulsējošais efekts jūras kravu pārvadājumu nozarē varētu radīt labvēlīgāku tirgus vidi visām iesaistītajām pusēm.

Ilgtspējīga attīstība un videi draudzīga kravu piegāde

2024. gadā jūras kravu pārvadājumu jomā viens no atslēgas vārdiem būs ilgtspējīga attīstība un videi draudzīga kravu piegāde, kas tai pašā laikā kļūs arī par visaktuālāk risināmo problēmu.



Nemot vērā satraucošo globālās temperatūras pieaugumu un siltumnīcefekta gāzu emisiju kaitīgo ietekmi, cīņa pret klimata pārmaiņām nekad nav bijusi tik izteikta, tāpēc arī kuģošanas uzņēmumi aktīvi meklē inovatīvus risinājumus, kuru pamatā ir videi draudzīga kuģošana un tai atbilstoša normatīvā bāze. Tagad galvenā uzmanība tiek pievērsta ilgtspējīgiem degvielas avotiem, kas ievērojami samazina oglekļa emisijas. Paredzams, ka virzība uz videi draudzīgu kuģniecību paātrināsies, nosakot jaunus kritērijus ilgtspējīgai jūras tirdzniecībai.

Blokķēdes tehnoloģija – pārredzamība un efektivitāte

Decentralizētā digitālās virsgrāmatas sistēma, kas sākotnēji bija klātesoša kriptovalūtas darījumos, tagad rada viļņus arī jūrniecības nozarē. Blokķēdes potenciāls jūras kravu pārvadājumos ir milzīgs, jo nozare jau sen ir cīnījusies ar pārskatāmības problēmām. Tā kā nosūtīšanas procesā ir iesaistītas daudzas ieinteresētās puses, sākot no eksportētājiem līdz muitas amatpersonām, netraucētas informācijas plūsmas nodrošināšana var būt problemātiska, bet izmantojot koplietojamu, nemainīgu virsgrāmatu, visas iesaistītās puses var reģistrēt un apskatīt katru darījumu. Tas samazina nepieciešamību pēc pārsmērīgas dokumentu kārtošanas, samazinot kļūdas un neatbilstības, turklāt var pārbaudīt preču autentiskumu, nodrošinot, ka tas, kas tiek sūtīts, atbilst sniegtajam aprakstam.

Jūrniecības nozare nav pasargāta no krāpšanas draudiem un drošības pārkāpumiem, un blokķēdes tehnoloģija piedāvā stabilu risinājumu, jo, ņemot vērā tās decentralizēto raksturu, jebkurai atsevišķai vienībai ir praktiski neiespējami mainīt informāciju,

tiklīdz tā ir reģistrēta blokķēdē. Tas nodrošina, ka darījumi ir droši un bez iespējamām manipulācijām.

Autonomie kuģi – samazinātas izmaksas un uzlabota drošība

Jūrniecības nozare atrodas uz revolucionāras transformācijas sliekšņa, autonomie kuģi ir gatavi pārveidot nozari, kas bez cilvēka klātbūtnes veidos jaunu jūras kravu pārvadājumu dinamiku. Ja uz kuģa nav cilvēku, tas var darboties efektīvi, ievērojami ietaupot algas, maksu par apmācību un citus ar apkalpi saistītus izdevumus. Šī tendence nav tāla iespējamība, tā ir taustāma realitāte, kas jau 2024. gadā varētu ietekmēt jūras kravu pārvadājumu nozari.

Drošība jūrniecības nozarē joprojām ir vissvarīgākā, un autonomie kuģi sola pastiprinātus drošības pasākumus. Cilvēka kļūdas, sākot ar navigācijas kļūdām un beidzot ar operatīvo uzraudzību, vēsturiski ir ievērojami veicinājušas jūras negadījumus. Integrējot progresīvas tehnoloģijas, autonomie kuģi var precīzi pārvietoties jūrās, samazinot sadursmju un citu negadījumu iespējas.

Uzlabots analītiskais darbs – uz datiem balstīti lēmumi

Progresīva analītika pastāvīgi mainīgajā jūras kravu pārvadājumu jomā kļūst par panākumu stūrakmeni. 2024. gadā sarežģītu analītisko rīku integrēšana kļūst neaizstājama kuģniecības uzņēmumiem, nodrošinot, ka tie, saskaroties ar izaicinājumiem, ir sagatavoti šādām situācijām. Prognozējošās analīzes spējas nedrīkst novērtēt par zemu jūras pārvadājumu kontekstā, jo, pateicoties tām, kuģošanas kompānijas var paredzēt tendences un iespējamus riskus un savlaicīgi pieņemt stratēģiskus lēmumus.

Uzņēmumi arvien vairāk paļaujas uz plašām datu krātuvēm, lai plānotu savu darbību, sākot no kravu apstrādes procesu racionalizēšanas līdz klientu apkalpošanas standartu paaugstināšanai. ■

“StartUs Insights” info

Kuģu satiksme caur Suecas kanālu samazinājusies par 30 procentiem

Kuģu satiksme caur Suecas kanālu tikai janvārī vien samazinājās par 30%, salīdzinot ar to pašu laiku 2023. gadā.

Kanāla pārvaldes vadītājs Osama Rabie preses konferencē uzsvēra, ka politiskā spriedze un hutiešu uzbrukumi ar Izraēlu saistītiem kuģiem ir likuši tirdzniecības kuģiem drošības apsvērumu dēļ izvēlēties garākus maršrutus, nevis ieiet kara zonā, un ka muitas nodokļu samazināšana nepalīdzēs ievilināt kuģus atpakaļ šajā Ēģiptes ūdensceļā.



Osama Rabie.

2023. gada oktobrī Suecas kanāla pārvalde paaugstināja tranzīta maksu par aptuveni 15% dažiem tankkuģiem, tostarp tiem, kas pārvadā jēlnaftu un naftas produktus.

“Krīze ir ievērojami ietekmējusi globālo kuģniecību, samazinot kravu piegādes ātrumu. Notiekošais atgādina koronavīrusa pandēmijas laiku. Kuģi nepārvietojas, un ja tomēr pārvietojas, tad ar kavēšanos,” sacīja Osama Rabie. “Satiksmes kritums novedis pie tā, ka ieņēmumi šogad ir par četrdesmit procentiem mazāki nekā tajā pašā periodā pērn. Piedevām kanāla ieņēmumu samazināšanās notiek laikā, kad Ēģipte piedzīvo lielu ekonomisko krīzi un risina sarunas ar Starptautisko Valūtas fondu par jauniem aizdevumiem 12 miljardu ASV dolāru apmērā, kam finanšu iestāde jau ir piekritusi.” ■

Izmeklē divu Lielbritānijas Karaliskās jūras kara flotes elites mīnu meklētāju sadursmes iemeslus

Sociālajos medijos nonākusi ziņa, ka 20. janvārī Bahreinas ūdeņos sadūrušies divi Lielbritānijas Karaliskās jūras kara flotes elites mīnu meklētāji – “HMS Chiddingfold” un “HMS Bangor”. Tiek ziņots, ka abi kuģi ir guvuši bojājumus, bet neviens no apkalpes nav cietis.

Karaliskās jūras kara flotes pārstāvis ir apstiprinājis informāciju par incidentu. To būtu grūti noliegt, jo sadursme redzama video tiešsaistē, tomēr netiek sniegts skaidrojums, kāpēc minētais incidents ir noticis – vai vainojami laikapstākļi, tehniskas problēmas vai nepareizi izvēlēta manevrēšana. Tiek ziņots vienīgi tas, ka uz Bahreinu devusies komanda, lai novērtētu nodarīto kaitējumu un izmeklētu lietas apstākļus. “Incidentā neviens nav cietis, un nebūtu korekti sniegt plašākus komentārus, kamēr notiek izmeklēšana,” uz mediju jautājumiem atbild Karaliskā jūras kara flote.

Neapstiprināta informācija liecina par iespējamu nopietnu tehniskas dabas traucējumu, jo uzņemtajā video redzams, ka viens kuģis ātri brauc atpakaļgaitā un turpina manevru pat pēc sadursmes.

2023. gada septembrī Karaliskā jūras kara flote nosūtīja abus kuģus mācību ietvaros kopā ar Kataras Jūras spēkiem praktizēt tuvus manevrus un aizsardzības prasmes, lai pārbaudītu tiltu komandu prasmes un spējas. Karaliskā jūras kara flote sadarbojas ar ASV jūras spēkiem Persijas līča reģionā, cenšoties Sarkanaajā jūrā aizsargāt tirdzniecības kuģus no Jemenā bāzēto hutiešu uzbrukumiem.

“Apliecinu, ka notiek pilnīga un rūpīga izmeklēšana un ātri tiks veiktas visas nepieciešamās izmaiņas procedūrā, lai turpmāk novērstu iespējamus incidentus,” preses konferencē uzsvēra Karaliskās jūras kara flotes operāciju komandieris kontradmirālis Edvards Ahlgrens. “Tāpat ar pilnu atbildību varu teikt, ka Apvienotajai Karalistei arī turpmāk būs svarīga loma tirdzniecības kuģu drošības nodrošināšanā reģionā.” ■



“Maersk” Panamas kanāla apiešanai izmantos “sauszemes tiltu”

Nemot vērā tranzīta ierobežojumus, ko izraisījis pašreizējais ūdens trūkums Panamas kanālā, kuģošanas gigants kompānija “Maersk” paziņojusi par savu plānu mainīt kuģošanas ceļu caur Panamas kanālu, aizstājot to ar tā dēvēto “sauszemes tiltu” cauri Panamai.

Sausums Panamā un prognozētais ūdens līmenis Gatunas ezerā ir licis Panamas kanāla pārvaldei (PCA) veikt tranzīta korekcijas, samazinot kanāla kopējo jaudu, tostarp samazinot gan ikdienas tranzīta skaitu, gan kuģu maksimālo iegrimi. Šis izmaiņas ir radījušas sastrēgumus, kā arī neparedzētus un neadekvātus maksājumus, lai apiētu rindu. Lai nodrošinātu minimālus traucējumus kravu piegādē, “Maersk” ir veikusi izmaiņas savos pakalpojumos, īpaši tajos, kas darbojas starp Okeāniju un Ameriku (OC1 pakalpojums). Tā vietā, lai izmantotu Panamas kanālu, šajā 80 kilometru garajā posmā cauri Panamai kompānija izmantos dzelzceļa transportu.

Lai gan šī stratēģija tiek īstenota tikai attiecībā uz vienu pakalpojumu – konteinerkravu pārvadājumiem, tajā ir iestrādāti novatoriski veidi, kā pārvadātāji varētu pielāgot maršrutus, lai mazinātu triecienus, ko kuģošanai rada traucējumi Panamas kanālā, jo pašreiz valdošais sausums ir nepārprotams signāls, ka klimata pārmaiņas jau tagad nopietni apdraud ūdensceļa efektivitāti, bet nākotnē apdraudējums varētu vēl palielināties.

“Maersk” ziņo, ka tiks izveidotas divas atsevišķas cilpas, viena



Maersk OC1 pakalpojums.

Atlantijas okeānā un viena Klusajā okeānā. Klusā okeāna kuģi pagriezīsies uz Balboa, Panamā, izkraujot kravu, kas tiek sūtīta uz Latīņameriku un Ziemeļameriku, un paņemot kravu, kas dodas uz Austrāliju un Jaunzēlandi. Savukārt Atlantijas okeāna kuģi pagriezīsies uz Manzanillo, Panamā, izkraujot Austrālijai un Jaunzēlandei domātās kravas, un paņemot kravas, kas paredzētas transportēšanai uz Latīņameriku un Ziemeļameriku.

“Maersk” turpinās sniegt pakalpojumus no ASV rietumkrasta līdz Okeānijai, nodrošinot pārkļūšanu no abiem krastiem, turklāt uzņēmums izveidos savienojumus starp Persijas līča ostām un OC1 pakalpojumu, lai saglabātu pašreizējo darbības līmeni. “Mēs citīgi strādājam, lai samazinātu jebkādu ietekmi kravu piegādes ķēdē, un joprojām uzturam ciešus kontaktus ar Panamas kanāla pārvaldi,” savā ziņojumā pauž “Maersk”. ■

Jūras kravu pārvadājumu traucējumi nopietni ietekmē pasaules tirgu

Autoražotāji "Tesla" un "Geely" pieredzējuši "Volvo Car" paziņojumu, ka komponentu trūkuma dēļ daļēji aptur ražošanu Eiropā, un tā ir pirmā skaidrā zīme, kas liecina, ka uzbrukumi tirdzniecības kuģiem Sarkanajā jūrā tieši skar ražotājus reģionā. "Tesla" aģentūrai "Reuters" pavēstīja, ka no 29. janvāra līdz 11. februārim apturēs lielāko daļu automašīnu ražošanas savā rūpnīcā netālu no Berlīnes, skaidrojot to ar sastāvdaļu trūkumu pēc tam, kad daudzi kuģi tika novirzīti maršrutā apkārt Āfrikai.

"Bruņotie konflikti Sarkanajā jūrā un ar tiem saistītās izmaiņas transporta maršrutos starp Eiropu un Āziju gar Labās Cerības ragu ietekmē ražošanu Grīnheidē," teikts "Tesla" paziņojumā. "Ievērojami ilgāks transportēšanas laiks rada plašu piegādes ķēdēs."

Draudīgie notikumi Sarkanajā jūrā jau ir vistiešākajā veidā ietekmējuši konteineru pārvadājumu tarifus, kas vairākkārt pieauguši. Arvien vairāk pieaug bažas, ka kuģiem, kas pārvadā visu, sākot no apģērba līdz tālruņiem un automašīnu akumulatoriem, būs jāizvairās no Suecas kanāla izmantošanas, kas ir ātrākais ceļš starp Āziju un Eiropu, pa kuru notiek aptuveni 12% pasaules konteineru pārvadājumu.

Sarkanajā jūrā notiekošais ir izvērties par lielāko satricinājumu piegādes ķēdēs kopš Covid-19 pandēmijas, un tas draud nobremzēt pasaules ekonomikas atveseļošanos, savukārt pieaugošās kravu cenas varētu atjaunot inflāciju.

Papildus notikumiem Sarkanajā jūrā un ar to saistītajā Suecas kanālā kravu loģistikai galvassāpes sagādā arī zema ūdens līmenis Panamas kanālā, kas ir vēl viens svarīgs jūras tirdzniecības ceļš.

Kuģošanas gigants "Maersk" jau nācis klajā ar paziņojumu, ka maršruta maiņa no Āzijas uz Ziemeļeiropu papildus prasīs aptuveni 10 dienas un vismaz vienu miljonu ASV dolāru papildu degvielas izmaksās.

Daudzi uzņēmumi, tostarp Ķīnas otrais lielākais autoražotājs "Geely",

Zviedrijas mēbeļu ražošanas uzņēmums IKEA un Lielbritānijas apģērba mazumtirgotājs "Next" ir brīdinājuši par iespējamām preču piegāžu kavējumiem.

Par piegāžu kavēšanos no Indijas un Pakistānas, kas dažiem produktiem pat pārsniedz 20 dienas, ziņojuši arī ASV mazumtirgotāji "Target" un "Tractor Supply".

"Ja turpināsies kravu pārvadājumu traucējumi Sarkanajā jūrā, jau aprīlī un maijā plauktos būs produktu deficīts," brīdina ražotāji un tirgotāji.

Autoražotāji un tirgu analītiķi Eiropā pēdējos mēnešos ir brīdinājuši, ka pārdošanas apjomi nepieaug tik strauji kā cerēts, un daži uzņēmumi samazina cenas, cenšoties palielināt pieprasījumu.

Mūsdienu globālās piegādes ķēdes ir cieši saistītas. Preču pārvietošana uz rūpnīcām lielā mērā ir balstīta uz pieprasījumu, tāpēc pieprasījuma prognozēšana ir kļuvusi par milzīgu un ļoti svarīgu nozari. Taču piegāžu kavēšanās nav vienīgā problēma, kas saistīta ar kuģošanu apkārt Āfrikai, lai izvairītos no incidentiem Sarkanajā jūrā, jo tās 3000 papildu jūdzes, ko mēro kuģi, nozīmē arī papildus sadedzinātu degvielu.

Jūras un gaisa kravu pārvadājumu analītikas platformas "Xeneta" kuģniecības analītiķis Pīters Sands ir novērtējis, ka katrs kuģis, kas veic šo maršrutu, papildus rada 2700 tonnu CO izmešu. Ja starptautiskā kuģniecības nozare būtu valsts, tā jau būtu viena no pasaules valstīm, kas rada lielākās oglekļa emisijas. Sands arī prognozē, ka siltumnīcefekta gāzu emisijas no kuģiem līdz 2050. gadam nevis samazināsies, bet gan palielināsies līdz pat 50% apmērā.

Tomēr, ja kuģošana, izmantojot Sarkanās jūras maršrutu, ciestu no nemiernieku spēkiem vai pirātiem, zaudējumi būtu vēl lielāki. Lai gan maršrutu novirzīšana atstāj negatīvu iespaidu uz planētas veselību un nav visai laba prakse, tomēr analītiķi atzīst, ka tas ir mazākais no diviem jaunumiem.■

IMB ikgadējais ziņojums par pirātismu un bruņotu laupīšanu vieš bažas

ICC Starptautiskā jūrniece biroja (IMB) ikgadējais ziņojums par pirātismu un bruņotu laupīšanu rada bažas, jo pirmo reizi kopš 2017. gada noticis kuģa nolaupīšanas gadījums Somālijā. 2023. gada 14. decembrī *handymax* beramkravu kuģis, iespējams, nolaupīja Somālijas pirāti, un šis incidents notika aptuveni 700 jūras jūdzes uz austrumiem no Bosaso. Ziņojumā teikts, ka nolaupītais ir tāda veida kuģis, ko var izmantot par mātes kuģi turpmākiem uzbrukumiem.



"Tas rada bažas, un IMB vēlreiz aicina visus kapteiņus un kuģu īpašniekus ievērot ieteikumus un ziņošanas procedūras saskaņā ar labākās pārvaldības prakses jaunāko versiju," sacīja IMB direktors Maikls Hovlets, piebilstot, ka incidents liecina par Somālijas pirātu aktivizēšanos un viņu iespējām.

IMB 2023. gada pārskatā reģistrēti 120 jūras pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi pret kuģiem salīdzinājumā ar 115 gadījumiem 2022. gadā. Ziņojumā atklāts, ka notikuši 105 uzkāpšanas gadījumi uz kuģiem, deviņi uzbrukuma mēģinājumi, četri kuģi nolaupīti un divi apšaudīti. IMB aicina būt piesardzīgiem attiecībā uz apkalpes drošību, jo kīlnieku un nolaupīto apkalpes locekļu skaits 2023. gadā salīdzinājumā ar 2022. gadu ir pieaudzis attiecīgi no 41 līdz 73 un no diviem līdz 14.

Gvinejas līcis joprojām bīstams jūrnikiem

Gvinejas līcī 2023. gadā notikuši 22 incidenti salīdzinājumā ar 19 incidentiem 2022. gadā, 35 incidentiem 2021. gadā un 81 incidentu 2020. gadā. Neraugoties uz paziņoto incidentu salīdzinoši nelielu

► ► ► 37. lpp.

skaitu, šī joprojām ir bīstama teritorija, jo reģionā notikuši trīs no četriem pasaulē ziņotajiem kuģu nolaupīšanas gadījumiem, visi 14 apkalpes nolaupīšanas gadījumi un 75% no ziņotajiem ķīlnieku saņemšanas gadījumiem, tāpat šajā reģionā ievainoti arī apkalpes locekļi.

Bažas par apkalpju drošību Singapūras šaurumā, Malakas šaurumā un Indonēzijas arhipelāgā

Singapūras šaurums joprojām rada bažas incidentu lielā skaita dēļ. Lai gan 95% no paziņotajiem incidentiem tiek uzskatīti par zema līmeņa noziegumiem, tomēr tie bijuši veiksmīgi. Kopumā 2023. gadā ziņots par 37 incidentiem salīdzinājumā ar 38 incidentiem 2022. gadā.

“Mūs satrauc tas, ka kuģi ziņo novēloti. IMB aicina par visiem incidentiem ziņot savlaicīgi, jo tas rada precīzāku izpratni par risku,” situāciju raksturoja IMB direktors Maikls Hovlets.

Kad 2023. gada oktobrī Malakas šaurumā noziedznieki iekļuva beramkravas kuģī, viens apkalpes loceklis tika ievainots, un viņam bija nepieciešama medicīniskā palīdzība. Pirms tam pēdējais ziņojums, ka pirāti šajā reģionā ievainojuši kādu apkalpes locekli, tika saņemts 2015. gadā.

Indonēzijas arhipelāgā paziņoto incidentu skaits pieaudzis no 10 gadījumiem 2022. gadā līdz 18 gadījumiem 2023. gadā, un 50 procentos gadījumu tika ziņots par ieroču izmantošanu, septiņi apkalpes locekļi saņēma draudus un divi tika saņemti par ķīlniekiem.

Apdraudējums Dienvidamerikā

No kuģiem tika ziņots par četrpadsmit incidentiem Kaljao enkurvietā Peru, kur septiņas apkalpes tika saņemtas par ķīlniekiem, vēl vienai uzbruka un vienai draudēja. Deviņos gadījumos tika ziņots par šaujamieroču un nažu lietošanu. Vēl incidenti Dienvidamerikā reģistrēti Makapas enkurvietā Brazīlijā, kā arī Kartāgenas un Puerto Bolivaras enkurvietās Kolumbijā. ■

IBM info



Diskutē par drošību Indijas okeāna ziemeļrietumu daļā un Sarkanajā jūrā

2023. gada decembra beigās operācijas ATALANTA jaunais komandieris viceadmirālis Villanueva vadīja 14. rūpniecības stratēģijas sanāksmi Londonā, lai kuģošanas nozares pārstāvjiem sniegtu jaunāko informāciju par jūras satiksmes drošību Indijas okeāna ziemeļrietumu daļā un Sarkanajā jūrā, kā arī uzklautu un apzinātu tirdzniecības flotes bažas, lai izdarītu vajadzīgos secinājumus attiecībā uz jūras satiksmes drošības nodrošināšanu.

EUNAVFOR ATALANTA prezentācijā galvenā uzmanība tika pievērsta jūras drošības situācijai reģionā, tostarp jaunākajai informācijai par neseno pirātisma apkarošanas operāciju saistībā ar nolaupītā zvejas kuģa atbrīvošanu, draudu novērtējumam, novērotajām tendencēm un situācijas attīstības analīzei.

Sanāksmē piedalījās pārstāvji no Starptautiskās Kuģniecības palātas, OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*), INTERCARGO, INTERTANKO, Āzijas Kuģu īpašnieku asociācijas (ASA) un BIMCO, IMO, Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKĪA) un Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB), kā arī Koordinētās jūras klātbūtnes (CMP) vecākais koordinators Indijas okeāna ziemeļrietumos Dr. Alisons Vestons,



operācijas AGENOR spēku komandieris kontradmirālis Hanss Huigenss un Apvienoto jūras spēku komandiera vietnieks komodors Filips Deniss. Sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no NATO Kuģniecības centra, Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA), Apvienotās Karalistes Jūras tirdzniecības operācijām (UKMTO) un Konfliktu ieroču pētniecības.

Kuģniecības nozares pārstāvju galvenās bažas saistītas ar kuģošanas drošības pasliktināšanos Sarkanās jūras dienvidos un Adenas līcī, tostarp neseno pirātu uzbrukumu. Operācijas ATALANTA komandieris viceadmirālis Villanueva auditorijai skaidroja EUNAVFOR ATALANTA spējas un uzsvēra, ka nepieciešams turpināt attīstīt ATALANTA, lai tā dotu iespējami lielāku labumu kuģniecības nozarei. ■

Jau 15 gadus ierindā Eiropas Savienības Jūras spēku operācija ATALANTA

2023. gada 23. novembrī Rotas jūras spēku bāzē ar svinīgu ceremoniju tika atzīmēta ES Jūras spēku (EUNAVFOR) operācijas ATALANTA 15. gadadiena. Pasākuma ietvaros notika arī pašreizējā komandiera viceadmirāļa Hosē Marias Torrentes komandiera pienākuma nodošanas ceremonija jaunajam komandierim viceadmirālim Ignasio Villanuevam Serrano.

UZZIŅAI

EUNAVFOR operācijas ATALANTA galvenā mītne kopš 2019. gada 29. marta atrodas Spānijā, tā nodrošina jūras drošību Indijas okeāna ziemeļrietumu daļā un Sarkanajā jūrā. EUNAVFOR ATALANTA ir būtiska nozīme ES kopējā drošības un aizsardzības politikā un ES jūras diplomātijā Indijas un Klusā okeāna reģionam. Kopš operācijas sākuma 2008. gadā tā ir bijusi starptautiskās sadarbības piemērs, kurā iesaistītas kopumā 20 ES un trešās valstis.

Jubilejas svinību laikā pelnīta atzīnība tika izteikta visām iesaistītajām valstīm, kā arī jūras spēkiem un citam operācijā iesaistītajam personālam. "Mēs priecājamies par to, ko, sadarbojoties ar partneriem, ir spējušas sasniegt ES dalībvalstis," sacīja viceadmirālis Hosē Maria Torrente.

Operācijas komandiera nodošanas ceremoniju Eiropas Savienības Militārās komitejas priekšsēdētāja ģenerāļa Roberta Briegera vārdā vadīja Spānijas Aizsardzības štāba (JEMAD) priekšnieks admirālis Teodoro Estebans Lopess Kalderons.

"Mans izaicinājums būs komandēt ATALANTA laikā, kad, pielāgojoties



jaunajiem jūras drošības izaicinājumiem, operācija prasīs pārveidi, vienlaikus saglabājot darbības iestrādes un operatīvo efektivitāti," pēc nodošanas ceremonijas sacīja jaunais komandieris viceadmirālis Villanueva. "Apliecinu, ka esmu apņēmības pilns nodrošināt visu uzticēto uzdevumu efektīvu izpildi un sasniegt operatīvo mērķi."

2008. gada beigās Eiropas Savienības Padome, pamatojoties uz dažādām ANO rezolūcijām, pieņēma rezolūciju 2008/851/KĀDP, lai izveidotu ES jūras militāro operāciju ATALANTA un palīdzētu Somālijas piekrastē novērst, apkarot un atturēt pirātismu. Laika gaitā EUNAVFOR pilnvaras ir pielāgotas un paplašinātas atbilstoši situācijas attīstībai reģionā. Piecpadsmit gadu laikā ATALANTA ir saskārusies ar dažādiem izaicinājumiem, aizsargājusi vairāk nekā 2000 Pasaules pārtikas programmas kuģu, nodrošinot 3,2 miljonu tonnu pārtikas piegādes un cita veida palīdzību. Konfiscētas 16 tonnas narkotisko vielu un panākts ievērojams progress cīņā pret pirātismu. Operācija ir bijusi efektīvs

▶▶▶ 40. lpp.



▶▶▶ 39. lpp.

jūras diplomātijas instruments un ir uzsvērusi starptautiskās sadarbības nozīmi un nepieciešamību saglabāt efektīvu klātbūtni, lai novērstu un apkarotu nelikumīgas darbības.

Incidents mudina uzturēt modrību

2023. gada 22. novembrī Somālijas krasta apsardzes komandieris brīdināja EUNAVFOR Kopīgo operāciju centru par Irānas karaļa zvejas kuģa nolaupīšanu pie Eilas kras-tiem (Puntlenda, Somālija). Operācija ATALANTA operatīvi iesaistījās nolaupītā kuģa meklēšanā, tai pašā laikā kontrolējot reģionu vairāk nekā 230 jūras jūdžu attālumā no Somālijas krastiem un informējot jūras satiksmi, tādējādi palīdzot novērst iespējamus pirātu draudus. Operācijā tika izmantots neapbruģots drons.

Operācijas laikā nelabvēlīgos laika apstākļos ATALANTA vienībām izdevās panākt, ka nolaupītais zvejas kuģis "Al Merai 1" mainīja kursu uz Puntlendas piekrasti un sasniedza Somālijas teritoriālos ūdeņus, par ko informācija tika nodota Somālijas Jūras spēkiem.

Šis incidents bija vēl viens atgādinājums tam, cik svarīga ir ES klātbūtne reģionā, lai sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām pusēm veicinātu kuģošanas drošību un starptautisko tiesību aktu izpildi.

Pēdējais pirātisma incidents reģionā notika 2019. gadā. EUNAVFOR saglabā modrību attiecībā uz jebkādiem jūras satiksmes drošības notikumiem savā operāciju zonā un stingri iesaka tirdzniecības un citiem neaizsargātiem kuģiem reģistrēties Jūras drošības centrā – Āfrikas raga brīvprātīgajā reģistrācijas shēmā, lai nodrošinātu visefektīvāko uzraudzību un reaģēšanu no ATALANTA spēku un to partneru puses cīņā pret jūras satiksmes drošības apdraudējumiem.

Pašlaik operāciju ATALANTA nodrošina Itālijas flagmanis "Durand de la Penne" ar helikopteru NH90, Spānijas karakuģis "Victoria" ar helikopteru AB212, Īpašo operāciju spēku komandas un droni, kā arī Jūras patruļas un atpazīšanas gaisa kuģis "Vigima D4".



Starptautiskā sadarbība pret pirātismu Rietumāfrikas reģionā

Neraugoties uz sasniegumiem un ieguvumiem cīņā pret noziedzīgiem grupējumiem pasaules jūrās, pirātisma incidenti joprojām turpina apdraudēt kuģošanas drošību Rietumāfrikas reģionā. Un ne tikai tur, bet tur jo īpaši un ar lielāku nežēlību.

"Tikai novēršot pirātisma pamatcēloņus un nodrošinot ilgtspējīgu finansējumu, mēs varam cerēt, ka spēsim cīnīties ar pirātismu Rietumāfrikas reģionā un arī citviet pasaulē," ANO Drošības padomes sēdē sacīja ANO ģenerālsekretāra palīdze Āfrikas jautājumos Marta Pobe.

Lai gan pirātisma incidentu skaits Gvinejas līcī ir samazinājies, apdraudējums joprojām tiek vērtēts kā pietiekami augsts. Ziņojumā par pirātismu šajā reģionā teikts, ka no 2016. līdz 2021. gadam pirātu grupas reģionā ir mainījušas darbības modeļus, uzsvāru liekot uz izpirkuma maksas pieprasīšanu par nolaupītajiem jūrniekiem. ANO Narkotiku un noziedzības novēršanas biroja (UNODC) Globālās jūras noziegumu apkarošanas programmas pētījums parādīja, ka pirātisms ar nolaupīšanas izpirkuma maksas pieprasīšanu maksimumu sasniedza 2020. gadā, kad jūrā bija nolaupītas aptuveni 140 personas. Pētījums atklāja, ka pirātu grupas darbojas bez izšķirības, mērķējot uz visu veidu kuģiem, tostarp zvejas kuģiem, un paplašina

darbību tālāk par 200 jūras jūdžēm no krasta.

"Lai efektīvi novērstu draudus, ko rada pirātisms un bruņota laupīšana jūrā, nacionālajām ieinteresētajām institūcijām, reģionālajām un apakšreģionālajām organizācijām un starptautiskajiem partneriem jācenšas aktīvi risināt sociālās, ekonomiskās un vides problēmas, kas ir pamatā personu vervēšanai noziedzīgos tīklos. Tikai starptautisko partneru klātbūtne, sadarbība ar piekrastes valstu iestādēm un operatīva informācijas aprīte var dot gaidīto rezultātu un vairo drošību," norādīja Marta Pobe.

Diemžēl efektīvu preventīvo līdzekļu izmantošana pret noziedzīgiem grupējumiem ir kavējusi tā dēvētās "The Yaoundé Architecture" nepietiekama īstenošana. "The Yaoundé Architecture" tika radīta 2013. gadā, reģiona institūcijām parakstot rīcības kodeksu. Nepilnības darbā joprojām saglabājas, un tās ietver tādas problēmas kā atbilstoša aprikojuma un ilgtspējīga finansējuma trūkums, lai nodrošinātu rīcības kodeksa pilnīgu ieviešanu praksē.

Pēc Martas Pobe teiktā, jaunākie dati liecina, ka incidenti nepārtraukti mainās un pārvietojas no Rietumāfrikas ūdeņiem uz ANO Centrālāfrikas valstu ekonomikas kopienas jūras reģionu.

Mūžībā devies kapteinis Kārlis Seskis

(1934. 21. IX – 2024. 8. I)

Kapteinis Kārlis Seskis nodzīvoja garu un raženu mūžu. Viņš bija ne tikai profesionāls jūrnieris un Kapteinis ar lielo burtu, bet arī īstens Latvijas patriots, taisnīgs un principiāls, prasīgs pret sevi un apkārtējiem, aktīvs Latvijas Jūrnierības savienības biedrs. Kapteinis bija cienīts cilvēks, kurš savas zināšanas gribēja un spēja nodot topošajiem jūrnieriem Engures jūrskolā un Latvijas Jūras akadēmijā, pasniedzot tādu studiju priekšmetu kā "Navigācija un locija", ko pats savulaik bija mācījis pie leģendārā skolotāja zemūdenes "Ronis" komandiera komandkapteiņa Hugo Legzdiņa. "Engures jūrskolas direktors Kārlis Ēdelnieks 1988. gadā uzaicināja mani strādāt jūrskolā par pasniedzēju. Abi ar kapteini Viktoru Kleinu tīri labi strādājām un topošajiem stūrmaņiem mācījām jūras navigāciju, astronomiju un citas zinības. Visu to, ko man savulaik bija mācījis Hugo Legzdiņš, tagad puišiem mācīju es, bet Legzdiņš brauca uz Enguri valsts eksāmenu komisijas sastāvā. Engures jūrskolā mācījās puiši no visas Latvijas. Parēķināju, ka, kamēr tur strādāju, jūrskolai cauri izgāja kādi 236 puiši."

Ik gadus kapteinis Seskis kopā ar Latvijas Jūras spēku virsniekiem un jūrnierības darbiniekiem 7. decembrī devās uz Lēdurgas kapiem, lai



godinātu komandkapteiņa piemiņu, bet, sazvaniņš pirms tradicionālā brauciena uz Lēdurgu pērnā gada decembrī, kapteinis bija skumjš, jo veselība viņam nelāva doties uz piemiņas pasākumu. "Šoreiz tā nu ir sanācis, nejūtos tik labi, lai brauktu, bet domās gan pieminu savu skolotāju," teica sirmis kapteinis, kurš tikai mēnesi vēlāk pievienojās tiem daudzajiem Hugo Legzdiņa audzēkņiem, arī saviem draugiem, domubiedriem un Latvijas jūrnieriem, kuri nu Latvijas vārdu nes mūžībā.

2008. gada decembrī, kad komandkapteinim Hugo Legzdiņam pie viņa mājas atklāja piemiņas plāksni, un tas iekritis tieši Gunāros, kapteinis Gunārs Zakss pēc svinīgā brīža aicinājis savus draugus uz krogu, lai vārda dienā, kā teica kapteinis Seskis, uzsauktu pa sotelim un visi kopā pieminētu savu skolotāju. Tā nu trīs vīri – kapteinis Andrejs Reinsons, kapteinis Gunārs Zakss un kapteinis Kārlis Seskis todien dibinājuši klubu – "Dzīvosim 194 gadus!". "Nospriedām, ka mēs dzīvosim!" Bet nu no trim kapteiņiem turas vairs tikai Gunārs Zakss.

Lai kapteinim Kārlim Seskim mierīga mūžības jūra! ■

Anita Freiberga

Venecuēla nosoda IMO par tankkuģu flotes blokādi

Venecuēlas viceprezidente Deklija Rodrigesa, tiekoties ar IMO ģenerālsekretāru Arsenio Domingesu, asi nosodīja IMO atbalstītās ASV un starptautiskās sankcijas pret Venecuēlas naftas un gāzes nozari. Paziņojumā presei un ierakstā sociālajos tīklos Venecuēlas puse uzsver, ka viceprezidente nosodīja IMO rīcību, norādot uz zaudējumiem, ko Venecuēla cieš no nozares un kuģu blokādes.

Viceprezidente atzīst, ka viņai bijusi auglīga darba tikšanās ar ģenerālsekretāru, kas devusi iespēju Venecuēlai paust bažas par svarīgiem jautājumiem, tostarp par naftas tankkuģu flotes blokādi. Viņa skaidrojusi ekonomisko ietekmi, uzsverot, ka ASV un tās sabiedrotie laikā no 2015. līdz 2022. gadam ir bloķējuši četru miljardu barelu naftas ieguvu, kas radījis 323 miljardu ASV dolāru zaudējumus tiešajos ienākumos un 642 miljardu dolāru zaudējumus valsts ekonomikā.

Tikšanās laikā viņa sankcijas nosauca par nelikumīgām un uzsvēra, ka tās ir "briesmīga ekonomiskās agresijas politika pret Venecuēlu".

Venecuēlas viceprezidente arī norādīja, ka sankciju dēļ 39 "Petroleos de Venezuela" (PDVSA) kuģi, kas pieder valstij, tagad ir jānodod sagriešanai, un būtiski cietuši vēl 30 citi tirdzniecības kuģi. Viņa arī apgalvoja, ka Venecuēlā ir lielākais bloķēto kuģu skaits pasaulē, jo pret Venecuēlu noteikti vairāk nekā 900 ierobežojoši pasākumi, bet nevienu no tiem nav noteikusi ANO Drošības padome, kas ir vienīgā likumīgā starptautiskā organizācija šāda veida darbībām. ■

Latvijas Jūras administrācijai – 30

Ja nevar turēt spriedzi, šajā vietā nav ko darīt!

Latvijas Jūras administrācija 2024. gadā atskatās uz pastāvēšanas 30 gadiem, un tas ir bijis laiks, kas aizvadīts intensīva darba režīmā. Piedzīvotas vairākas reorganizācijas, bijušas kaislības par un ap ostu nodevu sadali un pārdali, nākušas loģiskas un ne tik loģiskas vadības maiņas.

Arī jubilejas gadā darba un izaicinājumu netrūks: jāapstiprina stratēģija, kas iesniegta Satiksmes ministrijā, jārod labākais risinājums digitalizācijas ieviešanai, kas lielā mērā būs atkarīgs no finansējuma, bet tas savukārt būs atkarīgs no tā, cik sekmīgi strādās Latvijas ostas. Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzsver, ka 2024. gads būs auditu gads. Notiks IMO audits, kas ir valsts prestiža jautājums un kam kolektīvs nepieciešamos dokumentus nopietni gatavojis jau visu 2023. gadu. Otra liela pārbaude būs EMSA vizīte, kuras laikā vērtēs jūrnieku sertifikācijas un izglītības sistēmas atbilstība noteiktajiem standartiem. Un vēl būs Eiropas Komisijas audits ISPS jautājumos. "Izaicinājumu, protams, netrūks, bet sliktāk būtu, ja nebūtu, ko darīt. Ja nevar turēt spriedzi, tad šajā vietā nav ko darīt," saka Jānis Krastiņš.

Bet kā jau jubilejas reizēs mēdz notikt, arī šoreiz iemetīsim skatienu vēsturē. Kā tad tika veidota Latvijas Jūras administrācija?

Pirmie desmit

Jau kopš neatkarības atjaunošanas Latvijā tika meklētas efektīvākas metodes valsts kontroles un uzraudzības nodrošināšanai jūrniecībā – apspriesti varianti, diskutēts vienreiz, otrreiz un atkal diskutēts, laužti šķēpi un pieredzes apmaiņas nolūkā uzklauti ārzemju konsultanti, vērsti skatiens uz Eiropu, bet lēmumus tomēr vajadzēja pieņemt pašiem.

"Kad cēlās Atmodas vēji, visi saprata, ka vecā sistēma neglābjami grūst, un arī ministrijā notika visādas reorganizācijas. Satiksmes ministrs Jānis Janovskis toreiz padzina trīs savus vietniekus un paturēja divus – mani un Konoševicu, mani iecēla par

savu vietnieku, bet Konoševics kļuva par vietnieku man. Tā nu man nācās apkalpot šo jauno vēsmu – Latvijas ekonomisko neatkarību," atceras ilggadējais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons. "Viens no svarīgākajiem jautājumiem bija par īpašumu pārņemšanu, un Janovskis divas reizes mēnesī pie sevis uz saņāksmēm aicināja tā laika aviācijas priekšnieku Birjukovu, dzelzceļa priekšnieku Mošenko un kuģniecības šefu Paderovu. Parasti viņi visi trīs ieradās, gērbušies formās, sēdēja, klausījās ministra teiktajā, sapulces laikā Janovskim neiebildā, bet pēc sapulces gaitēja galā pipēja un sprieda: "Ta' ko jūs klausāties, kas viņiem ļaus atdalīties no PSRS! Kā Maskava teiks, tā būs! Ja nav ko darīt, lai gēmas!"

1990. gada 7. jūlijā LR valdība Satiksmes ministrijas ietvaros nodibināja Jūrniecības departamentu, par tā vadītāju kļuva Gunārs Šteinerts, un departamenta galvenais uzdevums bija radīt neatkarīgu Latvijas jūrniecības likumdošanu un Latvijas jūrniecības kodeksu, jo tolaik spēkā joprojām bija PSRS jūras tirdzniecības kodekss un ar to saistītie PSRS normatīvie akti.

"Man daudzi ir jautājuši, vai tās bija kādas īpašas spējas un gaišredzīga nākotnes vizija? Ziniet, tā bija praktiska ķepurošanās. Gribu noliekt galvu to cilvēku priekšā, kuri strādāja neatkarības pirmajos gados, vispirms jau ministra Janovska priekšā, kurš bija vēl padomju laika ministrs, bet pietiekami drosmīgs, lai pārņemtu varu un izveidotu jauno sistēmu. Uzkrājām pieredzi, saņēmām belzienus, bet gājām uz priekšu. Nekas jau nerodas vienā dienā, tāpēc, lai raudzītos nākotnē, ir jāprot paskatīties arī pagātnē. Man nekad nav

licies simpātisks tāds piegājiens, ka atnāk jauns speciālists un domā, ka tieši viņš visu ir iesācis, dibinājis un līdz tam nekas nav bijis. Tā domāt ir maldīgi, jo viss notiek nemītīgā attīstības procesā, no vienkāršotiem paņēmieniem līdz labi sakārtotai sistēmai," deviņdesmitos atceras kapteinis Gunārs Šteinerts.

"Vienmēr esmu redzējis sistēmu," saka pirmais Latvijas Kuģu reģistra vadītājs kapteinis Staņislavs Šmulāns, kurš, šķietami spēlējot otrā plāna lomu, patiesībā ir bijis viens no galvenajiem režisoriem neatkarību atgūvušās Latvijas jūrniecības sistēmas izveidē. "Teikšu pilnīgi atklāti, sākt bija ļoti grūti, jo mums vajadzēja pārkārtot savu domāšanu un pārslēgties no PSRS sistēmas, kur viss bija valsts īpašums, uz privāto saimniekošanas sistēmu. Tieši šim kļūšanas akmenim ļoti grūti un sāpīgi nācās rāpties pāri, un arī pirmie likumdošanas dokumenti tapa grūtībās."

Ritēja nopietns un grūts darbs, jo tobrīd nebija ne sistēmas, ne dokumentu, ne zināšanu, ne pieredzes. Deviņdesmito gadu sākumā Satiksmes ministrija atradās Lāčplēša ielā, un tieši tur arī viss sākās: tur tika domāts par jūrniecības nozares uzlikšanu uz likumdošanas sliekšņiem. Marga Pētersone, Gunārs Šteinerts, Imants Sarmulis, Staņislavs Šmulāns, Mihails Mihejevs, Kazačenko, kurš atbildēja par ostām, bija pirmie, kam nācās domāt par itin visām lietām un sfērām. "Darāmā apjoms bija šausmīgs, vēlēšanās darīt arī bija milzīga, klāt vēl bija pacēlums un entuziasms, bet jāsāk viss bija no nulles," atceras S. Šmulāns.

Atjaunotās neatkarīgās Latvijas otrais Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors, vēlāk

ilggadējs Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis atceras, ka viss sākās ar mazumiņu. "Milzīgu ieguldījumu deva Šteinerta kungs, kurš bija unikāls speciālists. Būtībā viņš bija galvenais nozares attīstītājs, jo tieši Šteinertam bija plašs un tālejošs redzējums. Tad nāca Jūras lietu ministrija ar Dandzberga kungu, bet likumu, noteikumu un Jūras kodeksa rakstīšana – tas jau bija praktiķu kopīgs darbs. Visi kopā strādājām, spriedām un rakstījām nozares likumus. Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons bija fantastiski gudrs cilvēks, viņš ir liela mēroga personība, un tā bija liela privilēģija kaut ko darīt kopā ar Pētersona kungu. Latvijā jau netrūka gaišu cilvēku, kuriem bija ļoti laba izglītība, kuri bija sagatavoti gan tehniski, gan humanitāri, un es uzskatu, ka tās slīdes toreiz mēs uzlikām diezgan normāli," savu viedokli pauž Imants Sarmulis.

"Šķiet, ļoti vienkārša un pašsaprotama lieta – kuģu reģistrēšana, kam vajadzīgs nolikums, bet ko tur rakstīt? Līdzšinējā pieredze bija, ka, saņemot jaunu kuģi, ostas kapteinis to pierēģistrē, un viss, bet tagad vajadzēja domāt, kādus dokumentus un kādā secībā izdot. Vispirms pētījām, kā kuģus reģistrē citos pasaules kuģu reģistros. Tad ķērāmies pie nolikuma par Kuģu reģistru, jo patiesībā tas bija pamatu pamats, lai reģistrs vispār varētu tālāk darboties. 1991. gada 31. septembrī Kuģu reģistra nolikums bija sagatavots. Ja šo dokumentu salīdzina ar nolikumu, pēc kura strādājām jau vēlāk, tad jāatzīst, ka tas bija ja ne gluži naivs, tad stipri vien uz to pusi vilka," iesmej kapteinis Šmulāns. "Ik uz soļa nācās piedzīvot atkal un atkal jaunus izaicinājumus. Labi, uzrakstīsim, ka izsniegta karoga apliecība, taču kāda tā izskatās? To vajadzēja izveidot un aprakstīt, bet, uztaisot vienu dokumentu, pēc laiciņa saproti, ka tur vēl tas un tas ir jāliek klāt. Un tā simtiem reižu dokumenti tika taisīti un slīpēti. Kā gāja ar to pašu Jūras kodeksa rakstīšanu... Kas to darīs? Nācās vien pašiem to visu studēt."

1991. gada 15. jūlijā pēc LR satiksmes ministra Jāņa Janovska iniciatīvas notika sarunas ar PSRS jūras flotes ministru J. Volmeru, lai meklētu savstarpēji pieņemamu veidu, kā



Jūras administrācijas pirmais direktors Bruno Zeiliņš (no kreisās) un satiksmes ministrs Andris Gūtmanis.

turpmāk risināt jūrnieceības pārvaldes jautājumus un jautājumu par PSRS Jūras flotes ministrijas uzņēmumu pāriešanu Latvijas jurisdikcijā. Puses vienojās par darba grupas izveidošanu. Lai cik neticami tas varētu likties, PSRS jūras flotes ministrs izrādīja ieinteresētību savstarpējo attiecību nokārtošanā un atzina, ka Latvijas neatkarības atgūšana ir neatgriezeniska.

1991. gada decembrī tika likvidēts Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departaments un Latvijas Zivsaimniecības ministrija. To vietā izveidoja Jūras lietu ministriju, par kuras vadītāju iecēla Andreju Dandzbergu, kurš savā pirmajā intervijā laikrakstam "Jūras Vēstis" teica: "Gribu griezties pie mūsu sistēmas darbiniekiem: tagad ikvienam, kam patiešām dārga Latvija, jāstrādā ar pilnu atdevi. Tikai kopīgiem spēkiem, sadarbojoties mēs spēsim mīkstināt krīzes triecienu."

Jūras lietu ministrijai, kas pārraudzīja jūrnieceības nozari un kuras uzdevums bija veidot jūrnieceības politiku valstī, kurai gan bija 500 kilometru gara jūras robeža, jūrnieceības tradīcijas un pat kārtīga jūras vilka ambīcijas, diemžēl nebija speciālistu, kas šo politiku varētu veidot un sistēmu iedarbināt. Bija daudzas kopā sanāksšanas un spriešanas, kā vajadzētu būt, bet salīdzinoši maz bija to, kurus varētu nosaukt par profesionāļiem, lai to, ko vajag, varētu arī izdarīt.

1992. gada februārī Jūras lietu ministrijā tika izveidots Jūras administrācijas departaments, kura astoņi speciālisti strādāja direktora Bruno Zeiliņa vadībā.

"Starptautisko konvenciju un līgumu, kā arī nacionālās likumdošanas prasību ievērošanas kontrole kuģošanas drošības, cilvēku dzīvības glābšanas uz jūras, jūras vides aizsardzības jautājumos ir valsts funkcija. Tagad šīs funkcijas pilda vairāki jūrnieceības dienesti, lai gan pamatstruktūras šeit ir ostu kapteiņu dienesti, kas kopā ar Latvijas Jūrnieku reģistru pakļauti Latvijas ostu galvenā kapteiņa dienestam. Lai veidotu racionālu administratīvo sistēmu valsts kontroles funkciju pildīšanai jūrnieceībā un izslēgtu dublēšanu, vajadzētu pēc Skandināvijas valstu parauga uz galvenā kapteiņa dienesta bāzes veidot vienotu Latvijas jūras administrāciju, kurā būtu apvienoti ostu kapteiņu dienesti, Kuģu reģistrs, Jūrnieku reģistrs, Jūras avāriju un glābšanas dienests, kā arī Hidrogrāfijas dienests," uzrunā 3. Latvijas jūrnieku kongresam 1993. gada jūlijā rakstīja tā laika jūras lietu ministra vietnieks un LJS valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts, kurš kongresā nevarēja piedalīties, jo vēl atradās slimnīcā, kur ārstējās pēc gūtajiem ievainojumiem. 1993. gada 29. jūnijā plkst. 8.36 no rīta kāds nenoskaidrots vīrietis ar Izraēlā ražotu tūvciņas

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

ieroci bija raidījis uz G. Šteinertu vairākus šāvienus, trīs lodes bija viņa dzīvībai bīstamas, bet, paldies Dievam, ne nāvējošas. Par šo notikumu G. Šteinerts pats vēl arvien saka: *no comments*, bet tolaik jūrniecības jaužu vidū klīda baumas, ka uzbrukums Šteinertam varētu būt viņa nepiekāpības dēļ ostu pārvaldības jautājumos.

Likvidēta Jūras lietu ministrija

1993. gada augusta sākumā valdība un Saeima pieņēma lēmumu par Jūras lietu ministrijas likvidēšanu. Dažs šo ziņu uzņēma mierīgi, pat atzina lēmumu par saprātīgu, bet nozares vairākums nebija gatavs samierināties ar šādu lēmumu, tāpēc Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja vietnieks Bruno Zeiliņš Jūrnieku kongresa un paplašinātās Jūrniecības savienības valdes vārdā nosūtīja vēstuli Viņa Ekselencei Latvijas Valsts prezidentam Guntim Ulmanim, kurā aicināja labot valdības un Saeimas pieļauto kļūdu un, izmantojot Valsts prezidenta tiesības, saglabāt Jūras lietu ministriju. Prezidents vēstuli neatstāja bez ievērības un 18. augustā uz sarunu zem četrām acīm aicināja Bruno Zeiliņu un Andri Gūtmani, kurš 1993. gada augusta beigās bija kļuvis par satiksmes ministru. Pēc stundas un 45 minūtēm Bruno Zeiliņš teica: "Prezidents mani pārliecināja. Būs labi, kā ir. Es no tālākās cīņas izstājos."

"Nezinu, kā Jūras lietu ministrijas darbības laiku toreiz un vēl tagad vērtē jūrniecības sabiedrība. Laikam jau vairāk balstās uz emocijām, ka tāda ministrija bija vajadzīga, jo kā gan mēs – jūras valsts – bez savas ministrijas! Tā sakot, bija psiholoģiskais moments: latvji, brauciet jūrīņā! Bet 1993. gada rudenī Satiksmes ministrija saņēma atpakaļ nozari bez likumdošanas," atceras Uldis Pētersons.

Nozarē valdīja absolūta anarhija, jo vieni kaut ko lēma un domāja, ka pieņemtais tiks pildīts, bet citi tam visam šķaudīja virsū un neko nepildīja. Bija pēdējais laiks – vajadzēja rīkoties. Satiksmes ministrs Andris Gūtmanis toreiz teica vēsturiskos vārdus un savu leģendāro uzstādījumu: "Latvijā ir dažādi ceļi.



Bruno Zeiliņš (no labās) un Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

Dzelzceļš. Zemes ceļi. Gaisa ceļi. Bet tie svarīgākie, protams, ir jūras ceļi! Jūsu priekšā esmu atbildīgs par jūrniecību!"

1993. gada septembrī Imants Samulis kļuva par Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktoru. Šajā gadā Latvija pievienojās astoņām konvencijām, un tas bija nepieciešamais minimums, bez kura tā nemaz nevarēja piedalīties starptautiskajā kuģošanā. Tās bija konvencijas, kas saistītas ar kuģošanas drošību, Starptautiskās Darba organizācijas konvencijas, kas dod tiesības jūras speciālistiem izsniegt jūrnieka grāmatiņu, un konvencijas, kas regulē kuģošanas tehniskos jautājumus. Ja šis uzdevums nebūtu paveikts, Latvija zaudētu tiesības slēgt līgumus ar ārvalstu klasifikācijas sabiedrībām, tātad nevarētu nokārtot klasifikācijas dokumentus saviem kuģiem, savukārt tiem būtu liegta iespēja ieiet ārzemju ostās.

Domājot par nākotni, tika izveidots neatkarīgs Latvijas ostu galvenā kapteiņa dienests, liekot pamatus Jūras administrācijai. Par šādu uzdrīkstēšanos jaunās sistēmas izveides celmlauži izpelnījās kritiku gan no ostu pārvalžu, gan pašvaldību pusēs, jo pašvaldības vēlējās kapteiņdienestu, tātad kontroles funkcijas, paturēt savā pārziņā.

"Tā kā jūras ceļi ir daļa no satiksmes, valstī bija nepieciešama vienota kontroles sistēma," tā 1994. gada pavasarī teica tā laika Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons

un piebilda: "Ministrijai ir politiski stratēģiska funkcija, bet no tās ir jāatdala valsts pārvaldes funkcijas – arī jūrniecība ir jāpārvalda neatkarīgi no tā, kāda politiska grupa veido valdību un ministriju. Un Jūras administrācija tad arī ir tā dominante, kas būs mūžīga. Domājot par to, kā pārvaldīt jūrniecības nozari, mēs stingri lūkojāmies uz Zviedriju, kur ir maza ministrija un administrācija kā izpildinstitūcija. 1994. gadā izveidojām Latvijas Jūras administrāciju, kur salikām kopā visas atbilstošās struktūras – Kuģu un Jūrnieku reģistru, Jūras meklēšanas un glābšanas dienestu, arī Hidrogrāfijas dienestu."

Lai sistēmu izveidotu ja ne mūžīgu, tad katrā ziņā rīcībaspējīgu, vajadzēja krietni papūlēties, un jaunās Jūras administrācijas speciālisti paši īsti nemaz nevarēja iedomāties, kas viņus sagaida. Priekšā bija likumdošanas izstrāde, sakārtošana un iedzīvināšana. Bija jārada dokumenti, kas reglamentē Kapteiņa dienesta, Kuģu reģistra, Jūrnieku reģistra, Hidrogrāfijas un Glābšanas dienesta darbību. Visam vajadzēja iegūt likuma spēku, jo nolikumu līmenī pieņemtie dokumenti ļoti ātri mēdza zaudēt spēku, tika staipīti, grozīti un mainīti. Nu gluži kā valdības.

Sāk veidot Jūras administrācijas sistēmu

"Ļoti svarīga ir Jūras administrācijas veidošana, jo Jūrniecības departamentā strādā tikai desmit cilvēku. Jāuzsver, ka administrācija būs

autonoma un no valdības neprasīs budžeta līdzekļus. Tās rīcībā nonāks bāku nodeva un loču nodeva, līdzīgi kā tas ir Zviedrijā. Principā Jūras administrācija domāta kā bezpeļņas organizācija. Ja censtos gūt peļņu, tad droši vien jau visai drīz tiktu palielinātas nodevas. Šīs organizācijas galvenais uzdevums ir uzturēt kārtībā bākas un rūpēties par kuģošanas drošību,” tolaik viedokli puda SM Jūrniecības departamenta direktors Imants Sarmulis.

1993. gada 1. oktobrī Bruno Zeiliņš, kurš līdz tam vadīja Galvenā kapteiņa dienestu, tika apstiprināts par jaunizveidotās Latvijas Jūras administrācijas direktoru. Iesākumā jaunās struktūras jaunajam direktoram viss šķita daudz vienkāršāk, un tūlīt pēc apstiprināšanas amatā jautāts, kad jaunais mehānisms sāks darboties, atbildēja, ka negribētu gan solīt brīnumātru strādāšanu, bet no jaunā gada (1994.) darbs varētu rīstēt normāli.

Tobrīd B. Zeiliņš tiešām tā arī domāja. Taču, lai mehānisms varētu darboties, tas vispirms jāizveido. Otrs, ne mazāk svarīgs jautājums bija finanslijo problēmu risināšana. Vai no ostu nodevām pietiekami liela daļa tiks nodota JA rīcībā, lai nodrošinātu valsts funkciju īstenošanu? Kad vairāki mēneši 1994. gadā jau bija aizritējuši, Bruno Zeiliņš saprata, ka ir alojies, un visai grūtsirdīgi atzina, ka necik tālu darbs nav pavirzījies, lai gan pavēle par administrācijas izveidošanu parakstīta, par direktora iecelšanu arī, dokumenti sagatavoti un arī administrācijas struktūra izstrādāta.

Jūras administrācija vēl nebija sākusī darbu, kad ap to jau virmoja kaislības, un visaugstāko vilni tās sita Latvijas Ostu padomē. Par administrācijas funkcijām Ostu padomes sēdē skaidrība radās salīdzinoši ātri un nekādi lieli iebildumi netika izteikti – kas jāuzrauga, jāuzrauga, kārtībai jābūt, taču ar naudām tik viegli negāja. Tā laika Rīgas mērs Andris Teikmanis un Ventspils mērs Aivars Lembergs nepiekrīta, ka visas iekasētās bāku un loču nodevas nonāks Jūras administrācijas rīcībā. Netika ņemti vērā pat premjerministra Valda Birkava argumenti, ka administrācijai nauda nepieciešama



Ostu padomē Bruno Zeiliņš (no labās) un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Jānis Butnors.

kuģošanas drošības uzraudzībai, kas reiz nu ir un paliek ļoti atbildīga sfēra un kas valstij jānodrošina! Tomēr 10% no loču nodevām administrācijai tika nogriezti un pieņemti ostu pārvaldēm, kuras tolaik, patiesību sakot, juridiski vēl nemaz nebija izveidotas, jo tās izveidoja tikai 1994. gada jūlijā.

Tūlīt pēc izveidošanas sākās reorganizācija

Kā jau tas mūsu valstī kļuvis par tradīciju, saimnieciskajos jautājumos iejaucas politika. Tolaik notika bezgalīgas diskusijas un tika laužti šķēpi, kam kurā pakļautībā un pārraudzībā jābūt. Un tikko izveidotajā Latvijas Jūras administrācijas struktūrā sākās pirmā reorganizācija, asa polemika notika par Hidrogrāfijas dienestu, kurā strādāja visvairāk cilvēku. Kur to likt, kam pievienot? JA 1994. gadā strādāja 643 cilvēki. Visai solīds skaits, lai neteiktu vairāk. Liela daļa no darbiniekiem bija bāku uzraugi, jo tolaik bākām vēl nebija automatiskās apkalpes sistēmas.



Gunārs Šteinerts (no kreisās) un Aigars Krastiņš.

1994. gada decembrī Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš teica runu LJS kopsapulcē: “Aizvadītie gadi bija pārpilni ar dažādām reorganizācijām, pārveidēm un pārstrukturēšanām, un tas ir atstājis iespaidu uz saimniecisko un ekonomisko stāvokli jūrniecības un zvejniecības nozarē. Pēc ilgas ķīvēšanās valdībā un pašvaldībās ir radies Likums par ostām un Jūras kodekss. Beidzot, pamatojoties uz šiem likumiem, ir noteikta valsts pārvaldes kontrole jūrniecībā – ir pilnībā izveidota un nokomplektēta Jūras administrācija. Un šai ziņā mēs tomēr esam pirmie Baltijas valstīs!”

1995. gads

1995. gads Jūras administrācijai iesākās ar jaunām vēsmām – tas bija reāls darbs, lai kuģošana Latvijas ūdeņos būtu droša un pārvaldes sistēma darbotos profesionāli. Lai cik smags, tomēr virspusē uzpeld mūsu speciālistu klupšanas akmens – vājās angļu valodas zināšanas. Un sākas intensīva cilvēku izglītošana. JA speciālisti apmeklēja starptautiskus seminārus, konferences un izstādes. Arvien vairāk un aktīvāk tika spriests par Latvijas iekļaušanos Eiropas Kopienas vienotajā transporta sistēmā, un, lai Latvija neizbirtu cauri sietam, jau laikus vajadzēja būt gataviem tām prasībām, kas tiks izvirzītas ostām un kuģošanai. Izkristalizējas atziņa, ka nepieciešams veidot vienotu informācijas apmaiņas sistēmu. Ja ostu darbs nebūs starptautisko

►►► 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

prasību līmenī un mūsu sadarbība ar citām valstīm samazināsies kuģošanas drošības dēļ, cietīs Latvijas ekonomika. Latvijas un JA virzienā plūda ārzemju speciālistu un firmu strauves. Katrs vēlējās piedāvāt savus pakalpojumus un preces. Parādījās starptautiska finansējuma iespējas, un ārvalstu konsultanti lieliski saprata, ka arī viņi var piekļūt šai naudai.

JA mērķis – Parīzes memorands

JA izvirzīja mērķi pievienoties Parīzes memorandam (Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, ko pieņēma 1982. gada janvārī Parīzē), kas gan prasīja laiku un naudu, bija

sakaru sistēmas nodrošināšanai Baltijas jūrā. Ventspils centru veidoja Latvijas un Dānijas speciālisti Jūras administrācijas un Dānijas valdības kopējā projekta ietvaros, kura izmaksas sasniedza vienu miljonu ASV dolāru, no tiem 800 tūkstošus ieguldīja Dānijas puse.

1996. gads

Ļoti līdzīgs iepriekšējam. Spēkā paliek izvirzītie un vēl nesasniegtie mērķi. Nav nekādu būtisku pārmaiņu un satricinājumu, nenotiek arī neviena reorganizācija. Cilvēki turpina izglītoties, krāt starptautisku pieredzi, JA dienesti veic savus tiešos pienākumus – reģistrē, pārbauda, mēra. Latvija ir pievienojusies 17 starptautiskajām konvencijām. Par

Latvijas, Lietuvas un Igaunijas jūras administrāciju vadītāju tikšanās, lai koordinētu Baltijas valstu jūras administrāciju darbu, kā arī iepazītos vai pat pārņemtu kaimiņvalstu pozitīvo pieredzi konkrētu jautājumu risināšanā.

1997. gads zīmīgs ar Latvijas karoga kuģu reputācijas celšanos, jo kopš 1996. gada Latvija vairs nebija Parīzes memoranda ostu valsts kontroles "melnajā sarakstā".

Veicot JA restrukturizāciju, 1997. gada maijā tika izveidota Kuģošanas drošības inspekcija, kuras galvenais uzdevums bija ostas valsts kontroles funkciju īstenošana.

1997. gada 20. oktobrī Satiksmes ministrija apstiprināja Latvijas Republikas Jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumus.

1998. gads

Galvenā vēriba šajā gadā tika veltīta kuģošanas drošības un vides aizsardzības projektiem, tāpēc notika intensīvs darbs, lai izveidotu Kuģu satiksmes vadības sistēmu Rīgas un Liepājas ostās, bet Ventspils ostā to modernizētu.

Liela uzmanība tiek pievērsta bāku kontroles automatizācijai.

1998. gada 28. janvārī sāka būvēt Rīgas ostas KSV centru. Ēku nodeva ekspluatācijā 1998. gada 17. decembrī, kopējās izmaksas bija 1,38 milj. latu, no šīs summas 0,5 milj. latu ieguldīja JA, pārējo sedza PHARE finansējums. JA KSV ēku atzina par 1998. gada labāko būvi.

1999. gads

1999. gadā spēkā stājās starptautiskā konvencija, kas paredz, ka visiem kuģiem jābūt aprīkoti ar aparāturu, lai varētu iesaistīties globālajā meklēšanas un glābšanas sistēmā, tāpēc jūrniecības aprindās ienāca līdz šim gandrīz nelietots termins – GMDSS. Rīgā ar savu piedāvājumu pirmie ieradās japāņi, taču šoreiz nerealizējās princips "kas pirmais brauc, tas pirmais māj". JA pieņēma lēmumu izsludināt konkursu par aparatūras piegādi, jo analoģisku tehniku piedāvāja arī Vācijas, Norvēģijas, Lielbritānijas un ASV firmas.



Apspriede pie Jūras administrācijas direktora Bruno Zeiļņa.

jāmāca un jāizglīto darbinieki, jāpazīdina zināšanas visās jomās, jo īpaši jurisdikcijā. JA speciālistiem vajadzēja kļūt prasīgiem, izglītotiem un ar augstu darba kultūru. Taču arī ieguvums nebija zemē metams, jo pievienošanās Parīzes memorandam JA un Latvijai kopumā ļāva nostāties uz augstākas profesionalitātes pakāpes.

Tika sāкта liela programma – kuģu kustības drošības sistēmu izveide Rīgas un Liepājas ostās. Rīgā joprojām darbojās novecojušie PSRS radaru "Okean", kas neatbilst mūsdienu prasībām. Ventspils šajā ziņā bija soli priekšā, jo tur jau svinīgi tika atklāts Ventspils kuģošanas drošības centrs, kura pamatā bija iekārtu komplekss, kas domāts operatīvas, kvalitatīvas un simtprocentīgi drošas

valsts naudu, ko sadala Latvijas Ostu padome, bet administrē JA, notiek saimnieciskā darbība mazajās ostās. Bija gluži vai aizdomīgs klusums kā jūrā pirms vētras...

1997. gads nes jaunu reorganizāciju

Iepriekšējā gada klusums tiešām bija vēstījies pārmaiņas. 1997. gada 1. janvārī JA notika reorganizācija – tā kļuva par valsts bezpeļņas akciju sabiedrību, kuras akcionārs, protams, bija valsts, bet par uzņēmuma darbības uzraugiem kļuva valsts pilnvarnieku armija.

JA Hidrogrāfijas dienests sāk izdot elektroniskās jūras kartes. Tiek iedibināta tradīcija katru gadu rīkot

2000. gads

Jūras administrācijā notika vadības maiņa. Pensijā aizgāja Bruno Zeiliņš, bet par JA direktoru konkursa kārtībā tika iecelts Ansis Zeltiņš. Jūrniecības sabiedrība šūmējās: no kurienes tas Zeltiņš uzradies, piedevām tik nepieklājīgi jauns, ko tāds spēš. Bet Ansis Zeltiņš kā Jūras administrācijas vadītājs pierādīja, ka spēš.

Pateicoties Ventspils mēra un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāja Aivara Lemberga neatlaidīgajām pūlēm, drīzāk ietekmei un uzstājībai, ostu kapteiņdienesti pāriet ostu pārvalžu pārziņā. Tiek uzsākta Meklēšanas un glābšanas dienesta funkciju, materiālo vērtību un personāla nodošana LR Nacionālo bruģoto spēku Jūras spēkiem.

2001., 2002. un 2003. gads

2001. gada 3. oktobrī pabeigts Globālās jūras avāriju sakaru sistēmas (GMDSS) ieviešanas projekts, turpmāk šī sistēma nodrošinās sakarus Latvijas atbildības zonā.

JA ieviests starptautiskais kvalitātes standarts ISO 9001/2000 "Kvalitātes vadības sistēma" un papildus Jūrnieku reģistrā arī EN 45013 "Eiropas standarts institūcijām, kuras veic personāla sertifikāciju".

2002. gadā Jūras administrācija kļuva par Parīzes memoranda asociēto locekli, pilnībā tika pabeigta Meklēšanas un glābšanas centra nodošana NBS Jūras spēkiem, valdība akceptēja jauno kuģošanas politiku, bet atvieglotā nodokļu politika kļuva par to pamatu, kas sekmēja kaut nelielu, tomēr kuģu atgriešanos Latvijas Kuģu reģistrā.

2004. gads

JA atkal notika reorganizācija. Saskaņā ar 2001. gada 20. decembrī pieņemtajā Komerclikuma spēkā stāšanās kārtības likumā noteiktajām prasībām bezpeļņas organizācija valsts akciju sabiedrība "Latvijas Jūras administrācija" 2004. gada 1. novembrī pārrēģistrēta par valsts akciju sabiedrību "Latvijas Jūras administrācija".

Jūras administrācija atzīmēja pastāvēšanas desmito gadadienu. ■

Turpmāk vēl



Gan adrenalīnu noķert, gan dabu baudīt

Kuģu mehāniķis, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes loceklis Uldis Ozols atzīst, ka mehāniķis ir un paliek mehāniķis gan darbā, gan atpūtā. "Man tā mehānikas lieta tuva sirdij jau no bērnības. Pirmais nopietnais pasākums – izjaucu tēva žiguli. Atpakaļ salikt gan vairs nevarēju. Tomēr vienā brīdī sapratu, ka mašīnas liekas tā kā par mazu. Savukārt interese par jūru nāca no vecmāmiņas puses. Pats gan esmu dzimis Talsos, taču bērnību pavadīju lielākoties Kolkā. No turienes tad arī sapnis par jūru. Šķita, nu kas var būt labāk kā jūtēt par jūrnieku – gan pasauli var redzēt, gan garie atvaļinājumi, gan finansiālais nodrošinājums. Tomēr uzreiz par jūrnieku nekļuva, izmācījos par mērnieku, domāju – mērnieks nekad badā nebūs! Bet jūra vilka pie sevis," atceras Uldis.

Ulda pirmā darba vieta jūrniecībā bijusi Norvēģijas kuģu kompānijā. "Kad ieraudzīju, kādu algu man sola, no uztraukuma nesapratu, kurā vietā ātrāk parakstīties. Uzķāpu uz gadu veca sašķidrinātās gāzes kuģa, tur viss bija tik tīrs, ka varēja ar baltām zeķītēm staigāt. Sapratu – jā, tas ir mans! Protams, situācija mainās,

kad cilvēks apprecas, pasaulē nāk bērni... Esmu sievai solījis, ka meklēšu darbu krastā, taču nu jau viņa samierinājusies un sapratusi, ka man neder darbs ofisā. Patiesībā, kaut gan man ir vecākā mehāniķa diploms kabatā, arī uz vecākā mehāniķa vietu nemaz neraujos, man patīk īstais mehāniķa darbs, patīk strādāt kopā ar cilvēkiem, bet vecākajam mehāniķim darbs jau ir vairāk ar papīriem," spriež Uldis Ozols.

Par savu vaļasprieku viņš dēvē kvadraciklu, kas dod iespēju gan pa bezceļa brikšņiem un džungļiem izārdīties un gūt adrenalīnu, gan baudīt dabas skaistumu, gan izpausties kā mehāniķim – nu jau vairs ne tikai izjaucot braucamrīku, bet arī saliekot to kopā. "Viss sākās ar bebbriem. Man ir lauku īpašums Vecumnieku pusē, un tur dzīvo arī draugi bebbri. Mednieks neesmu, man gan nav iebildumu ēst bebru konservus un sēdēt uz bebru ādām, taču pašam viņus žmiegot nost nemaz nav vēlēšanās. Tomēr bebru aizsprosti ir jāizārda, lai visu neappludina. Bet bebbri arī nav muļķi, viņiem pieklūt ir ļoti grūti. Nopirku džipu un pārliecinājos, ka

▶▶▶ 48. lpp.

►►► 47. lpp.

taisnība teicienam – jo lielāks džips, jo tālāk jāiet pēc traktora! Turklāt sēžot džipā nav tās tuvības dabai, kas man nepieciešama. Tad brālēns iedeva izmēģināt kvadraciklu, un nu bija āķis lūpā! Kamēr biju jūrā, meklēju dažādos sludinājumos savu sapņu braucamo, un atradu arī. Tas bija no ASV atvests, *uztūnēts*, apgādāts ar vinčām un visu pārējo. Pa ielām vai ceļiem ar to braukt nedrīkst, tur vispār labāk nerādīties, bet tādai vajadzībai jau arī šāda tipa kvadracikls nemaz nav domāts. Man kā mehāniķim, protams, ir liela garāža, aprīkota ar kārtīgu ekipējumu. No sākuma pietrūka šīs vai tas, sākot kaut ko remontēt, bet nu jau viss svarīgākais sagādāts. Gadās, protams, arī tā, ka pirms došanās jūrā kvadracikls tiek izjaukts, bet atgriežoties galīgi vairs nevar saprast, kurā kastītē kas tika salikts,” labprāt pastāsta Uldis.

Sacensībās ar savu *zvēru* gan viņš nebraucot, tik traks tomēr neesot. Neesot jau arī tāda nepieciešamība, jo pašam piederot brikšņi un džungļi, pa kuriem izbraukāties labāk nekā pa jebkurām šķēršļu joslām. “Sievai nemaz nevar rādīt visas bildes no maniem ekstrēmajiem *izbraukumiem*,” Uldis piebilst. Piedzīvojumu nav trūcis, arī gluži traģikomisku. Piemēram, reiz kvadracikls tomēr noslāpis un kategoriski atteicies ceļu



turpināt, saimniekam nācies iet ar kājām uz mājām, bet pēc tam izrādījies, ka atstātais braucamrīks vairs nav atrodams. Galu galā jau tomēr atradies, un tad Uldis nopircis kompasu priekšdienām. Gadījies arī, ka no biezākajiem džungļiem kvadracikls vairs nav bijis ārā izdabūjams,

bijis jāiet uz mājām pēc trimera un jāizdzen kārtīga stiga, pa kuru tad ar džipu braukt iestrēgušajam pakā.

Ziemā ar kvadraciklu adrenalīnu ķert var uz ledus. Tomēr drošība vienmēr pirmajā vietā, to Uldis kā jūrnīeks apguvis darbā uz kuģiem, tādēļ iegādājies kārtīgu hidrotērpu, kas nepieciešamības gadījumā notur virs ūdens. Taču arī saimniecībā tāda pamatīga tehnika noder gan pašam, gan kaimiņiem var izlīdzēt ar sniega šķūrēšanu. “Ir jau cilvēciņi, kuri nodarbojas ar mulķībām – izbraukā kāpas vai mežus. Tas gan nav labi, nu, bet cilvēki meklē visādus veidus, kā to adrenalīnu noķert. Taču vienmēr jāpatur prātā, ka ar šādu agregātu jokoties nevar, apgāzties un nosities nav nekāda lielā māka, visu laiku ir jākontrolē gan sevi, gan savu tehniku. Es mēdzu izbraukt arī ar bērniem, bet tad gan braucam tā lēnām un prātīgi, priecājamies par dabu. Ziemā pašķūrējām sniegu – arī lēnām un prātīgi. Bērniem interesē arī remontēšana, tāpat grib roku pielikt. Esam bijuši arī ģimenes izbraukumos ar īrētiem kvadracikliem, tie ir tādi lēnīgāki, taču tāpat jau var sajūst to vēju matos.”

Atgriežoties uz kuģa, Uldis labprāt rāda komandas biedriem bildes ar saviem ekstrēmālajiem piedzīvojumiem. “Rādu, piemēram, ko es ziedo daru uz ledus. Viri no siltākām zemēm domā, ka esmu galīgi traks. Bet tad viņi rāda savas lietas, un man šķiet, ka varbūt traki ir viņi! Bet ir par ko runāt, ir ko pastāstīt, veidojas tāda sava “trako” kompānija, un tad laiks jūrā ātrāk paiet,” saka Uldis Ozols.

Sarma Kočāne



Experts
← **THAT DRIVE**
THE INDUSTRY
Forward →

✓ BOSIET & CA-EBS

✓ O&G UK Medical

**Let Atlas Professionals coordinate
your next offshore role**

Register by scanning the QR code



SCAN ME

zero
harm

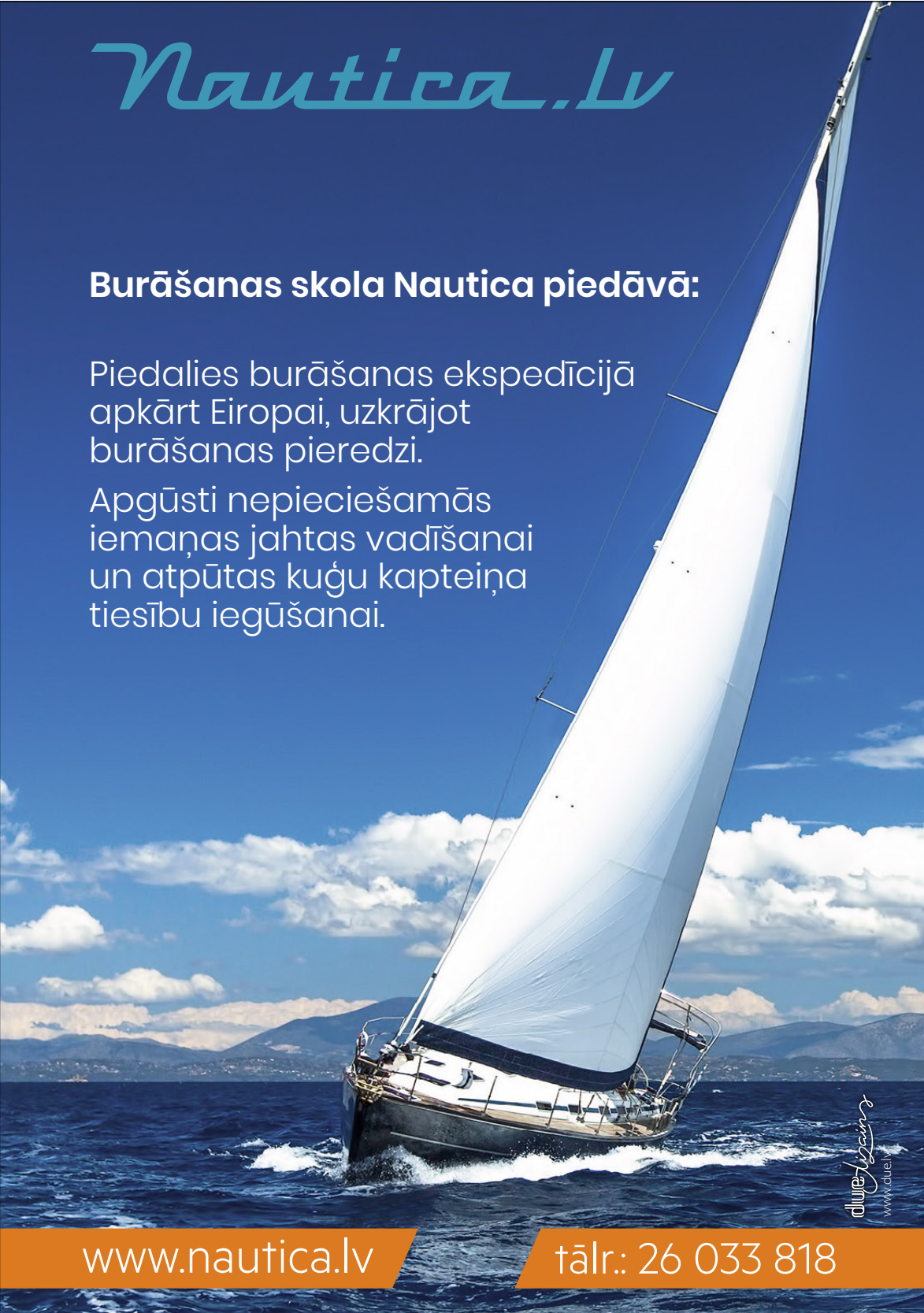
LTFJA KKS “Jūrnieku forums” sniedz kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem



+ (371) 67389300

Katrīnas dambis 20

jurfor@jurfor.lv



Nautica.lv

Burāšanas skola Nautica piedāvā:

Piedalies burāšanas ekspedīcijā
apkārt Eiropai, uzkrājot
burāšanas pieredzi.

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

www.nautica.lv

tālrunis: 26 033 818

diverģence
www.dive.lv