



JŪRNIEKS

NR. 3 (148) 2025



LJS diskutē par Latvijas
jūrniecības vēsturisko
mantojumu un nākotnes
perspektīvām

LJS valdes

priekšsēdētājs

Roberts Gailītis:

**“Diskusijās esam
nonākuši pie secinājuma,
ka mūsu lielākā vērtība ir
cilvēks, tāpēc visiem kopā
jādomā, kā izmantot šo
resursu.”**

Ekspertu viedoklis:

**“Tehnoloģijām kļūstot arvien
izplatītākām, cilvēka loma
tikai pieaugs, un to neaizstās
autonomija.”**

**IMO kampaņa
“Mans kuģis bez
uzmācšanās”**

**Pasaules darbaspēks
vēl nav gatavs
alternatīvām degvielām**

**Pieaug kuģu īpašnieku
pamesto jūrnieku skaits**

**Starptautisko
kruīzu operatori izrāda
interesi par Rīgu**

Our cean
Our bligation
Our ppportunity



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS 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

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2** Notikumi Latvijā. Maijs – jūnijs
- 7** Tikšanās ar pasažieru un izbraukumu kuģu īpašniekiem
Latvijas Jūras administrācijas kvalitātes vadības pārsertifikācijas audits
- 8** Visā piekrastē notiek zvejas laivu pārbaudes
Jauns Pāvilostas ostas kartes izdevums
Navigācijas konference Polijā
- 9** Darbu sāk Latvijas Jūras administrācijas jaunā mājaslapa
EMSA piekritī piedalīties ES jūras transporta dekarbonizācijas pasākumos
- 11** LJS diskutē par Latvijas jūrnieceības vēsturisko mantojumu un nākotnes perspektīvām
- 18** ES jūrnieceības stratēģijai ir jāpārvar inovāciju plaisa, nevis jārada šķēršļi
- 19** Krievijas "ēnu flote" turpina apdraudēt Baltijas jūras drošību un vidi
- 20** Panama pastiprina naftas pārvadāšanas operāciju uzraudzību
FMC sāk izmeklēšanu par starptautisko karaģa reģistrācijas praksi
- 21** Polija attīsta vēja parku projektus
Japānas gāzes tankkuģu gigants MOL saskaras ar grūtībām iegādāties Ķīnas kuģus

JŪRĀ UN KASTĀ

- 22** Jūrnieka profesija ir ļoti mainījies
- 24** Nenoteiktība, svārstīgas likmes un loģistikas šķēršļi turpina radīt izaicinājumus globālajai kuģniecībai
- 25** Pasaules darbaspēks vēl nav gatavs alternatīvām degvielām
- 28** Okeāna ekonomika nodrošina vairāk nekā 100 miljonus darbavietu
PMA atgūst 8,5 miljonus dolāru jūrnieku algu parādos
- 29** Pieaug kuģu īpašnieku pamesto jūrnieku skaits
- 30** Turpinās Sarkanās jūras un Suecas kanāla problēmas
- 31** ASV ambīcijas – atjaunot kuģu būvi

OSTAS

- 32** Pieaug sastrēgumi Eiropas ostās
- 33** Statistika
- 34** Rīgā pirmo reizi notika vērēnīga konteineru loģistikas nozares konference
- 35** Rīgā ienāks vairāk krūza kuģu
- 36** Par zaļāku nākotni un tīrāku vidi domājot
- 37** "CIS Liepāja" atteikusies no zaļā amonjaka ražošanas projekta izstrādes
Liepājas Jahtu ostā Zilais karogs pacelts jau 18 gadus

IN MEMORIAM

- 38** Cilvēks starp jūru un mūziku

BRĪVBRĪDIS

- 40** Kuģu mehāniķis ar vēsturi sirdī
- 41** Laines Kainaizes jūras daudzīnājums Salacgrīvā
- 43** Reģēdējāji pulcējas Salacas krastos

VAIROSIM VALDEMĀRU

- 44** Bibliokūģis izmet enkuru Valdemārpilī
ESEJA "21. gs. Krišjānis Valdemārs"



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: Anita Freiberga, tāl. 29229063.
E-pasts: mamews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Aleksa Karpova (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Gata Dieziņa, Kaspars Teilaņa, Arvīda

Šimja, Edgara Vijuņa, Diānas Gedertas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, "LV Flote", Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, RTU LJA, RTU LJK, Latvijas Nacionālā kultūras centra un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas foto, CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, IMO, PMA, OECD, ITF, ECSA, MOL, "Baltic Transport Journal", "Shutterstock", "Courtesy of Navigo", "PKP CARGO" publicitātes foto, "Reuters", AFP/Scanpix, EPA, flickr foto. Foto no Ģirta Fišera – Blumberga, Jura Preimaņa un Haralds Sulaiņa personīgā arhīva.
JA materiālus sagatavoja Sarmas Kočāne. Informāciju žurnālam apkopēja un sagatavoja Anita 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.

Jūras svētkus sagaidot

Latvijā, atzīmējot Krišjāņa Valdemāra 200 gadu jubileju, šis gads paiet "Vairosim Valdemāru" zīmē, un arī Jūras svētki nebūs izņēmums, jo neiztiksim bez jūrniecības pamatlicēja pieminēšanas. Valdemāra zīmē jau noticis LJS organizētais jūras tematikai veltītais foto konkurss, kura uzvarētāji apbalvoti un viņu darbi izstādē tagad ceļo pa Latviju. Aplausi izskanējuši Latvijas mākslas skolu audzēkņu kuģu modeļu parādei, prēmijas sadalītas arī LJS rīkotajā eseju konkursā "21. gadsimta Valdemārs", un šajā žurnāla numurā varat lasīt Zanes Bondares eseju, kas saņēmusi žūrijas augstāko novērtējumu. Tāpat LJS kopsapulcē zem Valdemāra zīmes jūrniecības nozares ļaudis diskutēja par Latvijas jūrniecības ieguvumiem, zaudējumiem un nākotnes iespējām. Izvērtējot pagātnes mantojumu un runājot par Latvijas jūrniecības nākotnes iespējām, diskusijas dalībnieki bija vienprātīgi, ka lielākā vērtība un resurss ir cilvēks un visu sasniegumu pamatā ir cilvēka personīgā atbildība.

"Pasaulē ļoti augstu tiek vērtēti Latvijas jūrnieki, bet nevaram braukt tikai uz veciem lauriem. Ja mums vēl arvien ir šis kvalitātes līmenis un kapacitāte, lai varētu turpināt sagatavot jūrniekus, tad ir vajadzīgs atbalsts, bet, ja esošā retorika un politika nemainīsies, neko labu nevaram sagaidīt," diskusijā savu viedokli puda RTU Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš.

Dažāda līmeņa pasākumos, akcijās un diskusijās ne tikai Latvijā, bet arī pasaulē uzmanības centrā ir jautājums, ko darīt, lai pievērstu jaunās paaudzes uzmanību jūrai un jūrnieka profesijai? Kas zina, varbūt tur neko daudz nevar iesākt, jo katrs taču pats izvēlas savu dzīves ceļu, arī tad, ja tas ir jūras ceļš vai ceļš jūrā. "Jūrai nevar diktēt savus noteikumus, vētrains deju soļus izdejojot. Tā jārespektē un tās trakulībām jāpielāgojas. Tie, kuri to nespēj, tiek norīti vai izspļauti. Norītie neatgriežas, izspļautie pārnāk krastā izdzīsuši un sāļuma pārpildīti. Īstens JŪRIETIS savu JŪRAS MĪLESTĪBU spējis savīt vienā virvē, sasiet mezglā ar cieņu un bijību," tā 25. jūnijā, kad pasaules jūrniecības kopiena atzīmēja Starptautisko jūrnieku dienu, savā *facebook* kontā rakstīja kapteinis Briedis un Ventspilī devās nolikt ziedus pie pieminekļa Jūrniekiem un Zvejniekiem, kuru kaps ir jūras dzelmē.

Bet starptautiskā līmenī IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess 25. jūnijā par godu pasaules jūrniekiem un Starptautiskajai jūrnieku dienai (*The Day of the Seafarer*) teica: "Starptautiskā jūrnieku diena 2025 ir vairāk nekā tikai svētki – tas ir aicinājums rīkoties. Šogad mēs uzsākām kampaņu "Mans kuģis bez uzmācšanās" (*My Harassment-Free Ship*), kas ir drosmīga iniciatīva, kuras mērķis ir veicināt cieņas kultūru un absolūtu neiecietību

pret iebiedēšanu un uzmācšanos jūrā. Kampaņa "Mans kuģis bez uzmācšanās" ir par kultūras maiņu jūrā, lai katrs jūrnieks jūrā justos drošs, novērtēts un aizsargāts, lai katrs kuģis kļūtu par darba vietu bez uzmācšanās. Kopā mēs varam izveidot drošāku jūrniecības nozari."

Situācija jūrā nav vienkārša, to apstiprina aptauju un pētījumu dati un statistika. Tā, piemēram, jaunākajā ITF jūrnieku fonda (ITFST) un WMU ziņojumā uzsvērts, ka pasaules jūrniekiem joprojām nav krasta atvaļinājumu. Analizējot datus, kas saņemti no 5879 jūrniekiem, kuri atbildēja uz ITFST aptauju par krasta atvaļinājumiem, WMU pētnieki secināja, ka vairāk nekā ceturtdaļa jūrnieku vispār nav saņēmuši krasta atvaļinājumu, bet trešdaļa vidēji 6,6 mēnešu kontrakta laikā krastā nokāpa tikai vienu vai divas reizes.

ITF dati atklāj, ka arī jūrnieku pamešana kļūst nekontrolējama un kuģu īpašnieki 2024. gadā likteņa ziņā pameta 3133 jūrniekus, kas bija par 87% vairāk nekā iepriekšējā gadā.

Atzīmējot 2025. gada Jūrnieku dienu, Pasaules Jūrniecības universitātes (WMU) prezidents profesors M. Q. Mejia publicēja vēstījumu: "25. jūnijā mēs pievienojamies pasaules jūrniecības kopienai, atzīmējot Jūrnieku dienu, lai godinātu to jūrnieku būtisko ieguldījumu, kuri uztur globālo tirdzniecību. Kuģniecība ir būtiska pasaules tirdzniecībai, tomēr pārāk daudzi jūrnieki saskaras ar nepieņemamu rīcību, kas apdraud viņu drošību, garīgo labklājību un karjeras iespējas. Pētījumi atklāj, ka vairāk nekā 50% sieviešu jūrnieku un daudzi vīrieši ir piedzīvojuši uzmācšanos uz kuģa. Tas ir aicinājums uz rīcību, kas nepieciešama ikviena jūrnieka labklājībai un jūrniecības nozares ilgtspējai kopumā. Jūrniecība piedāvā unikālu, konkurētspējīgu un labi apmaksātu karjeru, bet jūrniekiem ir jābūt drošiem un pasargātiem, kas sakņojas cieņā, vienlīdzībā un drošībā, kur katrs kuģis ir drošs. Lai ikviens jūrnieks var droši teikt: "Mans kuģis bez uzmācšanās"."

"Mēs atbalstām šo iniciatīvu un mudinām visus jūrniekus, kuģu īpašniekus un nozares profesionāļus veidot darba vidi, kurā valda cieņa, drošība un iekļaujoša vide. Aicinām visus pievienoties šai kustībai," aicina RTU LJA direktors Edijs Štāls un atgādina, ka jūlijā sāksies uzņemšana studijām RTU LJA.

Lai veicas visiem, kuri izvēlējušies savu dzīvi saistīt ar jūrnieka profesiju! Lai droša kuģošana, lai ikviens no viņiem var teikt: "Mans kuģis bez uzmācšanās", un lai vienmēr kāds jūrnieku gaida mājās! Priecīgus Jūras svētkus!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Maijs – jūnijs



Edijs Štāls un Uldis Ozols.

Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijai savs karogs

2025. gada 29. maijā Latvijas Kuģu mehāniķu kopsapulcē tika atklāts jauns LKMA simbols un lepnums – biedrības balti zilais karogs. Zilā krāsa simbolizē jūru, baltā – cerību, mieru, atklātību. Karoga centrālajā daļā izvietotais logotips, ko ieskauj lente valsts karoga krāsās, simboliski attēlo kuģi, kas šķēļ viļņus. Vairāk par LKMA logotipu un tā elementu nozīmi: <https://lkma.lv/par-mums/#musu-identitate>.

“Karogs simbolizē mūsu profesionālās kopienas vienotību, vērtības un ciešo saikni ar jūru. Tas atspoguļo arī mūsu lepnumu par kuģu mehāniķu un elektromehāniķu profesiju un tās nozīmi Latvijā un pasaulē, kā arī uzsver apņemšanos attīstīt un stiprināt šo nozari. Lai karogs kļūst par spēcīgu mūsu identitātes simbolu, kas vieno mūsu biedrus un atgādina par mūsu misiju un nākotnes mērķiem! Nesīsim to ar lepnumu!” Tā par asociācijas karogu saka LKMA valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls.

“Kuģu parāde” Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā

Izstādē “Kuģu parāde” Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā bija ne tikai iespēja iepazīt Latvijas mākslas skolu audzēkņu darinātos laivu un kuģu modeļus, bet arī svētki jauniem kuģu būvētājiem.



Izstādē “Kuģu parāde” bija eksponēti Latvijas mākslas skolu audzēkņu darināti laivu un kuģu modeļi, kas tapuši Latvijas Nacionālā kultūras centra rīkotajam radošo projektu konkursam “Mantojums”. Konkursa

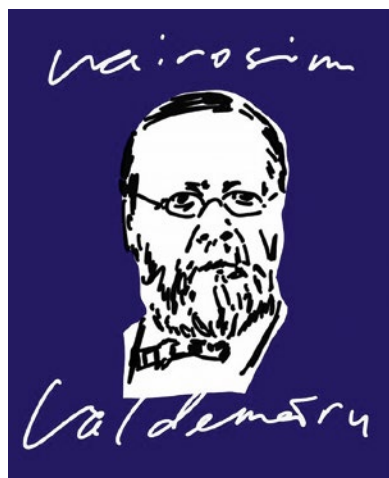


tēma sasaucās ar Ainažu jūrskolas dibinātāja Krišjāņa Valdemāra 200 gadu jubilejas atzīmēšanu. Tēmas rosināti, bērni un jaunieši individuāli un grupās pievērsās burinieku, pašdarinātu vai amatnieku izgatavotu laivu un kuģīšu izpētei, izzināja jūrniecības un kuģu darināšanas tradīcijas Latvijā. Darbi bija veidoti no dabiskiem materiāliem, izceļot amatniecībai un roku darbam raksturīgo estētiku, un popularizē jūrniecību, kuģu būvi kā daļu no mūsu kultūrvēsturiskā mantojuma. Jebkura lielā burinieka būve sākas ar mazu modelīti, un, iedziļinoties jūrniecības un kuģu būves tēmā, konkursa dalībnieki veidojuši gan tehniski precīzus, gan mākslinieciskus kuģa maketus.

Konkursa darbus izvērtēja žūrija un pieaicinātie eksperti, to vidū konkursa rīkotāji no Latvijas Nacionālā kultūras centra, kā arī biedrības “Koka kuģu amatnieki”, Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas pārstāvji, bet konkursa atbalstītāji bija Latvijas Jūrniecības savienība, biedrība “Koka kuģu amatnieki”, RTU Latvijas Jūras akadēmija un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija. Radošo projektu konkursa “Mantojums” laureāti saņēma pelnītus apbalvojumus par savu radošo un tehnisko meistarību, un viņiem tika dota īpaša iespēja izbraukt piedzīvojumā ar īstu kuģīti. Tā ir dzīva saikne ar mūsu jūras mantojumu, kas iedvesmo turpināt izziņāt šīs tradīcijas arī nākotnē.

Paziņoti LJS organizētā eseju konkursa “Vairosim Valdemāru” uzvarētāji

Atzīmējot Krišjāņa Valdemāra 200 gadu jubileju un novērtējot viņa ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā, Latvijas Jūrniecības savienība izsludināja eseju konkursu “21. gadsimta Valdemārs”, kurā aicināja piedalīties skolu, koledžu un augstskolu jauniešus. Konkurss tika iesniegti seši darbi, kurus izvērtēja žūrija. Pirmā vieta ar izcilību tika piešķirta Zanei Bondarei, 1. vieta Kitijai Kampiņai, 2. vieta Kristeram Šnepstam, 3. vieta Raineram Čeram, atzinība Adrianai Golubcovai un Stepanam Karpinam.



Šis bija pirmais eseju konkurss, bet LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis ir pārliecināts, ka iedibināta jauna tradīcija – aicināt jaunatni izteikt savu viedokli par jūrniecības nozares svarīgo lomu Latvijas tautsaimniecībā, tā popularizējot jūrniecības profesiju un jūrniecības nozari.

Latvijā radīta tehnoloģija kuģu izplūdes gāzu attīrīšanai

Veiksmīgi noslēdzies “WTM Solutions” un Rīgas brīvdostas pārvaldes kapitālsabiedrības “LVR Flote” kopīgi īstenotais pētniecības projekts – kuģu dzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas reaktora prototipa izstrāde un testēšana reālā darbības vidē. Pētījuma mērķis – izmantojot unikālu know-how, radīt kuģu izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu, kas būtu videi



draudzīgāka, efektīvāka un vienlaidus lētāka par tām, ko jūras pārva-dātāji izmanto pašreiz.

Apkopoti priekšlikumi par Liepājas Industriālā parka jauno ielu nosaukumiem

Izstādes “Ražots Liepājā” laikā Liepājas SEZ pārvalde aicināja liepājniekus iesaistīties vēsturiskā notikumā – ierosināt nosaukumus astoņām jaunām ielām, kas tiek būvētas bijušās rūpnīcas “Liepājas metalurģs” teritorijā. 26. maijā Liepājas Industriālā parka teritorijā notika simbolisks izstādes rezultātu apkopojums un teritorijas kartē iezīmētas vietas, kur nākotnē varētu atrasties jaunās Martena, Trīs skurstegu, Inženieru, Eksporta, Čuguna, Naglu, Dūmu un Dzelzsgriezēja ielas. Apkopotie priekšlikumi tiks nodoti izskatīšanai Liepājas valstspilsētas pašvaldībai, kas pieņems galīgo lēmumu par ielu nosaukumiem. Kopumā tika saņemti 385 ierosinājumi, kas apliecina liepājnieku ieinteresētību un vēlmi līdzdarboties pilsētvides attīstībā. “Lie-lākā daļa aptaujas dalībnieku puda pārliecību, ka ielu nosaukumos jāsa-glabā Liepājas rūpniecības vēstures



dvesma. Tāpat liela daļa liepājnieku vēlas redzēt Liepāju kā zaļu, tīru un ilgtspējīgu pilsētu, tāpēc atbalstu guvis arī ierosinājums par Dūmu ielu – lai dūmi paliek tikai vēsturē un ielas nosaukumā,” norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmielevskis. Ielu atsaucību ieguva arī Ekonomikas ministra Viktora Valaiņa priekšlikums vienu no ielām nosaukt par Eksporta ielu, bet īpašu atzinību guva ierosinājums vienu no ielām nodēvēt par Dzelzsgriezēja ielu, izceļot pilsētas rūpniecisko mantojumu, spēju mainīties ar skatījumu nākotnē. Zīmīgi, ka tieši “Liepājas metalurģa” Kultūras pilī 1976. gadā aizsākās leģendārās rokgrupas “Līvi” muzikālais ceļš – vietā, kur industriālais fons sastapās ar radošuma eksploziju un no tērauda un skaņas tapa leģenda. Tāpēc likumsakarīgi, ka šajā brīdī klātesošs bija arī grupas ilggadējais dalībnieks Ainars Virga, apliecinot šīs vietas īpašo nozīmi Liepājas kultūras un vēstures kontekstā.

Latvijā norisinājās Eiropas Jūras spēku komandieru konference “CHENS 2025”

Jūras spēku sabiedrisko attiecību departaments ziņoja, ka 7. un 8. maijā Latvijā norisinājās ikgadējā Eiropas valstu Jūras spēku komandieru konference “CHENS 2025” (CHENS – *Chiefs of European Navies*), kurā pulcējās 28 Jūras spēku komandieri



no NATO un Eiropas Savienības dalībvalstīm, lai apspriestu aktuālos drošības izaicinājumus jūras telpā un veicinātu starptautisko sadarbību.

Latviju konferencē pārstāvēja Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Māris Polencs. Uzmanot dalībniekus, komandieris uzsvēra jūras drošības un kolektīvās aizsardzības nozīmi reģionālajā kontekstā. Šā

▶▶▶ 3. lpp.

gada konferences galvenais tematiskais fokuss bija bezpilotu sistēmu ietekme uz operacionālo darbību jūrā. Diskusijās tika apskatīti arī jautājumi par informācijas drošību, tehnoloģiju attīstību, kā arī nepieciešamību pēc efektīvas sadarbības sabiedroto starpā.



"Eiropas Jūras spēku komandieru konference Latvijā apliecina mūsu nozīmi jūras drošības stiprināšanā, kā arī tā ir būtiska platforma pieredzes apmaiņai starp Eiropas reģiona Jūras spēku komandieriem," uzsver Jūras spēku komandieris flotes admirālis Māris Polencs.

Eiropas Jūras spēku komandieru konference tiek organizēta rotācijas kārtībā kādā no dalībvalstīm, un Latvija ir apliecinājusi savu gatavību uzņemt augsta līmeņa aizsardzības forumus un stiprināt starptautisko sadarbību jūras drošībā.

Latvijā sāks testēt dronus Šķēdes jūras poligonā

AM Militāri publisko attiecību departaments ziņo, ka Latvijā sāks testēt dronu sistēmas Šķēdes jūras poligonā, nodrošinot iespēju Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un sabiedrotajiem pārbaudīt jaunākās tehnoloģijas reālos apstākļos.

"Mūsdienu drošības izaicinājumu apstākļos nepieciešams attīstīt arī jūras dronu tehnoloģijas. Iespēja testēt dronu sistēmas jūras vidē ir nozīmīgs solis mūsu valsts



aizsardzības stiprināšanā. Ar jaunas jūras dronu inovāciju testēšanas vietas nodrošināšanu reālos apstākļos gan nacionālajiem, gan sabiedroto spēkiem mēs stiprināsim arī aizsardzības industrijas dronu inovācijas," uzsver aizsardzības ministrs Andris Sprūds.

Nacionālie bruņotie spēki veikuši būtiskas izmaiņas noteikumos, lai nodrošinātu iespēju Latvijā droši un kontrolēti testēt militārās bezpilota sistēmas jūrā.

Jaunie noteikumi ietver skaidri definētus drošības nosacījumus un pieņemšanas kārtību, kas nodrošina nepieciešamos apstākļus un vidi Nacionālo bruņoto spēku un sabiedroto valstu tehnoloģiju testēšanai. Tāpat Šķēdes jūras poligonu var izmantot arī militārās industrijas uzņēmumu bezpilota sistēmu pārbaudēm.

Pirmie testi militārajā jūras poligonā plānoti šā gada jūnijā otrajā pusē, tie tiks organizēti periodiski, un tas ir būtisks solis Nacionālo bruņoto spēku spēju stiprināšanā, jo ļauj attīstīt un pārbaudīt jaunākās tehnoloģijas reālos apstākļos, kā arī veicina operacionālo gatavību un uzlabo savietojamību ar sabiedrotajiem. Vienlaikus testēšanas iespēja jūras vidē paplašina Latvijas iespējas inovāciju un tehnoloģiju jomā.

Pārrunā JS gatavību hibrīdincidentu novēršanai un Krievijas "ēnu flotes" aktivitātes Baltijas jūrā

16. maijā Liepājā aizsardzības ministrs Andris Sprūds tikās ar Jūras spēku komandieri flotes admirāli Māri Polencu, lai pārrunātu Jūras spēku gatavību hibrīdincidentu novēršanai un Krievijas "ēnu flotes" aktivitātes Baltijas jūrā.

"Pēc sarunas ar Jūras spēku komandieri guvu pārliecību, ka Jūras spēki



seko līdzī situācijai Baltijas jūrā un ir gatavi atbilstoši reaģēt, lai aizsargātu mūsu jūras kritisko infrastruktūru. Stingri nosodu Krievijas agresīvos un bīstamos manevrus Baltijas jūras teritorijā. Mēs ar Jūras spēku komandieri esam vienprātīgi par nepieciešamību turpināt stiprināt mūsu jūras spējas un sadarbību ar sabiedrotajiem, lai nodrošinātu drošību un atturēšanu reģionā," uzsver aizsardzības ministrs Andris Sprūds.

Tikšanās laikā īpaša uzmanība tika pievērsta nesen notikušajam incidentam Baltijas jūras reģionā, kad Igaunijas Jūras spēki centās pārtvert sankcijām pakļauto Krievijas "ēnu flotes" tankkuģi "Jaguar".

"Konkrētais tankkuģis nešķērsoja Latvijas ekskluzīvo ekonomisko zonu, tomēr šādi gadījumi skaidri apliecina reģionā pieaugošos riskus un nepieciešamību pēc ciešas uzraudzības un koordinācijas ar NATO sabiedrotajiem," apliecina aizsardzības ministrs.

Sarunā ar Jūras spēku komandieri tika apspriesta arī Jūras spēku turpmākā attīstība un spēju stiprināšana, tostarp sadarbība ar sabiedrotajiem un personāla sagatavošana. Tikšanās laikā puses vienojās par nepieciešamību vēl vairāk pastiprināt valsts jūras drošības kapacitāti, īpaši ņemot vērā pieaugošo spiedienu Baltijas jūras reģionā.

Aizsardzības ministrija turpina cieši sadarboties ar Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un sabiedrotajiem, lai nodrošinātu efektīvu Latvijas jūras telpas uzraudzību, kritiskās infrastruktūras aizsardzību un ātru reaģēšanu uz jebkādiem apdraudējumiem.

Grozījums Ostu likumā virza uz Saeimu

13. maijā valdība atbalstīja Satiksmes ministrijas (SM) sagatavotos grozījumus Ostu likumā un Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) likumā. Grozījumi paredz visu trīs lielo ostu pārvaldēm saglabāt atvasinātas publiskas personas juridisko statusu, ostu teritoriju nodalīšanu un ostas pārvaldes funkciju veikšanai nepieciešamās teritorijas atdalīšanu no SEZ teritorijas, vienota pārvaldības modeļa ieviešanu, ostu padomes atbildības tvēruma noteikšanu, ostu sadarbības padomju izveidi, kā arī plānota mazo ostu valdes locekļu skaita samazināšana.

“Valdībā esam nolēmuši uz Saeimu virzīt partijas “Progresīvie” ostu reformas priekšlikumu. Mūsu ostu attīstībai ir kritiski svarīga laba pārvaldība – apolītiski konkursi uz vadošajiem amatiem un skaidri noteikumi uzņēmējdarbībai, nevis sistēma izredzētajiem,” skaidro satiksmes ministrs Atis Svinka.

Briselē diskutē par ES jūrniecības industrijas un ES ostu stratēģiju

Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretāra vietniece Elīna Šimiņa-Neверовska 11. jūnijā Briselē piedalījās ES dalībvalstu transporta administrāciju vadītāju diskusijā, lai paustu Latvijas viedokli un prioritātes ES jūrniecības industrijas un ES ostu stratēģijas izstrādē. “Šajos ģeopolitiskajos apstākļos ir ļoti svarīgi nodrošināt ES konkurētspēju un stratēģisko autonomiju. Būtiski ir veicināt interesi par darbu ES jūrniecības industrijā, lai uzturētu zināšanas un ekspertīzi par šo nozari. Tāpat nepieciešams paredzēt saikni starp abām stratēģijām un ilgtspējīga transporta investīciju plānu, lai veicinātu alternatīvo degvielu un attiecīgās infrastruktūras pieejamību ES ostās,” sarunās uzsvēra SM valsts sekretāra vietniece Elīna Šimiņa-Neверовska.

Jaunieši apliecina STEM prasmes

7. jūnijā Liepājas Jūrniecības koledžas laivu bāzē pulcējās tehniski radoši jaunieši no visas Latvijas, lai



piedalītos kuģu modeļu sacensībās “Liepāja Cup 2025”. Sacensības bija veltītas bērnu un jauniešu STEM prasmju un inovāciju veicināšanai. Viņi demonstrēja pašu izgatavotos kuģu modeļus ar elektrodzinējiem dažādās klasēs: kuģi, karakuģi, brīvās klases, kā arī *Mini Eco* un *Eco Expert* modeļi. Labāko dizainu autori un ātrāko kuģu būvētāji saņēma apbalvojumus.

RTU Latvijas Jūras akadēmija izvērs aktīvu starptautisko sadarbību

No 11. līdz 17. maijam Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LJA) ES jūrniecības industrijas un ES ostu stratēģiju “Erasmus+” personāla mobilitātes programmas ietvaros viesojās pārstāvji no Turcijas Adanas provinces “Cakabey Vocational and Technical Anatolian High School” un Marokas Jūrniecības institūta “Institut supérieur d'études maritimes” (ISEM). Vizītes mērķis bija iepazīties ar RTU Latvijas Jūras akadēmijas darbību, studiju procesa organizēšanu un pētniecības attīstību. Viesi apskatīja mācību treniņus un darbnīcas, piedalījās kuģošanas drošības mācībās uz pontona “Kadets” Daugavgrīvā, kā arī bija organizēta viesošanās Rīgas brīvdostas kapteindienestā, kur tika pārrunātas sadarbības iespējas un pieejas jūrniecības izglītībai un drošībai.

Marokas Jūrniecības institūts jau ir ilggadējs RTU Liepājas Jūrniecības koledžas sadarbības partneris.

Šādas vizītes apliecina RTU Latvijas Jūras akadēmijas aktīvo starptautisko sadarbību un apņemšanos veicināt jūrniecības izglītības kvalitāti, kā arī profesionālās pieredzes apmaiņu ar partneriem no dažādām pasaules valstīm.



Ventspils rekordisti Guntis Mūrnieks, Inga Vītoliņa un Kapteinis Briedis.

Noslēdzies Latvijas lielo ostu pārvalžu soļošanas izaicinājums

Draudzīgi svinīgā virtuālā saslēgšanās starp Rīgas un Ventspils ostu pārvaldēm 11. jūnijā simboliski noslēdza notikumu, kas maijā pamatīgi izkustināja ostu pārvalžu darbiniekus – pirmo Latvijas lielo ostu pārvalžu soļošanas izaicinājumu, kurā piedalījās 126 dalībnieki: 41 no Ventspils brīvdostas, kopā nosojot 15 miljonus soļu jeb 11 500 kilometru, kas ir kā aiziet no Ventspils līdz Ķīnai, un 85 no Rīgas brīvdostas, nosojot 25 miljonus soļu jeb aptuveni 18 300 kilometru, kas ir teju pusceļš apkārt zemeslodei pa ekvatoru. No 1. maija līdz 1. jūnijam kopā nostāigāti 40 365 358 soļi, kas ir kā apiet apkārt Baltijas jūrai 3,6 reizes.

Īpašas ovācijās izpelnījās četri “miljonāri”: divi ventspilnieki – Kapteinis

▶▶▶ 6. lpp.

►►► 5. lpp.

Briedis (1 302 380 soļu) un Guntis Mūrnieks (1 128 925 soļi) un divi rīdzinieki, kuri mēneša laikā veica vairāk nekā miljonu soļu. Dāmu vidū rekordiste ir Inga Vītoliņa, kura nostaigājusi 642 166 soļus. Pētījumi rāda, ka pieci noskrieji kilometri paildzinot dzīvi par 20 minūtēm. "Tad matemātiski sanāk, ka esmu nemirstīgs," saņemot diplomu, teica rekordists Kapteinis Briedis.

Baltijas jūras reģionā ikgadējās starptautiskās militārās mācības "Baltops 25"

No 5. līdz 20. jūnijam Baltijas jūras reģionā norisinājās plaša mēroga ikgadējās starptautiskās militārās mācības "Baltops 25", kuru mērķis bija veicināt savstarpējo sadarbību un savietojamību. Šogad mācībās trenēja bezpilota sistēmu izmantošanu, medicīnisko evakuāciju, pretgaisa aizsardzību, jūras pārtveršanas



Ventspils ostā ierodas kuģis "ARC Independence" ar svarīgu ASV militāro aprīkojumu mācībām "Baltops 25".

operācijas, pretdarbību zemūdenēm, mīnu neitralizēšanu, kā arī desanta operācijas un inženieru spēju. Šīs jomas atspoguļo NATO kolektīvo spēku plašo spektru un uzsvaru uz modernām tehnoloģijām un daudzdimensiju savietojamību.

Mācībās piedalījās 16 NATO dalībvalstis, vairāk nekā 40 kuģu, 25 gaisa kuģi un aptuveni 9000 dalībnieku no ASV, Apvienotās Karalistes, Dānijas, Francijas, Igaunijas, Itālijas, Latvijas, Lietuvas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Portugāles, Somijas, Turcijas, Vācijas un Zviedrijas. Mācību laikā vairākās vietās Latvijā trenēja dažādas taktiskās operācijas

ar sabiedroto valstu kuģu, gaisa kuģu un sauszemes militārās tehnikas iesaisti.

Mācībās Latvijā piedalījās karavīri un zemessargi no Zemessardzes 4. Kurzemes brigādes, Jūras spēkiem, Gaisa spēkiem, Sauszemes spēku Mehānizētās kājnieku brigādes, Mācību vadības pavēlniecības, kā arī ASV, Portugāles un Itālijas bruņoto spēku vienības.

Latvija piedalījās "Transport Logistic" izstādē Minhenē

No 2. līdz 5. jūnijam Minhenē notika viena no nozīmīgākajām transporta un loģistikas nozares izstādēm Eiropā – "Transport Logistic", kas šogad pulcēja vairāk nekā 2300 uzņēmumu no 67 valstīm. Latviju zem vienota Latvijas transporta nozares zīmola "VIA Latvia" pārstāvēja Satiksmes ministrija, Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas SEZ, Latvijas ostu uzņēmēji, Vācijas vēstniecība Rīgā, Latvijas vēstniecība Vācijā, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera un "Latvijas dzelzceļš".

Četrus dienu laikā izstādes dalībnieki aktīvi piedalījās diskusijās un tīklošanās pasākumos, piedāvājot iepazīt Latvijas ostu priekšrocības un infrastruktūras attīstības projektus. Atklājot izstādi, Vācijas federālais transporta ministrs Patriks Šniders uzsvēra, ka loģistikas pamats ir cilvēki, kuri plāno, koordinē un nodrošina, lai piegādes ķēdes darbotos nepārtraukti. Tas vēlreiz apliecina, ka tehnoloģiju attīstība ir svarīga, taču loģistikas nozares attīstības pamatā ir cilvēku profesionalitāte un spēja sadarboties.



Topošie kuģu vadītāji iepazīst jūrnieka darba specifiku uz burinieka "Libava"

Rīgas Tehniskās universitātes Liepājas Jūrnieceības koledžas astoņi jaunie stūrmaņi devās diennakts braucienā ar burinieku "Libava" no Liepājas uz Rīgu. Šī koledžai ir jauna tradīcija, kas topošajiem kuģu vadītājiem un kuģu mehāniķiem ļaus iziet daļu no prakses un iepazīties ar jūrnieka darba specifiku. Tā bija pirmā pieredze studentiem, kuģojot atklātos ūdeņos ar burinieku, turklāt kopējais brauciens līdz Ķīpsalai ilga 30 stundas.

Pēc brauciena RTU Liepājas Jūrnieceības koledžas studenti Damians Bormakovs un Igors Kovaļonoks atzina, ka ieguvuši neatsveramu pieredzi nākotnes profesijai – iemācījušies siet vairākus jūrnieku mežglus un kā tos pareizi izmantot uz kuģa, kā uzvilkt buras un kā izvērtēt situāciju atklātā jūrā – kad palaist citus kuģus, kad iet pirmajiem, pieņemt lēmumus, ievērojot drošības noteikumus.

Tāpat jaunieši atzina, ka īpašs prieks bija koledžā gūtās teorētiskās zināšanas likt lietā reālā praksē uz jūras, un pastāstīja, ka šī prakses iespēja radās, pateicoties augstiem sasniegumiem mācībās. Koledža, izvēloties braucienam labākos studentus, jāva viņiem iepazīt jūrnieka darba specifiku. Paldies burinieka "Libava" kapteinim Anatolijam Molokanovam par sniegto iespēju un atbalstu jaunās jūrnieku paaudzes izglītošanā. ■

Tikšanās ar pasažieru un izbraukumu kuģu īpašniekiem

Aprīlī, pirms jaunās sezonas sākuma, Latvijas Jūras administrācijā notika sanāksme par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas pašvaldības ūdeņos. Ar Rīgas pašvaldības ūdeņos strādājošo pasažieru kuģu īpašniekiem tikās JA, Rīgas domes, Rīgas pašvaldības policijas, Rīgas brīvoostas, Rīgas ostas policijas un MRCC pārstāvji.

Sanāksmei attālināti pievienojās Satiksmes ministrijas speciālisti un Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācijas SUSTENTO valdes priekšsēdētāja Gunta Anča, lai runātu par cilvēku ar īpašām vajadzībām piekļūstamību ūdens transportam. G. Anča uzsvēra, ka lielākajā daļā Eiropas valstu tā sen vairs nav problēma, taču Latvijā problēmas rada gan nokļūšana uz kuģa, gan drošība, turklāt jautājums ir ne tikai par kuģiem, bet arī par pietātnēm. Kuģu īpašnieki apliecināja, ka nepieciešamības gadījumā kuģu apkalpi locekļi uznesot cilvēkus ratīnkrēslos uz kuģu klāja. G. Anča iebilda, ka šāda pārvietošana nesot uzskatāma par drošu, turklāt cilvēku motorizētā ratīnkrēslā, kurš jau tukšs sver vismaz 120 kilogramu, panest vispār nesot iespējams. Īpašnieku pārstāvji atzina, ka kuģu pārbūvēšana būtu ļoti sarežģīta, pat ja līdzekļus tam izdotos piesaistīt no Eiropas fondiem.

Visas ieinteresētās puses vienojās, ka sākumā vajadzētu nodrošināt informācijas pieejamību par katru pasažieru kuģi, lai cilvēki ar īpašām vajadzībām varētu saprast, kuri no tiem jau pašlaik viņiem ir pieejami.

Sanāksmes turpinājumā klātesošie apsprieda jau iepriekšējā gadā aktualizēto jautājumu par apzīmējumiem uz tiltiem, kas norāda, starp kuriem balstiem ir atļauts izbraukt kuģošanas līdzekļiem. Pašlaik ir norādīts, starp kuriem balstiem drīkst kuģot visi peldlīdzekļi, un starp pārējiem balstiem tas ir aizliegts. Taču ir ielānāts apzīmēt, kur izbraukšana ir ieteicama galvenokārt lielākajiem pasažieru un atpūtas kuģiem un kur tā nav aizliegta mazākajiem ūdens transporta līdzekļiem. Dīemžēl kavējas jauno apzīmējumu uzkrāsošana uz tiltu konstrukcijām. Rīgas domes pārstāvis uzsver, ka dome joprojām nav saņēmusi vēstuli ar norādījumiem, tieši kādiem jābūt šiem apzīmējumiem.

Kuģotājiem sāpīgs ir jautājums par Daugavā izliktajiem zvejas tīkliem un mudiem, jo pasažieru pārvadājumu sezona parasti noslēdzas 15. oktobrī, bet zvejas sezona sākas jau 1. oktobrī. Pašvaldības policijas pārstāvji apliecināja, ka izsniegto zvejas licenču apjoms ir ļoti liels un tas tiešām rada problēmas.

Vairāku kuģu īpašnieku kompāniju pārstāvji ir vērsušies JA ar lūgumu par izmaiņām esošajā regulējumā attiecībā uz kuģu vadītāju kvalifikācijas prasībām iekšējos ūdeņos. Problēma ir akūts pasažieru kuģu kapteiņu trūkums. Spēkā esošais regulējums paredz, ka pasažieru un izbraukuma kuģu vadīšanai nepieciešams diploms "Kuģu kapteinis iekšējos ūdeņos līdz 50 BT", taču šādu diplomu ieguvēju skaits ir ļoti neliels.



Kuģu īpašnieki lūdz atļaut vadīt līdz 12 metriem garus pasažieru un izbraukuma kuģus ar CSDD izsniegtajām mazizmēra kuģu vadītāju apliecībām, tāpat kā atļauts vadīt komercdarbībai izmantojamus atpūtas kuģus. JA atbildīgie speciālisti skaidroja, ka ir jāatrod līdzsvars starp kuģu īpašniekiem uzlikto slogu un kuģošanas drošību, jo CSDD izsniegto apliecību saņemšana pašlaik ir pārāk vienkāršota. Taču ir uzsākts darbs pie esošās situācijas izpētes, lai rastu iespēju rosināt izmaiņas spēkā esošajos normatīvajos aktos.

Jau ilgāku laiku nav iespējams atrisināt jautājumu par peldlīdzekļu ātruma kontroli uz ūdens – par to sūdzas gan peldētāji, gan airētāji, gan arī pasažieru kuģu īpašnieki. Pašvaldības policijas speciālisti skaidroja, ka joprojām nav izdevies panākt regulējuma izmaiņas, kas noteiktu, kādus radarus var lietot uz ūdens. Jautājuma risināšanā jāiesaistās vairākām ministrijām, taču birokrātisku problēmu dēļ to sakārtot joprojām nav izdevies.■

Latvijas Jūras administrācijas Kvalitātes vadības pārsertifikācijas audits

No 28. līdz 30. maijam Latvijas Jūras administrācijā notika Kvalitātes vadības sistēmas pārsertifikācijas audits, ko veica uzņēmuma "Bureau Veritas" auditori. Lai novērtētu JA kvalitātes pārvaldības sistēmas atbilstību ISO 9001:2015 standarta prasībām, pārsertifikācijas audits tiek veikts reizi trīs gados.

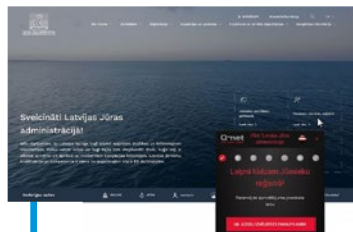
Pārvaldības sistēmas audita mērķis ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas



spēju nodrošināt, ka organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, novērtēt pārvaldības sistēmas

efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvīrīto mērķu sasniegšanu.

Audita laikā izvērtēts darbs Jūrnieku reģistrā, tā Sertificēšanas daļā un Konvenciālās uzraudzības daļā, Kuģu reģistrā, Kuģošanas drošības departamentā, tā Kuģošanas drošības inspekcijā un Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijā, kā arī Hidrogrāfijas dienestā, tā Kartogrāfijas daļā un Navigācijas inspekcijas daļā. Vērtēta tika arī uzņēmuma Kvalitātes vadības sistēma kopumā.■



Latvijas Jūras administrācija atgādina

Pierakstu dokumentu iesniegšanu Jūrnieku reģistrā var veikt, izmantojot elektronisko sistēmu tīmekļvietnē mājaslapā www.lja.lv.

Lai apstiprinātu rezervēto pierakstu, neaizmirstiet savā e-pastā spiest uz apstiprinājuma saiti!



Visā piekrastē notiek zvejas laivu pārbaudes

Maijā un jūnijā visā Latvijas piekrastē turpinās zvejas laivu ikgadējās pārbaudes, ko veic Latvijas Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektori. Šogad laivu pārbaudes tika sāktas jau marta beigās.

JA kuģu kontroles inspektori pārbauda laivas, kas reģistrētas Latvijas

Kuģu reģistrā. Galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsamajiem aparātiem. Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi.■

Navigācijas konference Polijā

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra kompetences novērtēšanas klases vadītājs Raimonds Lūkins pārstāvēja Latviju Eiropas Navigācijas konferencē, kas no 21. līdz 23. maijam notika Polijas pilsētā Vroclavā.

Konferencē tika vērtēti jaunākie sasniegumi navigācijā, tai skaitā navigācijas drošība, globālās navigācijas sistēmas, bezpilotu tehnoloģijas, progresīvās lietojumprogrammas un progresīvāko tehnoloģiju vadīšanai nepieciešamās prasmes.

Diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta inovācijām un nākotnes attīstības plāniem gan uz Zemes, gan kosmosā. Konferencē piedalījās nozares profesionāļi, vadošie eksperti un pētnieki no visas pasaules.

Konferences gaitā iezīmējās divas pašlaik aktuālākās problēmas:

- GNSS signālu traucējumi un viltojumi (*jamming and spoofing*), kuru aktivitāte palielinājusies pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā. Secinājums – pozicionēšanas sistēmām jāmeklē alternatīvas;



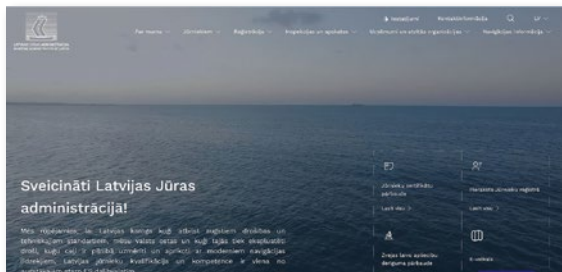
Raimonds Lūkins (pa kreisi) un Polijas Navigācijas foruma prezidents Janušs Uriāšs.

- GNSS signālu precizitāte kā tāda. Ar papildu tehnoloģijām dažādos veidos maksimāli jāuzlabo pozicionēšanas sistēmu precizitāte – urbānajā vidē, militārajā jomā, lauksaimniecībā.

Konferences laikā tika aktualizēts arī jautājums par kuģu autonomo navigāciju. Gdiņas Jūras universitātes rektors profesors Adams Veintrits uzstājās ar prezentāciju un virzīja jautājumus turpmākām diskusijām

par kuģu autonomu navigāciju, Vai navigācijas tiltiņš vajadzīgs? Vai autonomie kuģi visas funkcijas veiks paši, vai tomēr kāds kontrolēs? Kurš atbildīgs par kuģi – vai īpašnieks? Vai kuģis strādās autonomi no ostas līdz ostai (*locis-locis*)? Ko darīt ar ločiem? Vai studentus apmācīt navigācijai vai kā IT speciālistus?

Rektors uzsvēra, ka STCW grozījumi netiek līdzin tehnoloģiju attīstībai.■



Latvijas Jūras administrācijai izstrādāta jauna dizaina tīmekļvietne

Maijā ir pabeigts darbs pie jaunas VISA "Latvijas Jūras administrācija" tīmekļvietnes dizaina izstrādes. Tīmekļvietnē pieejama visa nepieciešamā informācija par Jūras administrāciju, tās sniegtajiem pakalpojumiem un aktualitātēm.

Jūrnieki var elektroniski rezervēt apmeklējuma laiku Jūrnieku reģistrā, lai saņemtu sertifikācijas pakalpojumus.

Tīmekļvietnē var arī lasīt žurnālu "Jūrnieks" elektroniskā formātā.



Jauns Pāvilostas ostas kartes izdevums

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši un izdevuši karti "Baltijas jūras centrālā daļa. Pāvilostas osta."

Tas ir trešais šīs kartes izdevums, mērogs – 1 : 3000. Kartes numurs – 3370.■

EMSA piekrīt piedalīties ES jūras transporta dekarbonizācijas pasākumos

Eiropas Padome un Eiropas Parlaments panākuši provizorisku politisku vienošanos, lai precīzāk noteiktu pilnvaras Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kura veic svarīgus uzdevumus saistībā ar jūras piesārņojuma incidentu novēršanu, jūrniecības nozares zaļināšanu un digitalizāciju. Provizoriskā vienošanās paredz atjaunināt EMSA uzdevumus, ņemot vērā mainīgos drošības apstākļus jūrā un iespējamās turpmākos izaicinājumus, kas saistīti, piemēram, ar kibernetiskiem un hibrīddraudiem.

Jaunā regula nodrošinās piemērotāku juridisko pamatu EMSA uzdevumu veikšanai jūras drošības, piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas, dekarbonizācijas, uzraudzības un jūras situācijas izpratnes jomās. Turklāt aģentūra sniegs tehnisku, operatīvu un zinātnisku palīdzību dalībvalstīm un Eiropas Komisijai.

Regula paver iespēju EMSA uzņemties papildu uzdevumus pēc

dalībvalstu un Komisijas pieprasījuma, lai neatpaliktu no turpmākās attīstības jūrniecības nozarē, tādējādi padarot aģentūru atbilstošu nākotnes prasībām, un, visbeidzot, nodrošinātu, ka tai ir pietiekami cilvēkresursi un finanšu resursi šo uzdevumu veikšanai.

"Vairāk nekā 23 gadus Eiropas Jūras drošības aģentūra ir bijusi būtisks atbalsts dalībvalstīm drošības nodrošināšanā Eiropas ūdeņos. Aģentūras pilnvaru pārskatīšana labāk atspoguļos EMSA pašreizējo un turpmāko lomu un padarīs aģentūru



UZZIŅAI

75% no ES ārējās tirdzniecības notiek pa jūru. Lai gan jūras drošība ES ūdeņos pašlaik ir ļoti augsta, ar nelielu skaitu bojāgājušo, kā arī nav notikušas lielas naftas noplūdes, tomēr joprojām tiek ziņots par vairāk nekā 2000 jūras negadījumiem un incidentiem katru gadu.



nākotnes prasībām atbilstošu. Ar šo vienošanos mēs noslēdzam likumdošanas darbu pie jūras drošības tiesību aktu kopuma," komentēja Polijas infrastruktūras ministrs Dariusšs Klimčaks.

EMSA izmantos uzlabotus uzraudzības rīkus, lai atklātu un novērstu nelikumīgas noplūdes jūrā, vienlaikus attīstot arī savas emisiju monitorinģa sistēmas un atvieglojot ziņošanu. Turklāt aģentūra pastiprinās atbalstu dalībvalstīm kā ostas, piekrastes un karoga valsts pienākumu pildīšanā.

►►► 10. lpp.

►►► 9. lpp.

Provizorisiskā vienošanās jāapstiprina dalībvalstu pārstāvjiem, Eiropas Padomei un Parlamentam.

Ar 22 318 kuģiem Eiropa kontrolē 35% pasaules flotes

Divos atsevišķos pētījumos atklāts, ka Eiropas kuģniecība, kas īsteno 35% no pasaules kuģu pārvadājumiem, ir Eiropas drošības atslēga.

"The European Community Shipowners' Associations" (ECSA), kas pārstāv 22 valstu kuģu īpašnieku asociācijas, publicējusi "Deloitte" ES kuģniecības konkurētspējas pētījumu un "CE Delft" pētījumu par Eiropas kuģošanas ekonomisko vērtību.

Saskaņā ar "Deloitte" pētījumu 76% Eiropas ārējās tirdzniecības nodrošina kuģniecība, bet "CE Delft" pētījumā secināts, ka, lai gan ES rada tikai aptuveni 15% no pasaules IKP, Eiropas flote ir viena no lielākajām pasaulē, veidojot aptuveni 35% pasaules flotes globālās tonnāžas visos segmentos.

Eiropas kuģniecība kontrolē 30% pasaules beramkravu kuģu, 44% konteinerkuģu, 35% tankkuģu un 33% sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) pārvadātāju.

"Deloitte" pētījumā uzsvērts, ka ES mūsdienās saskaras ar tik sīvu starptautisko konkurenci kā nekad agrāk. Eiropas flote nepārtraukti aug, bet citas flotes aug straujāk. Pētījumā teikts, ka, pieaugot ģeopolitis-kajai nenoteiktībai, Eiropas kuģniecība būtu jāuzskata par ģeopolitisku aktīvu visā reģionā, kas nostiprina ES vadošo pozīciju starptautiskajās piegādes ķēdēs. Tāpat pētījumā secināts, ka pašreizējais ES regulējuma un nodokļu satvars veicina konkurētspējīgu ES kuģniecības nozari, taču ir izceltas svarīgas jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, piemēram, investīciju trūkuma novēršana tīro tehnoloģiju un degvielu ieviešanā, administratīvā sloga mazināšana un saskaņošana ar starptautiskajiem noteikumiem.

"Eiropas flote un mūsu tonnāža ir augusi, bet citas ir augušas straujāk. Lai Eiropa saglabātu kuģniecību kā ģeopolitisku aktīvu, mums ir jāuztur tās

starptautiskā konkurētspēja un jāiegulda enerģētikas pārejā. ES valstu ETS iegūmumu ieguldīšana tīrās tehnoloģijās un tīrās degvielās padarīs visu jūrniecības rūpniecības klasteri konkurētspējīgāku," uzskata ECSA prezidents Filipos Filis.

Stimuls zaļās degvielas izmantošanai kuģos

Zaļā grupa "Transports un vide" (T&E) atzinīgi novērtējusi jaunus ES plānus samazināt enerģijas izmaksas, divkāršojot atjaunojamās elektroenerģijas izmantošanu, un aktivizēt investīcijas un tirdzniecības instrumentus tīro tehnoloģiju ieviešanai.



Diemžēl lēmums atlikt ES 2040. gada klimata mērķa ierosināšanu raīda ļoti satraucošu signālu. Pieejamas enerģijas rīcības plāna mērķis ir pāņākt daudz augstāku elektrifikācijas līmeni ekonomikā, kam, pēc ES teiktā, vajadzētu pieaugt no 23% 2025. gadā līdz 32% 2030. gadā. Tomēr vairāk nekā gadu pēc tam, kad Eiropas Komisija apstiprināja, ka publicēs ES 2040. gada emisiju samazināšanas mērķi, to nav izdevies izdarīt.

Pašlaik ekspluatācijā ir rekordliels skaits kuģu, ko var darbināt ar zaļo degvielu, taču šīs degvielas piedāvājums joprojām ir ierobežots un tā maksā līdz pat četrkārt dārgāk nekā fosilais kurināmais, tāpēc Pasaules Kuģniecības padome Tīrās rūpniecības kursu uzskata par iespēju Eiropai pārvarēt degvielas cenu starpību un izveidot svarīgu infrastruktūru, kas nepieciešama pārejas veicināšanai.

Ir ES valstis, kas uzskata, ja Tīrās rūpniecības nolīgums tiks pilnībā īstenots, tas Eiropai pavērs iespēju nostiprināt savu pozīciju kā globālam kuģniecības centram. Tā kā ES ir viena no pasaules lielākajām eksportētājām, tās ekonomiskā vara un globālā ietekme ir atkarīga no kuģniecības,



bet bez nepieciešamajām investīcijām un apņemšanās ES riskē palikt novārtā. ES līmeņa finansējuma palielināšana ir kritiski svarīga, lai ražotu videi draudzīgu kuģu degvielu, kas nepieciešama kuģniecības dekarbonizācijai, bet pašreizējās investīcijas ir bijušas pārāk mazas galvenajos elementos, kas nepieciešami videi draudzīgas kuģu degvielas, piemēram, zaļā ūdeņraža, ražošanai.

Līnijkuģi katru gadu pietāj 65 000 reīzu vairāk nekā 130 ES ostās, kas rada nepieciešamību pēc tādās ostu infrastruktūras, kas atbalstītu zaļās degvielas piegādi. Ir nepieciešamas lielākas investīcijas zaļās degvielas ražošanā un ostu infrastruktūrā. "The World Shipping Council" (WSC) paziņojusi, ka tā ar nepacietību gaida sīkāku informāciju gaidāmajā Ilgtspējīga transporta investīciju plānā un ES ostu stratēģijā.

"Nozare ir apņēmusies pilnībā īstenot tīru pāreju. 77% no jaunajiem konteinerkuģiem un transportlīdzekļu pārvadātājiem, kas tiks piegādāti līdz 2030. gadam, ir paredzēti darbināšanai ar zaļo degvielu. Tādi ir 689 kuģi, un to skaits pieaug," norāda WSC prezidents Džo Krameks. "Līdz 2030. gadam vairāk nekā 22% no flotes jaudas (TEU) būs divu degvielu kuģi, kas spēs darboties ar videi draudzīgu degvielu. Lai šie kuģi varētu veikt pāreju, ir ļoti svarīgi, lai Eiropa nodrošinātu videi draudzīgas degvielas pieejamību par konkurētspējīgām cenām. Mums ir nepieciešama steidzama rīcība, lai sagatavotu Eiropu šai tīrajai pārejai. Tā kā kuģi, kas spēj darboties ar zaļo degvielu, piedalās kuģošanā jau tagad, labākais laiks rīkoties bija vakar, bet nākamais labākais laiks rīkoties ir šodien."

Zīņojumā atzīts, ka kuģošana un aviācija ir visgrūtāk dekarbonizējamās nozares. Tikai kuģniecībā nepieciešamās investīcijas no 2031. līdz 2050. gadam būs aptuveni 40 miljardi eiro gadā.■

LJS diskutē par Latvijas jurniecības vēsturisko mantojumu un nākotnes perspektīvām

Šā gada 15. maijā Latvijas Jurniecības savienības biedri, jurniecības nozares profesionāļi un sadarbības partneri sanāca kopā, ne tikai lai izvērtētu aizvadītajā gadā paveikto, bet arī lai diskutētu par Latvijas jurniecības nozares zaudējumiem un ieguvumiem, kā arī spriestu par šīs nozares nākotnes riskiem un iespējām. Pasākumā piedalījās arī Satiksmes ministrijas un Ekonomikas ministrijas pārstāvji.



Roberts Gailītis.

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietniece Elīna Šimīņa-Neveryovska pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu Liepājas Jurniecības koledžas direktoram Jānim Džeriņam, izceļot viņa nozīmīgo profesionālo ieguldījumu, stratēģisko LJK vadību un aktīvo darbību jurniecības izglītības attīstībā.

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis savā gada pārskatā uzsvēra, ka Latvijas Jurniecības savienība kā sabiedriska organizācija turpina pildīt savu misiju jurniecības nozares attīstībā un joprojām ir aktīvs spēlētājs, kas rūpējas par jurniecības izglītības pilnveidošanu, jauno speciālistu piesaistišanu un jurniecības tradīciju saglabāšanu.

LJS apvieno 89 fiziskos biedrus un 12 juridiskos biedrus. Gada laikā Jurniecības savienībā iestājušies seši jauni biedri, bet vairāki biedri vecuma vai cita iemesla dēļ vairs nav varējuši vai vēlējušies uzturēt LJS biedra statusu. 2025. gadā LJS valde

▶▶▶ 12. lpp.



Jānis Džeriņš saņem Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.



▶▶▶ 11. lpp.

sanāca kopā uz deviņām valdes sēdēm, kurās piedalījās arī LJS biedri un sadarbības partneri. LJS gada pārskats ir publicēts LJS mājaslapā sadaļā *Dokumenti*.

Visa gada garumā ar LJS biedru un sadarbības partneru aktīvu atbalstu notika dažādi pasākumi, konkursi un semināri. Tā, piemēram, piesaistot SIF finansējumu, LJS atbalstīja vidusskolēnu konkursa "Enkurs" organizēšanu, pateicoties Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai, uz kuģīša "Vecrīga" tradicionāli tika atzīmēti Jūras svētki, bet rudenī Rīgas Latviešu biedrībā LJS atzīmēja savu 35. jubileju. Tāpat LJS sniedza atbalstu Latvijas Audžu bērnu biedrībai.

Jūrniecības savienība lielu paldies saka saviem sadarbības partneriem: NBS Jūras spēkiem, "Novikontas" Jūras koledžai, Latvijas Jūras administrācijai, SIA "LVR Flote", Rīgas brīvostai, LSC, RTU LJA, RTU LJK, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai, kā arī vēl daudziem citiem, kuriem nav vienaldzīga Latvijas jūrniecības nozares ilgtspējīga attīstība.

Gads Krišjāņa Valdemāra zīmē

Tā kā šis gads aizrit Krišjāņa Valdemāra zīmē – "Vairosim Valdemāru", tam par godu jau notikušas vairākas aktivitātes. Latvijas mākslas skolu audzēkņi, konkursa "Mantojums" dalībnieki, darināja laivu un kuģu modeļus, un šie darbi bija eksponēti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā izstādē "Kuģu parāde". LJS izsludinātajā fotokonkursā piedalījās 70 autori ar vairāk nekā 200 darbiem, kā rezultātā tapusi ceļojoša fotoizstāde, kas ceļu uzsāka Muzeju naktī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un nu ir devusies tālāk, lai šos darbus varētu apskatīt citviet Latvijā.

Atzīmējot Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadu, arī LJS sapulce bija veltīta viņa vēsturiskā mantojuma izvērtēšanai, uzsverot Valdemāra lielo nozīmi Latvijas jūrniecības veidošanā un attīstībā, kā arī viņa ideju aktualitāti pašreizējo nozares izaicinājumu risināšanā. Visi sapulces dalībnieki bija vienprātīgi, ka ir



LJS Pateicības rakstu Roberts Gailītis pasniedza vienam no aktīvākajiem LJS biedriem Uldim Ozolam.

Joti svarīgi saglabāt un popularizēt Valdemāra mantojumu, lai jauniešus iedvesmotu lieliem darbiem, mudinātu sabiedrību uz notiekošajiem procesiem raudzīties plašākā perspektīvā un, protams, stiprinātu Latvijas jūrniecību.

Mans gara aristokrāts ir Krišjānis Valdemārs

Tā par Valdemāru saka žurnālists Gints Šīmanis, kurš, uzrunājot sapulces dalībniekus, teica: "Gara aristokrāta nominēšana nāk no tautas dzejnieka Imanta Ziedoņa. Gluži tāpat kā "garainis, kas veicina vārišanos". Šāds "garainis", man atnākot no dienesta tālajā Vidusāzijā, otrajā kursā bija latviešu literatūras vēstures pasniedzējs Gunārs Bībers. Toreiz vēl docents, tagad – profesors, kurš mums stāstīja par Krišjāni Valdemāru. Tās bija lekcijas, kā tagad moderni teikt, ar pievienoto vērtību.



Gints Šīmanis.

Proti, tautsaimnieciskajā, īpaši jūrlietu aspektā. Skrējot uz fakultātes bibliotēku, lai uz trim dienām dabūtu mājās lasīt Antona Birkerta monogrāfiju "Krišjānis Valdemārs un viņa centieni" (1925). Pārrakstīju, jo kopēšanas tehnika tajos laikos bija aiz septiņām atslēgām. Krišjānis Valdemārs mani uzrunāja! Laikam iedarbojās Ainažu jūrskolas muzejā redzētais, "Mazvilņu" tuvums jūrai un, neapšaubāmi, raduraksti – esmu taču zvejnieka Hugo Krūmiņa mazdēls un tālbraucēja kapteiņa Imanta Vikmaņa krustdēls. "Valdemāra lieta" varēja uzņemt apgriezienus.

Universitātes gadi lieliski sakrita ar Atmodas laiku. Latvijas Kultūras fonda aktivitātēs pēc Egona Līva un Arvja Popes iniciatīvas dzima Jūrniecības vēstures kopa. Ceļu uz to atrada filozofs Kārlis Lūsis, jo Zinātņu akadēmijā tolaik sākās veselīga programma jaunlatviešu kustības rehabilitēšanai. Viņi vairs nebija "buržuāziskie nacionālisti". Kopā ar Kārli Lūsi sākām stutēt "Valdemāra lietu" – aizsākās Krišjāņa Valdemāra akadēmiskie lasījumi, sastādījām izdevniecībā "Avots" nodrukājām Krišjāņa Valdemāra rakstu izlasi "Tēvzemei" (1991). Tas bija pirmais Valdemāra darbu izdevums pēc Otrā pasaules kara Latvijā.

Ko esmu mācījies no sava gara aristokrāta? Pirmkārt, mērķu skaidrību. Nav jēgas darboties bezjēdzīgi, bez ideāliem un nākotnes vīzijām. Protams, sāncensiem tas var būt arī

sāpīgi. Tādēļ nevēlos būt padotā statusā, jo neviens jau nespēj samierināties ar padotā ampelmaņa lomu stulba priekšnieka vadībā. Par laimi, padotību tomēr var arī neizvēlēties, ceļus ejot patstāvīgi, kaut vienatnē.

Otrkārt, nekas nav būtiskāks par cilvēkmīlestību. Ja Valdemārs tā nemīlētu savus līdzcilvēkus, viņš neaicinātu tos iet jūrā, dibināt kuģniecības sabiedrības, veidot bibliotēkas, kopt dzimto valodu un mācīties svešvalodas. Iniciatīvu vākt tautasdziesmas Krišjānim Baronam taču deva Valdemārs.

Treškārt, dots devējam atdodas. Ir lietas, ko nevar izsvērt naudā. Tāda ir arī "Valdemāra lieta". Paldies visiem, kas to ir sapratuši!"

Informēts – tātad apbruņots

Dižas idejas var nomirt dabiskā nāvē, ja nav cilvēku, kurus šīs idejas iedvesmo, kuri tās paceļ un nes tālāk. Ja tādi cilvēki atrodas, tad kā karogs un publicitātes instruments ir vajadzīga prese. Ideālā variantā – brīva prese. Par brīvas preses nozīmi savās pārdomās ar klātesošajiem dalījās žurnāliste Anita Freiberga.

"Kā sadzīvo vārda brīvība, privātās dzīves neaizskaramība, personas gods un cieņa, tiesu neatkarība un cilvēka tiesības saņemt informāciju?

Satversmes 100. pants bez visām citām brīvībām ietver arī preses brīvību. Taču šīs tiesības nav neierobežotas. Ko prese drīkst un ko ne? Vai dažkārt preses brīvības vārdā netiek publiskoti fakti, kas vēlāk neapstiprinās, bet personai jau nodarīts morālais kaitējums? Kāda ir žurnālista ētika? Šie ir jautājumi, uz kuriem atbildes varētu būt vienkāršas, tomēr dzīvē viss ir daudz sarežģītāk.

Patiesībā runāt par tēmu, kā mēs, žurnālisti, strādājam, pasniedzam informāciju, veidojam sabiedrisko domu, iekļūstam cilvēku prātos, mani pamudināja daži notikumi senākā un ne tik senā pagātnē.

Šī gada aprīļa beigās notika Latvijas Ostu, loģistikas un tranzīta padomes (LOLTP) sēde. Medijos bija sacelta milzīga ažiotaža ap Ostu attīstības fondu. Valsts kontroles atzinums par nelikumībām ar naudas izpļēkarēšanu fondā noturējās visu mediju ziņu

TOP augšgalā. Uz preses saceltās ažiotažas fona Ostu padomē pārstāvētajām ministrijām Ostu attīstības fonds šķita ļoti slidens jautājums. Neizskatīšies smuki, ja mēs tagad šādu ziņojumu apstiprināsim, labāk tālāk no grēka! Varbūt šo jautājumu tikai pieņemsim zināšanai? Ministru prezidente LOTLP sēdē vairākkārt uzsvēra "nav smuki" un vairākkārt izteica priekšlikumu fondu likvidēt. Bet paši fonda finansētāji – Rīgas brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde un Ventspils brīvostas pārvalde – tomēr atzinīgi vērtē Ostu attīstības fonda nozīmi ostu popularizēšanā un reklamā, organizējot dalību starptautiskajās izstādēs zem vienotā zīmola "VIA Latvia", un viņu viedoklis bija, ka Ostu attīstības fondu vajag saglabāt, tāpēc Satiksmes ministrijai tika dots uzdevums rast risinājumu fonda turpmākai darbībai, bet presē pēc LOTLP sēdes izskanēja ziņa, ka fonds ir likvidēts. Un šī ir tikai viena no maldinošajām ziņām, ko saņemusi sabiedrība, par lietas patieso būtību tā arī neuzzinot. Bieži vien medijs nevis atspoguļo, bet kontrolē pasauli, un tas, kas rodas šīs kontroles rezultātā, pēc tam jau kļūst par realitāti. Medijs atlasa notikumus un cilvēkus, par kuriem stāstīt, veido politiku un stratēģiju, kā pasniegt informāciju.

Savulaik, kad satiksmes ministrs bija Vilis Krištopans, kārtējā pirmdienas preses konferencē viņš atbildēja uz kāda žurnālista jautājumu, ja nemaldos, tas bija jautājums par nodomu veidot īpašu ceļu fondu, kur ieskaitītu noteiktus procentus no akcīzes nodokļa, un šo naudu novirzītu ceļu infrastruktūras attīstībai. Žurnālists izteica aizdomas, ka fonds varētu būt barotava. Ap šo lielā Viļa, kā viņu devēja laikraksts "Diena", ideju bija liela ģemšanās, daudz kritikas, vieni bija par, citi pret, kā jau pie mums tas notiek. Krištopans nemeklēja pareizos vārdus un nemēģināja runāt politkorekti, viņš atklāti puda savus uzskatus un nostāju: "Nauda pati no sevis nerodas, nevajag cerēt, ka pa nakti izaugs naudas koks kā Buratino muļķu zemē. Ja mēs nesakārtojam savus ceļus, tad Latvija paliks muļķu zeme." Nākamajā dienā visu laikrakstu virsrakstos bija rakstīts: "Satiksmes ministrs V. Krištopans

nosauc Latviju par muļķu zemi." Punkts. Patiesībā žurnālistiem tā bija medus maize, bet Krištopanam šī muļķu zeme ir palikusi pielaulāta uz mūžu.

Mediji, gribam to vai ne, ietekmē mūsu dzīvi, mēs ar tiem saskaramies gan tieši un apzināti – lasot, klausoties vai skatoties konkrētu plašsaziņas līdzekļu veidotu saturu, gan arī netieši, savā sociālo tīklu burbulī. Tagad, kad mediji pastāv dažādajās digitālajās platformās – datorā, planšetē, viedtelefonā –, saturs paliek, bet mainās forma un veids, kā mēs lasām.

Mediju formāti mainās, mēs īsti nevaram paredzēt, kāds būs nākamais, taču skaidrs ir viens, mediju tehnoloģijas neglābjami maina arī sabiedrību un cilvēkus. Nemainīgam vajadzētu palikt uzstādījumam, ka žurnālista pienākums ir sniegt patiesu informāciju. Tā vajadzētu būt, taču dzīvē viss ir savādāk, jo preses brīvību visos laikos ir ietekmējusi cenzūra, nauda un politika."

Latvijas žurniecība 200 gadus pēc Krišjāņa Valdemāra: vakar, šodien, rīt

Lai runātu par Latvijas žurniecības nākotni, nozares ilgtermiņa attīstības iespējām, plusiem un mīnusiem, ļoti svarīgi saprast, kāda ir žurniecības nozares šodienas realitāte, kāds tad ir tas žurniecības nozares vēsturiskais mantojums, ko jaunā paaudze saņem no saviem priekšgājējiem, kuri kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas bijuši līdzdalīgi nozares veidošanā.

Jau 27. februārī notikušajā seminārā "Baltijas jūras reģiona kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības politika", ko vadīja Baltijas Jūras reģiona žurniecības politikas plānošanas un stratēģijas izveides organizācijas (EUSBSR) pārstāvji no Zviedrijas, skaidri iezīmējās svarīgākie žurniecības sekmīgas attīstības virzieni: mūsdienu prasībām atbilstoša žurniecības izglītība, kuģošanas zalie koridori, augstu vides standartu nodrošināšana, atjaunojamie resursi un E-degviela, žurniecības nozares

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

interesu pārstāvēniecība (dažādu iniciatīvu atbalstīšana un virzīšana), jūrnieceības nozares mediju loma, nozares popularizēšana, atbalsts jauniešu piesaistīšanai, vēstures liecību uzturēšanai, atbalsts sabiedrības izglītības aktivitātēm, kā arī jūrnieceības nozares uzņēmumu un institūciju saliedēšana un nozares iekšējās komunikācijas stiprināšana.

Vēstures mantojums. Problēmas, zaudējumi, ieguvumi

LJS kopsapulces ietvaros rīkotās diskusijas pirmajā daļā "Vēstures mantojums. Problēmas, zaudējumi, ieguvumi" piedalījās bijušais Latvijas Valsts īpašuma valsts ministrs, finanšu ministrs Andra Šķēles valdībā un ekonomikas ministrs Aigars Kalvīša valdībā, vairāku finanšu ministru



padomnieks, arī grāmatas "LK" autors Edmunds Krastiņš, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, bijušais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, bet diskusiju vadīja žurnāliste Anita Freiberga.

Vai sietam cauri neizkrita jūrnieceības politikas veidošana un regulēšana?

Daudz tiek runāts par kļūdām, kas pieļautas kopš neatkarības atgūšanas. Deviņdesmito gadu sākums bija lielā nezināmā laiks. Pārlūkojot Ministru kabineta darba kārtību, līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, diemžēl ekonomika palika aiz borta, jo par to nebija laika domāt, vajadzēja dibināt visas jaunās valsts institūcijas: armiju un muitu, bija jābūvē robežas, jādibina sava policija un prokuratūra. "Krievijas rublis, *repsēni*,

valūta, kā to visu sakārtot, kā izveidot civilizētu finanšu sistēmu – tas, lūk, bija valdības uzdevumu degpunktā. Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostā. Taču tas nevarēja būt sociālistiskais princips, visu vajadzēja sakārtot ar likumdošanas aktu palīdzību, garantējot uzņēmējdarbībai patīkamu vai vismaz pieņemamu vidi," kādā no intervijām teica tā laika īpašo lietu ministrs Kārlis Līcis.

Vai tolaik sietam cauri neizkrita jūrnieceības politikas veidošana un regulēšana? Edmunds Krastiņš uzskata, ka neizkrita, jo arī jūrnieceības nozarei bija noteiktas regulējošās institūcijas. "Bija Jūrlietu departaments Satiksmes ministrijas ietvarā, tad neatkarīga Jūrlietu ministrija, kas pārzināja nozari, tad atkal šīs funkcijas tika nodotas Satiksmes ministrijas struktūrā iekļautajam Jūrlietu departamentam, un viņi tad arī veidoja jūrnieceības politiku. Kā valsts mēs visu sākām no nulles, jo nebija taču nevienas institūcijas," uzskata Edmunds Krastiņš.

Arī Gaidis Andrejs Zeibots piekrīt, ka tas bija lielas neziņas laiks. "Tolaik vajadzēja izveidot arī aizsardzības struktūras – Jūras spēkus un Roņezsardzi, un daudzas lietas arī militāro struktūru veidošanas laikā bija atkarīgas no cilvēkiem, kas veidoja šīs struktūras. Tajā laikā, pateicoties cilvēku spējām pierādīt, valdība, uzklauot viņu viedokļus, rīkojās, taču iniciatīva tomēr nenāca no valdības. Tāpat bija arī ar ostām un "Latvijas



Diskutē Askolds Hermanis (no kreisās), Imants Burvis un Gaidis Andrejs Zeibots.

kuģniecību", tāpēc jāpateicas tiem cilvēkiem, kuri tolaik atradās šo struktūru vadībā," uzsvēra Zeibots.

Leonīds Loginovs kā vienmēr bija tiešs un konkrēts. "Deviņdesmitajos gados pie varas diemžēl nonāca politiķi, kuri no jūrnieceības lietām neko nesaprata, tāpēc arī, piemēram, zvejniecība, kas bija viens no Latvijas ekonomikas stūrakmeņiem, vispār neietilpa Latvijas jūrnieceības industrijas sfērā un politiski zvejnieki tika izvītroti no Latvijas ekonomikas. Sākās procesi, kā kaut ko noprievatizēt un noprievatizēt, tāpēc lietas, kas saistītas ar jūrnieceību, faktiski bija atstātas bez politiskas virzības. "Latvijas kuģniecībai" tolaik bija lielākā flote, grieķi un Onasis tikai pēc tam sāka veidot savu floti, tāpēc ir jābūt lieliem māksliniekiem, lai šādu floti palaistu vējā. Labi, ka šodien vēl ir palikusi Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrnieceības koledža, kur apgūt jūrnieka profesiju. Šodien arī es skaidri zinu, ko un kā nevajadzētu darīt, bet tolaik cilvēkiem vēl nebija vajadzīgās zināšanas, tāpēc tagad arī nākas atzīt, ka stāvam pie sasistas siles, un ir daudzas lietas, ko tagad atjaunot vairs nevar," savu viedokli puda Loginovs.

Jūrnieceības pārvaldības plusi un mīnusi

Daudzi speciālisti pauž viedokli, ka Latvijas Jūras administrācija ir viens no pārvaldības veiksmes stāstiem, jo izveidotā sistēma tiešām strādā. "Tas, ko savulaik izveidoja, ir labs pamats, lai mēs virzītos uz priekšu," sacīja Jānis Krastiņš. "No vienotas pārvaldes sistēmas viedokļa raugoties, Jūras administrācijas sistēma strādā labi, atšķirībā no mūsu kaimiņvalstīm – Lietuvas un Igaunijas, kur jūrnieceības pārvaldības sistēma ir nojaukta, apvienojot to ar vienotu visas transporta sistēmas administrēšanu. Mūsu kaimiņi it kā veidoja modernu administrēšanas struktūru, kur vieni un tie paši speciālisti izsniedz sertifikātus gan avio pilotiem, gan jūrniekiem, gan autovadītājiem. Ja tagad palūkojamies, kā pie viņiem notiek šī pārvaldība, droši var teikt, ka tur ir nojaukta sakarīga jūrnieceības pārvaldība, kāda pie mums joprojām strādā un pie kuras izveides ir stāvējuši tādi mūsu

cienijamie žurnieciņas speciālisti kā Gunārs Šteinerts, Staņislavs Šmulāns, Antons Vjaters un vēl citi. Mūsu sistēma strādā, neesam zaudējuši savus speciālistus un nezaudējam profesionālo līmeni, kas ir ārkārtīgi svarīgi, bet kaimiņvalstīs ir dramatiski krities žurnieciņas profesionālais līmenis. Lietuvas Transporta departamentā strādā aptuveni 40 cilvēku, kuri nodarbojas ar žurnieciņas jautājumiem, bet reāli žurnieciņas profesionāļi ir vien kādi astoņi, kas pats par sevi jau liecina, kādu kvalitāti var sagaidīt.

Jā, arī Jūras administrācija ir mainījusies, bet mūsu sistēma ir saglabājusi žurnieciņas speciālistu profesionālo līmeni. Raugoties uz žurnieciņas nozares administrēšanu, Baltijas valstu vidū esam nenoliedzami līderi. Protams, vienmēr jāatceras ne tikai par profesionālās latiņas noturēšanu, bet arī tās paaugstināšanu, piedevām nekādā gadījumā nedrīkstam aizmirst par politiskajām pārmaiņām, kas var ietekmēt arī žurnieciņas pārvaldības sistēmu."

Lai gan žurnieciņas pārvaldības sistēmai līdz šim ir izdevies pārdzīvot dažādu laiku un daudzus satiksmes ministrus, ne vienmēr visi pieņemtie lēmumi ir pozitīvi novērtēti, un viens no jautājumiem, par kuru diskusijas uzvirto arī tagad, ir tas, vai ostu kapteiņdienestiem vajadzētu atrasties ostu pārvalžu pakļautībā, vai tas negatīvi neietekmē kuģošanas drošības jautājumus, kas ir viens no ilgtspējīgas attīstības stūrakmeņiem?

"Savulaik Jūras administrācija nodarbojās ar ļoti daudzām lietām, kas pēc būtības nemaz neattiecas uz JA darba sūtību, tāpēc ar Ventspils ostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un citiem speciālistiem nospriedām, ka administrācijā kaut kas ir jāmaina. Lai tie jaunie speciālisti, kuri ar labu izglītību ienāca žurnieciņas nozarē, varētu tur ienest jaunas vēsmas," savu viedokli puda Loginovs. "Tas bija 2000. gads, kad uzaicinājām Ansi Zeltiņu, lai viņš kļūst par Jūras administrācijas vadītāju, jo šai struktūrai vajadzēja kādu svaiga gaisa šalti. Tajā laikā pārmaiņas piedzīvoja arī ostu kapteiņdienesti, jo mēs kā ostu pārvaldes pieņemām lēmumu tos pārņemt. Ostu kapteiņdienestiem kā jebkurai citai struktūrai ir savi likumi



Antons Vjaters.

un noteikumi, tāpēc ostas kapteinis lieliski apzinās, kā rīkoties un strādāt. Varu teikt, ka deviņpadsmit gadu laikā, kamēr biju Rīgas ostas pārvaldnieks, nebija neviena kuģošanas drošības pārkāpums."

Savukārt Jānis Krastiņš atzina, ka dažādas valstis dažādi risina kapteiņdienesta piederību, un tas esot arī tāds filozofiskas dabas jautājums. "Tā kā kapteiņdienests atbild par drošības jautājumiem, redzam, ka atsevišķos gadījumos drošības līmenis ir nonācis zem jautājuma zīmes: kas ir svarīgāk – drošība vai ostas biznesa intereses? Par laimi, līdz šim kapteiņdienestu darbībai nav bijis negatīvs iznākums, tāpēc varētu pieņemt, ka kapteiņdienestu atrašanās ostu pārvalžu pakļautībā ir viens no veidiem, kā šo procesu administrēt, bet dažādas valstis dažādi risina šo jautājumu. Piemēram, Igaunijā visi loči ir apvienoti vienā sistēmā, tāpat igauņi ir apvienojuši vienā valsts institūcijā arī visus valstij piederošos kuģus. Pie mums reizēm ir diezgan grūti noskatīties, kā mūsu ostu atsevišķas institūcijas cīnās ar saviem peldlīdzekļiem, jo nav nepieciešamais darba apjoms, tāpēc trūkst līdzekļu to uzturēšanai."

Jurnieciņas izglītība pirms un pēc reorganizācijas

Mūsu žurnieki nesa un joprojām nes Latvijas vārdu pasaulē, par ko pamatoti lepojami. Bet žurnieks bez izglītības nav žurnieks, tāpēc savu pienākumu godprātīgi pildīja un turpina pildīt jūrskolas, žurnieciņas koledžas un LJA. Tikai tagad tās atrodas Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā. Ko varam teikt par šo attīstības ceļu?

"Pēc būtības jau nav svarīgi, kādā ekosistēmā kas atrodas, svarīgi ir, vai

pietiek studēt gribētāju, kā studenti tiek sagatavoti un kā pie esošā studentu skaita nokomplektēt grupas, lai tas būtu ekonomiski izdevīgi, taču tas vairs nav žurnieciņas izglītības, bet gan demogrāfijas jautājums," savu viedokli puda Jānis Krastiņš. "Piedalījāties Jūras akadēmijas un Liepājas Jurnieciņas koledžas reorganizācijas procesā, diskutējām ar Izglītības un zinātnes ministriju, un tagad skaidri varam pārliecināties, ka ir piepildījušies visi tie riski, par ko runājam reorganizācijas procesā. Solīja vairāk naudas, un tas nav piepildījies, naudas nav vairāk, varbūt pat mazāk, tāpēc neiztur kritiku viedoklis, ka kaut kas tagad ir labāk. Vienīgais ieguvums ir labāka lokalizācija Ķīpsalā un, protams, modernāka un sakārtotāka mācību vide."

Leonīds Loginovs ir pārliecināts, ka reforma ir bijusi pilnīgi stulba. "Kļūstot par filiāli citas mācību iestādes struktūrā, akadēmija ir zaudējusi savu budžeta daļu, un naudu tagad tai novirza vienīgi tik daudz, cik uzskata par vajadzīgu. Līdzīgi ir ar Satiksmes ministriju, kuras sastāvā ir Jūrlietu departaments, kas nav valsts budžeta sastāvdaļa, kā tas būtu Jūrlietu ministrijas gadījumā, kad budžeta ietvaros ministrija patstāvīgi varētu lemt par jūras lietu nozares attīstību."

Vai mums vispār žurnieki būtu jāsagatavo?

Kad notika diskusijas par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU, finanšu ministrs Arvils Ašeradens šaubījās, vai mums vispār žurnieki būtu jāsagatavo, ja jau pašiem nemaz nav savas flotes. Vai Latvijai vajadzētu sagatavot žurniekus darbam pasaulē tirdzniecības flotē?

Edmunds Krastiņš to uzskata par diskutējamu jautājumu. "Vajadzētu sagatavot speciālistus mūsu darba tirgum. Ja students maksā, tad lai tā būtu, bet, ja tas ir budžeta jautājums, tad izglītību ieguvušajam ir jābūt saistībām pret valsti," puda Edmunds Krastiņš, un viņa viedoklis klātesošajos izsauca neapmierinātību, jo žurnieki, strādājot uz ārzemju kuģiem, nopelna naudu, ko tērē Latvijā, un tā nav nekāda mazā. Uz šīm replikām Edmunds Krastiņš tikai

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

atmeta ar roku, sak, mīti par jūrnieku lielo naudu, kas atnāk uz Latviju, esot tikai tādas tukšas runas, bez seğuma.

Par šo jautājumu diskusijā iesaistījās Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš. "Kāpēc uz saviem jūrniekiem neskatāmies kā uz eksporta precī? Pasaulē ļoti augstu tiek vērtēti Latvijas jūrnieki, bet nevaram braukt tikai uz veciem lauriem. Ja mums vēl arvien ir šīs kvalitātes līmenis un kapacitāte, lai varētu turpināt sagatavot jūrniekus, tad ir vajadzīgs atbalsts, bet, ja esošā retorika un politika nemainīsies, neko labu nevaram sagaidīt. Sakiet, kas šodien vēl var atļauties pirkt nekustamos īpašumus un iegādāties automašīnas, un tā tālāk? Runājot ar Liepājas bankas sektoru un nekustamā īpašuma biznesa pārstāvjiem, viņi sniedz informāciju, ka pirktpēja ir ārstiem, tai skaitā tiem, kuri strādā ārzemēs, ļoti kvalificētiem celtniekiem, arī kuri strādā ārzemēs, un jūrniekiem. Šodien friziera un jūrnieka sagatavošanai valsts plāno vienādas izmaksas, bet, ja paskatāmies uz atdevi, tad tās ir nesalīdzināmas lietas. Piedevām, ja paskatāmies, cik no izglītību ieguvušajiem strādā savā profesijā, tad diskusijas par to, vai vajag sagatavot jūrniekus, būtu pilnīgi liekas."

Diskusijas pirmajā daļā tika apspriesti gan "Latvijas kuģniecības" privatizācijas jautājumi, gan kuģu īpašnieku un kuģu būves lietas, tāpat bez uzmanības nepalika arī ostu pārvaldības peripetijas vēstures kontekstā un šodienas aktualitāšu redzējumā, kad ostu pārvaldības modeļa maiņa un ģemšanās ap šo jautājumu notiek jau sesto gadu. "Kad 2019. gadā aizsākās ostu reforma, biju Londonā un pēc darba sesijas IMO kādā neformālā pasākumā tikos ar Zviedrijas transporta ministru," atceras Jānis Krastiņš. "Neformālā sarunā viņš saka, ka domā, kādu pārvaldības modeli izvēlēties Zviedrijas ostām, un jautā par mūsu ostu pārvaldības modeli, kāds tas līdz šim ir bijis. Ministrs manis teikto uzklasa un saka, ka esot ļoti labs modelis, varbūt arī viņiem tādu vajadzētu pārņemt. Būšot jābrauc pie mums pieredzes apmaiņā. Viss jau būtu labi, tikai mūsu ministra plānos ir šo labo modeli mainīt."

Ko varam secināt?

Jānis Krastiņš: "Ja runājam par jūrniecības administrēšanu, tad uzskatu, ka ir izveidots pareizs ceļš, pa kuru vajadzētu iet, protams, vienmēr ir jābūt attīstības un pilnveidošanās procesā, jo vienmēr var darīt labāk un efektīvāk. Vienmēr var arī kaut ko reformēt, bet tad ir jābūt skaidrībai, kāpēc kaut kas tāds tiek darīts, jo process tikai procesa dēļ nekādā gadījumā nav attaisnojams."

Edmunds Krastiņš uzskata, ka Latvija ir vājas varas valsts, tāpēc, lai padarītu tās darbu efektīvāku, vajadzētu radikāli mainīt valsts pārvaldi, vispirms jau mazināt dokumentu kalnus un birokrātiju. "Ja ietu decentralizācijas virzienā, tad ministriem būtu lielāka vara un vajadzētu pieņemt konkrētākus lēmumus," uzskata Edmunds Krastiņš.

Gaidis Andrejs Zeibots papildina šo domu: "Likumā noteikts, ka lēmējvara nedrīkst būt apvienota ar izpildvaru, bet tagad faktiski Saeimā visu izšķir koalīcijas padome, tāpēc parlaments būtībā nemaz nav vajadzīgs. Ja palūkojamies vēsturē, tad deviņdemito gadu sākumā pēkšņi tika likvidētas trīs ministrijas – Jūrlietu, Meža un Kultūras ministrija. Trīs Latvijas vērtības tika nogrieztas ar vienu lēmumu, paldies Dievam, ka kultūru tomēr atdeva atpakaļ. Kas to darīja? It kā jau mēs paši ar savām rokām to darījām un tagad darām, tomēr iespējams, ka kājas aug pavisam citur. Varbūt vienmēr to vajadzētu paturēt prātā un domāt valsts līmenī. Tas ir mūsu pastāvēšanas jautājums."

Leonīds Loginovs: "Ja no šodienas viedokļa izvērtējam izveidoto valsts pārvaldes modeli, tad jāatzīst, ka daudzas lietas vajadzētu darīt savādāk, tai skaitā arī attiecībā uz jūrniecību. Bet šodien esam tur, kur esam. Mums vajadzētu braukt uz priekšu, bet diemžēl nav īsti skaidrs, ar ko un uz kuru pusi braukt, tāpēc vajadzētu mainīt valsts pārvaldi, iecelt neatkarīgu Ministru prezidentu un tautas vēlēto Valsts prezidentu. Kamēr tas nenotiks, nekas nemainīsies."

Ja pavelkam svītru vēstures novērtējumam un izdarām secinājumus par to, kādā situācijā 2025. gadā atrodas Latvijas jūrniecības nozare, tad secinām:

- lai arī cik nepilnīga, tomēr valsts pārvaldes sistēma ir radīta un strādā;
- ir izveidota laba jūrniecības nozares administrēšanas sistēma;
- Latvijas Kuģu reģistrs un Latvijas karogs atbilst starptautiskajām prasībām;
- lai gan Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža zaudējušas neatkarīgu mācību iestāžu statusu, jūrniecības izglītība Latvijā joprojām dzīva un konkurētspējīga;
- kuģu būvi un remontu Latvijā negatīvi ietekmējušas privātas ambīcijas, tomēr šī nozare joprojām ir dzīva un attīstās;
- neskatoties uz nesapratīgo "Latvijas kuģniecības" privatizāciju, pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā ir radušies jauni kuģu īpašnieki, kuri sekmīgi strādā starptautiskajā kuģošanas biznesā.

Bet pats svarīgākais secinājums – visa pamatā ir cilvēka personīgā atbildība.

Nākotnes redzējums. Vīzija, virziens, rīcība, iespējas

Diskusijas otrā daļa, kuru vadīja LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis un kurā piedalījās kompānijas LSC rīkotājdirektors Aleksejs Sidorenko, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš, Latvijas Stividor-kompāniju asociācijas pārstāvis Vladislavs Jakovļevs un Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna, bija veltīta jūrniecības nozares nākotnes perspektīvām. Kādā situācijā tad ir Latvijas jūrniecība?

Aleksejs Sidorenko: "Esmu skeptisks, jo domāju, ka viss ir diezgan slikti. Vispirms jau tas ir demogrāfijas jautājums, kad sarūk Latvijas



iedzīvotāju skaits. Tāpat neko jaunu nepateikšu – pasaules žurniecība iet uz austrumiem. Lai gan Latvijai ir desmitā vieta pasaulē žurnieku skaita ziņā, tas vēl neko nenozīmē, jo mums ir desmit tūkstoši žurnieku, bet Ķīnai 485 tūkstoši un Filipīnām 360 tūkstoši. Eiropas žurniecības drīzumā vispār nebūs, jo tirgus visu noliks savās vietās. Kuģu īpašnieki visu laiku skatās, kā samazināt izmaksas. Piedevām jāņem vērā IMO lēmums, kas paredz papildu izmaksas par izmešu radīšanu, tāpēc, par darbaspēku domājot, kuģu īpašnieki noteikti skatīsies uz austrumiem, jo tas ir veids, kā var samazināt izmaksas. No kuģu budžeta sešdesmit procentus veido darbaspēka izmaksas, tāpēc neko labu šajā ziņā neparedzu.”



Jānis Džeriņš: “Ja runājam par Liepāju, tad mēs uz attīstības procesu skatāmies pozitīvi, jo Liepājas projekti attīstās. Pozitīvi ir arī tas, ka Liepāja attīstās, pateicoties žurniecības sniegtajām iespējām, un arī pilsētai tas ir liels pluss, jo desmit procenti no ostas ieņēmumiem nonāk pilsētas vajadzību apmierināšanai. Pašlaik ostas kravu apgrozījums sasniedz septiņus miljonus tonnu gadā, bet jaunie projekti, kas jau tiek realizēti un vēl tikai gaida savu kārtu, dos vēl piecdesmit procentus klāt. Varu teikt, ka Liepāja attīstās pareizajā virzienā.”

Vladislavs Jakovļevs: “Stividori uz žurniecības procesiem raugās no krasta. Nedomāju, ka viss būs slikti, protams, nezina, vai viss būs labi.

Jau pirms trim gadiem diskutējām par to, kas sagaida Rīgas ostas stividorus, un tad prognozes par nākotnes izredzēm bija biedējoši pesimistiskas. Šodien var teikt, ka labi nav, jo ievērojami krities kravu apjoms, bet, no otras puses, tas ir radījis nepieciešamību kaut ko mainīt, uzlabot procesus un strādāt pie citiem projektiem. Ļoti daudzi ir zaudējuši naudu no neiegūtās peļņas, bet man ir pārliecība, ka mūsu nozare kļūs elastīgāka. Vēsturiski mēs palāvāmies un koncentrējāmies uz lielapjoma kravām no austrumiem, bet jau tad visi lieliski apzinājās, ka tas ir liels risks un vienā dienā viss var mainīties, kas pēc trīsdesmit gadiem tiešām arī notika. Kad pirms kāda laika viesojos Gdaņskā un mani iepazīstināja ar ostu, redzēju, kā tur attīstās industrija, un tas nebija vienas ostas bizness, attīstīt industriju bija valsts līmeņa politika, un arī mēs tagad neizbēgami uz to ejam. Dienas beigās no visām problēmām mēs iznāksim stiprāki, un tādas ir manas cerības nākotnē, bet šodien ir ļoti smagi jāstrādā. Pastāvēs, kas mainīsies.”

Edgars Sūna: “Kā Jūras akadēmijas produkts uz jautājumu par Latvijas žurniecības nākotnes izredzēm varu atbildēt no diviem skatu punktiem, un, protams, gribas uz lietām raudzīties pozitīvi, citādi vispār zūd jēga kaut ko darīt un par kaut ko diskutēt. Šodien jau šeit nediskutējam tikai tāpēc, lai pateiktu, cik slikti ir bijis, diskusijas mērķis ir rast risinājumu, lai nozare attīstītos ilgtspējīgi un profesionāliem būtu darbs. Tāpēc gribu cerēt, ka nākotnē ir gan Latvijas žurniecībai un jauniešu profesionālās izglītības izvēlē lielāka loma varētu būt žurniecības nozares dažādām profesijām. Jau ieskanējās pesimistisks viedoklis, ka nākotnes īsti nav. Ja kopumā vērtējam transporta pārvadājumus pasaulē, tad lielākoties izaicinājums ir modernās tehnoloģijas un mākslīgais intelekts. Nav jau noslēpums, ka visās jomās arvien vairāk ienāk automatizācija, un arī žurniecība no tās neizbēgs. Un te jāatzīst, ka dažas šodien pieprasītas profesijas, kas saistītas ar kuģu darbības uzturēšanu, kuģu vadīšanu, nonāk zem lielas jautājuma zīmes, jo, ienākot automatizācijai un ciparu tehnoloģijām, notiks darbaspēka optimizācija, kas procesus noteikti

padarīs lētākus. Uz nākotnes žurniecības procesiem ir jāskatās daudz plašāk, un jau šodien jāstrādā pie jautājumiem, kā veidot mācību procesu. Ja to nedarām, tad ir diezgan liels risks pēc gadiem desmit nonākt pie tā, ka arvien samazināsies pieprasījums pēc žurniecības darbaspēka mūsdienu izpratnē.”



Speciālistu viedoklis ir tāds, ka pēc piecdesmit gadiem žurnieki strādās krasta menedžmentā, un tieši izglītība būs mūsu eksporta prece. Prognozes liecina, ka nākamajos gadu desmitos par četrdesmit procentiem samazināsies ierindnieku skaits, bet tas neattiecas uz virsniekiem, un Latvijas jūras virsnieku kompetence ir augsta.

Runājot par Latvijas žurniecības nākotnes iespējām, diskusijas dalībnieki bija vienprātīgi, ka lielākā vērtība un resurss ir cilvēks. Kā teica Edgars Sūna, varbūt Latvijas žurniecības veiksmes stāsts vēl nav dzimis, tomēr cilvēks ir tas, kurš pieņem lēmumus, un mākslīgais intelekts ir tikai rīks cilvēka rokās.

Roberts Gailītis: “Noslēdzot diskusiju, esam nonākuši pie secinājuma, ka mūsu lielākā vērtība ir cilvēks, tāpēc visiem kopā ir jādomā, kā izmantot šo resursu. Tāpat ir vajadzīgs kopīgs redzējums un valsts stratēģija par žurniecības nozari un žurniecības izglītību tuvākajā laikā, kā arī domājot par nākotnes vajadzībām. Savukārt mūsu kā sabiedriskas organizācijas uzdevums ir apvienot nozares speciālistus, popularizēt žurniecības nozari un veidot kopīgu stratēģisko redzējumu.”

Sagatavoja Anita Freiberga

ES jūrniecības stratēģijai ir jāpārvar inovāciju plaša, nevis jārada šķēršļi

“European Shipowners’ Association” (ECSA) ar prieku ir uzņēmusi Ščecinas deklarācijas par ES rūpniecisko jūrniecības stratēģiju pieņemšanu, nosaucot to par spēcīgu un skaidru signālu cīņā ar protekcionismu.

UZZIŅAI

Ščecinas deklarācija par ES jūrniecības rūpniecības stratēģiju tika parakstīta 2025. gada 15. maijā 11. Starptautiskā jūrniecības kongresa laikā Ščecinā, Polijā. Tā bija daļa no neformālas ES jūrniecības ministru sanāksmes, ko organizēja Polijas Infrastruktūras ministrija.

Laikā, kad visā pasaulē pieaug protekcionisms, ECSA uzskata, ka deklarācija uzsvēr vienu būtisku faktu: Eiropai ir nepieciešamas lielākas investīcijas, lai pārvarētu inovāciju plašu un padarītu jūrniecības rūpniecības klasteri par kontinenta drošības, ekonomikas un noturības mugurkaulu, bet pašu jūrniecības nozari konkurētspējīgāku.

“Ščecinas deklarācija Eiropas kuģniecības konkurētspēju izvirza Eiropas



jūrniecības rūpniecības stratēģijas centrā. Mēs atzinīgi vērtējam atbalstu Eiropas kuģu īpašnieku galvenajām prioritātēm, piemēram, nepieciešamībai mazināt riskus ieguldījumiem tīrās degvielās un tehnoloģijās un uzturēt mērķim atbilstošu regulatīvo un nodokļu sistēmu,” uzsvēra ECSA ģenerālsēkretārs Sotiris Raptis.

ES dalībvalstis mudina veikt regulējošus pasākumus degvielas piegādes jomā, atzīstot, ka jūras transporta nozares dekarbonizācija ir atkarīga no degvielas ražotāju un piegādātāju aktīvas iesaistīšanās. Šī iemesla dēļ ECSA ir mudinājusi ieviest saistošu

mandātu, kas piegādātājiem pieprasītu ražot un izplatīt mazoglekļa degvielu, kas ir būtiska nozares enerģētikas pārkārtošanai. ECSA uzskata, ka deklarācijā ir izklāstīti mērķtiecīgi pasākumi, lai mazinātu risku ieguldījumiem tīrā degvielā saskaņā ar gaidāmo Ilgtspējīga transporta ieguldījumu plānu (STIP).

Brīva piekļuve ilgtspējīgām degvielām ir ārkārtīgi svarīga kuģniecības nozarei, kuras mērķis ir līdz 2050. gadam dekarbonizēt darbību saskaņā ar IMO nulles neto emisiju satvaru. Aplēses liecina, ka klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai ik gadu no 2031. līdz 2050. gadam nepieciešamas aptuveni 40 miljardu eiro lielas investīcijas, bet infrastruktūras un investīciju trūkums joprojām ir galvenais klupšanas akmens, jo videi draudzīgi degvielas avoti saskaras ar virkni problēmu, piemēram, tehnoloģiskiem riskiem un lieliem sākotnējiem maksājumiem.

Eiropas uzņēmumi, kas ir zaļo tehnoloģiju pionieri, bieži vien saskaras ar augstām izmaksām bez atbilstošiem stimuliem atšķirībā no ASV un Ķīnas, kur tiek piešķirtas ievērojamas subsīdijas. Šī atšķirība ir kavējusi ES spēju konkurēt globālā mērogā zaļās kuģniecības inovāciju jomā. ■



Krievijas “ēnu flote” turpina apdraudēt Baltijas jūras drošību un vidi

“Reuters” ziņoja, ka Somijas robežsardzes informatīvā materiāla attēlā Baltijas jūrā redzams bojāts “Balticconnector” gāzes cauruļvads, kas savieno Somiju un Igauniju.

Pēc šī kārtējā incidenta Baltijas jūrā Polijas premjerministrs Donalds Tusks 2025. gada 23. maijā brīdināja, ka Baltijas jūra kļūst par “jaunu konfrontācijas zonu” ar Krieviju, arvien vairāk apdraudot valstu kritisko infrastruktūru.

Viņa brīdinājums izskanēja dienu pēc tam, kad Polijas varas iestādes paziņoja, ka sankcionēts Krievijas kuģis veic aizdomīgus manevrus netālu no elektrokabeļa, kas savieno Poliju un Zviedriju. “Tankkuģis bija ceļā uz nenorādītu Krievijas ostu, kad iejaucās Polijas bruņotie spēki,” teikts paziņojumā.

“Zemūdens elektroapgādes savienojums netika bojāts, taču Polija pārbauda, vai nav ievietotas kādas sprādzienbīstamas ierīces,” pēc tikšanās ar Polijas Jūras spēku augstākajiem komandieriem sacīja premjerministrs Donalds Tusks. “Kopš Krievijas pilna mēroga iebrukuma Ukrainā Baltijas jūrā ir bijis pārāk daudz incidentu, lai Polija vieglprātīgi uztvertu jūras drošību. Pēdējo mēnešu laikā Baltijas jūra ir kļuvusi par kritisku punktu pēc vairāku kuģu aizturēšanas aizdomās par zemūdens telekomunikāciju kabeļu pārraušanu. Arī Baltijas valstis ir pastiprinājušas neregistrētu tankkuģu pārbaudi, norādot, ka Maskavas tā sauktā “ēnu flote” varētu radīt drošības apdraudējumus un vides riskus. Riski ir ļoti jūtami Polijā, kurai ir kopīga robeža ar Krievijas sabiedroto Baltkrieviju un Kalīņingradas eksklāvu, kur atrodas Krievijas jūras spēku bāze Baltijskā.”

Igaunijas Jūras spēku komandieris komodors Ivo Vērks ziņoja, ka Igaunijas Jūras spēki aizturēja naftas tankkuģi “Kiwala”. Kuģis saistībā ar agrāku darbību bija pakļauts sankcijām, ko noteikusi gan Eiropas Savienība, gan vairākas citas valstis. Tankkuģis bija ceļā uz Krievijas ostu Ustjlugu. Tam nebija karogvalsts, un šādiem kuģiem nav

atlauts pārvietoties jūrā. Aizturēšanas laikā tika pārbaudīts kuģa tehniskais stāvoklis un apkalpes locekļu dokumenti. Operācijā tika izmantoti arī helikopteri. Uz kuģa atrodas 24 cilvēki. Kuģa kapteinis ir no Ķīnas, un, pēc Igaunijas amatpersonu teiktā, viņš izrāda sadarbību izmeklēšanas gaitā.



UZZIŅAI

Saskaņā ar Ukrainas portāla “WarSanctions” sniegto informāciju kuģis pieder pie Krievijas “ēnu flotes”, kas nodarbojas ar Krievijas jēlnaftas un naftas produktu eksportu uz trešajām valstīm. Ukrainas portāla dati liecina, ka kuģa īpašnieki un pārvaldītāji regulāri mainās, lai izvairītos no tiešām saitēm ar Krieviju un slēptu patiesos labuma guvējus. Pēdējo reizi kuģis pārvietojušies ar Džibutijas karogu.

Pēc tam, kad Igaunija aizturēja sankcijām pakļautu Krievijas naftas tankkuģi savā ekonomiskajā zonā, Krievija paziņoja, ka aizstāvēs savus kuģus Baltijas jūrā, kas ir viens no pasaules noslogotākajiem kuģošanas ceļiem, un izmantos šai nolūkā visus likumīgos līdzekļus, tai skaitā savu kara floti.

Lielbritānija nosaka jaunas sankcijas Krievijas “ēnu flotei”

Lielbritānijas premjerministrs Kīrs Stārmers paziņojis par jaunu sankciju noteikšanu Krievijas “ēnu flotei”. Valdība pavēstīja, ka nosaka sankcijas līdz 100 naftas tankkuģiem, kas atbildīgi par kravu pārvadāšanu vairāk nekā 24 miljardu ASV dolāru vērtībā kopš pērnā gada sākuma.

Lielbritānija jau ir vērsusies pret desmitiem “ēnu flotes” kuģu, kas izvairās no sankcijām, ko rietumvalstis noteikušas Krievijas naftas eksportam. Londona arī paziņojusi, ka šie



kuģi bojā kritiski svarīgus zemūdens kabeļus Eiropā.

“Draudus no Krievijas puses mūsu nacionālajai drošībai nevar novērtēt par zemu,” uzsvēra Stārmers, piebilstot, ka ir vajadzīgi jauni pasākumi pret Krievijas diktatoru Vladimiru Putinu. “Tāpēc mēs darīsim visu, kas ir mūsu spēkos, lai sagrautu viņa “ēnu flotes” darbību, liegtu naftas iepējumus viņa kara mašīnērijai un aizsargātu zemūdens infrastruktūru, uz kuru mēs paļaujamies mūsu ikdienas dzīvē.”

Apvienotie reaģēšanas spēki (JEF) ir desmit līdzīgi domājošu valstu militāras sadarbības koalīcija, ko vada Lielbritānija. JEF dalībvalstis ir Latvija, Igaunija, Lietuva, Dānija, Islande, Lielbritānija, Nīderlande, Norvēģija, Somija un Zviedrija. Koalīcijas mērķis ir reģiona drošības stiprināšana, kopīgi gatavojoties dažādām krīzes situācijām.

Gaidāms, ka JEF paziņos par turpmāku atbalstu Ukrainas bruņotajiem spēkiem, ieskaitot intensīvas apmācības un centienus pretoties dezinformācijai, pavēstīja Lielbritānijas valdība.

Lielbritānija un Norvēģija arī vienosies par jaunu saprašanās memorandu kosmosa jomā, kas ietvers “sekošanu un dalīšanos ar izlūkošanas datiem par satelītiem, kosmosa atkritumiem un citiem objektiem, kas lido virs Zemes”, norāda Lielbritānijas valdība savā paziņojumā. ■

Panama pastiprina naftas pārvadāšanas operāciju uzraudzību

Saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) standartiem Panama ir pastiprinājusi savas prasības attiecībā uz naftas pārkraušanas operācijām no kuģa uz kuģi (STS), kurās iesaistīti tankkuģi, kas reģistrēti zem Panamas karoga. Mērķis ir slēgt durvis tā sauktajai "ēnu flotei" un nostiprināt valsts kā atbildīgas karogvalsts reputāciju.

Panamas Jūrniecības pārvalde (PMA) izdevusi rezolūciju Nr. 106-035-DGMM (publicēta Oficiālajā Vēstnesī 30271-A 2025. gada 6. maijā), ar kuru ievieš stingrāku kontroli un obligātu izsekojamību ogļūdeņražu STS pārvadājumiem atklātā jūrā.

"Šī iniciatīva risina jautājumu par kuģu aizvien biežāku izmantošanu, lai apietu starptautiskās sankcijas, pārvadātu nedeklarētu jēlnaftu vai apietu vides drošības noteikumus, kas parasti saistīti ar tā saukto ēnu jeb tumšo floti," teikts paziņojumā. Ar tūlītēju spēkā stāšanos rezolūcija

nosaka, ka visiem Panamas karoga kuģiem ar bruto tonnāžu 150 vai vairāk ir jāziņo karogvalstij vismaz 48 stundas iepriekš par jebkuru plānoto STS operāciju, sniedzot detalizētu tehnisko, loģistikas un operatīvo informāciju.

Obligātajā paziņojumā jāiekļauj šāda galvenā informācija:

- iesaistīto kuģu identifikācijas dati (vārds, karogs, IMO numurs);
- STS operācijas koordinātas un paredzamais laiks;
- pārvietojamo ogļūdeņražu veids un daudzums;
- pārvietošanas metode (braucot vai noenkurojoties);
- atbildīgās krasta personas (DPA) kontaktinformācija;
- STS plāna apstiprināšana saskaņā ar MARPOL konvencijas 41. noteikumu.

Turklāt kuģiem ir jāatjaunina savi STS darbības plāni un uz kuģa



jāglabā elektronisks saņemšanas apstiprinājums.

"Jaunais regulējums pastiprina Panamas kā karogvalsts lomu, kas apņēmusies nodrošināt jūras drošību, darbības pārredzamību un novērst sava reģistra krāpniecisku izmantošanu, pilnībā ievērojot IMO noteikumus un MARPOL konvenciju," teikts paziņojumā. "Te nav runa tikai par Panamas reģistra reputācijas aizsardzību, bet gan par to, lai nodrošinātu, ka mūsu kuģi netiek izmantoti kā platformas nelikumīgām darbībām, kas grauj globālo tirdzniecību un kaitē videi."■

FMC sāk izmeklēšanu par starptautisko karoga reģistrācijas praksi

ASV Federālā jūrniecības komisija (FMC) veic izmeklēšanu, lai noteiktu, vai ārvalstu kuģa karoga reģistrācijas noteikumi un prakse nerada nelabvēlīgus kuģošanas apstākļus Amerikas Savienotajām Valstīm.

Sākotnējā izmeklēšana, kam atvēlētās 90 dienas, vērsta uz to, lai mudinātu visas ieinteresētās personas sniegt komentārus par kuģu karoga reģistrācijas praksi visā pasaulē. Pēc FMC iegūtās informācijas, tie kuģi, kas reģistrēti atbildīgās karoga valstīs, darbojas saskaņā ar stingriem normatīvajiem aktiem un atbilst starptautiskajiem jūras standartiem, tostarp IMO SOLAS, MARPOL un STCW konvenciju standartiem. Šie kuģi parasti tiek regulāri pārbaudīti un sertificēti, operatori sedz augstākas izmaksas par atbilstību prasībām, apkalpes algām

un stingriem drošības un apkopes protokolliem.

Saskaņā ar Starptautiskās Kuģniecības palātas (ICS) veikto analīzi 2025. gada sākumā lielākā daļa pasaules jūras transporta kuģoja zem karogiem, kas ievēro starptautiskos noteikumus. Starp lielajiem reģistriem, kas šogad vislabāk atbilst prasībām, bija Grieķija, Honkonga, Ķīna, Panama, Japāna, Libērija, Malta, Māršala salas un Singapūra.

Tomēr, kā uzsvērusi FMC, joprojām pastāv virkne problēmu saistībā ar kuģu reģistrāciju, tostarp prakse izvēlēties izdevīgus karogus (FOC), ko bieži piekopo biznesa, kas veic uzņēmējdarbību nepietiekama regulējuma uzraudzības apstākļos, kas var novest pie kuģošanas drošības apdraudējuma, kā arī ekoloģisko un darba standartu neievērošanas.

FOC reģistrētajiem kuģiem, pateicoties zemākiem nodokļiem, lētākam darbaspēkam un neregulāriem apkopes vai drošības pasākumiem, ir zemākas ekspluatācijas izmaksas, piedevām tie var izvairīties no pārbaudēm vai sertifikācijas, tādējādi neievērojot tādas konvencijas kā SOLAS, STCW un MARPOL.

Tāda prakse kā karoga maiņa vai viltus karoga izmantošana vājina uzraudzību, ļaujot kuģu īpašniekiem apiet juridiskās saistības un radot nepilnības vides vadlīniju īstenošanā. Tas apdraud gan apkalpes labklājību, gan kuģošanas drošību.

FMC uzsver, ka incidenti, kas saistīti ar izdevīgiem karogiem un notikuši ASV iekšzemē, ir noteikuši nepieciešamību steidzami risināt šos jautājumus.■

Polija attīsta vēja parku projektus

"Equinor" un "Polenergia" piesaistījuši vairāk nekā sešu miljardu eiro finansējumu saviem "Baltyk 2" un "Baltyk 3" jūras vēja projektiem. Kopuzņēmuma partneri, kuriem pieder vienādas 50% daļas, ir vienojušies par atsevišķām finansējuma paketēm, kur kopējās investīcijas ir aptuveni 7,2 miljardi eiro.

Vēja elektrostaciju kopējā jauda būs 1440 MW, un tās spēs apgādāt ar enerģiju divus miljonus Polijas mājsaimniecību. Vēja parkos uzstādīs 100 turbīnu, kas atradīsies 22–37 km attālumā no krasta

Baltijas jūrā Polijas teritorijā. Projekta attīstītāji izsver, ka vēja elektrostacijas dos ieguldījumu Polijas rūpniecības nākotnē, ražojot atjaunojamo elektroenerģiju Polijas mājsaimniecībām, radot jaunas darbvietas un uzlabojot gan enerģētisko drošību, gan enerģētikas pāreju. Būvniecība uz sauszemes jau notiek, ir sākti komponentu izgatavošana, 2026. gadā sāksies darbs jūrā, bet 2028. gadā "Baltyk 2" un "Baltyk 3" pilnībā komerciāli ražos enerģiju.

Projekts piesaistījis lielu investoru interesi, un tajā piedalās aptuveni



30 finanšu iestādes, tostarp pieredzējuši nozares dalībnieki, "Equinor" pamatbankas, Ziemeļvalstu Investīciju banka un Eiropas Investīciju banka.■

Japānas gāzes tankkuģu gigants MOL saskaras ar grūtībām iegādāties Ķīnas kuģus

"Bloomberg" 2025. gada maija beigās rakstīja, ka pasaulē lielākās sašķidrinātās dabasgāzes pārvadātāju flotes īpašnieks "Mitsui OSK Lines" (MOL) nācis klajā ar paziņojumu, ka ir apgrūtināti iegādāties Ķīnas kuģus, jo ASV pastiprina Āzijas valsts kuģu būves nozares pārbaudi.

"Pašreizējos apstākļos ir grūti strādāt ar Ķīnas kuģiem ostas pakalpojumu maksu dēļ, ko ASV noteikusi Ķīnā būvētajiem kuģiem, kas piestāj tās ostās," sacīja MOL uzņēmuma pārstāvis.

Japānas prese ziņoja, ka "Mitsui OSK Lines" plāno pārcelt jaunus pasūtījumus no Ķīnas uz Dienvidkoreju, tomēr galīgais lēmums vēl neesot pieņemts.

"Mēs nogaidīsim un raudzīsimies, vai veikt jaunus darījumus ar ķīniešiem, jo mūsu kompānija cenšas samazināt riskus," ziņojumā presei sacīja "Mitsui OSK Lines" prezidents un izpilddirektors Takeši Hašimoto, piebilstot, ka MOL tomēr neatcels nevienu esošo līgumu ar Ķīnas kuģu būvētavām.

ASV prezidenta Donalda Trampa administrācija ir īstenojusi virkni pasākumu, kuru mērķis ir ierobežot Ķīnas dominējošo lomu jūrniecībā un atdzīvināt ASV kuģu būves nozari. Šie soļi ir satricinājuši globālo kuģniecības



tirgu, mudinot kuģu īpašniekus pārdomāt, kur nākotnē būvēt jaunus kuģus.

Šajā situācijā iespēju saskatījuši Dienvidkorejas kuģu būvētāji, tāpēc lielie kuģubūves uzņēmumi "HD Hyundai Co" un "Hanwha Ocean Co" jau izteikuši piedāvājumu palīdzēt ASV uzlabot kuģu būves jau un atjaunot dominējošo stāvokli jūrniecībā.

Saskaņā ar "Clarksons Research" datiem Dienvidkorejas kuģu būvētājiem, rēķinot pēc kravnesības, pieder 18% no pasaulē būvētajiem kuģiem, savukārt japāņiem 11%.

Pēc 2024. gada datiem, "Mitsui OSK Lines" pieder 97 LNG kuģi, tāpat arī pasaulē otrā lielākā tirdzniecības flote ar 873 kuģiem.

Ķīnas kuģu būvētavas veido divas trešdaļas no pasaules pasūtījumu apjoma. 2025. gada janvārī valsts uzņēmums "China State Shipbuilding Corp" tika iekļauts ASV Aizsardzības departamenta "melnajā sarakstā", kas neparedz īpašus sodus, bet attur amerikāņu uzņēmumus no sadarbības ar šo kompāniju. Pārējie Ķīnas kuģu būvētāji ir privātie uzņēmumi "New Times Shipbuilding" un "Yangzijiang Shipbuilding".■

Jŭrnieka profesija ir ļoti mainījusies

Prāmji ir labākais kravas un pasažieru transporta veids, kas nodrošina satiksmi starp salām, kur ir salīdzinoši nelieli attālumi. Tomēr statistika liecina, ka dažus ekspluatācijas drošības standartus prāmju pārvadājumos itin viegli var ignorēt, tādējādi prāmji var būt pakļauti bīstamiem negadījumiem. Tāpēc prāmju navigācijas drošības nodrošināšana ir piesaistījusi akademiķu, politikas veidotāju un praktiķu lielu uzmanību.

Kapteinis Ģirts Fišers-Blumbergs uz pasažieru prāmjiem strādā jau deviņpadsmit gadus un uz jautājumu, vai strādāt šajā kuģošanas segmentā ir izaicinājums, atbild: "Darbs ir darbs. Tas ir ļoti dinamisks, ik pa pusotrai stundai osta, iznāk, ka vienas maiņas laikā nomainās pat piecas ostas. Prāmis satiksmē ir kā tramvajs, tas tilta vietā, un tā, protams, ir sava specifika gan manevrēšanas ziņā, gan arī pārvadājamās kravas ziņā, kur ir gan smagās automašīnas, gan pasažieri."

Daudzus gadus Ģirts nostrādājis Īrijas jūrā, kuģojot starp Īriju un Velsu, pēdējos trīs gadus viņa maršruts ir starp Duvru un Kalē, un iegūtais loča sertifikāts ļauj viņam neizmantot loču pakalpojumus.

Saskaņā ar Eiropas Savienības 2008. gada drošības pētījumu plānu ir veikti daudzi ar navigāciju saistīti pētījumi. Nesenajos pētījumos kā negadījumu iemesli ir identificēti organizatoriskie faktori, vides

apstākļi, cilvēku kļūdas drošības pārvaldībā un citi iespējamie iemesli. Pētījumi, kas pamatojas uz "Safer EURORO" sistēmu un IMO kritērijiem attiecībā uz jūras navigācijas drošību, liecina, ka jūras negadījumu galvenais cēlonis ir cilvēka faktors, tostarp speciālistu zināšanas, prasmes, talanti, attieksme, darba dziņa un informētība. Ir pierādīts, ka cilvēku kļūdas ir galvenais ar kuģniecību saistīto incidentu cēlonis, tās ir atbildīgas par vairāk nekā 79% kuģu avāriju, gandrīz 26% ugunsgrēka un eksplozijas gadījumiem un aptuveni 30% no ugunsgrēkiem/sprādzieniem uz kuģiem. Šīm kļūdām iemesls var būt iekšējie apstākļi, kas saistīti ar stresu darbā, zināšanām, pašdisciplīnu, un ārējie apstākļi, kas saistīti ar darba vidi – netīra darba vieta, troksnis, ar loča pakalpojumiem saistīti trūkumi, tāpat var būt skarbi laika apstākļi, kuros apkāpes locekļi zaudē tālredzību un koncentrēšanās spēju, tāpēc, domājot par pasažieru prāmju un kravas drošību, novērtējumus vienmēr jāņem vērā viss informācijas kopums.

Jautāju kapteinim Ģirtam Fišeram-Blumbergam, kā tad īsti ir ar kravas drošību, bet viņš mazliet ironiski atjautā, par kādas kravas drošību es domājo. "Pasažieri mēdz būt bīstamākā krava, ir reizes, kad cilvēka rīcību ir grūti paredzēt. Uz prāmjiem notiek viss, ko vien var iedomāties, jo pasažieri reizēm sarīko pamatīgas nekārtības, ir pat pašnāvības mēģinājumi, kad cilvēks lec pāri bortam

UZZIŅAI

IMO Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā (MSC 108), kas notika no 2024. gada 15. līdz 24. maijam, pieņēma grozījumus, kas uzlabo *ro-ro* pasažieru kuģu ugunsdrošību. MSC 108 pieņēma grozījumus SOLAS II-2 nodaļā, lai samazinātu *ro-ro* un īpašas kategorijas telpu ugunsgrēku risku un sekas uz jauniem un esošajiem *ro-ro* pasažieru kuģiem, cita starpā apsverot:

- *ro-ro* telpu iekārtošana jauniem kuģiem;
- labākais klāju izvietojums jauniem kuģiem;
- ūdens monitori uz esošo kuģu klājiem;
- jaunas prasības stacionārām ugunsdzēsības sistēmām uz ūdens bāzes uz klājiem, kas paredzēti transportlīdzekļu pārvadāšanai (FSS kodeksa 7. nodaļa);
- specifikācijas lineārām siltuma detektorsistēmām un kombinētām dūmu un karstuma detektorsistēmām (FSS kodekss, 9. nodaļa).

jūrā. Cilvēki mēdz būt dažādi, plus vēl alkohols. Lai gan starp ostām brauciens ir tikai pusotra stunda, arī šajā laikā var visu iespēt, bet Īrijas jūrā, kur pārgājiens bija trīs stundas, incidentu, protams, bija vairāk. Regulārie pasažieri ir smago mašīnu šoferi, kuri uzvedas godīgi, jo arī viņi ir darbā, bet ar atpūtniekiem mēdz būt visādi. Liels pasažieru pieplūdums parasti ir Ziemassvētku, Lieldienu laikā un skolēnu brīvlaikā, tad noteikti apkalpei ir jābūt modrai."



Ro-ro pasažieru kuģu ugunsdrošība

Ugunsgrēku gadījumu skaits uz ro-ro pasažieru kuģiem pēdējo desmit gadu laikā ir pieaudzis. Ro-Ro kuģu klāju fiziskais apjoms potenciāli varētu ļaut ugunsgrēkam izplatīties visā kuģa garumā, tāpēc ro-ro kuģiem, kas pārvadā pasažierus, ugunsgrēka dzēšana un ierobežošana ir īpaši kritiska.

Jūrnieki mēdz teikt, ka nav nekā bīstamāka par ugunsgrēku uz kuģa, kad tas ir jūrā, un to atzīst arī kapteinis Ģirts Fišers-Blumbers. Viņš nenoliedz, ka ugunsgrēki uz kravas prāmjiem ik pa laikam gadās: aizdegas smagās mašīnas, kam atstāti ieslēgti sildītāji, kādas kļūmes dēļ aizdegas refrižeratori, un arī viņa praksē ir bijis ne viens vien ugunsgrēka gadījums. "Dienžēl ugunsgrēki notiek, tāpēc apkalpei ir jābūt sagatavotai šādiem incidentiem. Lai komanda bez minstināšanās zinātu savus pienākumus un vietu attiecīgajā situācijā, katru nedēļu notiek mācības. Līdz šim visi ugunsgrēki, kas izcēlušies uz kuģa, ir ātri lokalizēti. Taisnību sakot, pēc tam darbs ar papīru rakstīšanu un atskaitēm par notikušo ir daudz ilgāks nekā pašā incidenta novēršana. Par šādiem gadījumiem, protams, notiek izmeklēšana, kur skrupulozi tiek analizēts, kāpēc tā notika, kāds tam bija iemesls. Ja aizdegas smagā mašīna, tā nekādā gadījumā nav kuģa vaina, bet, neskatoties uz to, tiek izvērtētas arī visas kuģa procedūras, lai iespējami uzlabotu drošību."

Saistībā ar konteinerkravu pārvadājumiem statistika ir diezgan skarba, jo pēdējā laikā aizvien biežāk notiek preču aizdegšanās konteineros, kam ir ļoti dažādi iemesli, bet situācija kopumā tiek vērtēta kā bīstama, tāpēc jautāju Ģirtam, kādas procedūras ir noteiktas, lai pārliecinātos par kravu drošību uz prāmjiem? "Kravas tiek deklarētas, taču ar visiem šiem jautājumiem nodarbojas ostas kompānijas, ne kuģa apkalpe. Mēs saņemam informāciju par to, kādas kravas ir uz prāmja, īpaši, ja tās ir bīstamās kravas, kam vajadzīga īpaša novietošana, jo tādām kravām jāatrodas noteiktā vietā, tāpat īpašas vietas ir refrižeratoriem. Kad no krasta kompānijas esam saņēmuši



informāciju, kravu attiecīgi novietojam uz prāmja, bet nekādas papildu pārbaudes neveicam, jo uzticamies saņemtajai informācijai. Tomēr praksē gadās dažādi, reizēm deklarētā krava tomēr neatbilst reālajam saturam."

Kad interesējos, kā ir ar kontrabandas kravām, kapteinis atbild, ka kuģa apkalpe šādās operācijās nepiedalās, kontrabanda parasti tiek atklāta ostā, par ko kuģa apkalpe uzzina pēc tam. "Bet kontrabandu, protams, transportē. Lielā skaitā notiek migrantu plūsma starp Franciju un Angliju, kas jau gadiem ir populārs migrantu maršruts. Migranti cenšas tikt uz kuģa vai ar mazām laivām šķērsot šo ūdensceļu."

Pieņemtie tiesību akti paredz, ka Eiropā uz prāmjiem, kas strādā īsajos reisos, jūrnieku kontrakta laiks jāierobežo līdz divām nedēļām, kas automātiski nozīmē, ka darbu zaudē filipīnieši, kuru kontrakti nav īsāki par desmit mēnešiem. Ģirts apliecina, ka šī prasība tiešām tiek ievērota, bet patiesībā viņa darba

devēji uz kompānijas "Matrix Ship Management" pārvaldījumā esošajiem "Irish Ferries" prāmjiem jau 2005. gadā sāka komplektēt apkalpes tikai no Eiropas valstu jūrniekiem. "Kad 2005. gadā sāku strādāt "Irish Ferries", viņi visas kuģu komandas nomainīja pret Eiropas Savienības jūrnieku komandām, un tagad tas notiek arī uz pārējo kompāniju prāmjiem. Uz mana kuģa strādā desmit vienpadsmit tautību jūrnieki, bet viņi visi ir no Eiropas valstīm – Lietuvas, Latvijas, Igaunijas, Polijas, Bulgārijas, Īrijas, Spānijas un vēl citām."

Tā kā kapteinis atbild par visu, kas notiek uz kuģa, pilnīgi pamatots ir jautājums, kas tad kapteinim sagādā lielākās raizes un sniedz lielāko gandarījumu? "Nemaz nav tādas vienas īpašas lietas, jo izcelt saistībā ar jautājumu par lielākajām raizēm. Vislielākās problēmas sagādā pasažieri, ja ar viņiem būtu kārtība, tad viss cits nekādas galvassāpes nesagādātu. Kuģošanas sabiedrība ļoti atbildīgi izturas pret visiem kibberdrošības jautājumiem, kas tiek kontrolēti kompānijas vadības līmenī. Visi serveri ir saslēgti tikai caur īpašnieka IT departamentu, un ir stingri noteikumi, ko mēs drīkstam darīt, tāpēc aizsardzības līmenis ir ļoti augsts. Ja runājam par tehnoloģijām, tad tās nenoliedzami attīstās, kam ir savi plusi un mīnusi, jo viss jaunais, kas ienāk, prasa laiku, lai to ieviestu, koriģētu un pielāgotu reālajām vajadzībām, un ne jau vienmēr jaunās tehnoloģijas mēdz būt ideālas.



►►► 23. lpp.

Tā kā satiksme Lamanšā ir ļoti intensīva, šeit strādājot īsti neiznāk laika sēdēt krēslā un baudīt kafiju, tomēr nevar arī teikt, ka pēc nostrādātām divām nedēļām cilvēks justos izdedzis, jo darba laikā stingri tiek ievērots darba un atpūtas grafiks.”

Jūrniecības nozare pārdzīvo būtisku pārmaiņu laiku: digitalizācija ir neatgriezeniska, un lielle spēles dalībnieki apliecina, ka tehnoloģiju integrēšana kuģošanas darbībā nav tikai īslaicīga tendence, tā ir nepieciešamība, lai paaugstinātu efektivitāti un ietaupītu izmaksas. Ja vēl nesen par elektroniskajām kartēm runāja kā par nākotnes rīku kuģošanas drošības uzlabošanai, tad tagad elektroniskās kartes ir kuģošanas ikdienā. “Jūrā strādāju jau divdesmit piecus gadus. Pabeidzot Liepājas Jūrniecības koledžu, vispirms kļuvi par stūrmani, sāku strādāt Rīgas transporta flotē, kur pirms tam biju praksē, pēc tam strādāju “Hanzā”, no 2005. gada līdz pat šodienai esmu kompānijā “Irish Ferries” un 2008. gadā kļuvi par kapteini. No laika, kad sāku kuģot, līdz mūsdienām jūrnieka profesija ir ļoti mainījusies. Tas vairs nav romantisks darbs – izbraukt pasauli, redzēt ostas, jo viss ir mainījies, tas vairāk kļuvis par rutīnas darbu. Tiem, kuri mācās Jūras akadēmijā, Rīgas jūrskolā vai Liepājas Jūrniecības koledžā, varu droši teikt, ka, piemēram, mūsu kompānijā, ņemot vērā nodarbinātības politiku un regulāru flotes papildināšanu ar jauniem kuģiem, karjeras izaugsme ir ļoti strauja, jūrnieki ir ļoti pieprasīti un darbaspēks allaž pietrūkst. Piedevām jūrnieku darbs ir ļoti labi atalgot, taču jārēķinās ar maigu darbu un prombūtni no mājām. Ne visi cilvēki ir radīti šādai darba spriedzei, tāpēc katram pašam ir jātieks skaidrībā, vai viņš ar to tiks galā. Mani šāds darbs un dzīves ritms apmierina, nekad neesmu nožēlojis, ka kļuvi par jūrnieku, un arī krastā vēl pat nedomāju nokāpt.”■

Uzklausīja Anita Freiberga

Nenoteiktība, svārstīgas likmes un loģistikas šķēršļi turpina radīt izaicinājumus globālajai kuģniecībai

Pāravadātājiem un nosūtītājiem ir izlēmīgi jārikojas, lai aizsargātu darbības un efektīvi pārvaldītu riskus.

Konteinerpāravadājumu līnijas joprojām ir piesardzīgas attiecībā uz atgriešanos Sarkanās jūras maršrutā, jo ģeopolitiskā nestabilitāte un pieaugošās apdrošināšanas izmaksas liek novirzīt kuģus apkārt Āfrikai.

Neskatoties uz to, ka Gazā it kā panākts pamiers, reģionā pastāvošie draudi komerciālajiem kuģiem ir lielu pārvadātājiem nogaidīt, pirms atsākt tranzītu caur Suecas kanālu. Paaugstinātie drošības riski ir noveduši pie tā, ka lielākā daļa pāravadātāju jau vairāk nekā gadu izvēlas maršrutu apkārt Labās Cerības ragam, ievērojami palielinot izmaksas un līdz pat divām nedēļām pagarinot reisa laiku Āzijas un Eiropas tirdzniecībā. 2024. gadā veiktais attālums pieauga par 17%, tāpat pastāvīgi tiek traucēti globālie kuģošanas grafiki un saglabājas augstas kravas pāravadājumu likmes.

Apdrošināšanas izmaksas kļūst par pieaugošu slogu

Kopš uzbrukumu sākuma 2023. gada beigās strauji pieaudzis finansiālais slogs, kas saistīts ar to kuģu apdrošināšanu, kuri šķērso Sarkano jūru. Agrāk apdrošināšanas izmaksas vienvirziena braucienam bija aptuveni 0,05% no kuģa vērtības, tagad tās pieaugušas līdz aptuveni 1%, kas nozīmē, ka kuģim, kura vērtība ir 100 miljoni ASV dolāru, apdrošināšanas izmaksas par katru tranzītu ir viens miljons ASV dolāru.

Apdrošinātāji joprojām ir piesardzīgi un nevēlas samazināt prēmijas pirms būtiskām pārmaiņām drošības ainavā. Lai gan kuģniecību vadītāji ir atturējušies no apdrošināšanas izaicinājumu detalizētas apspriešanas, vairākums nepārprotami paziņojis,

ka viņu flotes Sarkanajā jūrā atgriezīsies tikai tad, kad būs pārliecība par apkalpju, kravu un kuģu drošību.

Viens no vadošajiem okeāna pāravadātājiem presei uzsvēris, ka Sarkanās jūras reisu atsākšana ir atkarīga no hutiešu radīto draudu novēršanas, bet līdz tam operatori turpinās dot priekšroku garākam, bet drošākam maršrutam ap Āfriku. “Mūsu pašreizējie risinājumi, kas var veidot noturīgas piegādes ķēdes, ir apdrošināšanas segums, fiksētas likmes līgumi un stratēģiska risku mazināšana.”

Kuģu jauda pārsniedz kravu apjomu

Konteinerpāravadājumu līnijas, kas darbojas starp Āziju un Eiropu, cīnās ar pieaugošu plaisu starp kuģu pārmērīgo jaudu un ierobežoto kravu apjomu, kas rosina agresīvi mēģināt mainīt pāravadājumu likmes, tomēr nelīdzsvarotība jau ir izraisījusi ievērojamu cenu kritumu kopš gada sākuma.

Pāravadātāji tagad cenšas ieviest ievērojamus vispārējus tarifu paaugstinājumus, un vairāki uzņēmumi ir paziņojuši, ka no 2025. gada 1. jūnija tarifu paaugstinās par vairāk nekā 3000 USD par TEU. Tomēr, ņemot vērā, ka tirgus jau ir piesātināts un kravu pieprasījums samazinās, šādu cenu paaugstinājumu nāksies izcinīt ar grūtībām.

Situāciju daļēji varētu atvieglot no Āzijas novirzīto kravu, kuras sākotnēji bija paredzētas ASV, skaita pieaugums. Pēc Ķīnas un ASV tirdzniecības tarifu īslaicīgas atvieglošanas daļa kravu ir novirzīta uz Eiropu, Tuvajiem Austrumiem un Dienvidameriku, tādējādi samazinot daļu jaudas un palielinot slodzi jau tā pārslogotajai Eiropas ostu infrastruktūrai.■

Pasaules darbaspēks vēl nav gatavs alternatīvām degvielām

Lai pasaulē samazinātu kuģu radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) spērusi vēl vienu platu soli ceļā uz juridiski saistoša regulējuma izveidi, cenšoties panākt neto nulles emisijas līdz vai aptuveni līdz 2050. gadam. Jūras vides aizsardzības komitejas 83. sesijā (MEPC 83), kas notika no 2025. gada 7. līdz 11. aprīlim, apstiprinātie pasākumi ietver jaunu degvielas standartu kuģiem un globālu emisiju cenu noteikšanas mehānismu.

Paredzams, ka jaunie pasākumi oficiāli tiks pieņemti 2025. gada oktobrī, bet spēkā stāsies 2027. gadā, kad tie kļūs obligāti lielajiem pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, kuru bruto tonnāža pārsniedz 5000 tonnu un kuri rada 85% no kopējām starptautiskās kuģniecības CO2 emisijām.



Arsenio Domingess.

IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess MEP 83 noslēgumā slavēja dalībvalstu demonstrēto sadarbības garu un apņēmību: "MARPOL VI pielikuma grozījumu projekta apstiprināšana, kas paredz IMO neto nulles emisiju ietvara īstenošanu, ir vēl viens nozīmīgs solis mūsu kopīgajos centienos cīnīties pret klimata pārmaiņām un modernizēt kuģošanu, kā arī apliecina, ka IMO pilda savas saistības. Tagad ir svarīgi turpināt sadarbības, iesaistīties



Darbs MEP 83.

dialogā un uz klausīt vienam otru, ja vēlamies radīt apstākļus veiksmīgai ieviešanai."

Lai gan tankkuģi bīstamās degvielas kādu laiku jau pārvadā kā kravu, vēl trūkst pieredzes saistībā ar procedūrām, kas nepieciešamas šādu degvielu drošai bunkurēšanai, tāpēc vajadzīgas vadlīnijas un apmācības standarts alternatīvo degvielu izmantošanai jūrniecības nozarē, lai piedāvātu mācību programmas, kas nodrošina, ka jūrniekiem būs zināšanas, kā droši un pārliecinoši veikt alternatīvo degvielu uzpildīšanu. Tāpat, protams, neaizmirstot domāt par turpmāko attīstību un alternatīvo degvielu izmantošanu kuģošanā.

Speciālisti uzsver, ka šāds standarts neaizstās STCW prasības, kas tiks pieņemtas turpmākajos gados. Drīzāk tas tiecas piedāvāt pagaidu atbalstu, kā līdz tam laikam pārvarēt plaisu, un varēs attīstīties atbilstoši nozares labākajai praksei.

Pieaug cilvēka loma jūrniecībā

Sadarbībā ar "Baltic Transport Journal" publicējam interviju ar "Ocean Technologies Group" un "One Ocean Training" direktoru Raalu Harisu. "Alternatīvās degvielas ir līdzīgas parastajiem bunkuriem, tomēr ir nepieciešamas specifiskas un jaunas zināšanas, lai ar tām rīkotos pareizi un droši, tāpēc jūrniekiem ir jāapgūst jaunas prasmes. Nākotnes jūrniekiem ir jābūt gataviem lielākiem izaičinājumiem un vienmēr mācīties, lai nodrošinātu drošu un efektīvu darbu."



Tā kā pasaule cenšas samazināt atkarību no smagās bunkura degvielas par labu tirākām degvielām, piemēram, LNG, amonjakam, ūdeņradim un metanolam, cik gatavs ir pasaules jūrniecības darbaspēks darbam ar šo jauno degvielu?

Mums ir 1,8 miljoni jūrnieku, kas apmācīti strādāt ar smagās degvielas kuģiem. Tāda ir pasaules flotes realitāte, kur pašlaik ir salīdzinoši maz kuģu, kas izmanto alternatīvās degvielas. Šie jūrnieki savā pamatapmācībā apgūst zināšanas darbam uz

▶▶▶ 26. lpp.

UZZIŅAI

5–10% no pasaules flotes būs darbināmi ar nulles vai gandrīz nulles SEG emisiju tehnoloģijām, daudziem kuģu īpašniekiem nākas pieņemt lēmumu, kā apgādāt savu floti ar degvielu. Varam sagaidīt, ka kuģi, kas darbināmi ar dažādām degvielām, piemēram, amonjaku, metanolu un ūdeņradi, tirdzniecības flotē nonāks nākamo dažu gadu laikā, pirms IMO būs noteikusi jaunās STCW kompetences prasības.

►►► 25. lpp.

smagās degvielas kuģiem neatkarīgi no tā, vai viņi ir mehāniķi, vai kuģu vadītāji. Diemžēl pašlaik pasaules darbaspēks nav gatavs alternatīvām degvielām, un būs nepieciešamas lielas pūles un laiks, lai pārietu uz vairāku degvielu nākotni. Labā ziņa

ir tā, ka mums vēl ir laiks, bet tas ir stipri vien limitēts.

– Protams, limitēts, jo mēs lieliski zinām, kam jānotiek līdz 2030. gadam un līdz gadsimta vidum. Tātad būtu svarīgi salikt akcentus uz dažiem lielākajiem izaicinājumiem,

sagatavojot jūrniekus alternatīvām degvielām?

– Pirmais lielais izaicinājums ir apmācības standartu noteikšana darbā ar šo degvielu, pirms apmācības vispār var notikt. Otrais izaicinājums ir izglītības nodrošināšana mērogā. “Maritime Just Transition Working Group” neseno publicēja amonjaku, ūdeņraža un metanola standartu sistēmu, kas ir sākums standartu noteikšanai.

– LNG atrodas citā līmenī, jo tā jau ilgu laiku tiek izmantota kā degviela: ir izstrādāti apmācības standarti un arī kursu programmas jau ir. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc LNG ir potenciāli pievilcīga degviela no pārejas viedokļa. Bet kāds ir plāns tam, kā mēs pieejam citām degvielām?

– Tā kā lielākā daļa jūrniecības izglītības un apmācības (MET) notiek klātienē, vēl viens liels izaicinājums, ko paredzam, ir tas, ka nav pietiekami daudz cilvēku, lai mācītu šos priekšmetus, un mēs to jau esam pieredzējuši ar LNG. Vienkārši nav pietiekami daudz cilvēku, kas ir strādājuši ar alternatīvām degvielām, kas ir pieejamas MET kopienai. Tāpēc vecais jūrnieku apmācību modelis, domājot par rītdienas jūrnieku apmācību, ir pakļauts lielai spriedzei. Papildu problēma varētu būt tā, ka, tiklīdz cilvēks būs ieguvis pieredzi darbā ar modernāko zaļo degvielu, šis zināšanas būs viņa kapitāls, kas padarīs šādus speciālistus pieprasītu darba tirgū, par viņiem būs liela konkurences cīņa, īpaši domājot par augstākajām jūrniecības mācību iestādēm.

Apmācība kā veicinošs faktors

– Kāds ir process, lai sāktu veidot infrastruktūru jūrnieku apmācībai darbam ar alternatīvām degvielām? Jūs uzsvērāt standartu noteikšanu, bet kas cilvēkiem ir jāsaprot, lai varētu droši strādāt ar šo degvielu?

– Nenoliedzami, apmācībai vajadzīgi standarti, kas pēc tam kļūst par mācību programmu. Tikai tad, kad ir standarti, var domāt par to, kā nodrošināt kursus, piemēram, mācības koledžā vai e-mācības. Ir



Latvijas delegācija IMO HTW 11. sesijā. Pirmais pa labi – Kalvis Innuss.

Replika par STCW konvencijas grozījumu procesu

Jūrnieku reģistra vadītājs Kalvis Innuss: “Diemžēl tas, ko mēs redzam pašlaik, ka sociālie partneri – “The International Chamber of Shipping” (ICS) un lielās kuģošanas kompānijas pauž satraukumu par to, ka jaunie speciālisti visā pasaulē, kas tagad beidz augstākās jūrniecības izglītības iestādes, nav pietiekami sagatavoti darbam uz tehnoloģiski ietilpīgiem kuģiem. Tas nozīmē, ka kuģu īpašniekam jaunais speciālists ir papildus jā-sūta kurss, lai viņš būtu spējīgs strādāt ar jaunākajām tehnoloģijām un sistēmām.

Pēdējā HTW sesija lieliski izgaismoja arī problemātiku IMO līmenī, proti, ka pat IMO pietrūkst resursu, lai nodrošinātu maksimāli efektīvu STCW konvencijas grozījumu procesu. IMO dalībvalstis piedalās STCW sesijās, arī starpsesiju darba un korespondences grupās, proti, dalībvalstis paveic pamatdarbu pie konvencijas grozījumiem. Savukārt IMO sekretariāts nodrošina tehnisko atbalstu, visu iesniegto dokumentu sagatavošanu un apstrādi, un tieši šim tehniskajam atbalstam IMO nepietiek resursu. Šī iemesla

dēļ šogad nenotiks arī paredzētā starpsesijas korespondences grupa, bet grozījumu termiņš no plānotā 2027. gada tika pagarināts līdz 2030. – 2032. gadam, kas ir nesamērīgi ilgs laiks. Šobrīd izskatās, ka diemžēl starptautiskās likumdošanas ietvars netiek līdzi tam, kā attīstās nozare un kādas ir nozares patiesās vajadzības, tāpēc ļoti iespējams, ka tas, pie kā mēs šodien strādājam, 2032. gadā daļēji jau būs zaudējis aktualitāti. Objektīvi paskatīties un paredzēt, kas būs pēc 2032. gada, nav vienkāršs uzdevums, jo jau tagad nākas piedzīvot procesus, par kuriem pirms gadiem desmit bija grūti iedomāties, kaut vai skatoties uz atsevišķu alternatīvo degvielu izmantošanu uz kuģiem. Kā piemēru gribētu minēt amonjaku un ūdeņradi: abu izmantošana ir saistīta ar pietiekami augstu bīstamību, tās prasa īpašu apstrādi, lai varētu droši pārsūknēt, uzglabāt un izmantot kuģa enerģētiskajās iekārtās. Tas tiešām ir ļoti sarežģīts process, bet redzam, ka jauno kuģu pasūtījumu sarakstos tiek plānoti arī kuģi tieši ar šādām degvielām.”

nepieciešami arī simulatori dažādiem degvielu veidiem. Tāpat ir jāvienojas par prasībām, cik daudz jūras laika ir vajadzīgs darbam uz konkrētiem kuģiem un konkrētām darbībām, lai iegūtu sertifikātu. Procesa īstenošana loģistikas ziņā var kļūt ļoti sarežģīta.

– Cik ilgs laiks apmācībai būs nepieciešams, lai jūrnieks justos pārliecināts, strādājot ar alternatīvo degvielu?

– Viss, kas ir sarežģīts, aizņem diezgan ilgu laiku, un cilvēka pārliecību noteikti ir grūti novērtēt, taču ir interesanti dati par to, kā jūrnieki jūtas saistībā ar jaunu degvielu ienākšanu. Pozitīvi ir tas, ka viņi atzīst, ka jūtas kā jaunas dekarbonizētas nākotnes pionieri, tomēr jūrnieki negatīvi vērtē to, ka viņi ir nolikti laboratorijas jūras cūciņu lomā. Ir svarīgi skaidri saprast un definēt to, ko zinām un ko nezinām, un to, kā mēs veicam kontroles pasākumus. Jūrnieki jutīsies pārliecināti un droši, ja redzēs, ka drošības pasākumi darbojas.

– Jaunās degvielas, protams, ir sarežģījušas situāciju, jo ir grūti apmācīt cilvēkus un iegūt labi sagatavotus speciālistus vajadzīgajā laikā. Kā vispār jauniešus piesaistīt jūrnieka profesijai šajā pārejas laikā?

– Te tomēr ir vieta optimismam. Jūrniecība var piedāvāt aizraujošu stāstu jauniešiem, kuriem bieži vien ir svarīgi rūpēties par vidi. Dažās valstīs, kas darba tirgum piegādā jūrniekus, piemēram, Filipīnās un Indijā, jauniešu vidū ir patiesas bažas par klimata pārmaiņām, tāpēc ideja par to, ka jūrniecība kļūst par zaļāku nozari, ir ļoti pārliecinoša. Tā ir arī nozare, kas veicina pāreju, jo zaļā degviela būs jāpārvieto visā pasaulē. Kuģniecībā būs ļoti liela loma, un šī stāsta izstāstīšana varētu mudināt jauniešus ienākt jūrniecības nozarē.

– Dažādi pētījumi rāda, ka 90 procenti no visiem incidentiem ir saistīti ar cilvēka kļūdām. Kādi rīki ir pieejami, lai kuģu īpašniekiem palīdzētu uzlabot apkalpes kompetenci savās flotēs?

– Domāju, ka mums ir jāskatās ne tikai uz cilvēciskām kļūdām, bet uz



Raals Hariss.

kopējo cilvēka faktoru. Man patīk, ka ir kompānijas, piemēram, "Oil Companies International Maritime Forum", kas lieto terminu "cilvēka faktors", nevis "cilvēka kļūda", un tā ir smalka atšķirība, jo tiek ņemts vērā viss, kas ietekmē cilvēka spēju pieņemt labus lēmumus un darīt lietas labi. Piemēram, cik labi iekārtotas darba telpas, kā tiek izmatota ergonomika, kas nepieciešams, lai speciālists varētu pildīt noteiktus pienākumus, kā novērtēt cilvēka prasmes, un tā varētu turpināt. Un šajā gadījumā runa nav tikai par tehniskajām zināšanām, bet arī par prasmēm veidot komunikāciju un vadīt procesus. Otra svarīga lieta ir darba novērtēšana un punktu skaitīšana, lai varētu redzēt konkrētus veikspējas elementus. Protams, vienmēr ir svarīgi un noderīgi izvērtēt arī kļūdas un neveiksmes.

– Līdz šim apmācībai tiek izmantoti dažādi modeļi, kas parāda, kur vēl vajadzētu stiprināt zināšanas un pamatprasmes, bet kādas apmācības tendences saskatāt nākotnē, un kuras jau esošās sistēmas, jūsuprāt, arī turpmāk tiks izmantotas?

– Tehnoloģijas nevis likvidēs cilvēka faktoru, bet gan padarīs tā nozīmi redzamāku. Programmatūra vēl nevar aizstāt tādas "mīkstās prasmes" kā lēmumu pieņemšana, radošums, kritiskā domāšana un apzināta vadība, tāpēc tās ir aktuālākas nekā jebkad agrāk. Nepareizi būtu domāt, ka cilvēki zaudēs savu darbu tehnoloģiju dēļ, tas ir maldīgs priekšstats, jo viss būs atkarīgs no tā, vai viņi spēs mijiedarboties ar šiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem. Tehnoloģijām kļūstot arvien izplatītākām, cilvēka loma tikai pieaugs, un to neaizstās autonomija. Tas viss skaidri norāda, ka pieaugs

"mīksto prasmju" apmācība. Uzsvars tiek likts arī uz to, lai apmācība būtu pēc iespējas pieejamāka un izmantotu neizmantoto laiku, piemēram, kad jūrnieki ceļo tranzītā, lidostās izmantojot mobilās lietotnes, ko viņi var lejupielādēt savos tālruņos. Tā vietā, lai dotos uz mācību centru, viņi var piekļūt apmācībai digitāli, lai kur atrastos, un rezultātus var centralizēti apkopot. Liela uzmanība tiek pievērsta tehnoloģijām, bet kaut kādu iemeslu dēļ tikpat lielu uzmanību nepievērš jūrniekiem, tāpēc līdz ar tehnoloģiju uzlabošanu ir jāuzlabo arī jūrnieku iespējas.

– Kāda, jūsu skatījumā, ir vis svarīgākā kvalitāte jūrniekam, kurš šodien ienāk nozarē?

– Domājot par jauniešu piesaisti jūrniecībai, mums nevajadzētu gaidīt, ka jaunieši atbildīs mūsu standartiem, bet vajadzētu apsvērt, kā mainīsim vadību un komunikāciju, lai tā atbilstu viņiem.

Jūrnieki vienmēr ir bijuši neticami izturīgi cilvēki, kas spēj izturēt trūkumus, ko daudzi no mums nedarītu. Viņi vienmēr ir bijuši arī piedzīvojumu meklētāji. Domāju, ka tas, ko mēs redzēsīm nākotnes jūrniekos, ir kritiskā domāšana, problēmu risināšana un vēlme uzņemties atbildību par savu izglītību un apmācību visā savas karjeras laikā. Lai viņi īstenotu proaktīvu pieeju un uzņemtos atbildību par savu apmācību, mums ir jātic, ka apmācība ir profesionāla un var palīdzēt viņiem turpināt karjeru. Raugoties nākotnē, ar katru papildu mācību, ko viņi apgūst, jūrnieki turpinās kļūt arvien pieprasītāki. Kvalitāte ir tā, kas patiešām izvirzās priekšplānā. Lai piesaistītu jaunus talantus, pasaulei ir jāzina, cik interesants un daudzveidīgs ir jūrniecības darbs un kā tas var paplašināt cilvēka redzesloku. Darba specifika dēļ jūrnieki saskaras ar dažādiem izaicinājumiem, kas viņiem jāpārvar nekurienē, kas viņiem iemāca dažādas prasmes, ne tikai to, kā vadīt kuģi, bet arī pašu dzīvi. Jūrnieku statuss ir jāatjaunina, un pasaulei ir jāatzīst viņu darba svarīgums. Tagad tikai retais patiesi apzinās, ko nozīmē darbs jūrā, tāpēc līdzās citām profesijām jūrniecība būtu jāpopularizē kā karjeras iespēja jau no mazotnes. ■

Okeāna ekonomika nodrošina vairāk nekā 100 miljonus darbavietu



Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) sniegtie dati liecina, ka globālā okeāna ekonomika nodrošina vairāk nekā 100 miljonus pilnas slodzes darbavietu, bet jūras un piekrastes tūrisms, kā arī Āzijas un Klusā okeāna reģions ir vadošie nozares pārstāvji.

Lai gan globālā okeāna ekonomika ir vitāli svarīga, bieži vien tā ir pienācīgi nenovērtēta globālās ekonomikas daļa. Sākot ar enerģētību un tūrisma un beidzot ar enerģētiku jūrā un jūras transportu, tā nodrošina miljoniem darbavietu dažādās nozarēs un reģionos. Tomēr līdz pat nesenam laikam nebija vienota globāla priekšstata par to, cik cilvēku patiesībā nodarbina okeāna ekonomika.



UZZINĀI

Laikā no 1995. līdz 2020. gadam okeāna ekonomikā vidējais nodarbinātības līmenis bija 138 miljoni. 2020. gadā globālās okeāna ekonomikas nodarbinātības līmenis Covid-19 pandēmijas dēļ kritās līdz zemākajam līmenim – 101 miljonam. Provizorisks aplēses liecina, ka kopš tā laika notiek atveseļošanās, kur minimālais nodarbinātības rādītājs saglabājas virs 134 miljoniem. Vidēji no 1995. līdz 2020. gadam jūras un piekrastes tūrisms veidoja aptuveni 60% no pasaules okeāna ekonomikas pilnas slodzes ekvivalenta darbavieta.

Jaunas starptautiskas aplēses no OECD Okeāna ekonomikas monitora palīdz aizpildīt šo robu.

OECD dati liecina, ka globālā okeāna ekonomikas nodarbinātība ir koncentrēta Āzijas lielajos apdzīvotajos centros, kur Āzijas un Klusā okeāna reģiona valstis nodrošina vairāk nekā divas trešdaļas no globālās okeāna ekonomikas nodarbinātības. Tikai Ķīna un Indija vien kopā nodrošina aptuveni 56 miljonus jeb aptuveni 40% pasaules kopējā darbavieta skaita.



Darba devēji un darbinieki turpmākajās desmitgadēs, visticamāk, saskarsies ar ievērojamām iespējām un izaicinājumiem, jo okeāna ekonomika piedzīvo strauju tehnoloģisku transformāciju. Tādi sasniegumi kā autonomie transportlīdzekļi un mākslīgā intelekta darbināta ostu loģistika veicina produktivitātes pieaugumu jūrniecības nozarēs, aizstājot tradicionālās lomas, piemēram, doku strādniekus un apkalpes locekļus. Tai pašā laikā jaunās nozares, piemēram, jūras vēja enerģija un jūras biotehnoloģija, rada pieprasījumu pēc jaunām specializētām prasmēm, kas var pārsniegt esošo apmācības plūsmu jaudu un radīt kritiskas prasību nepilnības.■

PMA atgūst 8,5 miljonus dolāru jūrnieku algu parādos

Maija beigās "The General Directorate of Seafarers" (DGGM) notika sanāksme, kurā piedalījās arī Starptautiskā transporta darbinieku federācija (ITF). Sanāksmē galvenā uzmanība tika pievērsta Panamas karoga jūrnieku aizsardzības un labklājības stiprināšanas jautājumiem.

Sanāksmes centrālais notikums bija darbības rezultātu apkopošana, kas liecināja, ka līdz 2024. gada beigām ir izdevies atgūt jūrnieku algas 8,5 miljonu ASV dolāru apmērā, kas ir par 52,7% vairāk, nekā iepriekšējā gada atgūtie 5 593 941,82 ASV dolāri. Šādu rezultātus lielā mērā izdevies sasniegt, sadarbojoties ar "The Panama Maritime Authority" (PMA).



PMA 2024. gadā izskatīja 271 pieprasījumu un 312 ar darbu saistītas sūdzības, kas nodrošināja 368 dažādu tautību apkalpes locekļu drošu repatriāciju. Tas bija iespējams, pateicoties efektīvai koordinācijai ar kuģu īpašniekiem, operatoriem un P&I klubiem. Turklāt DGGM veica 343 jūras darba inspekcijas gan uz vietējiem, gan starptautiskajiem tirdzniecības kuģiem.

Arī 2025. gadā PMA apstiprina savu apņemšanos stingri īstenot Panamas ratificētos valsts noteikumus un starptautiskās konvencijas, tostarp Starptautisko konvenciju par jūrnieku apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) un Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC 2006).■

Pieaug kuģu īpašnieku pamesto jūrnieku skaits

Jaunākie Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) dati atklāj, ka jūrnieku pamešana kļūst nekontrolējama un kuģu īpašnieki 2024. gadā pametuši par 87% vairāk savu jūrnieku nekā iepriekšējā gadā: 2024. gadā kuģu īpašnieki likteņa ziņā pameta 3133 jūrniekus, gadu iepriekš – 1676.

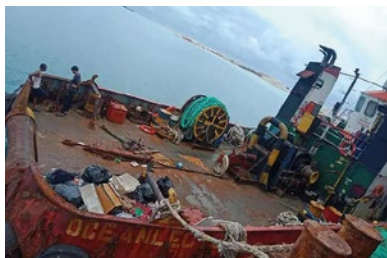
2024. gadā kopumā tika pamesti 312 kuģi, salīdzinot ar 132 kuģiem 2023. gadā, kas ir satriecošs 136% pieaugums. Divdesmit astoņi kuģu īpašnieki bija atbildīgi arī par vairāku apkalpju pamešanu viena gada laikā.

ITF ziņojumā IMO detalizēti aprakstīts straujais ziņoto pamešanas gadījumu pieaugums un uzsvērta ērto karogu sistēmas problēma, kas kuģu īpašniekiem ļauj palikt nesodītiem par jūrnieku tiesību pārkāpumiem.

Pamestie jūrnieki var piedzīvot mēnešiem ilgu algas neizmaksāšanu, ārkārtīgi sliktus apstākļus uz kuģa, pārtikas un tīra dzeramā ūdens trūkumu, ilgu darba laiku bez pienācīgas atpūtas. Dažos gadījumos viņi paliek iestrēguši mēnešiem vai pat gadiem.

Karoga un ostas valstu bezdarbība, kuģu apdrošināšanas trūkums ir izplatīti faktori, kas veicina pamešanu un sarežģī lietu atrisināšanu.

ITF Globālās inspekcijas koordinators Stīvs Trouseils atzīst: "2024. gads bija sliktākais, kopš tiek reģistrēta jūrnieku pamešana. 90% pasaules tirdzniecības notiek ar jūras transporta starpniecību, un jūrnieki ir šīs nozares mugurkauls.



Tas ir absolūts apkaunojums, ka negodīgi kuģu īpašnieki, valdību un starptautisko regulatoru neso-dīti, pamet tik daudzas apkalpes. Tas nav nekas cits kā nodevība pret galvenajiem globālās tirdzniecības darbiniekiem."

Indijas jūrnieks vecākais mehāniķis Sanajs bija iestrēdzis uz velkoņa netālu no Bangladešas kopš 2022. gada, un viņam darba devējs ir parādā deviņu mēnešu algu. Sanajs pieredzējis trīs dažādas apkalpes, kas nākušas un gājušas, un katra no tām ir atstājusi kuģi bez samaksas.

"Viss, kas man ir bijis, ir viltus solījumi, ka samaksās un ļaus aiziet," viņš teica. "Neskatoties uz visu, es turpinu strādāt, jo nevēlos, ka apkalpe ciestu, jo esmu vienīgais mehāniķis uz kuģa. Bet, godīgi sakot, esmu zaudējis cerību saņemt samaksu par savu darbu."

Darba devējs viņam ir parādā aptuveni 40 tūkstošus ASV dolāru, un tā ir nauda, kas vitāli svarīga viņa ģimenei, jo viņš tai ir vienīgais apgādnieks.

Sanajs ir viens no 899 Indijas jūrniekiem, kurus pagājušajā gadā pameta kuģu īpašnieki. Indieši joprojām ir lielākā jūrā iestrēgušo kopa, kam seko 410 sīrieši, 288 ukraiņi, 273 filipīnieši un 192 indonēzieši. Kopumā algas parāds jūrniekiem ir 20,1 miljons ASV dolāru, bet ITF līdz šim ir izdevies atgūt tikai 10,4 miljonus dolāru.

Apvienotie Arābu Emirāti ir valsts, kurā 2024. gadā pamests visvairāk kuģu – 42 (otrajā vietā bija Turcija ar 25 kuģiem). Dubaija pēdējo piecu gadu laikā kļuvusi par vienu no visstraujāk augošajiem jūrniecības nozares centriem. Zemāki nodokļi, dzīves dārdzība un mājokļi izrādās pievilcīgi gan kuģu īpašniekiem, gan kuģniecības bankām, kuģniecības juristiem un kravu tirgotājiem.

Brīvās tirdzniecības zonas AAE palīdz piesaistīt globālus uzņēmumus ar



tādiem stimuliem kā nodokļu atbrīvojumi un racionalizētas muitas procedūras. Taču regulējuma trūkums rada arvien vairāk tur iestrēgušu jūrnieku, un kuģi, kas pieder AAE kompānijām vai kurus pārvalda AAE uzņēmumi, ir atbildīgi arī par lielāko daļu pamešanas gadījumu.

90% pamesto kuģu 2024. gadā kuģoja ar ērtajiem karogiem

Lai gan visvairāk pamešanas gadījumu (43) saistīti ar Panamas karoga kuģiem, arī vairākām citām karogvalstīm 2024. gadā reģistrēts ievērojams šādu gadījumu skaits: Palau – 37, Tanzānijai – 30, Komoru salām – 29, Kamerūnai – 20 un Bahreīnai – 16. Satraucoši, ka divdesmit gadījumi notikuši uz kuģiem, kuriem nebija karoga vai karogu nevarēja identificēt.

ITF ģenerālsekretārs Stīvens Koutons: "Skandaloza ziņoto jūrnieku pamešanas gadījumu skaita pieaugums atklāj neglīto patiesību par nozari, kas pārāk ilgi ir palāvušies uz nekontrolētu ekspluatācijas praksi un globāla regulējuma trūkumu. Taču risinājums ir skaidrs: labāks regulējums, izpilde un valdību atbildība. Ziņojot par tik daudziem gadījumiem, jūrnieki sūta skaidru vēstījumu: pietiek, ka pret viņiem izturas kā pret vergiem. Nozarei ir jāpamostas un jārīkojas stingri. Vainīgās personas ir jāsauc pie atbildības un jā soda par šiem šausminošajiem cilvēka pamattiesību pārkāpumiem."

Turpinās Sarkanās jūras un Suecas kanāla problēmas

Lai gan bija cerība, ka pamiers Tuvasojas Austrumos varētu pavērt iespēju konteinerkuģiem atgriezties Sarkanajā jūrā, globālās kuģniecības lēmumos joprojām dominē nenoteiktība. Kuģošanas problēmas Suecas kanālā, ko rada drošības draudi un pieaugošās izmaksas, liek lielākajai daļai pārvadātāju saglabāt maršrutu apkārt Labās Cerības ragam.

Lai gan Suecas kanāls piedāvā ātrāku un izmaksu ziņā efektīvāku maršrutu, drošības apdraudējumi un pieaugošās apdrošināšanas prēmijas attur operatorus no atgriešanās Sarkanajā jūrā. Situācija joprojām ir mainīga, un analītiķi brīdina, ka atgriešanās Sarkanajā jūrā pārskatāmā nākotnē ir neskaidra.

Pārvadātāji cīnās ar vairākiem faktoriem, kas ietekmē viņu lēmumu pieņemšanu, sākot no ģeopolitiskās spriedzes un apdrošināšanas prēmijām līdz maršruta izmaiņu finansiālajām sekām.

Kuģniecības uzņēmumi saskaras ar pieaugošu finansiālu spiedienu: apdrošināšanas izmaksas, reaģējot uz pastāvīgajām bažām par drošību, Sarkanās jūras maršrutā pieaugušas no 0,05% līdz aptuveni 1% no kuģa vērtības. Tas nozīmē miljoniem dolāru papildu izmaksu, kas attur operatorus no Sarkanās jūras tranzīta bez būtiskām drošības garantijām.

Neskatoties uz Labās Cerības raga maršruta paaugstinātajām izmaksām, pārvadātājiem pašlaik nav motivācijas steigties atpakaļ uz Suecas kanālu. Tā kā brīvo kravu pārvadājumu likmes Sarkanās jūras tranzītā



ir pieaugušas par 142% no Tālajiem Austrumiem uz ASV austrumu krastu, par 100% uz Ziemeļeiropu un par 135% uz Vidusjūru, priekšlaicīga atgriešanās varētu apdraudēt viņu iegūmus. Riska un ieguvuma samērs joprojām ir nelabvēlīgs līnijām, un drošības draudi turpina aizēnot potenciālos izmaksu ietaupījumus.

Suecas kanāla pārvalde ievieš nodevu 15% atlaidi lielajiem konteinerkuģiem

Suecas kanāla pārvalde (SCA) spērusi ārkārtas soli, ieviešot nodevu 15% atlaidi lielajiem konteinerkuģiem, kas atklāj, cik smagi Sarkanās jūras krīze ir ietekmējusi šo izšķirošo tranzīta ceļu. Gadu desmitiem SCA palāvas uz pielāgotām atļauju programmām, kas jau kopš 1980. gadiem aprēķināja atlaides, pamatojoties uz maršruta attālumu un kravas veidu. Pat pandēmijas tumšākajās dienās, kad globālā kuģniecība saskārās ar nepieredzētiem traucējumiem, SCA reakcija bija salīdzinoši mērena: tā iesaldēja maksas un pagarināja esošos samazinājumus konkrētām kuģu kategorijām.

SCA noteiktā atlaide faktiski par desmitiem tūkstošu dolāru samazina tai iegūmus no viena kuģa tranzīta. Tomēr, neskatoties uz šo finansiālo stimulu, pasaules vadošās kuģniecības līnijas nav izrādījušas entuziasmu atgriezties nemierīgajos ūdeņos.

"A.P. Moller-Maersk" nostāja ir nepārprotama: tās izpilddirektors Vinsents Klercs jebkuru priekšlaicīgu atgriešanos Sarkanās jūras maršrutā raksturojis kā bezatbildīgu, skaidri norādot, ka situācija 2025. gadā

nemainīsies un ka Suecas tranzīts kuģiem joprojām ir nedrošs. "Maersk" turpina savu floti sūtīt apkārt Āfrikai, piešķirot prioritāti apkalpes drošībai salīdzinājumā ar īsāku tranzīta laiku.

"Hapag-Lloyd" ir oficiāli apturējusi visas Sarkanās jūras operācijas, līdz drošības situācija būtiski uzlabosies, uzsverot, ka atgriešanās notiks tikai tad, kad tas būs pietiekami droši.

Arī MSC ir skaidri norādījusi, ka jūrnieku drošība ir prioritāte.

Nedaudz citādu kuģošanas politiku ir piekopusi CMA CGM – aptuveni ceturtdaļa tās kuģu 2024. gadā izmantoja Suecas kanālu un satiksmi caur Sarkanā jūru, tomēr 2025. gada janvārī uzņēmums paziņoja, ka turpmāk izvairīsies no Sarkanās jūras maršrutiem.

Suecas kanāls rada ekonomisko krīzi

Finansiālās sekas Ēģiptei ir postošas. Suecas kanāla iegūmi no rekordlielām 10,3 miljardiem ASV dolāru 2023. gadā samazinājās līdz aptuveni četriem miljardiem 2024. gadā. Satriecošs 60% kritums. Konteineru pārvadājumi caur kanālu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu saruka par aptuveni 75%, jo simtiem kuģu tika novirzīti apkārt Āfrikai.

Nozares analītiķi joprojām ir skeptiski par drīzu plaša mēroga atgriešanos Suecas tranzītā. Viss liecina, ka jebkura atsākšana būs piesardzīga un pakāpeniska, visticamāk, sākot ar mazākiem – līdz 10 000 TEU – kuģiem.

Tomēr nesen noslēgtais pamiera līgums starp ASV un hutiešiem ir devis zināmu cerību, jo ir panākta vienošanās pārtraukt uzbrukumus tirdzniecības kuģiem, un kopš 2024. gada beigām nav bijuši apstiprināti uzbrukumi tirdzniecības kuģiem. Neskatoties uz to, daudzi īpašnieki joprojām vilcinās atgriezties Sarkanās jūras un Suecas kanāla maršrutos pastāvīgo drošības apsvērumu dēļ. ■



ASV ambīcijas – atjaunot kuģu būvi

Amerikas Savienoto Valstu likumdevēji ir pieņēmuši lēmumu atjaunināt vēsturisko “Ships for America Act”, lai atdzīvinātu ASV kuģu būves un komerciālās jūras nozares, pretotos Ķīnas dominējošajai pozīcijai un radītu floti, kas atbalstītu valsts aizsardzību un ekonomisko drošību.

Likumprojekts “Kuģu būvniecība un ostu infrastruktūra Amerikas labklājībai un drošībai” paredz izveidot “stratēģisku komerciālo floti”, kas sastāvētu no aktīviem, komerciāli dzīvotspējīgiem, militārām darbībām piemērotiem un privātpašumā esošiem kuģiem, lai izpildītu valsts aizsardzības un citas drošības prasības un saglabātu ASV klātbūtni starptautiskajā kuģniecībā.

Kā tiek ziņots, ASV ir mazāk nekā 200 okeāna kuģu, no kuriem tikai aptuveni 80 piedalās starptautiskajā tirdzniecībā, kas nav pat salīdzināms ar vairāk nekā 5500 Ķīnā reģistrētajiem kuģiem. Turklāt ASV šobrīd tikai 20 kuģu būvētāji ir spējīgi būvēt okeāna kuģus, turpretī Otrā pasaules kara beigās tādu bija vairāk nekā 80.

80% importa preču uz ASV ceļo pa jūru, no tām 98% valstī ievieš ar ārvalstu kuģiem.

“Pašlaik starptautiskajā tirdzniecībā piedalās 80 kuģi zem ASV karoga. Ķīnai ir 5500. ASV komerciālā jūras rūpniecība nespēj turēt līdzi Ķīnas kuģu būves un jūras flotes attīstībai, un tas palielina izmaksas un apdraud mūsu nacionālo drošību,” Kapitolijs kalna preses konferencē sacīja senators Marks Kellijs. “Tas nozīmē, ka tik



daudz produktu, kas Amerikas ostās tiek ievietoti vilcienos vai kravas automašīnās un nosūtīti uz veikaliem no Arizonas līdz Indiānai, tiek piegādāti ar Ķīnas kuģiem, kas būvēti ar Ķīnas valdības subsīdijām un par cenu, ko nosaka Ķīnas uzņēmumi. Tāpēc šodien mēs atkārtoti ieviešam “SHIPS for America” likumu, kas nepāšaubāmi ir vērienīgākais paaudzes mēģinājums atdzīvināt ASV kuģu būves un komerciālās jūras nozares, pretojoties Ķīnas dominējošajai ietekmei pār okeāniem.”

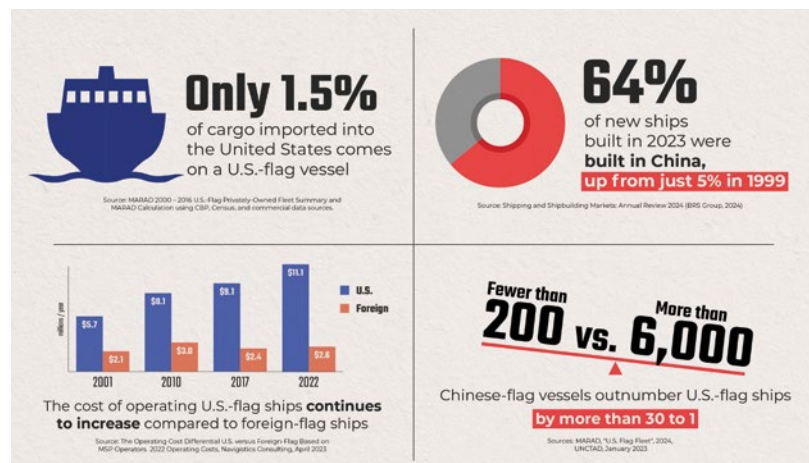
Likums “SHIPS for America” paredz arī 20 miljardu dolāru vērtā Jūras drošības trasta fonda izveidi,

lai mudinātu valsti sadarboties ar sabiedrotajiem jūras pārvadājumu prasību izpildē, un paredz, ka 100% valdības kravu jāpārvadā ar kuģiem, kas kuģo zem ASV karoga.

Preses konferencē uzstājās arī galvenās ieinteresētās personas. Runātāji uzsvēra nepieciešamību steidzami atjaunot ASV jūras spēku kapacitāti, lai konkurētu ar Ķīnas valsts atbalstīto floti, stiprināt piegādes ķēdes un aizsargāt valsts drošību.

Trampa administrācija nesen noteica nodevas līdz pat 1,5 miljoniem ASV dolāru Ķīnas kuģniecības uzņēmumiem un Ķīnā būvētiem kuģiem. Nodevas stāsies spēkā 14. oktobrī. Tomēr tās vēl varētu tikt grozītas pēc publiskas uzklaušanās, ko ieplānojis ASV Tirdzniecības pārstāvja birojs (USTR).

Lai gan politikas mērķis ir stimulēt ASV kuģu būvi, pastāv izaicinājumi: globālajā PCC nozarē pašlaik ir pārmērīgs piedāvājums ar lielu pasūtījumu portfeli pēc turgus pieauguma, ko izraisa straujais elektrotansportlīdzekļu ražošanas un pārdošanas apjoma kāpums, un šo transportlīdzekļu tirdzniecības kritums, neskatoties uz piedāvātajiem stimuliem, var kavēt jaunu kuģu būves pasūtījumus.



Pieaug sastrēgumi Eiropas ostās

Maija beigās "Bloomberg" publicētajā jaunākajā ziņojumā teikts, ka *tirdzniecības kari*, ko iniciējusi ASV valdība, varētu izraisīt jūras pārvadājumu traucējumus Āzijā un ASV, palielināt kravu pārvadājumu tarifus un ostu noslogotību galvenajos Ziemeļeiropas un citos loģistikas centros.

Eiropas ostas cīnās ar plaši izplatīto kavēšanos un darbības traucējumiem, jo jaunu kuģu izvietošana, streiki, nelabvēlīgi laikapstākļi un pārpildītas konteineru novietnes rada sastrēgumu vilni.

Saskaņā ar Londonas jūras konsultāciju kompānijas "Drewry" publicēto ziņojumu gaidīšanas laiks Brēmerhāfenes ostas pietātnēs no marta beigām līdz maija vidum pieauga par 77%, Antverpenes ostā kavēšanās pieauga par 37%, Hamburgā par 49%, arī Roterdamas ostā un Apvienotās Karalistes ostās kravu apstrādes laiks bija ievērojami ilgāks.

"Drewry" norāda, ka problēmas rada darbaspēka trūkums un zema ūdens līmenis Reinas upē, kas kavē baržu satiksmi iekšzemē. Tāpat normālu darba režīmu traucē ASV prezidenta Donalda Trampa noteikto 145% tarifu pagaidu atcelšana Ķīnas importam, kas palielinājis kravu pārvadājumu pieprasījumu starp pasaulē lielākajām ekonomikām.

"Kravu apstrādes kavēšanās ostās pagarina tranzīta laiku, traucē kuģu maršrutu plānošanu un spiež kravu nosūtītājus pārvadāt papildu preces. Spiedienu pastiprina 90 dienu

pamiers ASV un Ķīnas tarifu, kas beigsies 14. augustā. Līdzīgas tendences kā Eiropā vērojamas Šenžhenā, Ķīnā, kā arī Losandželosas un Ņujorkas ostās, kur kopš aprīļa beigām pieaudzis pietātni gaidīto konteinerkuģu skaits," teikts "Drewry" ziņojumā.

Hamburgā bāzētās "Hapag-Lloyd AG" izpilddirektors Rolfs Habens Jansens maija beigās rīkotajā vebinārā uzsvēra: "Lai gan Eiropas ostās ir vērojamas uzlabojumu pazīmes, tomēr esmu pārliecināts, ka būs nepieciešamas vēl sešas līdz astoņas nedēļas, līdz mēs to varēsim kontrolēt."

"Apollo Management" galvenais ekonomists Torstens Sloks norāda, ka ASV un Ķīnas tarifu pamiers vēl nav radījis kuģu skaita pieaugumu Klusajā okeānā. "Tas liek jautāt, vai 30% tarifi Ķīnai joprojām ir pārāk augsti? Vai arī ASV uzņēmumi, pirms palielināt piegādes, vienkārši nogaida, lai redzētu, vai tarifi vēl vairāk kritīsies?"

ES un ASV strīds ietekmē biznesu

ASV tarifi apvienojumā ar pēkšņiem draudiem un pamieriem apgrūtina

importētājiem un eksportētājiem pasūtījumu pielāgošanu, izraisot ne-parastas pieprasījuma svārstības. Kuģniecības līnijām tas nozīmē kavēšanos un augstākas izmaksas, kas prasa kravas pārvadājumu likmju paaugstināšanu. Jaunākais trieciens tika piedzīvots, kad Tramps piedraudēja no 1. jūnija Eiropas Savienībai ieviest 50% tarifu, kas varētu apdraudēt transatlantisko tirdzniecību. Ņemot vērā ASV eksporta attiecību pret IKP, visneaizsargātākās ir Vācija, Īrija, Itālija, Beļģija un Nīderlande.

"Bloomberg Economics" pētījumā norādīts: "Papildu tarifi 50% apmērā, visticamāk, gandrīz līdz nullei samazinātu visu to ES produktu eksportu uz ASV, uz kuriem attiecas savstarpējas muitas nodevas, tādējādi samazinot kopējo ES eksportu uz ASV vairāk nekā uz pusi".

Spiediens uz tarifiem

Neziņa par to, vai Tramps atliks tik lielu tirdzniecības draudu ieviešanu ES, kā viņš to izdarīja attiecībā uz Ķīnu, tomēr palielina spiedienu kuģniecības nozarē.

Pārvadātāji, tostarp pasaulē lielākā konteineru līnija "MSC Mediterranean Shipping Co.", jau paziņojuši par vispārēju tarifu paaugstināšanu kravām no Āzijas, sākot no jūnija.

Tāpat tirdzniecības kuģi, kas pārvadā preces maršrutos starp Āziju, Eiropu un ASV, joprojām izvairās no kuģošanas Sarkanajā jūrā, izvēloties ceļu apkārt Āfrikai. Eksperti uzver, ka regulāru braucienu atjaunošana caur Suecas kanālu būtu jāveic pakāpeniski, iespējams, vairāku mēnešu laikā, lai izvairītos no ostu pārblīvēšanas ar kuģiem.

"Ja mēs vienā dienā pārvietotu kuģus atpakaļ uz Suecas kanālu, mēs radītu milzīgus sastrēgumus daudzās ostās," uzskata "Hapag-Lloyd



AG" izpilddirektors Rolfs Habens Jan-sens. "Tāpēc mūsu pieejai būtu jābūt tādai: ja mēs to varam, tad darām ilgākā laika posmā, lai ostas nesa-bruktu zem kravu spiediena, jo tas nav neviena interesēs."

Ostām nākas risināt problēmas

Ostas visā Ziemeļeiropā un Vidus-jūras reģionā cīnās ar pieaugošiem kavējumiem, kuģiem saskaroties ar lielāku gaidīšanas laiku pietātnēs. Problēmas vēl vairāk saasina lielo kuģošanas alianšu biznesa pārkārtošana, kas rada neparedzamus tran-zīta laikus un pieaugošas izmaksas.

Tā, piemēram, pakāpeniski tiek ie-
viests "Maersk" un "Hapag-Lloyd"
jaunais "Gemini Cooperation" pak-
kalpojums, kura pilnīga ieviešana
plānota 2025. gada vidū, savukārt
MSC iziet no "2M Alliance", lai dar-
botos neatkarīgi, bet "Premier Allian-
ce" mēģina pielāgoties darbam bez
"Hapag-Lloyd". Šo galveno kuģoša-
nas alianšu pārstrukturēšana krīzi
vēl vairāk saasina, kā rezultātā pār-
klājas kuģu grafiki un ostām nākas
pielāgoties pieaugošajai satiksmes
intensitātei. Kad kuģis kavējas, tas
bieži vien nevar atgūt zaudēto lai-
ku, radot kaskādes efektu, kas vēl
vairāk nobīda grafikus, kā rezultā-
tā nākamajās ostās kuģi ierodas ar
kavēšanos, veidojot sastrēgumus un
traucējot piegādes ķēdes.

Pārpildīti kravu laukumi un iekšzemes tīkla problēmas

Īpaši saspringts darbs ir Roterdamas, Hamburgas, Antverpenes un Havras ostās, kur konteinerkravu laukumu noslodze ir maksimāla. Ostu termi-nāļi kravas apstrādā savu iespēju ro-bežās, tomēr apstrādes laiks pieaug, tāpēc, lai pārvaldītu sastrēgumus, piemēram, Hamburgas ostas kon-teineru termināļi ir noteikuši pagaidu ierobežojumus eksporta konteineru piegādēm, Roterdamā "Hutchison Ports ECT Euromax" terminālis jau martā pārtraucis pieņemt tukšu kon-teineru piegādes pa autoceļiem, lai novērstu turpmākus traucējumus. Arī iekšzemes transporta tīkli izjūt slodzi, baržu gaidīšanas laikam sa-sniedzot 75 stundas Antverpenē un 72 stundas Roterdamā.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2020.–2025.g. janvāris–maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	5849,7	4625,2	5511,5	4806,0	3759,5	3114,9	-17,1
labība un tās produkti	804,5	1231,2	871,9	1050,5	1251,3	1027,9	-17,9
ķīmiskās beramkravas	587,1	493,8	292,6	200,6	138,8	177,3	27,7
ogles	1549,8	175,9	1962,0	1115,3	4,4	0,0	-100,0
koksnes šķelda	573,1	362,6	404,7	378,5	605,7	508,4	-16,1
Lejamkravas	1164,6	987,4	677,4	436,1	366,7	479,6	30,8
naftas produkti	1141,0	952,5	624,2	407,5	297,3	381,8	28,4
Ģenerālkravas	3045,2	2930,6	3243,4	3074,7	3346,2	3340,8	-0,2
konteineri	1904,2	1738,2	1989,1	1905,5	2031,1	2052,8	1,1
(TEU)	190364	171633	203940	175194	198353	211776	6,8
Roll on/Roll of	105,1	0,0	0,0	20,2	0,0	0,0	0,0
vienības	13975	0	0	1004	0	0	0,0
kokmateriāli	873,9	1051,5	1177,2	1030,7	1228,2	1202,7	-2,1
tūkst. m³	1083,2	1354,2	1504,3	1323,0	1569,1	1571,7	0,2
metāli, metāllūžņi	149,5	128,0	56,2	26,9	57,1	64,9	13,7
Kopā	10059,5	8543,2	9432,3	8316,8	7472,4	6935,3	-7,2

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2020.–2025.g. janvāris–maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	923,6	1004,7	2470,3	1707,9	1336,5	921,2	-31,1
minerālmēsli	100,3	218,3	123,6	0,0	0,0	0,0	0,0
ogles	245,0	10,7	1872,3	710,6	517,6	534,4	3,2
labība un tās produkti	54,5	212,3	102,6	126,4	175,6	115,5	-34,2
Lejamkravas	3903,4	3107,2	2657,1	2151,3	1439,8	2294,4	59,4
nafta	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	3733,0	2902,0	2363,2	2011,2	1216,3	2118,3	74,2
Ģenerālkravas	1083,0	1094,2	1224,7	1042,7	703,2	782,5	11,3
konteinerizētas kravas	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	153	0	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	893,9	948,1	1017,5	857,5	557,1	671,9	20,6
vienības	35952	38860	42162	34403	23231	27103	16,7
kokmateriāli	185,8	143,8	169,9	184,9	145,9	110,1	-24,5
tūkst. m³	201,5	162,2	191,6	208,8	164,5	124,1	-24,6
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	5910,0	5206,1	6352,1	4901,9	3479,5	3998,1	14,9

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2020.–2025.g. janvāris–maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	1941,0	1888,6	2167,5	2262,1	2068,5	1935,1	-6,4
ogles	181,9	28,8	28,1	15,0	0,0	10,4	100,0
labība un tās produkti	1074,6	1062,4	1363,1	1499,3	1452,2	1207,2	-16,9
celtniecības materiāli	280,0	282,2	294,0	285,7	215,0	296,5	37,9
koksnes šķelda	135,1	205,2	145,6	155,3	234,4	173,0	-26,2
Lejamkravas	247,5	236,3	175,5	140,3	104,2	135,1	29,7
jēlnafta	12,3	6,4	3,6	1,3	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	190,5	191,2	158,2	139,0	100,4	135,1	34,6
Ģenerālkravas	464,9	680,6	916,9	812,9	954,3	850,8	-10,8
konteineri	24,5	51,2	102,5	19,8	27,7	36,5	31,8
skaitis TEU	1473	4054	8604	1596	2487	3505	40,9
Roll on/Roll of	269,1	461,2	637,8	643,4	732,5	674,5	-7,9
skaitis	14215	23870	33998	38008	40608	41723	2,7
kokmateriāli	143,5	152,2	148,4	139,2	193,3	137,8	-28,7
tūkst. m³	166,5	166,4	159,1	151,1	220,2	159,3	-27,7
metāli, metāllūžņi	0,0	3,7	1,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Kopā	2653,4	2805,5	3259,9	3215,3	3127,0	2921,0	-6,6

Rīgā pirmo reizi notika vērienīga konteineru loģistikas nozares konference



19. un 20. maijā Rīgā pirmo reizi notika vērienīga konteineru loģistikas nozares konference "North Container Summit 2025". Konferencē piedalījās vairāk nekā 200 konteineru loģistikas nozares profesionāļu, kas pārstāvēja starptautiskos konteineru pārvadātājus, konteinerlīniju operatorus, ostu termināļus, dzelzceļa pārvadātājus, kuģošanas kompānijas un visdažādākos ar konteineru loģistikas nozari saistītu pakalpojumu sniedzējus. Konferences galvenie partneri bija Rīgas brīvdostas pārvalde un SIA "Baltic Container Terminal".

Konteinerpārvadājumi un konteinerkravu loģistika ir prioritārs Rīgas ostas darbības segments, un tāpēc Rīgas osta kopā ar SIA "Baltic Container Terminal" – ostas lielāko konteineru termināli – bija gandarīta uzņemt konteineru loģistikas profesionāļus no visas pasaules, iepazīstināt tos ar ostas darbību, stratēģisko lomu un attīstības perspektīvām. Apmeklējot SIA "Baltic Container Terminal", konferences dalībnieki piedalījās arī īpašā ekskursijā, lai klātienē iepazītos ar termināļa vadību, digitālajiem kravu apstrādes procesiem un jaunākajām loģistikas tehnoloģijām.

Konferences mērķis bija veicināt reģionālo sadarbību konteineru loģistikā, veidot jaunas sadarbības un veicināt inovācijas nozarē, īpaši koncentrējoties uz Ziemeļeiropu un Baltijas valstīm. Divu dienu programmā eksperti diskutēja par tendencēm, izaicinājumiem un inovācijām konteineru loģistikā un transportā.



Kā uzsvēra konferences rīkotājs SIA "Conway Container Solutions", Rīga, kas atrodas Baltijas reģiona centrā, ar savu dinamisko ostu un gadsimtiem senajām jūras tirdzniecības tradīcijām ir ideāla vieta, lai pulcinātu konteineru loģistikas nozares

UZZIŅAI

Konteinerkravas ir otrā lielākā kravu grupa Rīgas ostas kravu portfelī un veido 29% no ostas kopējā kravu apgrozījuma. Pagājušais gads konteineru segmentā tika noslēgts ar jaunu rekordu – vēsturiski augstāko pārkrauto TEU (divdesmit pēdu konteineru vienību) skaitu – 501,9 tūkst. Salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu konteinerkravu apjoms pieauga par 7,8%. Šā gada apkopotie dati rāda, ka izaugsme konteinerkravu segmentā turpinās – četros mēnešos ostā apkalpoti 170,6 tūkst. TEU konteinerkravu, kas ir par 5,2% vairāk nekā pērnā gada.

pārstāvjus no Eiropas, Āzijas un vēl tālākiem reģioniem. Vienlaikus ir svarīgi pievērst starptautisko konteineru pārvadātāju un pakalpojumu sniedzēju uzmanību Baltijas valstīm, Latvijai un Rīgas ostai, kā arī iepazīstināt viņus ar iespējām un attīstības perspektīvām mūsu reģionā.

Rīgas osta ir vienīgā regulārās konteineru satiksmes osta Latvijā, kur konteinerkravas pārkrauj trijos ostas konteineru termināļos, un pašreiz Rīgas ostu savos maršrutos ir iekļāvuši astoņi regulāro konteinerpārvadājumu līniju operatori. Pagājušais gads iezīmējās arī ar Rīgas ostas iekļaušanu pirmajos "zaļajos" konteinerpārvadājumu koridoros. CMA CGM konteinerlīnijas maršrutā regulārus pārvadājumus caur Rīgu sāka jaunās paaudzes ar LNG darbināms konteinerkuģis "Tivoli". Savukārt zaļajā maršrutā "Green Baltic X-PRESS" pārvadājumus caur Rīgas ostu ar metanolu darbināmo kuģi "Eco Umande" sāka konteinerlīnija "X-Press Feeders".

Ar alternatīvu degvielu darbināmi kuģi Rīgas ostā ir solis pretī klimatneitrāliem transporta pakalpojumiem, bet vienlaikus tas ostai dod konkurētspējas priekšrocības, jo likumsakarīgi, ka ar laiku aizvien vairāk klientu – pārvadātāju, kravu īpašnieku, eksportētāju un importētāju – būs ekonomiski ieinteresēti meklēt tieši zaļus piegāžu koridorus, un Rīga būs gatava tādus nodrošināt. ■

Rīgā ienāks vairāk kruīza kuģu

Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar ostas uzņēmumiem turpina darbu pie kruīza tūristu piesaistes un pasažieru infrastruktūras attīstības Rīgas ostā. Sadarbībā ar privāto investoru "Riga RoPax Terminal" tiek plānots Eksportostas rajonā attīstīt jaunu pasažieru kuģu apkalpošanas termināli. Projekts ļaus ne tikai palielināt ostas kopējo kapacitāti pasažieru kuģu apkalpošanā, bet arī sniegs iespēju pilsētas vēsturiskā centra tuvumā uzņemt lielos kuģus, kuru garums sasniedz 320 metrus. Jaunā infrastruktūra būtiski uzlabos gan pasažieru apkalpošanas kvalitāti, gan arī jūras kruīza tūrisma kopējo produktu Rīgā. Jauno pasažieru kuģu termināli plānots uzbūvēt līdz 2030. gadam.

"Ir jūtama starptautisko kruīzu operatoru interese par Rīgu, arī raugoties ilgtermiņa perspektīvā. Tas ļauj secināt, ka Rīgas osta šobrīd ir atgriezusies kruīza kuģu pirmspandēmijas apgrozījuma līmenī," sarunas ar kruīza kompāniju pārstāvjiem "Seatrade Cruise Global 2025" ietvaros rezumē Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos Edgars Sūna, norādot, ka kuģu grafikā iezīmējas lieltonnāžas kuģu īpatsvara pieaugums, kas ļauj prognozēt, ka arī pasažieru skaits Rīgā palielināsies, sniedzot nozīmīgu pienesumu visai Rīgas un Latvijas tūrisma nozarei.

Edgars Sūna informē, ka 2025. gadam Rīgā pieteiktas 85 dažādu Eiropas un ASV operatoru kruīza kuģu vizītes, kas ir par 28% vairāk nekā pērn, bet 2026. gadam jau tagad saņemtas 90 kuģu vizīšu rezervācijas.



Aprīļa sākumā Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar Rīgas Investīciju un tūrisma attīstības aģentūru, uzņēmumiem SIA "Riga RoPax Terminal", SIA "Rīgas pasažieru osta" un SIA "Riga Cruiseship Agency", kas ikdienā strādā ar kruīza kuģu segmenta apkalpošanu, pārstāvēja Rīgu pasaulē vadošajā starptautiskajā kruīza tūrisma konferencē un izstādē "Seatrade Cruise Global 2025". Pāsākums ik gadu vienuviet pulcē ap 600 izstādes dalībnieku un 12 000 kruīza nozares profesionāļu no vairāk nekā 100 valstīm, un tā ir nozīmīga platforma domu apmaiņai, starptautiskā mārketinga aktivitātēm un sadarbības kontaktu veidošanai kruīza industrijā.

Tiekoties ar kruīza kompānijām, Rīgas standā gan pārrunāti šā un tuvāko gadu kruīza sezonu vizīšu plāni un krasta ekskursiju piedāvājums tūristiem, gan arī jau sāka 2028. – 2029. gada kruīza sezonu plānošana. Sadarbības partneriem foruma laikā prezentēts arī Rīgas ostas jaunā kruīza un RoPax termināļa projekts, kura īstenošanas priekšdarbus Rīgas brīvosta uzsāks jau šogad.

"Seatrade Cruise Global" šogad iezīmēja foruma 40. gadskārtu, vienuviet pulcējot ap 600 izstādes eksponentu no vairāk nekā 100 valstīm un 12 tūkstošus kruīza nozares profesionāļu. Rīgas ostas darbs "SCG 2025" norisinājās paralēli gan konferences sesijās, gan arī Rīgas standā, kas bija daļa no kruīza

asociācijas "Cruise Europe" kopējās ekspozīcijas.

Konferences sesijās iegūta vērtīga informācija par aktuālām norisēm un attīstības tendencēm kruīza nozarē, ko paneļa diskusijās un prezentācijās analizēja nozares vadošie eksperti. Rīgas standā ostas uzņēmumi, kuri ikdienā strādā ar kruīza kuģiem un pasažieriem, individuālajās tikšanās reizēs ar kruīzu līniju pārstāvjiem pārrunāja gaidāmo 2025. gada kruīza sezonu un krasta ekskursiju piedāvājumu tūristiem, veicamos pilnveidojumus. Tāpat arī tika apspriestas 2026. un 2027. gada kruīzu sezonas un arī sāka 2028. – 2029. gada kruīza sezonu plānošana.

Pēc jūras kruīzu operatoru "lielā četrnieka" ("Carnival Corporation", "Royal Caribbean Cruise Lines", "Norwegian Cruise Lines Holding" un "MSC Cruises"), kas kopumā pārvalda ap 87% kruīza kuģu flotes globālā mērogā, līderu aplēsēm, 2024. gadā pasaulē kruīza pasažieru skaits sasniedza 34,7 miljonus, kas ir par trīs miljoniem vairāk nekā pērn. Uzņēmumu vadītāji prognozē, ka 2025. gadā kruīza pasažieru skaits pasaulē kopā sasniegs jau 37 miljonus. Jūras kruīzi turpina dominēt kā patērētāju populārākā izvēle atvaļinājuma pavadīšanai un, neraugoties uz šā brīža ekonomiskajiem un finanšu tirgu satricinājumiem sakarā ar ASV Baltā nama jaunās administrācijas lēmumiem, ilgtermiņā globālā mērogā aizvien tiek sagaidīta kruīza tirgus pozitīva dinamika.

Pieaug kruīza ceļotāju skaits

Pasaulē vērojamas pozitīvas tendences kruīzu demogrāfijā, proti, samazinās ceļotāju vidējais vecums un pieaug atkārtoto kruīzu skaits. Vidējais kruīza pasažiera vecums ir zem 40 gadiem, un 85% pirmreizējo ceļotāju drīzumā atkal dodas kādā jūras kruīzā. Tāpat vērojama "solo ceļotāju" jeb vienatnē ceļojošo pasažieru skaita pieauguma tendence, un līdz pat 75% šādu pasažieru ir sievietes. Visos segmentos pieaug

▶▶▶ 36. lpp.

▶▶▶ 35. lpp.

ceļotāju skaits, kuri kruizā dodas kopā ar ģimeni. Savukārt kruizu piedāvājumu sekmē jaunu produktu veidošana un attīstīšana – galamērķi dažādos segmentos, pārsvarā luksusa un ekspedīciju segmentā, un arī tiek ieviesti uzlabojumi pasažieru servisā tieši uz kuģiem. Lai apmierinātu augošo tirgu, kompānijas pasūta jaunus kuģus.

Šobrīd globālā mērogā jauno kruiza kuģu pasūtījumu sarakstos dažādos tonnāžas (kuģu izmēra) segmentos ir ap 60 kruiza kuģu, kuri aprītē nonāks jau līdz 2029. gadam.

Viena no "SCG 2025" aktuālākajām tēmām, kas caurvija vairākas sesijas, ir jaunās tehnoloģijas kuģu būvē un ilgtspējīga, videi draudzīga nākotnes kuģu degviela, kas ļaus samazināt kuģu radīto siltumnīcefekta gāzu apjomu un tādējādi ietekmi uz globālo klimatu. Vidējā termiņā par optimālu alternatīvu

tiek uzskatīta sašķidrinātā dabasgāze (LNG), taču nākotnē vēl labāks risinājums būs "zaļais" metanols, ko iegūst, savācot gaisā brīvo CO₂ un savienojot ar ūdeņradi, kā arī amonjaks. Bet izstādes gaitā Itālijas kuģu būves uzņēmums "Fincantieri" prezentēja progresīvāku nākotnes risinājumu – ūdeņraža šūnu baterijas, kas ir vistīrākā kuģu degvielas alternatīva. Jau šobrīd sadarbībā ar norvēģu luksusa segmenta operatoru "Viking Cruises" tiek būvēts kuģis ar duālas degvielas risinājumu (dīzeļdegviela + ūdeņradis). Kuģis aprītē nonāks jau 2026. gada nogalē un tiks izmantots Norvēģijas fjordos. Savukārt attiecībā uz kuģu uzņemšanu galamērķu ostās konferences gaitā plaši tika diskutēts par krasta elektrouzlādes infrastruktūru, šo tehnoloģiju attīstību un infrastruktūras uzturēšanu, kā arī par krasta elektroapgādes pakalpojumu komerciālās ilgtspējas aspektiem.



Konferencē tika diskutēts arī par citiem aktuāliem jautājumiem: mācslīgais intelekts un risinājumu izmantošana kruiza produktu uzlabošanā, sieviešu dalība un plašāka profesionālā iesaiste uz kruiza kuģiem, iekļaujošas sabiedrības stratēģija un produktu pielāgojumi, kruizu operatoru ciešāka sadarbība ar galamērķiem ilgtspējīgu kruiza produktu veidošanā. ■

Par zaļāku nākotni un tīrāku vidi domājot

Latvijas zinātnieki sadarbībā ar "LVR Flote" un Rīgas brīvostu radījuši tehnoloģiju kuģu izplūdes gāzu attīrīšanai, kas turpmāk palīdzēs rūpēties par vidi un rāda ceļu uz zaļāku nākotni.

Jaunās tehnoloģijas izstrādātas ar ES Atveseļošanas fonda atbalstu projekta "Mašīnbūves kompetences centrs" ietvaros. Izstrādāta inovatīva kuģu dīzeļdzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas tehnoloģija un izplūdes gāzu attīrīšanas reaktora prototips, veikta tā pārbaude laboratorijās, kā arī reālā darbības vidē uz "LVR Flote" kuģa "Līva". Pašlaik norisinās projekta rezultātu sertifikācija starptautiskajās laboratorijās un klasifikācijas institūcijās, vienlaikus "WTM Solutions" zinātnieki jau sākuši darbu pie nākamā projekta posma, lai turpinātu attīstīt tehnoloģiju, testētu to uz lielajiem kuģiem, kā arī uzsāktu ražošanu.

"Lai izpildītu prasības par sēra emisiju samazināšanu izplūdes gāzēs, uz kuģiem tiek izmantotas attīrīšanas iekārtas, tā saucamie skruberi, kas atdala sēru no pārējās degvielas sadegšanas laikā, kā rezultātā sērs kopā ar sodrējiem un



nesadedušajām degvielām atliekām skruberos pārvēršas par bīstamajiem atkritumiem. Mūsu izstrādātā tehnoloģija ļauj atdalīt slāpekļa oksīdus, visas aromātiskās un ogļūdeņraža daļiņas (metānus), izdalīt sēru tīrā formā un savākt to tālākai izmantošanai. Pašlaik mēs strādājam pie risinājuma, lai neitralizētu atlikušo CO₂. Ceram, ka nākamajā posmā izdosies īstenot arī šo ieceri," stāsta "WTM Solutions" vadošais pētnieks Dmitrijs Uspenskis.

Ieviešot jauno tehnoloģiju uz kuģiem, tiks samazināts kaitīgo atkritumu daudzums, veicināta aprites ekonomikas attīstība, virzot jūras pārvāzējumu nozari uz izvīrīto mērķu sasniegšanu ne tikai sēra, bet arī CO₂ izmešu daudzuma samazināšanā.

Zinātnieku iecere realizēta, pateicoties ciešai sadarbībai un atbalstam no Mašīnbūves un metālapstrādes rūpniecības asociācijas (MASOC), kas īsteno projektu "Mašīnbūves kompetences centrs", un no "LVR Flote", kas nodrošināja reālu vidi mērījumiem, pētījumiem un testiem. "LVR Flote" kuģis "Līva" tika aprīkots ar rūpniecisko pilotiekārtu pilna mēroga testu veikšanai un iegūto rezultātu atkārtotai pārbaudei laboratorijas apstākļos.

"Priecājamies, ka šāda inovācija tiek radīta Latvijā, tādējādi ceļot mūsu valsts izcilību. Lepojamies, ka "LVR Flote" kuģi un komanda piedalās šādu tehnoloģiju attīstības veicināšanā," uzsver "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš. "LVR Flote" atbalsta pētniecības un inovāciju projektus, kas dod pienesumu gan mūsu pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanai, gan nozares attīstībai kopumā. Sadarbību ar "WTM Solutions" turpināsim un plānojam kopīgi strādāt arī pie citiem pētījumiem un tehnoloģijām, kas veicina tīrāku, zaļāku jūras transportu, izmantojot jaunas, ilgtspējīgas tehnoloģijas." ■

“CIS Liepāja” atteikusies no zaļā amonjaka ražošanas projekta izstrādes

Lai iepazītos ar ilgtspējīgas industrijas projektu virzību Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā, uz kopīgu darba sanāksmi pulcējās Liepājas SEZ un domes vadība, pašvaldības deputāti, investīciju projektu attīstītāji, Valsts vides dienesta vadība un vides organizāciju pārstāvji.

“CIS Liepāja” vadītājs Tors Arne Pedersens paziņoja, ka, vienojoties ar Liepājas SEZ vadību, mainīta

plānotās ūdeņraža ražotnes iespējamā atrašanās vieta, kas tiek novirzīta tālāk uz ziemeļiem ostas akvatorijā. Mainoties tirgum un pieprasījumam, “CIS Liepāja” ir atteikusies no zaļā amonjaka ražošanas projekta izstrādes.

LSEZ darba sanāksmē Tors Arne Pedersens uzsvēra, ka drošība ir pirmajā vietā. “Jau no projekta izstrādes pirmsākumiem esam meklējuši

labākos zaļā ūdeņraža ražotnes un termināļa atrašanās vietas un tehnoloģiskos risinājumus. Drošība ir kaut kas tāds, ko mēs uztveram ļoti nopietni. Pilnībā apzināmies, ka tas ir kritiski svarīgi projektam, tāpēc arī tuvāk aplūkojam dažādus risinājumus, kā atrisināt drošību vislabākajā iespējamajā veidā. Tas ir svarīgi gan mums kā projekta attīstītājiem, gan pašvaldībai, gan Liepājas SEZ pārvaldei,” teica Tors Arne Pedersens

Darba sanāksmē “CIS Liepāja” vadītājs vēlreiz iepazīstināja ar projekta ideju, virzību, uzņēmuma akcionāriem un pieredzi dažādu projektu attīstībā un virzībā. Atbildot uz jautājumu, kāpēc Liepāja, Tors Arne Pedersens atzina, ka sākotnēji pētījuši visas Ziemeļvalstis – Norvēģiju, Zviedriju, Somiju, kurās galvenais šķērslis bija augstsprieguma elektrotīklu jaudas deficīts, tāpēc skatījušies tālāk uz Baltijas valstīm. Nozīmīga loma bijusi Norvēģijas vēstniecības Latvijā rekomendācijām un kvalitatīvai uzņēmējdarbības videi Liepājā, Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai un tās priekšrocībām. Šobrīd ir sākta izpēte, notiek risku un vides ietekmes novērtējums. ■



Liepājas Jahtu ostā Zilais karogs pacelts jau 18 gadus

26. maijā jau astoņpadsmito gadu Liepājas Jahtu ostā tika pacelts Zilais karogs. Šī ir vienīgā no Latvijas jahtu ostām, kas izpildījusi visus priekšnosacījumus, lai saņemtu šo starptautisko vides kvalitātes sertifikātu. Kopā ar Jahtu ostas vadītāju Kārli Kintu karogu pacēla bijušais Latvijas premjers Saeimas deputāts Māris Kučinskis.

Kā atnākušajiem puda Jahtu ostas vadītājs, burātājiem Liepājā patīk, jo jaunās Jahtu ostas komplekss ir gan ērts, gan atrodas pašā pilsētas centrā. Aizvien biežāk ienāk jahtas, kuras Liepājas ostā jau bijušas iepriekš. Šie burātāji īpaši novērtē gan attīstību pilsētā, gan ērtības



2020. gadā tapušajā Jahtu ostā. 2023. gadā Jahtu osta uzņēma 228

jahtas, bet 2024. gadā jau 243 jahtas un buriniekus. ■

Cilvēks starp jūru un mūziku

"Mani mīļie draugi, radi, kolēģi un paziņas... Diemžēl manis vairs nav uz šīs Pasaules. Negaidot mana dzīvība dzīsa 27. maija rītā. Nevienš to negaidīja, arī es šo sāpīgo pavērsienu nebiju ieplānojis, bet man šeit augšā ir labi, es jūs vēroju no Debesīm."

Šis dažas rindīgas Haralda Sulaīņa facebook kontā, protams, nerakstīja viņš pats, tā tuvinieki paziņoja par Haralda aiziešanu mūžībā, bet, tās lasot, pirmajā brīdī sajūta, ka Haralds ar mums joko savā ierastajā manierē. Nē, nejoko vis, tā nu tiešām ir skaidra patiesība! Pat divas nedēļas vēl nebija pagājušas kopš Latvijas Jūrniciības savienības kop-sapulces, kad tikāmies ar Haraldu. Viņš bija atbraucis no savām mājām Jēkabpils pusē un mazliet pasūdzējās, ka jūtas visai drāņkīgi. "Gandrīz vai jāiet pie tēviem," todien teica Haralds. Šādās reizēs vienmēr cenšamies savus draugus uzmundrināt, pateikt kādu joku vai mierinājuma vārdu, un tā bija arī todien. Saskaņdinājām viņa glāzi, saskatījāmies un nospriedām – par spīti visam jādzi-vo nost!

LAI DZĪVE DZĪVO!

Haralda Sulaīņa pirmā lielā mīlestība bija muzicēšana un kapela "Valdemārs", kam sauklis "Lai dzīve dzīvo" esot bijis īpašs, bet Maestro Raimonda Paula ar Jāņa Petera vārdiem



komponētā dziesma kļuva par grupas valdemāriešu īsteno himnu.

"Mācījies kādā no Meirānu astoņgadīgās skolas sākumklasēm, kad kādā no Jaungada sarīkojumiem skolā muzicēja Gavaru ģimenes kapela – tā pati, kas iemūžināta režisora Jāņa Streiča leģendārajā kinolentē "Limuzīns Jāņu nakts krāsā". Mani, mazo skolas puiku, tā pārņēma šis muzicēšanas stils, ka tas iespiedies uz mūžu. Jau tad nodomāju – kad izaugšu liels, arī man būs tāds ansamblis.

1985. gadā pēc vidusskolas devos mācīties uz Rīgas Kultūras un izglītības darbinieku tehnikumu. Un tā, satiekoties domubiedriem, mēs, trīs puīši – es, Māris un Andris, Ieva



Haralds Sulainis
(1966. 15. X – 2025. 27. V)

no tehnikuma un Inta no Rīgas Pedagoģiskās skolas – 1985. gada 1. decembrī nodibinājām jauniešu kapelu."

Tolaik gan kapelai vēl nav nosaukuma, bet kardināls pavērsiens kapelas dzīvē notiek 1987. gadā.

"Preses svētkos, kas notiek uz Valdemāra dambja (tā toreiz, trešās Atmodas laikā, īsu brīdi tika dēvēts AB dambis), kapela tiek pie sava vārda "Valdemārs". Žurnāla "Liesma" redakcija bija izsludinājusi publisku konkursu par jauniešu kapelas vārdu. Bija vairāki varianti – "Daugaviņa", "Rīdzinieks", "Pastalnieki", bet "Valdemārs" ņēma virsroku. Atceros, ka drīz pēc tam notika "Mazās Gildes" kolektīvu sezonas noslēguma koncerts. Ak, dievs, cik kultūras nama vadība bija dusmīga par mūsu kapelas vārdu! Nemaz negribēja mūs ar to pieteikt. Vēlāk gan aprada un pieņēma. 1994. gadā LTV tika veidota pirmā mūsu koncertfilma "Lai dzīve dzīvo!", tai sekoja "Brīnumzeme" par kapelu, taču īpaši jāpiemin vēsturiski dokumentālā koncertfilma "Valdemārs" par Valdemāru". Kapelas dalībnieki muzicējot izstaigāja jūrniciības pamatlicēja un pirmās jūrskolas Latvijā dibinātāja Krišjāņa Valdemāra dzīves takas. Ainažos esam bijuši vienmēr gaidīti, pa ceļam piestājot Salacgrīvā un Kuivižos pie mūsu drauga Ginta Šīmaņa, kuram kapelas dzīvē ir bijusi īpaša loma.

Gints Šīmanis par kapelu ir izteicies, ka valdemāriešu gājums ir kā vilņu šalkās skalots dzintara grauds, malts kā līdzīgs starp līdzīgiem, bet "lai ar kādi vēji pūš, visi pūš tiem pāri". Kapelas "Valdemārs" radošais ceļš šai dzīvē ir no sirds uz sirdi."

Tieši tāpat kā muzicēšana arī televīzijas raidījums "LATVIJĀ, BRAUCIET JŪRIŅĀ!" gāja no sirds uz sirdi.

No Haralda atmiņām: "Ir 2004. gada pavasaris. Atskan telefona zvans, un Latvijas Jūrniciības savienības priekšsēdis Antons Vjaters izsaka

pieņēmumu veidot raidījumus par zvejniecību, vēl tikai piebilstot, ka laika nav daudz un jāatbild nekavējoties. Finansējums būšot no Zivju fonda. Sākotnēji bija paredzēti četri raidījumi, bet, ja viss ritēs gludi, tad nākamajā gadā līgums tiks turpināts. Protams, atbildēju apstiprinot, taču apzinājos, ka viens to veikt nevaru, tāpēc vērsos pie sava tuvākā kolēģa, ar kuru jau esam veikuši kopīgus darbiņus. Pēc sarunām ar Gintu Šīmani tika lemts – ir jākaļ dzelzs, kamēr var. Raidījums bez nosaukuma – tas gan nekam neder, un te nu palīdz nejauša saruna ar Dāriju Juškevicu, izklāstot, kas mums uz sirds. Viņa mierīgā tonī iesaka: “Latvji, brauciet jūrā!”. Māc šaubas, vai tas būs labi, jo nosaukums diezgan pagarš un ar zināmu vēsturisku piesitienu, bet laika nav, un tā arī paliek. Ņemot vērā, ka tobrīd vēl strādāju par producentu SIA “ARTV”, nācās domāt, kur varētu atrasties mūsu štābs. Risinājums tiek atrasts kultūras centrā “Mazā Ģilde” kapelas “Valdemārs” kabinetā, kur arī tiek izstrādāta pirmo raidījumu koncepcija. Vēlāk štābiņš darbojās mazaizjā LTV kafejnīcā.

Pirmais raidījums ir gatavs, tajā būs sižeti par Vidzemes piekrastes zvejniekiem. Saku ardievas SIA “ARTV”. Protams, ziņa, ka top vēl viens raidījums, “ARTV” vadībai ļoti nepatika, vēl jo vairāk, kad sev līdzīgu pakēru



Kapteinis Antons Ikaunieks un Haralds Sulainis.



Haralds Sulainis, Gints Šīmanis un Ivīštenais 15. maijā LJS kopsapulcē.

otru producentu Vladimīru Zemnieku un raidījuma “Jūras laiks” vadītāju Aigaru Rozenbergu, piesolot viņam dubultu samaksu jaunajā projektā “Latvji, brauciet jūrā!”. Nu, jā, ne-daudz nekaunīgi, bet tāda ir dzīve.

Vēlāk uzzināju, ka tieši “ARTV” vadība darīja visu iespējamo, lai mūsu raidījums netiktu televīzijas ēterā, jo “Jūras laiks” jau pastāvēja piecus gadus. Negribu lielīties, taču arī šī raidījuma tapšana un veidošana bija mans nopelns. Varēja jau saprast “ARTV” vadību, jo kas tad producēs “Jūras laiku”? Vēl kādu gadu vai nedaudz vairāk viņu raidījums pastāvēja un tad pašlikvidējās, jo atrast producentus šai specifiskajai nozarei bija grūti.

Tā nu tie raidījumi tapa viens pēc otra, katram no mums bija savs darāmais, dabūjām arī kabinetu LTV ēkas otrajā stāvā – sešus vai septiņus kvadrātmetrus lielu, bez logiem, bet ar caurspīdīgām stikla durvīm. To mēs mīļi saucām par kambūzīti vai būceni, bet, tā kā mums blakus

bija liela un plaša telpa ar lieliem logiem, vajadzības gadījumā jubileju svinēšanai un ciemiņu uzņemšanai izmantojām to. Bijām vieni, un neviens mūs īpaši netraucēja.

Ja runājam par raidījumiem, tie bija tik daudzveidīgi un interesanti, ka dažkārt mēs paši priecājāmies kā mazi bērni. Gints, būdams ļoti emocionāls, dažreiz pat nobirdināja pa asarai. Ja man jautātu, kurš bija mīļākais mūsu pašu veidotais raidījums, atbildes nebūtu, jo visi mums bija mīļi. Mēs braucām no viena zvejniekciema uz otru – no Aina-ziem līdz Nīcai, vēlāk jau iekarojām arī lielās ostas pilsētas Rīgu, Liepāju un Ventspili. Vai bija kādi kuriozi vai pārsteigumi? Protams, tie lielākoties bija mūsu ārzemju turnejās.

Kad sākās sadarbība ar lielajām ostām, raidījumiem radās tematiskie nosaukumi. 2008. gadā ēterā parādās pirmais mūsu raidījuma cikls “Rīgas osta deviņos gadsimtos”, vēlāk nāca klāt cikli “No Līvas ostas līdz Liepājas SEZ” un “Ventspils osta cauri gadsimtiem”.

Neaizmirstams bija laiks, kad paralēli raidījumiem sākām veidot portretfilmās par jūrniecebības nozarē strādājošajiem vai leģendām apvītām personībām. Tā tapa videostāsti par Ilzi Bernsoni, Mildu Antropi, Hugo Legzdīnu, Hariju Līdaku, Visvaldi Feldmani, Arvīdu Buku, Antonu Ikaunieku, Leonīdu Loginovu un Artūru Brokovski-Vaivodu.

Kas ir vienojošais manā gājumā no kapelas “Valdemārs” līdz LTV jūrniecebības raidījumam ar slaveno Krišjāņa Valdemāra aicinājumu? Teikšu godīgi – tā ir misijas apziņa! Tādēļ, atskatoties uz paveikto, ar gandarījumu varu teikt – mēs tikām sadzirdēti, saredzēti un savu līdzcilvēku novērtēti. Dziļā cieņa un pateicība mūsu domubiedriem, visiem labas gribas cilvēkiem Latvijā, kuri tāpat kā mēs jūru un dzimto krastu uzskata par mūsu valsts spēka avotu, kuri Krišjāņa Valdemāra divsimtgadi sagaidīs ar dzejnieka Jāņa Petera domu – viņa piemiņai, mūsu godam!”

Harald, lai jūrniecebība un dziesma vienmēr Tevi pavada! Arī viņpusē. Mēs šaipusē sūtīsim Tev labas domas! ■

Anita Freiberga

Kuģu mehāniķis ar vēsturi sirdī

“Esmu dzimis Rīgā, ģimenē, kurā runāja divās valodās. Mamma bija no Latgales puses, bet tēvs īsts rīdzinieks ar gadsimtiem senām saknēm, visu iespējamo tautību sajaukums,” tā stāstu par sevi iesāk JURIS PREIMANIS.

“Tieši manā ģimenē jūrnieku nebija, taču onkulis savulaik mācījās jūrskolā, man tolaik bija gadi pieci seši, un man ļoti patika viņa forma, šķīta, ka tas tik ir kaut kas! Augu lielāks un pamazām aptvēru, ka, ja nu cilvēkam gluži nav zelta galva, tad ar godīgu darbu naudu var nopelnīt tikai jūrā. Turklāt – tas vēl bija padomju laikos – sapratu, ka jūrnieka profesija varētu dot arī iespēju aizlaisties no “laimīgās zemes”, ja nu tāda vēlēšanās rastos. 1989. gadā iestājos jūrskolā, mehāniķos. Konkurss bija ļoti liels, taču tad jau laiki sāka mainīties un 10 latviešu puikām bija priekšroka iestādoties. Man ļoti patika, ka jūrskolā jau no pirmā kursa pret mums izturējās ar cieņu, kā pret līdzvērtīgiem, uzrunāja tikai uz “jūs”. DisCIPLĪNA bija stingra, taču tikām mācīti ar cieņu izturēties arī vienam pret otru, arī pret jaunākajiem, un tas vēlāk ļoti palīdzēja darbā. Tie bija tādi juku laiki, bet mums tika stingri piekodināts – šeit nav tautību, jūs visi esat vienādi! Mums bija arī pieteikts nejaukties politikā, bet, kad sākās janvāra barikādes, mēs, kādi pieci vai seši latviešu puikas, tur aizgājām. Atgriezāmies pēc pāris dienām, taču par to mums nekas nebija. Mums bija ļoti labi audzinātāji, komandieri,



tos atcerēšos ar pateicību visu mūžu,” uzsver J. Preimanis.

Juku laikos jūrskolniekiem radās problēmas ar prakses iziešanu, kā saka Juris, pirmajā praksē vēl viss bija normāli, bet otrajā jau sākās *bardaks*. Šajā laikā jūrskola tika pievienota Jūras akadēmijai, Jurim palicis prātā, ka viss process radījis daudz negatīvu emociju. Vienīgais, kas atstājis neapšaubāmi pozitīvas atmiņas, ir Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

Pēc skolas beigšanas darbs bija jāmeklē pašam. Juris krastā gaidījis astoņus mēnešus, kamēr 1994. gadā palaimējies tikt komandā, kas devās uz Helsinkiem pieņemt ledlauzi “Varma”. “Laiks uz “Varmas” bija visinteresantākais manā jūrnieka karjerā. Es labprāt būtu tur palicis, taču bija skaidrs, ka darbs uz ledlauža ir sezonas darbs, ar to naudu nenopelnīt. Aizgāju uz “Latvijas kuģniecību”, tur nostrādāju četrus gadus, pēc tam 24 gadus kompānijā “Interorient Navigation”,” stāsta Juris Preimanis.

Viņš piebilst, ka ar savu sievu iepazīnies, kad pašam bija 16 un nākamajai sievai 15 gadi, sešus gadus vēlāk apprecējušies. Izaudzis dēls, kurš nu jau beidzis Latvijas Jūras akadēmiju, taču kļuvis par stūrmani, nevis mehāniķi kā tēvs.

Juris Preimanis ir pārliecināts, ka, ja nebūtu kļuvis par jūrnieku, tad droši vien būtu vēsturnieks. “Man ir divas vecākas māsas, ar jaunāko no viņām mums ir trīs gadu starpība, un, kad viņa skolā sāka mācīties vēsturi, es lasīju viņas vēstures grāmatas, man tās šķita tik interesantas, ar kartēm! Aizraušanās ar vēsturi saglabājusies uz visu mūžu. 1990. gada vasarā kādā krievu avīzē izlasīju par čali no Rīgas, kurš piedalījies Vaterlo kaujas rekonstrukcijā. Uzreiz zināju, ka arī es to noteikti gribu! Taču tad vēl mācījos, sapratu, ka man nav tādu līdzekļu. Tomēr tēvs teica, ka palīdzēs. Sazvanīju kādu no universitātes Vēstures fakultātes studentiem, atradu cilvēkus, kuri nodarbojās ar vēsturisko kauju rekonstrukciju. 1990. gada rudenī aizbraucām uz Borodinu, tur kaujas rekonstrukcijas notika katru gadu septembra pirmajā svētdienā. Tad tikai īsti sāku saprast, cik daudz cilvēku ar šo lietu nodarbojas, cik populāri tas ir visā pasaulē. Gadu gaitā ir iznācis pabūt dažādu kauju rekonstrukcijās – Borodinas, Berezinas, Leipciņas, Austrelicas un citu. 2005. gadā tika atzīmēta Austerlicas kaujas 200. gadadiena. Savu mundieri braucu šūt uz Maskavu, jo visam ir jābūt pilnīgi autentiskam – gan formas tērps, gan ekipējums, ieroči. Tas dod iespēju izjust, kā tas bija, kā karavīrs jutās. Nu, piemēram, ja es izlasu, ka kājnieks varēja pagūt minūtes laikā izšaut divas reizes, pirms tam pārlādējot ieroci, tad es to pārbaudu un saprotu, vai tiešām tā ir. Autentisks ir arī ēdiens, dzēriens, trauki, pīpes, arī nometnes, gulvietas. Reāli varam izjust, cik lielu attālumu dienā karavīrs varēja noiet. Es biju franču karavīrs, mums visas komandas tika dotas tikai franču valodā. Ja esi visu to izbaudījis it kā uz savas ādas, tikai tad vari īsti visu saprast. Man līdz šim brīdim nav skaidrs, kāpēc vajadzēja novākt Barklaja de Tollī



1990. gadā vasaras pārgājienā ar laivām.

pieminekli! Ņemot vērā viņa nopelnus, tas nūdien bija drusku par traku!" Juris nespēj samierināties.

"No 2006. gada dažādu kauju rekonstrukcijas tika apvienotas ar *aerosoft* spēles elementiem, šaušanu ar plastmasas bumbiņām. Tad jau pamazām tur iesaistīju arī savu sievu, bijām viena komanda. Taču nereti atgadījās dažādi incidenti, un *aerosoft* kļuva par sava veida sportu, ne vairs kauju rekonstrukcijas daļu," skaidro Juris Preimanis.

Ar vēsturi un vēsturiskām kaujām saistīta arī spēle, kurā kaujas tiek rekonstruētas un izcīnītas, izmantojot karavīru figūriņas un kaujas vietu maketus. "Patiesībā tā ir gandrīz kā šaha spēle. Ļoti populāra Anglijā, pie mums mazāk. Figūriņas ir standarta lieluma, 28 milimetrus augstas. Tās var iegādāties gatavas, pašam jāpievieno rokas, galva un ieroči un, pats galvenais, jāizkrāso. Krāsojot ir svarīgi ņemt vērā visus sīkumus, lai katras figūriņas mundieris un ekipējums izskatītos un būtu maksimāli autentisks. Parasti ir divas armijas, kas cīnās viena ar otru. Maketā tiek izveidotas pilsētas, mājas, cietokšņi, lauki, meži, ceļi un tā tālāk. Tad ir metamie kauliņi, ne tikai visiem labi zināmie ar sešām skaldnēm, bet arī ar astoņām, desmit un divpadsmit. Vēl ir kartiņas ar situāciju aprakstiem. Ir ātrums, ar kādu katrā raundā iet kājnieki, cits ātrums, ar kādu var pārvietoties jātnieki. Noteikumi ir stingri un ļoti apjomīgi. Tas viss, protams, nav lēti. Patiesībā tā ir vesela industrija. Eiropā



Borodinas kaujas izspēle 2011. gadā.



notiek festivāli, izstādes, kaujas tiek izspēlētas dienām ilgi. Bet var spēlēt arī viens pats savās mājās. Tradicionāli tiek izspēlētas dažādas populāras vēsturiskas kaujas, taču es sapratu, ka bezgala interesantas lietas notikušas tepat pie mums, mūsu mazajā Latvijā. Kas tikai te nav bijuši un savā



2000. gads. Klaipēda.

starpā karojuši – krustneši, bīskapi, kurši, zemgaļi, leiši, dāņi, zviedri, nemaz jau nerunājot par mūsu austrumu kaimiņiem!," stāsta vēstures entuziasts.

Lai vēl labāk izprastu visu, kas norisinājies tagadējā Latvijas teritorijā, Juris kopā ar savu labāko draugu apbraukājuši visus Livonijas ordeņa cietokšņus un pilis Latvijas teritorijā un Rakverē. "Nākamgad gribam turpināt Igaunijā, ieskaitot Igaunijas salas. Šādi braucieni saistīti ar vēl vienu manu aizraušanos – močiem. Esmu iegādājies savu sapņu motociklu *Harley*! Pirmo reizi tādu redzēju pirms 30 gadiem, un tad teicu savai draudzenei – man arī tāds kādreiz būs! Un tieši tādu, kā toreiz redzēju, nu esmu nopircis," labprāt atzīst kuģu mehāniķis Juris Preimanis un piebilst, ka uz darbu gan kauju maketus un zaldātu figūriņas līdzī paņemt nevar, taču tad iespējams brīvo laiku izmantot vēsturisku grāmatu lasīšanai un jaunu "kauju" plānošanai. ■

Sarma Kočāne

Laines Kainaizes jūras daudzinājums Salacgrīvā

"Vējš Kuivižu ostā" – tā nosaukta gleznotājas Laines Kainaizes mākslas darbu izstāde Salacgrīvas muzejā, kas atklāšanu piedzīvoja rosi-gajā Muzeju naktī un būs aplūkojama līdz pat 2. augustam. Māksliniece muzejam dāvinājusi 25 gleznas, kas nu priecē kā salacgrīviešus, tā kuivižniekus, cerot uz interesantu plašu atsaucību portretēto piekrastes zveju atpazīšanā un dzimtu hroniku bagātināšanā.

Laine Kainaize ir mūsu puses cilvēks. Viņas gleznu katalogā lasām: "Laine ir piedzimis mākslai pašā viducī. Tēvs – tēlnieks Kārlis

Baumanis, māte – gleznotāja Biruta Baumane. Tēvs arī bija tas, kurš izvēlējās meitai vārdu, vēlējams viņai skaistumu un mūžīgo mīlestību, par ko tik maigi vārsimojumā "Lainei" dzejoja Eriks Ādamsons. Krāsu pigmentu un terpentīna smarža Lainei apņēma kopš pirmajām dienām šajā pasaulē."

To apstiprina arī mākslinieces pārdomas par personalizstādi "Vējš Kuivižu ostā": "Jūra, vēji, zvejnieki – man ir bijusi tā laime stāvēt tiem cieši klāt. 1978. gadā Mākslas akadēmijas glezniecības nodaļas "zaļā prakse" bija Salacgrīvā.

Atmiņā palicis, kā mēs gājām selgā kopā ar zvejniekiem nemierīgā jūrā. Kursā biedrene Dace Paeglīte (Liepa) mani aizveda uz piecus kilometrus attālo Kuivižu ostu. Kādus trīs četrus gadus vasarās braucu uz Kuivižiem, lai daudz un pamatīgi strādātu. Gleznoju krastu ar tīklu kaudzēm, enkuriem un citiem zvejas rīkiem, laivas ar bagātiem lomiem, ostu no abiem Krišupītes krastiem un molu. Vēlāk intensīvi pieķēros zvejnieku portretiem – gleznoju gan individuālus, gan grupu portretus.

▶▶▶ 42. lpp.

►►► 41. lpp.

Protams, par savu diplomdarba tēmu biju skaidrībā. Divu vasaru darbs 1980. gadā rezultējās ar manu diplomdarbu "Zvejnieki", par ko saņēmu augstāko vērtējumu un iespēju strādāt pie cita, nu jau pasūtījuma darba. Pēc Mākslas akadēmijas pabeigšanas atgriezies Kuivižos, lai gleznotu zvejnieku un kapteiņu portretus. Man ir darbi arī ar 1984. gada datējumu – Kuiviži un to apkārtni gleznota uz audekliem.

Ostā mani pazina un pat caurlaide vairs netika prasīta. Biju savējā, mani ņēma līdzī nakts zvejā, kad gleznoju uz kuģa jumta, gan arī svētkos. Kas mani piesaistīja šai vietai? Izteikts gleznieciskums. Mani iedvesmoja osta abos upes krastos, zvejnieku draudzīgā attieksme pret mani, interese par to, kā top glezna, arī gatavība pozēt ilgāku laiku. Neapšaubāmi arī kaiju bāsis pievakarē."

Uz mums raugās Kuivižu stiprie vīri – Jānis un Centis Skujas, Jānis Krūmiņš, Vitauts Merksens, Ilgonis Gerķis un citi, kuri kopš arteja "Enkurs" laikiem kaldinājuši Vidzemes piekrastnieku slavu. Te lūkojamas gleznas "Zvejnieka sieva", "Darbs ar reņģēm", "Ikdiena Kuivižu ostā", atsaucot atmiņā laikus, kad Krišupītes labajā krastā bija divi kūpināšanas cehi – karstais un aukstais, kur tapa augstvērtīga produkcija, ko vakaros krāva mašīnās, lai pa nakts vēsumu jau rīta agrumā zivtiņas nonāktu ne tikai Rīgā, Daugavpilī un Rēzeknē, bet arī tagadējā Sanktpēterburgā.



Pati māksliniece, dāvinot šo gleznu krājumu, atzīst: "Tā kā šī pasaule ir zudusi, vēlos savas 25 gleznas, 109 fotogrāfijas un citus materiālus uzdāvināt Salacgrīvas muzejam. Tā palīdzēt saglabāt un neaizmirst Latvijas zvejnieku dzīvi un darbību."

Liene Kainaize atceras, ka kuivižnieku portretējumi raisījuši lielu interesi ne tikai Rīgā un Jūrmalā, bet arī starptautiskajās izstādēs Maskavā un Kabūrā, Francijā.

Mākslinieces devums augstu novērtēts profesionāļu aprindās. Lūk, ko saka Mākslas akadēmijas rektors gleznotājs Aleksejs Naumovs: "Laini Kainaizi pazīstu kopš studiju laikiem Latvijas Mākslas akadēmijā. Mēs mācījāmies vienā kursā. Mums paveicās skoties pie slaveniem Latvijas gleznotājiem un pedagogiem – tie bija Konrāds Ubāns, Leo Svemps,

Vilis Ozols, Imants Vecozols, Eduards Kalniņš, Indulis Zariņš un Boriss Bērziņš. Tonalitāte, krāsu mijiedarbība, kustība, līniju ritms, stāsts, sirsnīgums, patiesums – tā var raksturot Laines Kainaizes daiļradi."

Atsaucoties mākslinieku grupas "Daugava 2019" aicinājumam, Laine Kainaize piedalījies izstādē veltījumā "Bibliotheca Rigensis 500", kas tika atvērta, pateicoties mūsu novadnieces Latvijas Universitātes Akadēmiskās bibliotēkas direktores Ventas Koceres iniciatīvai. Šo gleznu kolekciju varējām vērot arī mūsupusē, tāpat kā mākslinieces darbus, ko viņa veltījusi Ukrainas brīvības cīņtājiem.

Laines Kainaizes iemīļotais skotājs, viņš arī jau minētā diplomdarba vadītājs, gleznotājs Boriss Bērziņš māksliniecē augstu novērtējis cenšanos portretēt zvejniekus un gleznot jūru. Gleznu katalogā lasām: "Jūra visbiežāk guļ mierīgi. Horizonts sniedz tālu jo tālu. Plašais ūdens klājs viegli ņirb. Tepat ir kāpas ar spītē slietām priedēm un saknēm, kas vijas un lokās kā čūskas, meklēdamas zemes valgumu un pieturas punktu, laivas, kas krastā gaida braucēju, akmeņi, kas atpūšas smiltīs kā malā izsviesta sieksta. Tie šeit dus ilgi jo ilgi, tik ilgi, ka akmeņu muguras jau paspējušas apsūnot."

Laines Kainaizes mākslas patiesums uzrunā. Salacgrīvas muzeja krājums pirms gadskārtējiem Jūras jeb Zvejnieksvētkiem papildinājies ar vērtīgu gleznu kolekciju.■

Gints Šimanis

Reņģēdāji pulcējas Salacas krastos

“Kad iepūš reņģu vējš” – tieši tā bija nosaukta salacgrīviešu kopāsanākšana pilsētas bibliotēkā 8. Salacgrīvas Reņģēdāju festivāla priekšvakarā, jo zvejnieki itin labi zina, ka, lai iepūstu vajadzīgais vējš, enerģiski jāgroza laiks. Un Vidzemes piekrastē to lieliski pieprot jau kopš senlaikiem! Notikumiem aizsteidzoties drusku pa priekšu, jāteic, tas nudien izdevās, un rezultāts bija lielisks – kamēr citviet Latvijā lija, reņģēdājus glaudīja saulīte un matos iepūta viegla jūras brīze.

Vējš ir ne tikai jūrā, bet arī galvās

Pirms lielās reņģu smelšanas visiem interesentiem bija lieliska iespēja tikties ar “Vēju grāmatas” autori Edīti Olupi. Tieši viņa, izdodot grāmatu par vēju, pirms dažiem gadiem savus līdzcilvēkus aicināja aizdomāties, cik mūsu dzīvē liela nozīme ir vējam – ne tikai uz zemes un jūrā, bet arī mūsu galvās. Vai mazums dzirdēts, ka tam jau vējš galvā vai ieņemšanas brīdī pūtis sparīgs caurvējš?! Un tā nu tas divkājais radies, reizēm gan uz māla kājām.

Vidzemes piekrastes zvejnieki zina, ka veiksmīgākais reņģu vējš šai pusē ir austrenis. Kā teic lielākais mūspuses reņģu smēlētājs Jānis Krūmiņš, vajag tik iet uz Tursi, kas ir tāds sēklis jūrā uz Ainažu pusi no Kuivižiem, tur tās reņģes ķeroties jau gadu desmitiem. Pats gan zvejo no Kuivižu ostas uz Salacgrīvas pusi, izolē esot dabūjis astoņas



stāvvadu vietas, jūrā tagad ielicis kādus piecus. Un tur ir ko smelt! Gadās dienas, kad selgā jāiet pat vairākas reizes, jo ar vienu braucienu stāvvadus nevarot izsmelt.

Savukārt Edītei Olupei vēju grozīt līdzēja ledlauža “Varma” stūresvīrs Andris Skuja, kurš reņģēs kādus trīs gadus vairs neejot, bet savam priekam “iznīcina” invazīvo apaļo jūrasgrunduli ar vecajiem lucīšu murdiem. Ja nav lucīšu, ķers svešzemju lielgalvi! Viņam talkā nāca ilggadējais Salacas zivju sargs Aigars Pūšilds, kam arī šoreiz bija ko teikt – cilvēku galvās mīt domas par tūlītēju lomu, un tad reti aizdomājas par lašu un taimiņu saudzēšanu un saglabāšanu nākamajām paaudzēm, un arī reņģu smelšanai ir savi limiti, kurus gan tagad strikti ievērojot, jo nonākšana “melnajā sarakstā” var pārvilkt treknu svītru zvejas rūpalam. Par negausīgo zivju ķeršanu vēl padomijas laikos liecina arī vārda “tursis” neatbilstība mūsdienām – igauniski tas nozīmējot “menca”, bet, kā zināms, tās šajā zvejas rajonā ne ar uguni vairs nesameklēt. Ēdisim tik reņģes!

Šogad reņģes smēlam kopā ar igauniem

“Sābri un nāburgi” – tieši tāda bija šī pavasara festivāla devīze, un pārrobežu sadarbība cilvēkos aktivizējusies tieši pēdējā pusgada laikā. Piekrastnieku galvās, redz, iepūtis cerību vējš, jo pirms pašvaldību vēlēšanām vietējie politiķi arvien skajāk sola autobusu reisu Salacgrīva – Pērnavā atvēršanu, jo nav jau normāli, ka dienā no Rīgas uz Tallinu dodas pat 25 autobusu reisi, bet Salacgrīvai tie izšaujas cauri bez apstāšanās. Kur reģionu intereses, kur iedzīvotāju jau sen izteiktie lūgumi pašvaldībai darīt jel ko, lai cilvēki arī no Salacgrīvas un Kuivižiem pie sābriem igauniem varētu aizbraukt ar sabiedrisko transportu?!

Igaunijas delegācija atbrauca kuplā pulkā – Treimaņu pašvaldība savā laivā bija ņēmusi atraktīvo Meizakilas bigbendu, piekrastnieku dejotājus un dziedātājus no Hēdemēstes (slavena ar savu minerālūdeni!). Tas sapasēja ar Salacgrīvas kultūras centra tautas mūzikas kapelu “Cielavas spēlmaņi”,

▶▶▶ 44. lpp.



▶▶▶ 43. lpp.

dejotājiem no "Saivas" un "Randas", līdz bērnu deju kolektīvi garnēja gardu zemeņogu Reņģu tortei. Bet reņģes nudien torīt bija visur – Krūmiņ' Jāņa laivā (katram viens spainītis par brīvu!), uz pannām, katlos, marinējumos un kotletēs, ceptas un marinētas. Ēda ar, tikai retais krita kaunā, lobot asakas, reņģes tika "locītas iekšā" no galvas līdz astei, noskalojot ar "brengulīti", līdz lielā muca bija tukša. Vareni gan!

Kas gan nezina, ka igauņiski zivis ir "kala", bet vai visi atceras, ka 1993. gadā starp Latviju un Igauniju izcēlās pat "reņģu kari"? Par to vēstīja atraktīvais Kihnu Jens un Bocmanis, atgādinot, ka konflikta "sāls" atkal bijusi Roņu sala un ap to noteiktā igauņu zvejas zona. Bet tās taču visieciēnītākās latviešu zvejnie-



ku reņģu vietas gadu desmitos! Ko nu? Esot tik gājuši un zvejojuši, līdz sābri letiņu kuģīšus arestējuši, vilkuši iekšā Pērnavas ostā un likuši mūsējiem vērt vaļā makus. Bet "karš" beidzies tikpat ātri kā sācies – likumi ievēroti un draudzība atjaunojusies.

Mums ir ļoti labi kaimiņi

Pirms Reņģēdāju festivāla nācās dzirdēt, ka igauņiem esot viena itin laba lieta – viņiem esot gana labi kaimiņi, latvieši. Pēc svētkiem dzirdēja runājam – tie igauņi gan ir varen labi nāburgi. Nu re, ilglaicīga draudzība ir kā ļoti norūdījis vīns – jo senāks, jo labāks.

Kuivižnieks Igors Lubiņš, kurš savu laik kūrēja akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" floti, atcerējās, ka pirmajos atjaunotās Latvijas brīvvalsts gados



igauņu zivju kūpinātāji no Treimaņiem glābuši itin kutelīgā situācijā, un vairākus gadus no vietas. Pašā gada vidū, kad svinami tradicionālie Zvejnieku svētki, allaž ir bula laiks, zivis neķeras un arī apstrādes komplekss slēgts vasaras atvaļinājumam. Kur dabūt kūpinājumus svētku galdam? Braukuši ar kuģi uz Treimaņiem, veduši pašu samangotās vimbās un asarus, savu daļu devuši arī igauņi, un tad, apejot Ainažu muitu, veduši "dārgumus" mājās – svētku galdi vai lūzuši, bet par to, ka tas jau sābru nopelns, kautri klusējuši.

Svētku gadatirgū bija dabūjami arī konservēti zuši, kas ķerti pie Narvas, un te nu jāteic, ka igauņi vienmēr izlīdzas arī ar turienes nēģiem, kas sābriem kaut kā dīvaini garšas kārpīgas vis neķutina. Zivis skandināvu gaumē sākuši ražot arī Salacgrīvā un Svētciemā – te top kūpināti nēģi, apaļmutniekus arī marinē pa igauņu modei, jo tā tie labāk tik mūsu ziemeļu kaimiņiem – igauņiem, somiem un zviedriem.

Kad gana ēsts, mūzikas karuseli sagriež grupa "Jumis" ar Uģi Rozi un Ernestu Jaunbrāli, bigbends "Sigulda" rāda savu klasi, līdz deju virpulī ar smeldzīgām un līdzī dziedamām dziesmām aizrauj grupa "Apvedceļš".

Astotais Reņģēdāju festivāls izskan ar domu, ka vislabāk reņģes garšo Salacgrīvā, un te nu liels paldies jāteic tā iedibinātajam kuivižniekam Dzintrim Kolātam, kurš šogad tā vadību uzticējās Kultūras centram un aktierim Aldim Siliņam, kurš solījās ēst daudz reņģu, jo tur esot fosfors, un tā varot kļūt par spīdekli uz Latvijas teātru skatuvēm. Turam buru! ■

Gints Šimanis
Diānas Gedertas un Edgara Vijupa foto

ESEJA "21. gs.

Labākais LJS eseju konkursa darbs

Pirmais – tieši ar šo vārdu var raksturot Kr. Valdemāru, kurš Latvijai ir nozīmīgs ar vairākām lietām – pirmās latviešu biedrības dibinātājs, pirmās latviešu publiskās bibliotēkas dibinātājs, pirmais latviešu folkloras krāšanas ierosinātājs, pirmais jaunlatviešu kustības organizētājs un vadītājs, pirmais, kurš sevi nekaitrējās saukt par Latvieti un vēl un vēl, taču vislabāk Kr. Valdemāru mēs pazīstam pēc viņa ieguldītā darba Latvijas jūrniecības attīstībā.

Bibliokuģis izmet enkuru Valdemārpilī

Salacgrīvas apkaimē reģistrētās biedrības "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" rosīgākie prāti Eiropas dienā apmeklēja Valdemārpils bibliotēku tikšanās reizē "Kad Bibliokuģa burās iepūš vējš".

Brauciena dalībniekus vieno Krišjāņa Valdemāra divsimtgade un šai jubilejai izsludinātais Limbažu novada vidusskolēnu eseju konkurss "Manas izjūtas, pirmoreiz ieraugot jūru", ko vērtēja ilgākā laika posmā. Žūriju vadīja Latvijas Zinātņu akadēmijas Goda doktore Venta Kocere. Viņa ilgus gadus bija Latvijas Universitātes Akadēmiskās bibliotēkas direktore, paralēli pētot latviešu inteliģences gaitas Ukrainā, par ko vēstījums arī Valdemārpilī. Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Diāna Gederta dalījās pieredzē par salacgrīviešu sadarbību ar biedrībām un

Krišjānis Valdemārs

Pirmkārt, dižgars Kr. Valdemārs ir aktualizējis vērtības un rakstura īpašības, kurām ir jāpiemīt jebkuram cilvēkam, lai jūrniecībā kaut ko sasniegtu – drosme, neatlaidība, kopā būšana, uzdrīkstēšanās, jo “dedzīga tuvākā mīlestība, cieta apņemšanās un nesaudzīga izdarīšana iespēj visu” (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015). Tikai ar savu neatlaidību Kr. Valdemārs panāca savu jūrskolu attīstības projekta realizāciju, jo viņam tika norādīts, ka zemnieki – zvejnieki šādās skolās neies, ja nedabūs valsts uzturu, naudas pabalstus u. c., taču, neatradis valsts iestādes piekrišanu savam jūrskolu projektam, viņš

nebaidoties no šķēršļiem cīnījās par savu ideju īstenošanu un gribēja pierādīt savu ideju pareizību (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019). Lai veiktu lielus darbus, nepieciešama aizrautība, entuziasms, centība un izturība, kas ir “mūžīguma, gudrības un spēka simbols” (Rake-Lasmane, 2025) un ienes “gaismu, apskaidrību un zināšanas, alkas pēc grāmatu lasīšanas, spēju aizraut visu jaunatni” (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2020). Nevar aizmirst arī par tādām rakstura īpašībām kā gudrība, attapība, tālredzība, atvērtība inovācijām, jo tieši par saviem panākumiem Kr. Valdemārs “var pateikties savam praktiskajam



prātam, ātrajai attapībai un veiklai derīgo apstākļu izlietošanai, jo tā nav palikusi bez iespaida uz klausītājiem, kuri daudzkreiz šo Valdemāru

▶▶▶ 46. lpp.



nodibinājumiem, savukārt Hedviga Inese Podziņa klātesošajiem interesentiem atklāja Bibliokuģa “Krišjānis Valdemārs” izveides ieceri 2014. gadā, tā mērķus un idejas, kas vieno jūrniekus un grāmatu draugus. Tieš apliecinājums šai ciešajai sadarbībai ir biedrības “Latvijas ģenerāļu klubs” valdes priekšsēdētāja viceadmirāļa Gaida Andreja Zeibota atrašanās uz Bibliokuģa komandtiltiņa. Kā latviešos cauri laikmetu griežiem izdzīvojis jūrnika gēns? Te nu dažs vārds sakāms Bibliokuģa bocmanim Gintam Šīmanim, kas uz Valdemārpili aizvedis unikālu Valdemāra vārdnīcu jūrnikiem, lai visās pasaules jūrās un ostās varētu sarunāties attiecīgi

deviņās vai 11 valodās. Lieki piebilst, ka “Jūras kabatas vārdnīca” izdota Maskavā tālajā 1881. gadā. Jūrniecības vēsturnieks, ilggadējs Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls klātesošos iepazīstināja ar savu jaunāko grāmatu – pētījumu “Jūras izredzētie. Laikmets un personības Latvijas zvejniecībā”.

Krišjānis Valdemārs savulaik teicis lielisku domu: “prāta gaisma rada kuģniecību un nāk no kuģniecības”. Sociālo zinātņu maģistrs, kultūrvēsturnieks Valdis Mazulis, kurš ilgus gadus bija izpilddirektors Latvijas Universitātes Akadēmiskajā bibliotēkā, dalījās ar savu pieredzi seno tekstu digitalizācijā, jo, saglabājot jaunlatviešu mantojumu, šīs lietas kļūst arvien aktuālākas.



Uz tikšanos Valdemārpils bibliotēkā īpaši gaidīti bija vidusskolēni, jo Bibliokuģis aizveda arī Krišjāņa Valdemāra pirmās grāmatas “300 stāsti” (1853) jaunāko izdevumu, kas nu izlasāms jaunajā ortogrāfijā. Līdz šim šī grāmata bija lasāma tikai gotiskajā šriftā, tā saucamajā “vecajā drukā”, bet diezin vai kāds mūsdienas jauniešs to prastu izlasīt. “Vairosim Valdemāru!” – šī Valdemārpilī dzimusi saukme nu sasniegusi arī Vidzemes jūrmalu, kur Bibliokuģis, uzvelkot buras, to gatavs nest tālāk plašajā pasaulē. ■

Gints Šīmanis

▶▶▶ 45. lpp.

īpašību dēļ sāka piekrist viņa uzskatiem" (Sprūde, Limane, 2024). Un kā var iztikt bez humora izjūtas? Par Kr. Valdemāra humora izjūtu un attapību vēsta Baltijas jūras izsmelšanas biedrība, kuras aizsegā viņš ar zemniekiem runāja par to tiesībām (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2020). Viss iepriekšminētais piemita Kr. Valdemāram, un tāpēc viņš bija "iedvesmojoša un harizmātiska personība, kas Latvijai deva spēku un jaudu uzsākt lielus darbus" (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2021). Un ne velti, lielus darbus uzsākdams, viņš atrada cilvēkus, kas viņam pievienojās, atbalstīja, un viss notika, kā Kr. Valdemārs bija iecerējis. Izcilo spēju dēļ viņš ieguva labu sabiedrisko stāvokli galvaspilsētā – pazišanos ar vairākām augstām Krievijas impērijas amatpersonām, iegūstot lielu ietekmi Pēterburgā un Maskavā, kādu Krievijas impērijas laikā nerasniedza neviens cits latvietis, taču Kr. Valdemārs bija "cilvēks bez uzpūtības, lielības un iedomības, ļoti pieklājīgs, rāms, kurš valdzināja ar savu pieticīgo vienkāršību un saistīja un pārsteidza ar savām vispusīgajām zināšanām un visaptverošo garu, saprātu un izpratni (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2020). 21. gs. Kr. Valdemāram ir jābūt tā laika Kr. Valdemāram 3. pakāpē, jo mūsdienās strauji mainīgajos ekonomiskajos apstākļos cilvēkam ir jāpiemīt visām iepriekšminētajām vērtībām un rakstura īpašībām, kā arī ir jābūt ar savu stratēģisko redzējumu, jāprot domāt trīsdimensionāli, piemētot konceptuālai, radošai un kritiskai domāšanai, jāorientējas uz attīstību, pārmaiņām un rezultātu sasniegšanu, kā arī jāpiemīt vadītāja kompetencēm – darbinieku motivēšana un attīstīšana, komandas un pārmaiņu vadīšana. Kā norāda V. Zelče, "šodienas skatījumā Valdemārs būtu augstākā līmeņa menedžeris, specializējies inovatīvu, riskantu starptautisku, arī nacionālu un lokālu projektu īstenošanā" (Jūrnieks, 2015).

Otrkārt, latviešu uzņēmējdarbības gara modinātājs Kr. Valdemārs apzinājās jūrniecības attīstības nozīmību Latvijā, tāpēc iemācīja latviešiem mīlēt jūru un apvienoties kā tautai, vienoti skatoties uz jūru kā uz iespēju zemi. Šī ekonomiskā

pieeja veicināja arī Latvijas jūrniecības attīstības sākumu, jo ne velti, Rojā pirmo reizi savām acīm ieraugot jūru, Kr. Valdemārs rakstīja: "Jūras dižans izskats tik vareni sagrāba jauneklja garu, ka tas visas trīs dienas gandrīz neko citu nedomāja kā par dižano jūru, pie kā ar bērnišķīgu drošumu jau toreiz tūlīt sataisīja plānu jeb projektu, kādā vīzē varētu Rojas upē ietaisīt dziļāku ostu, lai tur palielas laivas un mazi kuģi varētu ienākt" (Rake-Lasmane, 2025). Jūras plašums un varenība Kr. Valdemārā, kas pats nācis no pazemīgās vienkāršības, jau bērībā atstāja neizdzēšamu iespaidu (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019), jo dzimtā puse nav tālu no jūras (Valdemārs dzimis Talsu apriņķa Ārlavas draudzē) un viņa interešu lokā allaž bijusi kuģniecība. Atrodoties Tērbatā, Kr. Valdemārs jau savos rakstos uzsvēra jūru kā tautas brīvības simbolu, uzsverot, ka latvieši un igauņi jau sendienās bijuši veikli un droši jūras braucēji, aicinot dot iespēju Baltijas piekrastes nabadzīgajiem iedzīvotājiem iegūt jūrnieka arodizglītību (Rake-Lasmane, 2025), kas liecina, ka Kr. Valdemāra ieskatā jūrniecība latviešiem bija kā iespēja apvienoties kā tautai. Savos rakstos visa mūža garumā Kr. Valdemārs aicina materiāli, tiesiski un garīgi novārdzināto un apspiesto latviešu tautu biedroties saimnieciskiem nolūkiem (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2021), veicinot latviešu tautas saimniecisko patstāvību, sagatavojot praktiskus darbiniekus ekonomiskās dzīves pācelšanai – latviešu jūrniekus, kuri uzdrīkstēsies sapņot un domāt plašāk, lai iegūtu pārticību un garīgu attīstību. Ne velti Kr. Valdemārs ir teicis: "Latvji, brauciet jūrīnā! Krājiet zeltu pūrīnā!", kas jātulko gan tiešā, gan pārnēstā nozīmē. Ja tiešā nozīmē mēs ar šo teicienu saprotam latviešu jūrniecības attīstību, tad pārnēstā nozīmē – latviešu kultūras un saimniecisko atmodu, kuras centrā jūra ir latviešu nacionālās pašapziņas veidotāja. Nedrīkstam aizmirst, ka Latvija atrodas Baltijas jūras krastā, tāpat esam jūras valsts un jūra ir mūsu valsts nacionālā bagātība un pārticības avots, jo no Latvju dainām izriet, ka jūras vilņi skalo zeltu un sudrabiņu. Kr. Valdemārs bija tas, kurš jūru un jūrniecību padarīja par būtisku latviešu nacionālās apziņas

simbolu un šķautni, kura arī mūsdienās turpina būt par tikpat nozīmīgu latviešu tautas nacionālās apziņas šķautni, tāpēc 21. gs. Kr. Valdemāram ir jāturpina attīstīt jūras motīvu tautas apziņā, to cildinot, godājot un popularizējot jauno jūrnieku vidū, lai arī tie iemācītos paskatīties uz jūru, kā Kr. Valdemārs to prata un darīja.

Treškārt, Latvijas jūras tirdzniecības entuziasts Kr. Valdemārs popularizēja jūrniecību Latvijā un apzināja tās nozīmi, tādējādi visu savu mūžu veltīja jūrniecības attīstībai Latvijā. Studējot Tērbatā, 1857. gadā iznāca Kr. Valdemāra pirmais raksts par jūrniecību "Par latviešu un igauņu iesaistīšanu jūrniecībā", kurā, atsaucoties uz seno kuršu un igauņu kuģošanas tradīcijām un kaimiņtautu (zviedru, norvēģu, frīzu) attīstīto kuģniecību, Kr. Valdemārs norādīja, ka pašreizējā igauņu un lībiešu aprobežošana ar zveju un malkas piegādi nepilnīgi izmanto piekrastes iedzīvotāju potenciālu (Kraštinš, 2021). Rakstā "Jūrniecības kopšana Baltijā" viņš pievērsās Baltijas jūras vēsturei, rakstot par vikingsiem (varjagiem) un Indriķa hroniku, izsakot hipotēzi, ka daļa no krieviem pazīstamajiem varjagiem bijuši arī latvieši, prūši, lietuvieši, kurši un lībieši (Blumberga, 2021), no kā izriet, ka latviešiem ir vajadzīgs potenciāls, lai kļūtu par labiem jūrniekiem, taču pašreiz tas netiek pienācīgi izmantots. Kā "liels reālpolitiskais taktiķis", "ģeniāls ekonomists" un pats nebūdams jūrnieks (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015), Kr. Valdemārs uzskatīja, ka līdz šim latvieši ir bijuši praktiski tikai zemnieki, bet tā kā daudzi latvieši dzīvoja pie jūras, tad jūrniecība ir viens no ceļiem uz pārticību un garīgu attīstību, parādot, ka jūrniecība var būt ienesīgāks amats nekā zemkopība (Kraštinš, 2021). Un tas ir pamatoti, jo Kr. Valdemārs savos pētījumos bija konstatējis, ka citas tautas jūrniecībā gūst lielus materiālus labumus. Un kādēļ gan tos nevarētu gūt latvieši, kuriem dzimtenē pašiem nepieder zeme, bet kas spiesti strādāt muižās? Jūrniecības nozare tajā laikā bija brīva niša, kur latviešiem pavērtos milzīgas iespējas. Ne katrs var būt labs jūrnieks, bet, iegūstot vajadzīgās zināšanas, latvieši varēja kļūt par labākajiem tālbraucējiem, savu un citu kuģu vadītājiem. Ne

velti Kr. Valdemārs ir teicis: "Jūra ir tā visaugstākā druva priekš tiem, kas to prot art un ecēt ar derīgiem ieročiem" (Rake-Lasmane, 2025). Un Kr. Valdemāra ieskatā "art un ecēt" vajag sākt nekavējoties, jo "latviešu nācijai ir doti 200 gadi, ja nesapemsimies, noiesim no vēstures skatuves" (Stradiņš, 2012) – tā tad 200 gadi ir laiks, lai kļūtu par pastāvīgu un pašpietiekamu nāciju. Kr. Valdemāra mērķis "nav bijis tik daudz mācīt, kā cīnīties, ne tik daudz dot, bet saviem tautas brāļiem rādīt, ko un kā viņi paši var ņemt no dzīves" (Ducmanis, 1997). Tā kā ar savu darbību jūrnieceības attīstīšanā Kr. Valdemārs bija guvis lielkņaza Konstantīna labvēlību, 1860. gadā Kr. Valdemārs apceļoja Baltijas jūras piekrasti, iepazīstoties ar vietējiem apstākļiem, un iesniedza priekšlikumus kuģniecības attīstīšanai Baltijas jūrā (Kalniņš, Gudriķe, 1965), kas jāva izstrādāt plānu Latvijas jūrnieceības sekmīgai attīstībai. Liela nozīme jūrnieceības attīstībā bija arī Kr. Valdemāra dibinātajai pirmajai jūrnieceības attīstības biedrībai, viņa veiktajiem pētījumiem jūrnieceības ekonomikā, jūrnieceības un ekonomikas jautājumu izpētei, vairāku praktisku, jūrnieceību vajadzībām piemērotu vārdnīcu izdošanai, izstrādātajiem jūrlietu likumiem, kā arī pirmajam sastādītajam Krievijas tirdzniecības flotes kuģu sarakstam (Spārītis, 2007; Trops, 2000; Jessens, 1923), kas iezīmēja jaunu posmu jūrnieceības vēsturē. 21. gs. Kr. Valdemāram ir jāturpina popularizēt latviešu jūrnieceību caur biedrībām un organizācijām, kurām jūrnieceība kā nozare ir tuva, tām, kuras jūrnieceībā saskata Latvijas nākotni – Latvijas valsts ekonomiskās attīstības virzienu ir labklājības virzītāju. Tā, piemēram, Latvijas Tirdzniecības un rūpnieceības kamera izveidojusi K. Valdemāra balvu "Latvji, brauciet jūrīgā" par eksporta veicināšanu un K. Valdemāra fondu pilsoniskās sabiedrības attīstībai, kultūras veicināšanai, ekonomikas un tautsaimniecības pētījumu izstrādei (Apals, 2023). Nozīmīgu darbu Latvijas jūrnieceības nozares attīstībā veic arī Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrnieceības savienība, asociācijas, ostu pārvaldes u. c. iestādes.

Ceturtkārt, Latvijas jūrskolu dibināšanas iniciators Kr. Valdemārs

sekmēja jūrnieceību izglītības iegūšanu, attīstot jūrskolu sistēmu un dibinot jūrskolas Latvijā. "Pēterburgas Avīzēs" Kr. Valdemārs uzsvēra, ka "latviešiem vajadzīgas trīs lietas: pirmām kārtām skolas, otrām kārtām skolas un trešām kārtām skolas" (Krastiņš, 2021). It īpaši tāpēc, ka "jo mazāka tauta ir pēc skaitļa, jo vairāk par to jāgādā, ka visi ar gara spēkiem apdāvinātie locekļi tiek attīstīti" (Stašulāne, 2003), un latvieši, kā mēs visi zinām, ir maza tauta. Ar lielu neatlaidību Kr. Valdemārs panāca likumisku pamatu demokrātiskas jūrskolu sistēmas izveidei (Krastiņš, 2019), tādējādi radot iespēju latviešu zemniekiem kļūt par tālbraucējiem – jūrniecekiem, jo, kā norādīja Kr. Valdemārs, arī "viszemaļš nabaga zēniņš, ko pie mācības vedam, var, liels izaudzis, palikt par godātu vīru un darīt lielas lietas pasaulē; var daudz citus pievest pie gaismas un tā mūsu labos darbus pie bērnu bērniem vairot" (Dreimane, 2023). Kr. Valdemāra ieskatā kuģniecības attīstība bija cieši saistīta ar jaunu jūrskolu dibināšanu visās Krievijas impērijas jūru piekrastēs, tajā skaitā arī Baltijas Jūras un grāmatas saikne ir neizbēgama, jo, kā teicis Kr. Valdemārs, "prāta gaisma rada kuģniecību un nāk no kuģniecības" (Stradiņš, 2012). Pēc K. Valdemāra iniciatīvas Krievijas impērijā tika izveidota 41 jūrskola, ieskaitot 11 Vidzemes un Kurzemes guberņu robežās. Pirmā no tām bija Ainažu jūrskola (1864) (Šīmanis, 2005) – slavena kā pirmā zemnieku jūrskola Krievijā pēc Valdemāra projekta (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019), kura tapa kā rezultāts Kr. Valdemāra pētījumiem ekonomikā, kuros viņš galvenokārt pievērsās jūrnieceības nozarei un tās attīstīšanai. Dibinot pirmo jūrskolu Latvijā, Kr. Valdemāru var salīdzināt ar viņa vārdā nosaukto ledlauzi "Krišjānis Valdemārs", kurš, likvidējot visas grūtības savā ceļā, droši un pārliecinoši virzās uz savu iecerēto mērķi. Ne velti pirmā jūrskola ir tapusi tieši Ainažos, jo, apceļodams Baltijas jūras piekrasti, Kr. Valdemārs konstatēja, ka tieši Ainažu ciema iedzīvotāji jūrnieceībā uz to brīdi ir visvairāk sasnieguši, tāpēc jūrskolas dibināšana ir likumsakarīga un dibināta ar mērķi veicināt straujāku latviešu jūrnieceības attīstību tieši

Ainažu apkārtnē. Ainažu jūrskola ievadīja jaunu posmu Krievijas tirdzniecības flotes kadru sagatavošanā, kas sākumā bija zemākās jeb pirmās kategorijas jūrskola ar divām klasēm – sagatavošanas un speciālo (Krastiņš, 2019). Kr. Valdemārs panāca, ka jūrskolās mācības var notikt dzimtajā valodā un ka jebkurš pagasts un pat zvejniekiems ar pienācīgu apmācāmo skaitu var lūgt atļauju jūrskolas dibināšanai. Vēstulē Krievijas imperatora brālim Konstantīnam Nikolajevičam par jūrskolu dibināšanu (1860) Kr. Valdemārs rakstīja: "Latvieši, tāpat kā igauņi, mīl jūrnieceību, ko apliecina daudzi fakti, bet viņiem ir ārkārtīgi maz iespēju efektīvi sagatavoties, izglīties šajā jomā. Jūsu Ķeizarišķā Augstība, dodiet viņiem šo iespēju!" (Timenote, 2012). Mācoties dzimtajā valodā, daudz vairāk jauniešu vēlējās uzsākt mācības jūrskolās. Audzēkņu pieplūdums savukārt veicināja jaunu jūrskolu atvēršanu visā Latvijas teritorijā. Ainažu jūrskolas izveides panākumi motivēja Kr. Valdemāru izstrādāt jūrskolu likumu, kura pieņemšana iezīmēja jaunu virzienu visā Krievijas jūrnieceībā. Jaunais likums deva tiesības pilsētu, pagastu u.c. sabiedrībām jūrmalas ciemos atvērt jūrskolas klases, kurām valsts ik gadus piešķīra 500 – 1000 rubļu lielu pabalstu, tādējādi jūrmalas iedzīvotājiem bija atvērts ceļš uz kuģniecību, un jaunā tipa skolas Krievijā nosauca par Valdemāra jūrskolām (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019). Pateicoties Kr. Valdemāra aktivitātēm, Latvijā 1869. – 1876. g. atklāja vairākas jūrskolas, kurās bez maksas varēja mācīties jebkurš. Sekojot viņa aktīvai agitācijai, tās piepildījās ar audzēkņiem, un tieši tas bija Latvijas plašās burinieku un tvaikoņu flotes aizsākums un lika latviešu kuģniecībai drošu pamatu. Kādā no saviem 1877. gada beigās publicētajiem pārskatiem Kr. Valdemārs raksta, ka "atvērtas 39 jūrskolas, bet Baltijas jūrskolās mācījušies 200 latvieši un 25 lībieši" (Blumberga, 2021). Ja 1864. gadā Ainažos, mācības uzsākot, skolā bija tikai 2 skolnieki, tad viņu skaits 1. decembrī jau bija 13, bet līdz XIX gs. beigām latviešu jūrskolas absolvēja ap 3000 kapteiņu, stūrmaņu un kuģu mehāniķu, kas dibināja

▶▶▶ 47. lpp.

latviešu kuģu īpašnieku biedrības un pat sāka tālbraucēju kuģu būvi (Latvijas banka, 2006; Krastiņš, 2019). Kā norāda J. Krastiņš, 1% Latvijas iedzīvotāju nu jau tagad ir saistīti ar jūrniecības nozari (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015). Jūrskolu dibināšana bija izdevīga arī no ekonomiskā aspekta, jo jāva ietaupīt valsts līdzekļus, kurus Krievijas impērija maksāja ārvalstu kuģniecības organizācijām. 21. gs. Kr. Valdemārs ir cilvēks, kas sevi uzskata par jūrnieceku un ir saistīts ar jūru visciešākajā veidā, ar Kr. Valdemāru sirdī dodas iekarot jūras lielos plašumus vai to palīdz darīt citiem, paliekot krastā. Kr. Valdemārs vienmēr izmantoja iespēju un atgādināja, ka "izglītība ir visam pamatā" (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015). Mūsdienā Kr. Valdemāra uzdevums ir nest šo domu tālāk, kā arī iegūt vajadzīgās zināšanas, lai spētu iekarot jūru un darīt lielas lietas pasaulē, kā to bija iecerējis Kr. Valdemārs, jo, kā viņš ir teicis, "visvairāk vajadzīgas zināšanas; tās pievelk vēlāk arī vajadzīgo kapitālu kā magnēts pievelk dzelzi" (Timenote, 2012).

Piektkārt, nacionālās jūrniecības pamatlicējs Kr. Valdemārs veicināja Latvijas kuģubūves attīstību, jo Kr. Valdemāra dibinātajās jūrskolās audzēkņi bija ieguvuši nepieciešamās zināšanas, lai uzsāktu tālbraucēju kuģu būvi. Līdz 19. gs. vidum latviešu īpašumā bija laivas un nelieli burinieki, kuri paredzēti tuviem pārvadājumiem piekrastes zonā un kuri nedodas tālāk par Pēterburgu. Lai uzsāktu Latvijas kuģubūvi, Kr. Valdemārs veica pētījumus par zvejniekiem piemērotību kuģubūvei, analizējot norvēģu flotes veidošanos un smeloties idejas no Rietumeiropas un Skandināvijas kuģu būvniekiem. Kr. Valdemāra ieskatā latvieši kuģubūvi var attīstīt piejūras zvejnieku ciemos un ārpus pilsētām. Un ne bez iemesla, jo Latvijai ir vēsturiski izveidojies izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis, pieejams lēts darbspēks un kokmateriālu apjoms kuģubūves attīstībai. Kr. Valdemāra laikā dominēja divmastu burinieku būve. Tā, piemēram, viena divmastu burinieka būvē tika izmantoti 350 deviņmetrīgi priežu balķi, 1500 m līko ozolbalķu, 10 000 naglu, 3024 kg

dzelzs, 336 kg piķa, 10 mucas darvas, u. c. 19. gs. otrajā pusē tika uzbūvēti 83 burinieki Ainažos, 256 burinieki Rīgā, 68 burinieki Ventspilī un 18 burinieki Liepājā (Bernsone, 1998; Malahovska, 1998; Friberga, 1991), no kuriem daudzi tika būvēti zvejniekiem un kuģoja pasaules jūrās. Kuģubūvi īpaši izdevīgi bija attīstīt tieši garajā jūras piekrastē, jo tā varēja ietaupīt valsts līdzekļus, tos novirzot jūrskolu attīstībai. 21. gs. Kr. Valdemārs ir ne tikai izcils kuģu būvētājs, protot uzbūvēt kuģus ar labu manevrētspēju un lielu kravnesību, bet arī veikls kuģotājs, protot šos kuģus veiksmīgi manevrēt jūrā. Mūsdienā Kr. Valdemāra uzdevums ir nepadoties pie grūtībām, ar kurām var saskarties kuģu būves nozare, un vairo tās apjomu un prestižu gan Latvijas, gan citu valstu acīs.

Visbeidzot, pirmās latviešu tautas atmodas garīgais tēvs un vadonis Kr. Valdemārs iemācīja jūrniecekiem būt patriotiskiem un mīlēt savu tautu un valsti, jo tieši Kr. Valdemārs bija pirmais no izglītojamiem latviešiem, kurš atklāti atzina savu tautību, pie savām studenta istabas durvīm ar lepnumu piestiprinot vizītkarti ar piebildi "latvietis" (Birkerts, 1925). Kr. Valdemārs ne reizi vien ir uzsvēris latviešu tautas kā nācijas pastāvēšanas nepieciešamību, iestājoties par latviešu tautas tiesībām (Veinbergs, 1948), cenšoties kopt tautas pašapziņu un aicinot zemniekus uz patstāvību saimnieciskajā laukā un izglītībā. Latviešu nacionālās kustības politisko mērķu īstenošana Kr. Valdemāra ieskatā bija atkarīga no latviešu zemnieku masas ekonomiskās emancipācijas, radot sīko zemes īpašnieku slāni un jaunu ekonomikas nozaru – sevišķi jūrniecības – attīstība (Apals, 2023). Kr. Valdemāra aktivitāšu rezultātā pieauga tautiskais romantisms un attīstījās latviešu sabiedriskā doma, radot priekšnoteikumus tautas tālākai attīstībai un patriotismam, kam ir nozīmīga loma nacionālās identitātes saglabāšanā un stiprināšanā (Laukmane, 2021). Lai gan šobrīd latviešiem ir sava valsts un sabiedrībā atklāti varam runāt latviešu valodā, nacionālā pašapziņa ir izaicinājums arī 21. gs. Kr. Valdemāram, tāpēc viņa uzdevums ir

turpināt sekmēt latviešu jūrniecības attīstību caur nacionālā patriotisma prizmu, vienmēr atceroties, kas mēs bijām, kas mēs esam un kas mēs varētu būt nākotnē, neaizmirstot par latviešiem kā par nāciju un nepieciešamību mīlēt savu valsti visa mūža garumā.

Kr. Valdemāra devums Latvijas jūrniecības attīstībā ir neizmērojams. Kā norāda U. Brūklene: "Kr. Valdemārs ir viens no veidiem, kā Dievs svētīja Latviju, un Valdemārs godam izpildīja savu misiju" (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015). Ne velti Kr. Valdemārs ir ieguvis latviešu jūrniecības pamatlicēja un tēva godu, aktualizējot katram jūrniecekam nepieciešamās vērtības un rakstura īpašības, iemācot mīlēt jūru, savu tautu un valsti, aicinot dibināt jūrskolas, kuģu būvētāju un jūrnieceku sabiedrības, propagandējot jūras izglītību, mudinot latviešus nodarboties ar jūras saimniecību, kā arī popularizējot jūrniecību Latvijā un apzinot tās nozīmi. Zemnieka ģimenē dzimušais latvietis ar savu dzīvi pierādīja, ka izcelsme netraucē iegūt labu izglītību, izveidot spožu karjeru un ierakstīt savu vārdu Latvijas vēsturē, līdz ar to viss ir mūsu pašu rokās. Lai gan pagājuši 200 gadi kopš Kr. Valdemāra dzimšanas, 21. gs. Kr. Valdemāri var daudz ko mācīties no šī 19. gadsimta ekonomista, publicista, sabiedriskā darbinieka, tautas patriota, jaunlatvieša, nacionālā humānista idejām, uzskatiem un pārliecības. Viņa lielie darbi joprojām norāda, kurā virzienā mums būtu jāiet, tāpēc Kr. Valdemārs kā bezgalīgas iedvesmas un Latvijas mīlestības avots šodienas Latvijai un tās cilvēkiem ir vitāli svarīgs. Ielaižot Kr. Valdemāru sevī, arī mēs būsim gatavi lieliem darbiem. Varbūt ne vienmēr jādibina jaunlatviešu kustība, laicīgais koris, publiskā bibliotēka vai jāuzbūvē kuģis, bet pietiek ar patriotismu, mīlestību pret Latviju un savu tautu un kādu labu darbu, kas izdarīts savas valsts un tautas labā, padarot visu mūsu dzīvi Latvijā labāku, tāpēc būtiski ir vairo Kr. Valdemāru, darīt tāpat kā Kr. Valdemārs un, iedvesmojoties no Kr. Valdemāra, būt gataviem lieliem darbiem un izaicinājumiem!■

Zane Bondare



Projekts “Jūrnieku pieredze, kas piesaista krastam”

RTU Latvijas Jūras akadēmija kopā ar partneriem no piecām valstīm (*Maritime Innovators*, Turcija; *Lithuanian Maritime Academy*, Lietuva; *University of Rijeka*, Horvātija; IDEC, Grieķija; *Universitat Politècnica de Catalunya*, Spānija) piedalās “Erasmus+” KA220-VET projektā Nr.2023-1-LV01-KA220-VET-000166919 “Jūrnieku pieredze, kas piesaista krastam” (*Seafarers’ Experience Appealing for Shore*, SEA4SHORE). Projekts tika sākts 2024. gada 1. martā un turpināsies līdz 2026. gada 29. februārim.

Projekta mērķis ir palīdzēt atrast darbu krastā tiem jūrniekiem, kuri nolēmuši beigt darbu uz kuģiem, taču vēlas savas jūrniecības zināšanas un prasmes pielietot, strādājot krastā. Lai to panāktu, projekta gaitā tiks apkopotas jūrniekiem krastā pieejamo profesiju kompetences un izstrādāts tiešsaistes rīks, kas palīdzēs jūrniecības profesionāļiem identificēt interesējošās karjeras iespējas krastā ar jūrniecību saistītos uzņēmumos. Ar tiešsaistes rīka palīdzību jūrnieki varēs arī novērtēt savas prasmes, zināšanas un pieredzi un tādējādi apzināt savas darba iespējas krastā. Šīs iniciatīvas mērķis ir sniegt atbalstu jūrniekiem, kuriem ir pieredze jūrā, bet, iespējams, trūkst informācijas par pieejamajām nodarbinātības iespējām krastā.

Veidojot starptautisku pieeju, SEA4SHORE projekts uzlabos jūrnieku prasmju izmantošanu krastā pieejamajos amatos un veicinās jūrnieku karjeras mobilitāti visā Eiropā. Projekta gaitā izstrādātais rīks ļaus jūrniecības profesionāļiem nodrošināt vienmērīgāku pāreju uz darbu krastā, kas būs lietderīgi arī jūrniecības nozarei, jo veicinās kvalificētu un pieredzējušu jūrniecības speciālistu palikšanu jūrniecības nozarē.



Līdzfinansē
Eiropas Savienība



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH



LITHUANIAN
MARITIME
ACADEMY





KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS

Pirmais

... latvietis, kas ne vien protestēja pret Latvijas agrārās iekārtas netaisnībām, bet arī meklēja un atrada praktisku ceļu, kā šīs netaisnības novērst

... latvietis, kas ieguva formālu vidējo izglītību

... latvietis, kas pavēra latviešu lauku iedzīvotājiem praktiskas iespējas darbam ārpus lauksaimniecības

... izveidojis pirmo lauku intelligences pulciņu "Baltijas jūras izsmelšanas biedrība"

... jaunlatviešu kustības aizsācējs – dibinātājs, organizētājs, aktīvists, vadītājs un tās salvenais ideologs

... nodibināja pirmo latviešu biedrību

... latviešu folkloras krāšāšanas iedvesmotājs

... dibināja pirmo latviešu jūrskolu

... apzinājās jūrniece, attīstības nozīmību Latvijā

... izveidoja Latvijas jūrniece

... dibināja laicīgo kori

... PIRMĀ NACIONĀLI DEMOKRĀTISKĀ LAIKRAKSTA GARĪGAIS VADĪTĀJS

... latviešu intelligences pārstāvis, kas ne vien nepārvācojās, bet pasvītroti deklarēja, ka ir latvietis

... latviešu akadēmiskais tautsaimnieks

... deklarēja, ka latviešu bagātā folklorā jāglābj no iznīcības pašiem latviešiem

... nodibināja pirmo latviešu publisko bibliotēku

... pulcināja latviešu studentus nacionālpolitiskam darbam

... kopā ar saviem sekotājiem K. Baronu un F. Brīvzemnieku izveidojis latviešu Dainu skapi