

LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA

2023



LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2023

31. grāmata

RĪGA 2024

Redkolēģija

Roberts Gailītis, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Tālr. 29229063

E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmā vāka foto: Rīgas brīvdostas pārvalde

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, G. Dieziņa, S. Kočānes, A. Freibergas, N. Smajnska, R. Mūrnieka, N. Ārgales, J. Budreika, E. Vijupa, V. Veita, G. Ķezbera, G. Mūrnieka, R. Streiča, J. Čunkas, G. Šīmaņa, D. Gedertas, U. Brauna foto un foto no Valsts kanceleja, Satiksmes ministrijas, VIA LATVIA, LOTLP Reklāmas komisijas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, RTU Latvijas Jūras akadēmijas, RTU, RTU Liepājas Jūrnieceības koledžas, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, "Gulf of Riga Regatta", "Tēvijas Sarga", "Jūras Informācijas", Latvijas Zēģelētāju savienības, "Novikontas" Jūrnieceības koledžas, "LVR Flote"/"Baltic Container Terminal", "Spaniel", Pāvilstas novadpētnieceības muzeja, Ainažu jūrskolas muzeja, Rojas jūras zvejniecības muzeja, Jūrmalciema "Piestātnes", Zudusī Latvija, Siguldas novada bibliotēkas, VARAM, foto no Andra Skujas, Līgas Cerusas, Rūdolfa Pundiņa. Askolda Hermaņa, Eduarda Šeremeta personīgā arhīva, kā arī mākslinieka Agra Liepiņa karikatūra.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrniece” informācija. Latvijas Jūras administrācijas informāciju publicēšanai sagatavojusi Sarma Kočāne.

Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2023” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrnieceības savienība



PĀRKĀPT EGOISMAM

DARBI RUNĀ SKAĻĀK PAR VĀRDIEM. KO TU DARI LIETĀS LABĀ?

Par to domājot, prātā nāk piedzīvotas situācijas un arī vēsturē ierakstīti notikumi, kas, pateicoties konkrēta cilvēka izlēmīgai rīcībai, mainīja ierasto notikumu gaitu un deva iespēju īstenoties kādai idejai. Vispirms tas ir Krišjānis Valdemārs un viņa ideja par jūrskolām. Ja tolaik Valdemārs būtu bijis tikai runātājs un katrā izdevības reizē klāstījis, cik lieliska doma ir jūrskolas, cik labi būtu, ja būtu, tad nekas arī nebūtu. Bet Valdemārs izlēmīgi rīkojās, un visā piekrastē cita pēc citas darbu sāka jūrskolas. Protams, laba iecere bez naudas paliktu tikai nepiepildīts sapnis. Ja Veides, Miķelsoni un Ainažu apkārtnes turīgākie zemnieki nebūtu ziedojuši savu grūti sapeļnīto naudu skolas dibināšanai, diezin vai 1864. gadā durvis vērtu pirmā jūrskola Latvijā. Ja tāpat nerīkotos arī citu piekrastes ciemu vairāk vai mazāk turīgi ļaudis, tad jūrnieceības izglītība Latvijā nebūtu kļuvusi par nacionālās pašapziņas rīku, un pasaule, visticamāk, neiepazītu labu slavu ieguvušos latviešu jūrniekus.

Spoža ideja, ieinteresētība, aktīva rīcība, nesavtīgs atbalsts plus nauda – tāds ir veiksmīga pasākuma scenārijs. Ja kaut kas no visa tā pietrūkst, labu rezultātu varam arī negaidīt. Tomēr reāli visbiežāk pietrūkst divas lietas: ieinteresētība atbalstīt, ziedojot savu laiku, un ieinteresētība atbalstīt, piedaloties ar savu finansējumu. Pēc būtības tā ir spēja nolikt malā savu ego, paskatīties plašāk un tālāk, domājot par kādu kopīgu projektu vai tālāku nākotnes vīziju. Taču dzīve parāda, ka cilvēkam nav tik viegli nolikt malā savas personīgās intereses. Ja tev kaut ko došu, ko saņemšu pretim? Vai tas, ko saņemšu, atsvērs to, ko būšu ieguldījis? Šie un līdzīgi jautājumi ir mūsu ikdienas sabiedrotie, viss atkarīgs no mūsu izšķiršanās, cik lielā mērā varu nolikt malā savu ego, lai viss nepaliktu tikai tukšu vārdu līmenī.

Un, ja tā padomā, tad darbi par cilvēku taču runā daudz izteismīgāk nekā vārdi.■

Anita Freiberga



EDGARS RINKĒVIČS KĻŪST PAR LATVIJAS VALSTS PRĒZIDENTU

Satversmes 40. pants paredz, ka Valsts prezidents, uzņemoties amata pienākumus, Saeimas sēdē dod šādu svinīgu solījumu:

“Es zvēru, ka viss mans darbs būs veltīts Latvijas tautas labumam. Es darīšu visu, kas stāvēs manos spēkos, lai sekmētu Latvijas valsts un tās iedzīvotāju labklājību. Es turēšu svētus un ievērošu Latvijas Satversmi un valsts likumus. Pret visiem es izturēšos taisni un savus pienākumus izpildīšu pēc labākās apziņas.”■



2023. GADA JŪRNICĪBAS NOTIKUMU TOP 10

Jau divpadsmito gadu Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību aicināja jūrniecības nozarē strādājošos, kā arī citus interesentus iesaistīties 2023. gada svarīgāko nozares notikumu apkopošanā, lai izveidotu tradicionālo nozares notikumu TOP 10.

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

Aptaujas dalībnieki varēja pievienot arī viņuprāt svarīgākos organizatoru nepieminētos notikumus. No jauna aptaujai tika pievienotas divas aktualitātes – veiksmīga kruīza kuģu sezona Rīgas ostā un studiju programmas “Ostu un kuģošanas vadība” slēgšana, kas “ielauzās” TOP astotajā vietā.

Jūrniecības nozares aktualitātes Latvijā un pasaulē 2023. gadā sarindojušās šādi.

LATVIJĀ

1. “Uzkārusies” ostu reforma, nozarei nav skaidrības par reformas lietderību.
2. Situācija RTU pievienotajā Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) joprojām sarežģīta.
3. Ostās turpinās kravu kritums un mainās kravu klāsts – palielinās konteineru, labības, celtniecības materiālu, samazinās ogļu un naftas produktu apjoms.





RUNAS, DARBI, ATBILDĪBA 2023

4. Izveidota jauna biedrība – Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija.



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



6. Liepājas Jūras koledža tiek pievienota RTU.



7. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam 250 gadu.



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





9. Par LR Satiksmes ministru kļūst Kaspars Briškens.



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



PASAULĒ

1. Karš Ukrainā joprojām apdraud kuģošanu Melnajā jūrā.



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



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



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





RUNAS, DARBI, ATBILDĪBA 2023

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



6. MARPOL 50 gadi.



7. Ievēlēts jauns IMO ģenerālsēkretārs – Arsenio Antonio Domingess Velasko, kurš stāsies amatā 2024. gada 1. janvārī.



8. Palielinājies kiberuzbrukumu skaits, tostarp arī jūrniecības nozarē.



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



10. Atjaunota Eiropas jūras drošības stratēģija (EUMSS).■





SIMBOLS GAISMAI, KAS CĪNĀS AR TUMSU

Ukrainas Valsts hidrogrāfijas dienests aicināja 2023. gada 24. februārī izgaismot Ukrainas karoga krāsās bākas visā pasaulē, uzsverot, ka Krievijas plaša mēroga militārās agresijas laikā hidrogrāfijas dienests darījis visu iespējamo, lai turpinātu savu darbu. Izrādot atbalstu Ukrainai tās cīņā pret agresoru un atsaucoties uz Ukrainas Valsts hidrogrāfijas dienesta aicinājumu, Latvijas ostas savas bākas Liepājā, Ovišos, Mērsragā, Daugavgrīvā un bākas torni pie Rīgas brīvastas pārvaldes ēkas, un tās ir bākas, kam tehniski paredzēta šāda iespēja, 24. februārī izgaismoja Ukrainas karoga krāsās.



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

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

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



ESAM BIJUŠI GATAVI ATSAUKTIES

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



Ventspils osta.



Liepājas osta.

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

Tik simboliski – ar izgaismotām bākām, solidarizējoties ar Ukrainu, mēs domājam par Latviju. Taču izgaismotas bākas ir akcija, pasākums, notikums, kam līdzīgi kā Lāčplēša dienas sveču iedegšanai pie Rīgas pils sienas cilvēki ar pacilātību ir gatavi atsaukties. Pēc būtības tie ir svētki

visiem kopā un katram cilvēkam personīgi, un tā ir medaļas viena puse. Bet tad nāk ikdiens ar visu, kas tai pieder, izgaismojot medaļas otru pusi.

LAI NO MĒRĶA DZIMST ATBILDĪBA

2023. gadā jūrniecības ekosistēmā, kā tagad moderni teikt, izgaismojās trīs lielas problēmas, kas atspoguļojas arī 2023. gada notikumu TOP 10 pirmajās trijās vietās: gaisā pakārtā ostu pārvaldības reforma, joprojām saspringtā situācija RTU LJA un kravu kritums ostās.

Uz gadumijas sliekšņa stāvot, Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs Latvijas tautai atgādināja: “Ar prātu jau mēs saprotam, ka dzīvi var mainīt jebkurā dienā.



Tomēr sirds atskatās uz pērno apņemšanos. Vai ir izdevies? Cits cerējis vairāk rūpēties par sevi, bet sanācis nogurt vairāk nekā jebkad. Cits savukārt cerējis gatavot jaunus ēdienus, bet sanākuši vien tie paši trīs mūžīgie. Kāds savukārt cerējis biežāk tikties ar tuvajiem, bet mūžīgais “nu, tad kādreiz noteikti saskriesimies!” jau kļuvis par joku.



Rīgas osta.

Bet, patiesību sakot, tās ir labas ziņas! Tas nozīmē, ka šogad nav jādomā nekas jauns. Vecā gada cerības var pārnest uz jauno gadu. Tikai šoreiz lai no cerībām dzimst mērķi. Un lai no mērķa dzimst atbildība, jo neviens cits jau mūsu dzīves nepadarīs ne gaišākas, ne skaistākas. Mūsu laime ir mūsu atbildība. Un būt pašiem savas dzīves noteicējiem ir ļoti liela laime.”

Prezidenta teiktajā mani uzrunāja atziņa: “Lai no mērķa dzimst atbildība.”

Partijas savus mērķus gluži kā akmenī ieraksta programmās, valdības savus mērķus paziņo savās deklarācijās, un tad nu ar pilnu krūti uz priekšu! Kad tad vēl, ja ne tagad, kas tad cits, ja ne mēs! Šo atziņu atkal un atkal drillē no augstākām un zemākām tribīnēm. “Mēs uzņemamies atbildību!” Tā, paziņojot par savu mērķi, saka politiķi, un laikam jau paši sev tic, bet tad pēc četriem gadiem pazūd no politiskās skatuves, sava izvirzītā mērķa projektā atstājot problēmu jūru. Tie, kuri no jauna kāpj atpakaļ uz politiskās skatuves, par vecajiem mērķiem, no kuru īstenošanas čiks vien bija sanācis, atkal var runāt ar cerību pieskaņu – kad tad vēl... Un nekas jauns nav jāizdomā.

Reizēm tā vien šķiet, ka Latvijā pilnīgi netalantīgs režisors par valsts budžeta līdzekļiem uzņem bezjēdzīgu filmu, kuras pamatā ir nožēlojams scenārijs. Izskatās, ka filma būs milzīga izgāšanās, ko nevarēs glābt pat dažu talantīgu aktieru spēle, par šādu iznākumu brīdina kritiķi, aicinot neizpļekarēt valsts naudu, tāpat diskusijās iesaistās profesionāļi, norādot, ka būtu laiks ieklausīties viņu viedoklī, tomēr režisors pats visu zina labāk, un viņa *jumts* to sargā, tāpēc filma top, vēl vairāk – tā tiek reklamēta: tas būs kaut kas vēl nebijis un vienreizīgs. Beidzot filma iznāk uz ekrāniem, un visi pārliecinās, ka nauda veltīgi ir nomesta zemē. Kas vainīgs? Ko darīt? Un nāk atzinums, ka diemžēl režisoram tā bijusi tikai radoša neveiksme, bet netalantīgais režisors jau atkal piesaka sevi jaunā ampluā – tagad viņš par valsts budžeta līdzekļiem būtu gatavs analizēt kino industrijas pienesumu Latvijas kultūras videi. Tas tēlaini, līdzībās runājo-



POLITIKU UN IERĒDŅU ĪSTERMIŅĀ UN ILGĒRMIŅĀ NOSPIEDUMI

Par šādām līdzībām atkal un atkal liek aizdomāties politiskie procesi mūsu valstī. Lai nu šoreiz paliek citas jomas, palūkosimies, kādu nospiedumu politiķi un ierēdņi īstermiņā un ilgtermiņā atstājuši jūrniecības nozarē.

NOSPIEDUMI OSTĀS

Ostu pārvaldības modelis ir bijusi ne tikai diskusiju tēma piecu gadu garumā, tas ir radījis arī domstarpības starp ministriju un nozari. Uzņēmēji bijuši satraukti, ministrija atkal uzstājīga un pozicionējusi sevi kā labāk zinošu institūciju, ostu pārvaldnieki samiernieciski teikuši, ka īsti nav svarīgi, kāds ir pārvaldības modelis, jo daudz svarīgākas ir citas ar ostu darbību saistītas lietas. Katrs jauns satiksmes ministrs nācis ar savu redzējumu, ambīcijām un mērķiem. Bet ja nu reiz ir kas kopīgs visiem ministriem, tad tas ir maģiskais burtu virknējums OECD, ko visi skaita kā mantru: pārvaldībai jābūt caurspīdīgai un jāatbilst OECD prasībām, osta jāvada profesionāliem speciālistiem un jāatbilst OECD prasībām, jāizslēdz politiskā ietekme un jāatbilst OECD prasībām, un tā varētu vēl turpināt un turpināt.

Kad 2020. gada sākumā apstiprināja Krišjāņa Kariņa valdības deklarāciju, Ministru kabinets apņēma Latvijas lielajām ostām piemērot OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināt efektīvāku resursu izmantošanu. Bet sena austrumnieku gudrība māca: lai cik skaļi tu saktu "halva, halva!", no tā saldumu mutē nesajūtīsi. Ja palūkojamies, kas cauri gadiem joprojām notiek ostu valdēs, tad redzam, ka tās ir visai tālu no piesauktajiem OECD standartiem. Piemēram, kad līdz ar varas maiņu VARAM ministra portfeli no "Latvijas attīstībai" pārstāvja Artūra Toma Pleša pārņēma "Apvienotā saraksta" (AS) politiķis Māris Sprindžuks, viņš tūlīt rosināja no Rīgas brīvdostas valdes vadītāja amata atbrīvot Viesturu Zepu (LA) un viņa vietā ielikt uzņēmēju Edgaru Štelmaheru, kurš pēdējās Saeimas vēlēšanās kandidēja no AS saraksta Rīgā, bet netika ievēlēts. Savukārt, kad 2023. gada nogalē atkal mainījās valdība, kārtējās pārmaiņas piedzīvoja arī ostu valdes.

Atbilstoši noteikumiem valdes priekšsēdētāja mēnešalga lielajās ostās noteikta 2917 eiro, bet ostu valdes locekļu mēnešalgu nosaka 95% apmērā no ostas valdes priekšsēdētāja algas, un šis atbildības apmērs tiek pielīdzināts atbildības apmēram, kāds noteikts valsts kapitālsabiedrību padomju locekļiem. Tāpat ostas valdes priekšsēdētājs un lielās un vidējās ostas valdes loceklis reizi gadā saņem speciālo piemaksu vienas mēnešalgas apmērā. Tas ir atalgojums, kas ir virs vidējā valstī, tātad ostu valdēs vajadzētu būt speciālistiem, kuri dod reālu piensumu ostu stratēģiskajā plānošanā un attīstībā. Bet vai tā ir? Piemēram, Ventspils brīvdostas valdē Satiksmes ministriju tagad pārstāv cilvēks,



kurš Latvijas Policijas akadēmijā ieguvis otrā līmeņa augstāko profesionālo izglītību jurista kvalifikācijā, bet biznesa augstskolā "Turība" ieguvis profesionālo maģistra grādu tiesību zinātnēs.

Par mazajām ostām runājot, tās vispār pašlaik izbirušas cauri ostu reformas sietam – atstātas tādā kā pašvaldību valdījumā, lai gan jāteic, ka Salacgrīvu, Skulti un Mērsragu vairs nevarētu uzskatīt par mazajām ostām. Nolikumā noteikts, ka mazo ostu valdēs pēc likuma var būt 10 valdes locekļi, ko tās lieliski izmanto. Mērsraga ostas pārvaldē ir astoņi valdes locekļi, Pāvilstā desmit, Skultē desmit un Salacgrīvā deviņi, valdes priekšsēdētāja alga mazajās ostās ir 854 eiro, valdes locekļiem noteikta mēnešalga 95% apmērā no priekšsēdētāja atalgojuma, piedevām mazo ostu valdes priekšsēdētājs un valdes locekļi reizi gadā saņem speciālo piemaksu, valdes locekļi vienas minimālās mēneša darba algas apmērā, bet valdes priekšsēdētājs – vienas mēnešalgas apmērā.

Valsts kontrole savā ziņojumā norādījusi, ka mazajās ostās ir gan pašvaldību, gan valsts valdījumā nodoti aktīvi. Iestāde operē ar publiskajiem aktīviem, tāpēc detalizācijas pakāpei ir jābūt ļoti skaidrai. Valsts kontrole aicina izvērtēt, vai mazajām ostām būt iestādēm vai nelielām kapitālsabiedrībām, kas ļautu samazināt valdes locekļu skaitu un tās labāk pārvaldīt, tomēr mazās ostas reforma neskar, ko nevar teikt par ieilgušo Rīgas un Ventspils ostu reformu.

Satiksmes ministrijas saimniecībā Tālis Linkaits darbu sāka ar uzstādījumu: "Viss, kas saistīts ar mūsu stratēģisko darbību, lai īstenotu to, kas ierakstīts valdības deklarācijā, kura dažos virzienos ir radikāli atšķirīga no iepriekšējām. Varētu būt, ka šo uzdevumu īstenošana nebūs tik vienkārša un gan ministriju darbiniekiem, gan citiem iesaistītajiem būs jālauž un jāmaina līdzšinējais un ierastais skatījums uz daudzām lietām un jautājumu risināšanu." Un pilnus četrus gadus ministrs rāvās vaiga sviedros, lai mainītu pārvaldības modeli Rīgas un Ventspils brīvostās. "Pārvaldības modelim ir jāatbilst OECD labas pārvaldības



Antons Ikaunieks (no kreisās)
un Ēriks Koržeņevskis.



Kristaps Lūkins.



principiem: jānosaka gan atbildība, gan lēmumu pieņemšanas un atskaitīšanās kārtība, un daudz stingrāk un skaidrāk jāieziemē arī Satiksmes ministrijas loma ostu pārvaldībā, lai būtu, no kā prasīt atbildību, būtu, no kā piedzīt zaudējumus, ja tādi rodas valstij un brīvostai." Īsti nepārlicināja, bet izklausījās daudzsološi.

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

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

Dzīve rāda, ka ministri nāk un iet, bet viņu ambīciju atstātie nospiedumi un problēmas paliek, un tas attiecas arī uz jurniecības izglītību Latvijā. Lūk, jums arī ostu pārvaldības modeļa reforma! Kas vainīgs? Ko darīt? Diemžēl politiskus piemeklē radošas neveiksmes... Tādas pat radošas neveiksmes kā "Latvijas kuģniecības" privatizācija, kā... Savulaik Satiksmes ministrijas valsts sekretārs bija leģendārais Uldis Pētersons, kurš kādā intervijā reiz teica: "Ja kāds ministrs pārāk aizrautīgi stāstīja par kādu projektu, darīsim tā un tā, tad es savukārt piebildu, ka Balzaka rakstos šajā vietā parasti ierodas tiesu izpildītāji, mūsu situācijā ap šo vietu parādīsies prokurors. Lai ministrs saprot pats, un ministrs parasti arī saprata. Kādam taču jābūt, kas pasaka, ka likums to nepieļauj. Tā vismaz bija manā laikā, bet tagad bieži vien šķiet – ja likums ko neļauj, tad tas ir jāmaina."

NOSPIEDUMI IZGLĪTĪBĀ

Lai gan Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam, ko 2021. gada 21. oktobrī parakstīja tā laika satiksmes ministrs Tālis Linkaits, ir ierakstīts: saglabāt autonomu jurniecības izglītību un nodrošināt jurniecības izglītības programmu klāstu, tikai pēc nieka pāris mēnešiem tas pats ministrs jau bija piekāpies savai partijas biedrei un izglītības ministrei Anitai Muižniecei: lai



notiek, pievienosim ar Jūras akadēmiju RTU ekosistēmai. Tagad no politiskās skatuves pazuduši praktiski visi jūrniecības izglītības reformētāji: nav ne Muižnieces, ne Linkaita, tāpat no izglītības un zinātnes ministrijas *aiziets* arī pats galvenais akadēmijas pievienošanas asinssuns Dmitrijs Stepanovs, kurš nebija noskaņots ieklausīties jūrniecības nozares iebildumos, jo bija ieinteresēts beidzot izbīdīt cauri šo projektu, protams, darot to vienīgi jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestāžu kapacitātes nostiprināšanas vārdā. Mazāk svarīga tolaik bija Jūras akadēmijas akreditācija, tāpēc tagad situācija veidojas visai saspringta, jo 2024. gadā ir gaidāma EMSA vizīte, ko var uzskatīt arī par auditu, no kā būs atkarīgs ne tikai tālākais jūrniecības izglītības process Latvijā, bet pat jūrniecības izglītības pastāvēšana vispār, vismaz Jūras akadēmijas pastāvēšana. "Esam izdarījuši visu iespējamo, lai novērstu iepriekš izteiktos aizrādījumus, taču, protams, apzināties, ka viss nav tik skaisti, kā gribētos, bet esam gatavi pilnveidoties arī pēc tam, kad audits būs norādījis uz trūkumiem," intervijā teica RTU studiju prorektore Elina Gaile-Sarkane. "Akadēmiju ir iespējams attīstīt, reāli saprotot, ka esam saņieguši pietiekami zemu punktu, kas prasa sapurināšanos. Bet pēc pieciem gadiem gribētos redzēt, ka tā gadā spēj realizēt apmēram divus miljonus eiro zinātniski pētnieciskajos projektos, un tas būtu labs rādītājs."



RTU LJA jūrskolas izlaidums.

Jūras akadēmijai noteikti vajadzēs sapurināties, jo nākotnei piemērota jūrniecības izglītības programma, protams, ir tas, par ko šodien nopietni diskutē IMO, "World Maritime University", "Nautilus International", kā arī daudzu citu



institūciju speciālisti, jo par šodienas jūrniecības realitāti ir kļuvis mākslīgais intelekts, arvien vairāk sevi piesaka autonomā kuģošana, progresīvā robotika, kas jo aktuālāku padara vajadzību pēc datu zinātnes un analītikas, kibernetikas, IT kapacitātes un stratēģijas, un šīs tehnoloģiskās pārmaiņas veic patiesu jūrniecības nozares globālo digitālo revolūciju, kas prasa iepriekšējās prakses maiņu.

PAR JŪRNIĒKU DARBA PRESTIŽU DOMĀJOT

Zinātnieki uzskata, ka jūrniecības nozares nākotne lielā mērā būs atkarīga no vēlmes mainīt iedibinātos jūras izglītības un apmācības modeļus, un arī jūrnieka profesijas prestižam ir un būs milzīga nozīme. Aptuveni 1,2% nodarbināto mūsu valstī ir jūrnieki. Atalgojums jūrniekiem lielākoties tiek maksāts par laiku, kas pavadīts uz kuģa, un parasti jūrnieks gadā uz kuģa nostrādā 6 – 8 mēnešus. Strādājot uz ārvalstu kuģošanas kompāniju kuģiem, jūrnieki katru gadu nopelna un Latvijā ievieš aptuveni 350 miljonus eiro, tāpēc jūrniecības sabiedrībā plašu neizpratni un sašutumu izraisīja Latvijas masu medijos, tostarp laikraksta “Diena” 2023. gada 23. marta numurā Nr. 47 un 13. aprīļa Nr. 58 publicētā informācija, kas cita starpā skar Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas absolventu ienākumus.



“Publicētā informācija, kuras avots ir augstskolu absolventu datu monitoringa rīks (atsauce publikācijās), ir nepatiesa, klaji maldinoša un neatbilst reālajai situācijai jūrniecības nozarē. Visticamāk, atalgojuma datu analīze vienkāršotā veidā ir balstīta uz Valsts ieņēmumu dienesta informācijas par personai aprēķinātajiem nodokļiem, neņemot vērā to, ka saistošajos tiesību aktos par darbspēkam piemērojamajiem nodokļiem jūrniekiem ir noteikts speciāls

nodokļu režīms. Proti, neskatoties uz atalgojuma lielumu, kuģa virsnieki maksā iedzīvotāju ienākumu nodokli no summas, kas atbilst 2,5 valstī noteiktajām minimālajām algām, un tikai par laiku, kad bija nodarbināti uz kuģa. Pēc IZM izmantotās metodes var aprēķināt summu, no kuras ir maksāti legālie nodokļi, bet ne jūrnieka atalgojumu. Tas jau pirms diviem gadiem tika norādīts IZM ierēdnim Dmitrijam Stepanovam. Vēršam uzmanību, ka atbilstoši VSIA “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra 2019. gadā veiktajam pētījumam par atalgojumu jūrniecībā augstākās jūrniecības izglītības iestādes absolventam darba alga, uzsākot darbu uz kuģa jaunākā virsnieka amatā, ir vidēji



3000 – 4000 eiro mēnesī atkarībā no kuģa tipa un kuģošanas kompānijas, kurā absolvents ir iekārtojies darbā.

Nav noslēpums, ka atalgojums pēc attiecīgās augstākās izglītības iestādes absolvēšanas ir viens no galvenajiem motivējošajiem faktoriem skolu jaunatnei turpmāku studiju iespēju izvēlē. Šādas nepatiesas informācijas pieejamība IZM mājaslapas publiskajā vidē un publiskošana presē grauj ne tikai jūrniece profesijas prestižu, bet arī atstāj neatgriezeniski negatīvu ietekmi uz jūrnieceības izglītības iestādēm un apgrūtina izglītojamo piesaisti jūrnieceības programmām. Ar nožēlu secinām, ka šī nav vienīgā IZM ierēdņu pielautā kļūda, kas atstājusi negatīvu ietekmi uz jūrnieceības tālākajām attīstības perspektīvām. Šobrīd mēs vērojam izteiktu intereses samazinājumu par jūrnieceības izglītību skolu jaunatnes vidū, kā rezultātā pēdējos gados jūrnieceības izglītības iestādēs uzņemto personu skaits ir ievērojami sarucis. Mūsu nozarei tas ir īpaši sāpīgi, ņemot vērā jūrnieceības izglītības tradīcijas, profesijas prestižu un pienesumu Latvijas tautsaimniecībai.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Jūrnieceku reģistrs kā jūrnieceības profesionālo izglītību uzraugošā iestāde aicina IZM pārtraukt maldinošas informācijas sniegšanu un turpmāk rūpīgāk izturēties pret informācijas analīzi, īpaši, ja runa ir par publiski pieejamu informāciju, kas kalpo par pamatu tālākām publikācijām masu medijos. Lūdzu veikt attiecīgus precizējumus un novērst turpmāku sabiedrības maldināšanu,” publisku protestu pauda Jūrnieceku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

IZGLĪTĪBA IR VIENĪGAIS PAREIZAIS CEĻŠ UZ VEIKSMĪGU KARJERU

Stājoties amatā un nododot svinīgo zvērestu Saeimā, Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs, uzrunājot jauniešus, cita starpā teica: “No šīs tribīnes esmu aicinājis jūs nebaidīties sapņot un dažkārt lauzt “stikla griestus”. Jūsu šīs dienas sapņi ir Latvijas nākotne. Daudziem no jums turpmāko dzīves ceļu un pamatu ir likuši vecāki un vecvecāki. Latvija ir viņu mājas. Pateicoties viņu atbalstam, jūs esat tie, kuri turpmāk veidos mūsu valsti.”

Vecāki un vecvecāki ir likuši pamatus Latvijas valsts attīstībai, bet jaunie cilvēki ir Latvijas nākotne. RTU LJA jūrskolas izlaidumā jūlija sākumā izglītības un darba diplomus saņēma 64 jaunie speciālisti – 40 kuģu vadītāji un 24 kuģu mehāniķi. Jūrskolas direktors Arnis Bankovičs un pasniedzēji bija lepnī, jo jūrskola sen nebija piedzīvojuši tik kuplu absolventu skaitu. Tie bija jaunieši, kuri ieguvuši jūras pieredzi un piedzīvojuši attālinātu mācību procesu kovida laikā. Tie bija jaunie speciālisti, kuri, neskatoties uz visām problēmām, nebija padevušies grūtību priekšā. Sava izlaiduma dienā lielākā daļa no viņiem bija apņēmības pilni turpināt studijas akadēmijā, jo lieliski apzinās, ka izglītība ir vienīgais pareizais ceļš uz veiksmīgu karjeru.



Uz jautājumu, kā veicies ar studentu uzņemšanu RTU LJA 2023./2024. mācību gadam, atbilde nebija visai iepriecinoša, uzņemšana akadēmijā tika pagarināta vēl uz mēnesi, jo pirmajā piegājiēnā nebija izdevies nokomplektēt vajadzīgo studentu skaitu. Par kuģu elektromehāniķi arī šajā mācību gadā, tāpat kā iepriekšējā, neviens nevēlējās mācīties, tāpēc šī programma vispār netika atvērta, kuģu mehāniķi satilpa vienā grupā, ar kuģu vadītājiem bija nedaudz labāk, jo izdevās nokomplektēt divas grupas, bet kopējais studentu skaits diemžēl līdz pirmajam simtam nav ticis. Arī RTU Liepājas Jūrniecības koledžā uzņemšana tika pagarināta, jo visas studiju vietas nebija piepildītas.

Ar uzņemšanas rezultātiem apmierināts varēja būt RTU LJA jūrskolas direktors Arnis Bankovičs, jo pilnībā tika aizpildītas 90 kuģu vadītājiem un 55 kuģu mehāniķiem atvēlētās budžeta vietas, un, kā teica jūrskolas direktors, aizstrīpas vēl palikuši gribētāji tā sauktajā gaidītāju sarakstā.

Eksperti apgalvo, ka pasaules tirdzniecības flotē kuģu vidējais vecums, uz kuriem strādā mūsdienu jūrnieki, ir 21 gads, un tas nozīmē, ka šodienas tirdzniecības flotes kuģi tika būvēti pirms *Facebook*, *Twitter* un *YouTube* ēras sākuma, pirms *iPhone* pastāvēšanas un platjoslas interneta ieviešanas. Starptautiskajā jūrniecībā par atskaites punktu jau tagad tiek ņemts 2050. gads, kad jābūt sasniegtiem daudziem standartiem, kas pašlaik šķiet esam aiz kalniem, tomēr vērts atcerēties, cik nežēlīgi ātri skrien laiks. Neatkarību atguvušajā Latvijā esam nodzīvojuši jau vairāk nekā 30 gadus, un nereti sev jautājam, kur šie gadi aizskrējuši? Mūsdienu pasaule ir mainīga, tāpēc šodien neviens īsti nevar zināt, kādi kuģi pasaules jūrās kuģos pēc divdesmit un trīsdesmit gadiem un kādi speciālisti būs vajadzīgi, lai šos kuģus savaldītu. Pasaule mainās, un līdz ar pasauli spiesta mainīties arī jūrniecība. Jūrniecības nozare ir nonākusi jauna izaicinājuma priekšā – mūsdienīgai jūrniecības izglītībai vajadzētu spēt piedāvāt zināšanas, kas nodrošinātu kuģošanas biznesu ar tādiem speciālistiem, kādus pieprasa jaunā darba realitāte jūrā. Jau šodien jūrniecības izglītības iestādēm, jo īpaši tas attiecas uz augstskolām, vajadzētu strādāt, domājot par to, kāda jūrniecības nozare būs pēc gadiem desmit un kādi speciālisti tad tai būs vajadzīgi, bet tas no mācību iestādēm vispirms jau prasa domāšanas maiņu. Protams, arī inovāciju ieviešanu pašās mācību iestādēs, lai pietiekami augstā līmenī sagatavotu inženierzinātņu speciālistus.

Prezidents aicināja jaunus cilvēkus nebaidīties lauzt "stikla griestus". Laba izglītība ir spēcīgs ierocis, lai to paveiktu, bet jāsaprot, ka viedās tehnoloģijas arvien vairāk ienāks jūrniecībā un ietekmēs darbu jūrā un jūrnieku ikdienu, tāpēc visiem, kas sāk mācības un studijas jūrniecības mācību iestādēs, visiem, kam šis ir otrais, trešais vai pēdējais mācību gads, vēlām izturību, neatlaidību, spītu un arī veiksmi!

Lai jums visiem sepiņas pēdas zem ķīļa!■

2023. gadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits

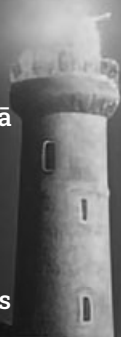
2023. gadā Latvijas Kuģu reģistrā (KR) no jauna reģistrēti 14 kuģi, no tiem astoņi ir SOLAS konvencijas kuģi (starptautiskā kuģošanā iesaistītie kuģi ar bruto tonnāžu virs 500). No reģistra izslēgti 13 kuģi, četri no tiem SOLAS konvencijas kuģi. Līdz ar to SOLAS kuģu skaits pieaudzis līdz 48, no tiem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

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

Pieaudzis arī KR reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrētas 26 buru jahtas un piecas motorjahtas, bet no reģistra izslēgtas četras buru jahtas un septiņas motorjahtas. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits ir 722.

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

“Ir prieks, ka Latvijā pieaug kuģu īpašnieku un kuģu skaits, bet, protams, skumji, ka šie kuģi nav reģistrēti zem Latvijas karoga. Tie kuģu īpašnieki, kuru kuģi ir bijuši Latvijas Kuģu reģistrā, atzīst, ka ir vislabākās atsauksmes par mūsu reģistru un labprāt to arī izmantotu, taču diemžēl ir iemesli, kas to neļauj darīt. Mēs, protams, esam ieinteresēti piesaistīt vairāk kuģu, jo tas vispirms ir stāsts par darba apjomu, kas dod izaugsmes iespējas mūsu speciālistiem, tāpat katrs karogā reģistrētais kuģis vairo šī karoga prestižu un dzīvotspēju,” saka Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.





SAKĀRTOT NOZARI IR MŪSU VISU INTERESĒS

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

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

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



segmenti, tāpēc tagad esam sākuši aktīvi strādāt, un mums ir daudz ideju, kā piesaistīt jaunus kravu veidus. Lielu jaunumu ir nodarījusi ilgstošā skatīšanās uz Austrumiem, es pat teiktu, ka tā ir bijusi ilgstoša atkarība no Krievijas zemas pievienotās vērtības, bet viegli prognozējamām kravām, kas apjoma ziņā arī veidoja kravu apgrozījuma tonnas, bet kopējā pievienotā vērtība no šīm kravām nepārsniedza desmit procentus, kas naudas izteiksmē nepārsniedz trīspadsmit eiro par tonnu. Nav jau tā, ka nenovērtēju paveikto, jo arī šīs Krievijas resursu kravas ir devušas



Kaspars Briškens.

daudz darba vietu ostās un dzelzceļā. Ja paskatāmies no investīciju perspektīvas, tad Latvija ilgus gadus Austrumu – Rietumu tranzīta koridoru, kur visvairāk bijušas Krievijas kravas, ir ļoti apjomīgi subsidējusi. Ja paskatāmies, kur divdesmit gados, kamēr esam iestājušies Eiropas Savienībā, satiksmes nozarē ir aizgājuši, piemēram, Kohēzijas fonda līdzekļi, tad redzam, ka daudzi simti miljonu ir aizgājuši šī Austrumu – Rietumu koridora paplašināšanā, vai tā būtu dzelzceļa koridora jaudas palielināšana, kam patlaban ir astoņdesmit miljonu tonnu jauda, kas tagad paliek neizmantoja, un tas noticis, apzinoties, ka iepriekšējie tranzīta apjomi nekad vairs nebūs iespējami. Neskatoties uz to, šī infrastruktūra ir jāuztur, un tas prasa ievērojamus līdzekļus. Arī investīciju projekti ostās, kas bija vērsti uz beramkravu un lejamkravu apstrādei nepieciešamās infrastruktūras veidošanu, kura tagad netiek pienācīgi noslogota, un mums jāapzinās, ka tie līdzekļi, kas tika ieguldīti šo infrastruktūru veidošanā, tika atņemti citu projektu nodrošināšanai citos transporta segmentos, piemēram, pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai.

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

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

– Lai gan runāja par Austrumu – Rietumu koridoru, ļoti liels uzsvars vienmēr tika likts uz Austrumiem, strādājot ar viņu kravu nosūtītājiem, tai pašā laikā novārtā atstājot darbu ar Rietumu kravu nosūtītājiem, kuri arī lieliski būtu varējuši



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

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

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

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

– Redzu, ka joprojām ļoti liels akcents ir uz Austrumiem, Centrālāziju, kur, protams, ir labas iestrādnes jaunu kravu piesaistīšanai, bet tas, ko es sadarbībā ar nozari vēlos darīt, tomēr meklēt ceļu uz Rietumiem.

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

– Protams, jāstrādā ir abos virzienos, jāizmanto tās ilggadējās iestrādnes, kas ir Austrumos, arī Centrālāzijā, tai pašā laikā ir svarīgi strādāt ar Rietumu kravu īpašniekiem. Biju darba vizītē ASV, kuras laikā tikos ar Ņujorkas un Ņūdžesijas ostas pārvaldi, un vienojāmies, ka vistuvākajā laikā tiks parakstīts "sister port" līgums ar Rīgas ostu, kas pavērs jaunas iespējas sadarbībai un varētu nodrošināt kravu plūsmas abos virzienos. Tāpat mums par labu var nostrādāt kapacitātes nepietiekamība tādās lielajās Rietumeiropas ostās kā Hamburga, Roterdama



un Antverpene, kur lielās konteineru līnijas ostu lielās noslodzes dēļ saskaras ar šaurajām vietām, tā sauktajiem pudeļu kakliem, piedevām šajās ostās krauties ir ļoti dārgi. Jau tagad daļa kravu no Tālajiem Austrumiem un Ziemeļamerikas ienāk Baltijas jūras ostās, piemēram, Vācijas un Polijas ostās, arī Klaipēdas ostā, un no turienes jau tālāk tiek piegādātas Rietumeiropas patērētājiem. Šī noteikti varētu būt izdevīga niša arī Latvijas ostām, jo, salīdzinot pārvadājumus no Hamburgas līdz Prāgai un no Rīgas līdz Prāgai, pat neskatoties uz lielāku attālumu, pārvadājumu no Rīgas ir finansiāli izdevīgāki, mēs esam konkurētspējīgi.

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

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

– Indikācijas rāda, ka “Tallink” šādi plāni netiek apspriesti, un arī viņu prāmis “Romantika” strādā citā reģionā, taču mēs strādājam ar citiem operatoriem, lai ieinteresētu Rīgas – Stokholmas maršruta atjaunošanā. Varam būt apmierināti, ka veiksmīgi darbojas līnijas Ventspils – Nīneshamna un Liepāja – Trāvēminde, ko apkalpo kompānija “Stena Line”, kas veikusi ievērojamas investīcijas Latvijā, iegādājoties “Noord Natie” termināli Ventspilī, kā arī domājot par to, kā vēl vairāk “Stena Line” vajadzībām Liepājas ostā uzlabot infrastruktūru piestātnēs.

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

– Mēs noteikti rosinām kompāniju “Stena Line” izvērtēt iespēju paplašināt darbību arī no Rīgas. No savas puses esam gatavi darīt visu, lai atjaunotu kuģu līniju Rīga – Stokholma, un “Stena Line” ir viens ļoti nopietns pretendents, kas jau izvērtē mūsu piedāvājumu, jo šī līnija bija ļoti piepildīta gan pasažieru, gan kravu segmentā, tāpēc gandrīz droši var prognozēt, ka tāda tā būtu arī tagad. Ja varētu nodrošināt šādas prāmju līnijas darbību, mums pavērtos jaunas iespējas paplašināt pakalpojumu sniegšanu vairākos virzienos, tai skaitā tie varētu būt multimodālie pārvadājumi, kas ir daudz lielākas pievienotās vērtības radītāji un visādā ziņā palīdzētu aizvietot kravu kritumu. Nopietni jādodomā par



Satiksmes ministra Kaspara Briškeņa tikšanās ar ASV vēstnieku Kristoferu Robinsonu.



ražošanu ostā, kas ir perspektīva biznesa niša ar lielu pievienoto vērtību un labi apmaksātām darba vietām, neaizmirstot par tiem akcentiem, kas liekami uz prāmju satiksmi, konteinerkravu piesaisti un nestandarta kravu apstrādi, kā arī uz enerģētikas projektiem.

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

– Kad runājam par militārajām kravām, tas man atsauc atmiņā laiku pirms desmit gadiem, kad tika izveidots Ziemeļu piegādes koridors uz Afganistānu, kas arī lika pamatu militārās un civili militārās piegādes ķēdēm. Toreiz tika izveidots multimodāls koridors, kas aptvēra lidostu "Rīga", dzelzceļu, bet kuģošanas kompānija "Maersk" aktīvi iesaistījās kravu transportēšanā caur Rīgas ostu. ASV kā mūsu stratēģiskie partneri veica auditu, lai pārliecinātos par tik nozīmīga

kravu koridora drošību. Tā kā ir bijušas ļoti labas iestrādnes, tagad Latvija ir gatava nepieciešamības gadījumā apstrādāt liela apjoma militārās kravas, tai skaitā arī nestandarta kravas. Ja atceramies, tad savulaik bija ostas, kas pretojās sadarbībai ar NATO, bet esmu pārliecināts, ka tagad šādi jautājumi ir noņemti no dienas kārtības un visas Latvijas ostas būtu gatavas iesaistīties šādu kravu pārvadājumu



Kaspars Biškens "Rail Baltica" konferencē.

ķēdē. Tas, kas mums pietrūkst, un arī par to pirms gadiem jau esmu runājis, ir "Rail Baltica" savienojums ar Rīgas ostu.

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

– No pirmās dienas esmu bijis pārliecināts, ka šādam savienojumam ir jābūt, un tas ir politisks pārpratums, ka šāds savienojums nav iekļauts plānošanas dokumentos. Kad biju satiksmes ministra padomnieks, par šo jautājumu runāju, bet tolaik, 2012. gadā, nozarē dominēja tādas tranzītbiznesa intereses, kas saskatīja "Rail Baltica" kā apdraudējumu savām pozīcijām. Tā nekādā gadījumā nebija tālredzīga politika, pat raugoties no tā laika pozīcijām. Tagad situācija ir radikāli mainījusies, Austrumu virziena kravas būtiski samazinājušās, tāpēc Rīgas ostas savienojums ar "Rail Baltica", no visiem skatu punktiem raugoties, beidzot tiek uzskatīts par kritiski svarīgu, tai skaitā domājot par jaunā Adrijas – Baltijas koridora veidošanu, kas būs neizbēgami vajadzīgs Ukrainas atjaunošanas laikā pēc karadarbības izbeigšanas. Lai gan finansējums šim savienojumam pašlaik nav paredzēts un nav arī pieejams, tomēr ir jāizpēta ekonomiskais pamatojums, un tad jau var domāt par tālāko, kā trasi savienot ar Rīgas ostu. Ja



izdosies atrast risinājumu pamatlīnijas izbūvei cauri Rīgai, tad līdzīgā veidā būs jāatrod risinājums arī savienojumam ar ostu. Ar nožēlu jāatzīst, ka savienojumu ar Rīgas ostu jau sākuma posmā noraidīja, man negribētos teikt, ka nozare, jo to izdara tā nozares daļa, kas tajā laikā baudīja ļoti lielu ietekmi uz varas resursu.

– Jūs domājat nozares daļu Aivara Lemberga personā?

– Negribētu nosaukt konkrētus vārdus, bet katrā ziņā tiem, kas tranzītbiznesā bija spēles noteicēji, bija lielākā pretestība pret "Rail Baltica" savienošanu ar Rīgas ostu.

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

– Saeima ir apstiprinājusi valdības sagatavoto Krievijas un Baltkrievijas graudu importa aizliegumu, un šajā ziņā Latvija uzņemas līderību Eiropā, turpinot runāt ar kolēģiem, lai panāktu Eiropas vienotu viedokli šajā jautājumā, kas, protams, nav viegli izdarāms. Kas attiecas uz graudu tranzīta kravām, tad Zemkopības ministrija strādā pie noteikumiem, kas liks stingrāk kontrolēt labības tranzīta kravas, lai būtu pilna pārlicība, ka šajās kravās nav Ukrainai nozagto asins graudu. Graudu kravu apjoms Latvijas ostās ir pieaudzis, un tam ir liela nozīme tranzīta un ostu biznesa dzīvotspējai, tomēr es turpinu signalizēt nozarei: lūdzu, nemēģiniet vienām resursu tranzītkravām likt ielāpu ar citām resursu tranzītkravām, kas pašlaik nav pakļautas sankcijām, jo arī šāda veida kravu plūsma var apstāties, un tad atkal būsīm pie sasistas siles. Esam aplēsuši: ja pārtrauktu graudu tranzītu, tas ļoti sāpīgi ietekmētu dzelzceļu, stividorus un visas trīs lielās ostas, kas iesaistītas graudu apstrādē, tātad nedrīkstam zaudēt nevienu dienu un nedrīkstam vēl vairāk pastiprināt savu atkarību, tāpēc aicinu visus nozares uzņēmējus strādāt pie jaunu kravu piesaistes, un es esmu gatavs šajā ziņā strādāt kopā ar uzņēmējiem un ostām.

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

– To, kas notiek kopš 2019. gada, īsti nemaz negribētos nosaukt par reformu, jo tas bija izteikti politizēts process, kas ļoti koncentrējās tieši uz juridiskās pārvaldes maiņu ostās. Pilnīgi noteikti piekritu, ka arī iepriekšējais pārvaldes modelis nebija efektīvs, jo noveda pie valsts un pašvaldības interešu pretnostatīšanas, ļoti augstas politizācijas un nereti destruktīvas konkurences, taču arī piedāvāto pārvaldes modeli par reformām nevaru nosaukt. Reformām ir jābūt visaptverošām, tāpēc jāveido skaidra, jauna un integrēta biznesa stratēģija. Satiksmes ministrijas saimniecībā ir astoņpadsmit institūcijas, no tām četrpadsmit valsts kapitālsabiedrības, četras administrācijas, un visa šī saimniecība ir



ārkārtīgi sadrumstalota, un savstarpējā integrācija lielās sadrumstalotības dēļ ir nepilnīga. Mūsu nozare nevar lepoties ar Eiropas fondu apguvi, nauda paliek uz galda, neskatoties uz to, ka satiksmes nozarē ir liels investīciju deficīts un vēsturiski nauda investēta nepareizos virzienos. Arī ministrija savā izpratnē ne vienmēr gājusi līdzī sava laika vajadzībām. To visu apzinoties, loģiski skaidrojama nepieciešamība reformēt satiksmes nozari, kas tiks sadalīta četros līmeņos un kur ostu reforma iekļausies kā viena no sastāvdaļām.

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

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

– Vienota mārketinga fasāde, kāda tā ir pašlaik, kad ostas piedalās izstādēs zem vienota zīmola VIA LATVIA, protams, ir svarīga, tomēr jāiet uz nākamo līmeni, lai mums ir vienots pārdošanas koridors. Veselīga konkurence ostu stīvidoru starpā ir laba lieta, bet visur, kur varam strādāt, papildinot cits citu, ir nepieciešama daudz ciešāka sadarbība, tāpēc visaptverošas reformas ietvaros mēs atradīsim vietu arī ostām, pie tam paturot prātā, ka pašvaldības nedrīkst izspiest no ostu pārvaldēm, jo pašvaldību līdzdalība ir viens no kritiskiem priekšnosacījumiem, lai ostas efektīvi attīstītos. Taču jāsaprot, ka nedrīkst veidoties pretnostatījums starp valsti un pašvaldībām vai veto tiesības, kas paralizē attīstību, bet sliktākajā gadījumā rada politizācijas riskus. Uzskatu, ka ostu pārvaldēm ir jābūt profesionāli pārvaldītām, ideālā gadījumā arī ar starptautisku pieredzi, bet aktīvu sadalījumā un ieinteresētības līmenī visiem spēlētājiem jābūt vienotiem, kas ostu ekosistēmu padara iespējami efektīvu, bet tā noteikti ir daļa no plašākas nozares pārvaldības, jo es uz ostām neskatos kā uz



izolētām salām, bet gan kā uz integrēta piegāžu ceļa daļu ļoti plašā piegāžu loģistikā. Tad mēs saliekam kopā visas kompetences: biznesa plānu, integrāciju ar pārējiem loģistikas spēlētājiem, institucionālo risinājumu, iesaistītās puses, un nonākam pie tā, ko var saukt par reformu, nevis tā procesa, kas pēdējo četrus gadus laikā tika uzskatīts par reformu, radot ļoti daudz nenoteiktības nozarē un nenoteiktības arī investīciju pusē.

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

– Jau esam iesnieguši pirmo konceptuālo ziņojumu par četru līmeņu pārvaldības modeļa ieviešanu satiksmes nozarē. Pašlaik vēl konkrēti nerunājam par to, kā tas notiks institūciju līmenī, bet galvenais ir vienoties, ka virzāmie uz šāda veida reformu. Šim procesam esam arī piesaistījuši ārzemju partnerus, kuri mums palīdzēs reformas ieviešanā. Ostu reformas ieviešanu Saeima ir pagarinājusi līdz gada beigām, bet līdz gada vidum Ministru kabinetam iesniegsim savu konceptuālo redzējumu, kur lielās reformas ietvaros piedāvāsim arī reformu ostām. Pagaidām man pašam visas atbildes nav skaidras, tāpēc notiek konsultācijas ar visiem iesaistītajiem partneriem, piemēram, Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju, plānoju apmeklēt trīs lielās ostas, runājam ar loģistikas nozari un starptautiskajiem partneriem, tad, apkopojot visu informāciju, piedāvāsim redzējumu, un ne jau tikai par pārvaldības modeli, bet gan par to, kā pārvaldīt ostas, lai rastu jaunas specializācijas, kā ostām kļūt konkurētspējīgākām, kā ostām piesaistīt investīcijas. Jau tagad redzam, ka veidojas pretrunas starp esošajiem Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldības modeļiem, tāpēc arī šajā ziņā būs jārod risinājums, lai visiem būtu vienādi spēles noteikumi. Viens ir pilnīgi skaidrs – es iestājos par to, ka ostu pārvaldēs jāmazina jebkāda politizācija un politiskā ietekme, ostu valdēs ir jābūt profesionāļiem, kuri, vēlam, atlasīti starptautiskā konkursā.

– Izklusās labi un pareizi, arī daudzi satiksmes ministri pirms jums to ir teikuši un vārdos kvēli iestājušies par profesionāļiem ostu valdēs un



Kaspars Briškens "International Air Transport Association" (IATA) "Wings of Change" Eiropas samītā Amsterdamā.



politiskās ietekmes mazināšanu, bet dzīvē viss ir savādāk, cilvēka daba ir nemainīga, tāpēc joprojām redzam, ka ostu valdēs politiski tiek iecelti cilvēki, kuriem ostu menedžments ir sveša lieta.

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

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



Kaspars Briškens ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām konferences 28. sesijā (COP28).

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

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

– Šis noteikti ir līdzsvara jautājums. Redzam, ka starp astoņpadsmit mūsu pārraudzībā esošajām institūcijām ir tādas, kas strādā ļoti labi, ļoti un ne tik labi, tāpēc nevēlos sasniegt vidējo aritmētisko. Noteikti ir jāsaglabā pasaules līmeņa kvalitatīvas institūcijas. Ar šo reformu nedrīkst sabojāt labo. Igaunija ievieš reformu ziņā varbūt nav labākais piemērs, bet mēs ļoti pamatīgi studējam OECD pētījumu par Igaunijas transporta nozari. Igaunija lielā mērā ir



izdarījusi priekšdarbus arī mums, jo mums šāds pētījums vairs nav jāveic, pat ja nepiekrītam visiem pētījuma secinājumiem, analītiskā daļa ir spēcīga un ļoti precīzi iezīmē visus tos pašus sadrumstalotības izaicinājumus, ar kādiem saskaramies arī mēs. Igaunija ievieša nevis OECD ieteikto modeli, bet vēl integrētāku, izveidojot jaunu Transporta administrāciju, bet man labākie paraugi šķiet Zviedrijas un Somijas transporta nozares pārvaldības modeļi.

– Kur satiksmes nozares reformai redzat profesionālo kapacitāti?

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

– Vai reformas īstenošanai jums ir politiskā aizmugure?

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

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

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

Anita Freiberga



LĪDZ 2023. GADA BEIGĀM PAGARINĀTA OSTU REFORMAS ĪSTENOŠANA

Saeima atbalstīja grozījumus Ostu likumā, kas paredzēja līdz 2023. gada 31. decembrim pagarināt termiņu Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu likvidācijai, lai atrisinātu virkni jautājumu. Satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs pauda gandarījumu, ka koalīcijā ir bijis atbalsts un vienprātība, ka sāktais kurss ostu reformēšanā ir jāturpina, tomēr vienlaikus viņš norādīja, ka ir radusies virkne juridisku problēmu, tāpēc nepieciešams pagarināt ostu reformas realizācijas termiņu. Izmaiņas likumā nepieciešamas, lai nodrošinātu ostu pārvaldības reformas nepārtrauktību. Diskusijas par ostu pārvaldības reformas īstenošanu turpinās, tostarp arī par pašvaldību iesaisti ostu pārvaldības reformēšanas procesā.■

MINHENĒ NOTIEK “TRANSPORT LOGISTIC 2023”



No 9. līdz 12. maijam Minhenē notika starptautiskā loģistikas, mobilitātes, IT un piegādes ķēžu risinājumu izstāde “Transport logistic 2023”, kurā kopīgā Latvijas standā VIA LATVIA piedalījās Latvijas ostu pārvaldes, ostu kompānijas un nozares sadarbības partneri. Izstādē bija ļoti plaša pārstāvniecība – aptuveni 2300 dalībnieku no 67 pasaules valstīm, kas

prezentēja savus pakalpojumus, produktus un inovācijas.

Izstādi atklāja Vācijas transporta ministrs Volkers Visings, uzsverot aizvien pieaugošo transporta un loģistikas lomu politiskajā dienaskārtībā un akcentējot izstādi kā lielisku iespēju iepazīt industrijas jaunākās tendences un izaicinājumus. Izstādes ietvaros tika stiprinātas esošās un veidotas jaunas sadarbības saites.■

ES UN CENTRĀLĀZIJAS EKONOMIKAS FORUMĀ DISKUTĒ PAR ĢEOPOLITISKO SITUĀCIJU

Lai veicinātu Latvijas kā Eiropas Savienības dalībvalsts ciešāku sadarbību ar Centrālāzijas reģionu transporta loģistikas, ekonomikas un tirdzniecības jomās, Latvijas delegācija satiksmes ministra Jāņa Vitenberga vadībā piedalījās Eiropas Savienības un Centrālāzijas ekonomikas forumā, kas norisinājās no 17. līdz 20. maijam Almati, Kazahstānā. Forumā galvenās diskusijas



bija par ģeopolitisko situāciju, tās perspektīvu un riskiem, vides jautājumiem un Dienvidu tirdzniecības un transporta koridora attīstību, savienojot Centrālās Eiropas valstis ar Eiropu. Forumā piedalījās arī Eiropas Komisijas izpildviceprezidents Valdis Dombrovskis.



Satiksmes ministra Jāņa Vitenberga delegācijas sastāvā Latviju forumā pārstāvēja transporta un ekonomikas nozares eksperti – ministra ārštata padomnieks ostu un loģistikas jautājumos Jānis Kasalis, Ekonomikas ministrijas parlamentārais sekretārs Andris Čuda, ekonomikas ministres padomnieks uzņēmējdarbības infrastruktūras attīstības jautājumos Andis Zariņš, kā arī transporta jomas institūciju pārstāvji – VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētājs Rinalds Pļavnieks un starptautisko attiecību direktore Silvija Dreimane, Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■



RISINA RAŽOŠANAS DEKARBONIZĀCIJAS UN KLIMATA JAUTĀJUMUS

Roterdamā Pasaules ūdeņraža konferencē un izstādē “World Hydrogen 2023” tikās enerģētikas nozares politikas veidotāji un uzņēmēji no visas pasaules, lai veidotu sadarbību un dalītos pieredzē ūdeņraža ekonomikas attīstībā un ieviešanā.





Baltijas jūrā pie Latvijas un Igaunijas krastiem attīstās vairākas zonas atkrastes vēja parku būvniecībai. Jau ir sāktas sarunas ar parku attīstītājiem par iespējamo darbību Ventspils ostā. Vienlaikus Ventspils brīvostas teritorijā darbību plāno sākt vairāki saules parki. Zaļās enerģijas ražošanai ir svarīga ne tikai atjaunīgās elektroenerģijas ģenerēšana, bet arī tās ilgtspējīga uzkrāšana. Zaļajam ūdeņradim un no tā sintezētām degvielām (e-metanol, zaļais amonjaks) ir būtiska loma šajā nozarē. Ventspilij ir milzīgs potenciāls kļūt par nozīmīgu atjaunīgās enerģijas un tās nesēju centru. Bez ekonomiskā pienesuma tas arī sekmēs ražošanas dekarbonizācijas un klimata jautājumu risināšanu.■

IENZAĪSTAS AR NĪDERLANDES PIEREDZI ATKRASTES VĒJA PARKU BŪVNICĪBĀ UN DARBĪBĀ



No 15. līdz 17. maijam Baltijas valstu ostu pārstāvji un enerģētiskās politikas veidotāji iepazīs ar Nīderlandes pieredzi atkrastes vēja parku būvniecībā un darbībā. Vizīte tika organizēta, pateicoties Nīderlandes Karalistes

vēstniecības Latvijā ielūgumam. Latvijas delegācijā bija pārstāvji no Klimata un enerģētikas ministrijas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, "Latvenergo", Augstsprieguma tīkla, Ventspils brīvostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes un Liepājas speciālās ekonomiskā zonas.

"Atkrastes vēja parku būvniecības process ir ilgs un sarežģīts, tas sastāv no vairākiem posmiem un neskaitāmām niansēm. Lai gan Ventspils brīvostas pārvalde pati nebūvēs vēja parkus, osta atrodas ģeogrāfiski un loģistiski izcili piemērotā vietā, kur veidot reģionālu bāzi atkrastes vēja parku būvniecības un apkalpošanas kompānijām. Tā kā Baltijas jūrā jau tagad attīstās vairākas zonas atkrastes





parku būvniecībai, mums ir svarīgi saprast, kā šis tirgus veidojas un kas uzņēmējiem būs nepieciešams gan īstermiņā, gan ilgtermiņā,” uzsvēra Ventspils brīvostas atjaunojamās enerģijas klastera veidotājs Kaspars Liepiņš. ■

“BALTIC BREEZE” DISKUTĒ PAR JŪRNICĪBAS NOZARES AKTUALITĀTĒM

8. jūnijā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika “The Nautical Institute Baltic branch” atklāšanas pasākums “Baltic Breeze”, kurā piedalījās jūrniecības nozares pārstāvji no Baltijas reģiona – Igaunijas, Somijas, Latvijas un Lietuvas.



Pasākumā tika prezentētas nozares aktualitātes: Polārais kodekss un ledus navigācijas apmācība, jauna pieeja sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanai, kā arī modernas jūrniecības izglītības pamatprincipi un labās prakses. ■

RTU UN “LVR FLOTE” SADARBOSIES INOVĀCIJU IZSTRĀDĒ UN IEVIEŠANĀ

RTU un “LVR Flote” 6. jūnijā parakstīja līgumu par sadarbību inovāciju izstrādē un ieviešanā, kas būtiski sekmēs ostās sniegto pakalpojumu automatizāciju, datu apriti, sakaru nodrošinājumu, drošības uzlabošanu, autonomu risinājumu attīstību, ieviešanu un izmantošanu, tā pozitīvi ietekmējot Latvijas ostu efektivitāti un konkurētspēju un reizē arī veicinot Latvijas



Līgumu paraksta “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš un RTU inovāciju prorektore Liene Briede.



tautsaimniecībai nepieciešamo speciālistu sagatavošanu. "Sadarbība ar industriju ir viens no mūsu universitātes darbības virzieniem," teica L. Briede, akcentējot, ka RTU interesēs ir ilgtermiņa sadarbība ar uzņēmumiem, lai pilnvērtīgi varētu attīstīt konkrētus sadarbības virzienus. Šajā procesā iesaistīsies gan RTU Datorzinātnes un informācijas tehnoloģijas fakultāte, gan RTU Latvijas Jūras akadēmija.■

IZVEIDOTA SKLOIS ATBALSTA LAPA

Darbu sāka jaunā SKLOIS (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma) atbalsta lapa <https://info.msw.lv/>, ko izveidojuši Latvijas Jūras administrācijas SKLOIS departamenta speciālisti.

Jaunajā lapā apkopota informācija, kas palīdz darbam ar SKLOIS – aktuālie jaunumi, dokumenti un lejupielādes, paziņojumi par sistēmas darbības pārtraukumiem, instrukcijas SKLOIS lietošanai, saistošie tiesību akti, biežāk uzdotie jautājumi un atbildes, kas regulāri tiek papildināti, kā arī atbildīgo iestāžu kontaktinformācija un *on-line* forma saziņai ar SKLOIS *helpdesk*. Lapā atrodama arī aktuālā informācija par kuģu pienākšanas un atiešanas laiku.■

LATVIJAS DELEGĀCIJA PIEDALĀS "TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN 2023"

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



No 4. līdz 6. oktobrim Kazahstānas galvaspilsētā Astanā notika starptautiskā transporta un loģistikas izstāde "TransLogistica Kazakhstan 2023", kur

Latvijas transporta jomu pārstāvēja vairāk nekā 50 transporta un loģistikas nozares uzņēmēju, tostarp Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, Liepājas SEZ, VAS "Latvijas dzelzceļš", Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, Starptautiskās lidostas "Rīga" un vairāku citu transporta uzņēmumu pārstāvji. Izstādes laikā U. Reimanis un uzņēmēji tikās ar esošajiem un potenciālajiem partneriem, lai pārrunātu līdzšinējo sadarbību un veidotu jaunus transporta loģistikas maršrūtus.



nozīmīgākajām ikgadējām tirdzniecības izstādēm un centrālā sadarbības platforma transporta un loģistikas nozares profesionāļiem reģionā. Izstādes fokuss bija vērsts uz jaunākajiem sasniegumiem, tendencēm un aktualitātēm transporta un loģistikas nozarē, izstādes dalībnieki piedāvāja plašu produktu un pakalpojumu klāstu, autoparku vadības sistēmas, modernas noliktavu tehnoloģijas, loģistikas programmatūru un daudzas citas inovācijas, kas veicina nozares konkurētspēju un efektivitāti. Šogad izstāde norisinājās 16. reizi un pulcēja aptuveni 200 dalībnieku no dažādām valstīm.■

“TRANSLOGISTICA UZBEKISTAN” PIESAISTA PLAŠU PUBLICITĀTI



Latvijas ostnieki, “Latvijas dzelzceļš”, Starptautiskā lidosta “Rīga” kopā ar Satiksmes ministriju vienotā “VIA Latvia” stendā piedalījās starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē “TransLogistica Uzbekistan”, kas 2. novembrī notika Taškentā. “TransLogistica Uzbekistan” ir vienīgā specializētā transporta

nozares izstāde Uzbekistānā, kas katru gadu pulcē lielu uzņēmēju un amatpersonu skaitu ne vien no Uzbekistānas, bet arī no citām Centrālāzijas valstīm, kā arī piesaista plašu publicitāti.■



KĀDS VARĒTU BŪT JŪRNIĒKU DARBS 2050. GADĀ?

Neatkarību atguvušajā Latvijā jau esam nodzīvojuši vairāk nekā 30 gadu, un nereti sev jautājam, kur šie gadi aizskrējuši. Starptautiskajās jūrniecības organizācijās, piemēram, IMO, un ne tikai, daudzas lietas, tai skaitā jūrniecības ilgtspējīgu attīstību saista ar 2050. gadu, kas pašlaik šķiet esam aiz kalniem, tomēr vērts atcerēties, cik nežēlīgi ātri skrien laiks. Eksperti apgalvo, ka pasaules tirdzniecības kuģu vidējais vecums, uz kuriem strādā mūsdienu jūrnieki, ir 21 gads, un tas nozīmē, ka šodienas tirdzniecības flotes kuģi būvēti pirms *Facebook*, *Twitter* vai *YouTube* ēras sākuma, pirms *iPhone* pastāvēšanas un platjostas interneta ieviešanas.

Bet kādi kuģi vagos jūras 2050. gadā, kā nozare pielāgosies jauno tehnoloģiju uzvaras gājienam? Pēc ekspertu domām, lai izprastu, kāds būs jūrnieku darbs 2050. gadā, vajadzētu apjaust, uz kādiem kuģiem viņiem būs jāstrādā un kāda nākotnē izskatīsies globālā tirdzniecības vide. Taču viss, par ko tagad notiek diskusijas, ir tikai versijas par iespējamām nākotnes tehnoloģijām un spekulācijas par to, kā būs, kad būs.

Jūrnieks, visticamāk, uz kuģa strādās daudz mazākā apkalpē, bet viņam būs lielāka mijiedarbība ar speciālistu komandām krastā. Automatizācija, bez šaubām, mainīs daudzus dzīves aspektus jūrā, bet tehnoloģiju radītās pārmaiņas varētu pozitīvi ietekmēt jūrnieka ikdienas darbu.

Jau tuvākajā nākotnē jūrnieku apmācība koncentrēsies uz digitālo tehnoloģiju optimālu izmantošanu.

Lai gan pašlaik preču pārvadājumi pa jūru nesamazinās, jāņem vērā, ka nākotnē mainīsies tirdzniecības modeļi, kas liks mainīties arī tirdzniecības flotei: pirmkārt, kuģu kļūs mazāk, bet procentuāli vairāk būs lielie kuģi, otrkārt, atdzims piekrastes un tuvsatiksmes kuģošana.■



SPĀNIJĀ NOTIKUSI NEFORMĀLA VIDES MINISTRU TIKŠANĀS

No 9. līdz 12. jūlijam Spānijā norisinājās Eiropas Savienības vides ministru neformāla sanāksme, kurā ministri diskutēja par izaicinājumiem bioloģiskās daudzveidības pārvaldībā, risinājumiem jūras piesārņojuma mazināšanai, kā arī par līdzsvarotu atjaunojamo energoresursu izmantošanas attīstību. Latvijas delegāciju sanāksmē vadīja vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Māris Sprindžuks.

Tāpat ministri pārrunāja tā saukto NEXUS pieeju, kas uzsver ūdens, enerģijas un pārtikas drošību un ekosistēmu – ūdens, augsnes un zemes – savstarpējo atkarību, kas ir šīs drošības pamatā. NEXUS pieeja nosaka savstarpēji izdevīgus risinājumus, kuru pamatā ir izpratne par ūdens, enerģētikas un lauksaimniecības politikas sinerģiju, saglabājot ekosistēmu integritāti un ilgtspēju.

“Ir būtiski vienoties par integrētu pieeju politikas veidošanai, ņemot vērā dažādu nozaru un vides savstarpējo saistību, jo tikai tā mēs varam sasniegt ilgtspējīgu attīstību un augstāku efektivitāti. Lai mazākās ES dalībvalstis veiksmīgi un pilnvērtīgi spētu īstenot NEXUS pieeju, ir ļoti svarīgi nodrošināt tehnisko un finansiālo atbalstu, veicināt zināšanu apmaiņu un prasmju attīstīšanu, kā arī stiprināt sadarbību starp dažādām nozarēm,” ir pārliecināts Māris Sprindžuks.

Viens no diskusiju tematiem bija risinājumu meklēšana jūras piesārņojuma mazināšanai. Kopš 2022. gada 1. jūlija Latvija pilda prezidējošās valsts pienākumus HELCOM, un Latvijas prezidentūras prioritāte ir Baltijas jūras rīcības plāna īstenošana, kas ietver aktivitātes jūras piesārņojuma samazināšanai un novēršanai. Ministrs Latvijas vārdā pauda atbalstu darbam pie jauna starptautiska juridiski saistoša instrumenta plastmasas piesārņojuma ierobežošanai, tostarp jūras vidē, uzsverot, ka Latvija ir gatava sadarbībai, kas veicinātu efektīvus risinājumus arvien aktuālākajai plastmasas piesārņojuma problēmai. Latvija aktīvi piedalās starpvaldību sarunās un atbalsta ES tās vadošajā lomā plastmasas piesārņojuma apkarošanā globāli. “Lai ilgtermiņā samazinātu plastmasas piesārņojumu, ir svarīgi ierobežot un kontrolēt noteiktus plastmasas veidus, jo īpaši nepārstrādājamās plastmasas. Ar mērķi rast labākos risinājumus attiecībā uz nepārstrādājamu vai neapstrādātu plastmasas iepakojumu, izstrādāts pētījums “Par Latvijas tirgū laistā plastmasas iepakojuma sastāvu un daudzumu”, vienlaikus plānojot grozījumus likumdošanā, piemērojot dabas resursu nodokli atsevišķām plastmasas un kompozītplastmasas produktu grupām,” pauda ministrs.

Vienlīdz svarīgs jautājums vides ministru sanāksmes darba kārtībā bija atjaunojamo enerģijas avotu izmantošana un līdzsvarota ieviešana, ņemot vērā teritoriālo pārvaldību un bioloģiskās daudzveidības aizsardzību un saglabāšanu.■



VAI LATVIJA IZVAIRĪSIES NO UZKĀPŠANAS UZ GRĀBEKĻA?

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

Seminārā LIAA “Elwind” projekta vadītāji pastāstīja par Latvijas atkrastes vēja enerģijas vērtību ķēdes iespējām, “Elwind” projekta aktualitātēm un plānotajiem iepirkumiem. Latvija atrodas unikālā pozīcijā, pateicoties savam ģeogrā-



fiskajam stāvoklī pie Baltijas jūras, kam raksturīgi spēcīgi valdošie vēji un salīdzinoši sekla gultne. Latvijas atkrastes vēja enerģijas potenciāls ir aptuveni 15 GW, kas ir lielākais starp kaimiņvalstīm.

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

“Mēs vēlamies iespējami minimizēt valsts ieguldījumu, tāpēc ir plāns no izsolē gūtajiem ienākumiem segt valsts puses izdevumus, lai šī ietekme uz tarifu būtu nulle,” teica LIAA projekta “Elwind” vadītājs Jānis Ločmelis. “Izsolē par tiesībām jūrā būvēt vēja parku varēs piedalīties privāti investori, un jau tagad ir jūtama interese gan no ārvalstu, gan pašmāju uzņēmējiem. Daži Latvijas



uzņēmēji jau piedalās atkrastes vēja parku izpētes procesā. Nozares straujās attīstības dēļ sāk veidoties deficīts dažos vērtību ķēdes posmos, kas rada teicamu iespēju mūsu uzņēmējiem iesaistīties problēmu risināšanā.”

LIEPĀJAS SEZ PIESAKA SAVAS AMBĪCIJAS

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



Uldis Hmieļevskis.

LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis informēja par paveikto, lai Liepājas ostā izveidotu atkrastes vēja enerģijas atbalsta bāzi un veidotu nozares centru Baltijas jūras austrumu daļā ar nepieciešamajām ražošanas un loģistikas jaudām un izglītības kapacitāti, sagatavojot nepieciešamos speciālistus.

“Šobrīd nevienā no Baltijas jūras austrumu krasta ostām nav piemērotas infrastruktūras – vismaz piecpadsmit divdesmit hektāru teritorijas ar divām 200 metru garām piestātnēm ar augstu nestspēju. Mūsuprāt, ir svarīgi, ka Latvijas projektu būvniecībai tiek izmantota Latvijas ostu infrastruktūra, un mēs redzam, ka Liepājā ir visas iespējas to izveidot – gan brīva teritorija ostas akvatorijas iekšienē,



gan labi grunts ģeotehniskie rādītāji, kas ļauj nodrošināt nepieciešamo nestspēju. To saprotot, esam izstrādājuši Liepājas ostas Priekšostas attīstības koncepciju, kas paredz pirmajā kārtā izbūvēt infrastruktūru 39 hektāru platībā. Ir izstrādāts projekta tehniskais risinājums, apzinātas nepieciešamās investīcijas, izstrādāta projekta ieviešanas ceļa karte un laika grafiks, Šāda projekta īstenošanai būtu nepieciešami četri gadi, kas saskaņojas ar reģionālā plānoto atkrastes vēja enerģijas parku būvniecības laika grafikiem, pat nodrošinot zināmu laika rezervi,” saka LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

BALTIEŠIEM JĀSADARBOJAS

Igaunijai un Latvijai ir jāsadarbojas abu valstu plānoto atkrastes vēja parku iespējami efektīvākā savienošanā, tiekoties Tallinā ar Latvijas Saeimas priekšsēdētāju Daigu Mieriņu, uzsvēra Igaunijas prezidents Alars Kariss. “Parādās



jaunas tēmas saistībā ar savienojumiem, tāpēc bez tradicionālajiem ar transportu saistītajiem jautājumiem ir jāattīsta jauna kopīga enerģētikas infrastruktūra,” Karisa teikto citē Lgaunijas prezidenta preses dienests. Kariss aicināja abas valstis sadarboties, lai gan Lgaunijas, gan Latvijas plānotie atkrastes vēja parki būtu iespējami efektīvi savienoti. Viņš arī atgādināja, ka Baltijas valstis ātrāk, nekā iepriekš bija plānots, cenšas atteikties no elektrotīklu sinhronizācijas ar Krievijas tīkliem.

KO LATVIJA IEGŪS NO EIROPAS PLĀNIEM?

Eiropas Savienības mērķis ir ambiciozs – panākt, lai līdz 2030. gadam atjaunīgo energoresursu īpatsvars būtu 45% no kopējiem. Kā jūlijā notikušajā starptautiskajā konferencē “Enerģētiskā drošība: politika, tirgi un pārejas procesi” teica Eiropas Parlamenta viceprezidents Roberts Zīle, tas nozīmē jaunu tehnoloģiju un infrastruktūras radīšanu, kā arī salīdzinoši ātru politisko lēmumu pieņemšanu. “Eiropas līmenī pieņemtie dokumenti – Eiropas Zaļais kurss, “Fit for 55” pakete, arī taksonomija jeb kategorizēšana, kuras privātās investīcijas tiek uzskatītas par zaļām, – tas viss ir devis stimulu pārejai uz atjaunīgajiem energoresursiem, taču vienlaikus tā ir arī ekonomiskā burbuļa pazīme, ko vēl vairāk ietekmē energoresursu ģeopolitiskā tektoniskā transformācija Krievijas izraisītā kara kontekstā. Gan Eiropas Savienības dalībvalstu publiskā nauda, kas tiek izmantota caur Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānismu, “RePowerEU” paketi un Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu, gan caur “zaļo” privāto naudu un citiem veidiem, rada milzīgu spiedienu uz pārlieku strauju iespēju nopelnīt uz atjaunojamās enerģētikas rēķina. Pieejamās naudas apjoms ir liels, taču kur tā galu galā paliek? Latvijas gadījumā ārvalstu investori runā par elektroenerģijas eksportu, vēlas būtēt vēja parkus Latvijas iekšzemē un Baltijas jūrā, solot mūsu valstij “ekonomisko izrāvienu”, ja pilnvērtīgi izmantosim (precīzāk – ļausim izmantot) savu “zaļo naftu”. Vai tiešām tik vienkārši? Turpinot salīdzinājumu ar “zaļo naftu”, – ja Latvija atļaus investoriem sabūvēt vēja parkus enerģijas eksportam, tas būs līdzīgi kā tad, ja, piemēram, Persijas līča valstis, atrodot savā zemē naftu, būtu teikušas: nāciet, ņemiet, tirgojiet, kas vēlas,” viedokli pauž Roberts Zīle. “Protams, ir jāveicina atjaunīgo resursu izmantošana, bet saprātīgā apjomā un paturot prātā nacionālās intereses. Pozitīvi, ka “Latvijas valsts meži” kopā ar “Latvenergo” plāno attīstīt savus vēja parkus, jo tad pievienotā vērtība – peļņa, dividendes, nodokļi – paliek Latvijā,



Roberts Zīle.



nevis aizplūst uz ārvalstu kontiem kā dāņu, zviedru un vācu investoru gadījumā. Ir atšķirība starp iekšzemes kopproduktu un nacionālo kopienākumu. Peļņa no eksportētajām investīcijām ir būtisks lielums daudzu labklājības valstu nacionālajā kopienākumā. Biznesā tiek teikts, ka svarīgāk ir nevis kur kaut kas tiek ražots, bet kam tas pieder. Kad vēja parku biznesmeņi saka “mēs eksportēsim”, ir jāatceras, ka naudu no eksporta nesaņem teritoriālie ūdeņi vai teritorijas, bet gan konkrēts uzņēmums konkrētā kontā. Proti, mūsu valsts pilsoņi nekļūs turīgāki no pārspilēta vēja enerģijas biznesa. Un investoru mērķis nav uzturēt Latvijas “Nordpool” cenu zonā nulles vai negatīvu elektrības tarifu.”

Roberts Zīle arī norāda, ka vēja ģenerācijas investori plānotajos projektos Latvijā ir pieteikuši teju četras reizes lielāku jaudu, nekā ir Latvijas patēriņš maksimumstundās. Lai spētu uzņemt tiklā tik daudz elektrības, ir nepieciešamas lielas investīcijas. “Mēs zinām, ar ko beidzas burbuļi ekonomikā. Investori mudina attīstīt tīklu jaudas, bet jautājums: kurš par to maksās? Vai Latvija varētu veiksmīgi iesaistīties vēja tehnoloģiju izstrādē un ražošanā, tādējādi gūstot pievienoto vērtību no šīs nozares?



Vēja parks Dānijā.

Maz ticams, jo citām Eiropas valstīm ir nenoliedzamas priekšrocības: daudzu gadu pieredze un attīstīta industrija. Vēja tehnoloģiju ražošanā dominē Dānija, Vācija, Francija, Spānija, kas savukārt lielā mērā ir atkarīgas no reto metālu importa no Ķīnas, līdz ar to šīs valstis būs tās, kas gūs lauvu tiesu peļņas no vēja enerģētikas kompo-

nenšu ražošanas. Turklāt šajā komponentu ražošanā ir augstas pievienotās vērtības (spārni, gulšņi, ātrumkārbas u.c.) un zemas pievienotās vērtības sastāvdaļas. Pat ja Latvijas ostu ekonomiskās zonas cer uz iesaisti vēja ģeneratoru detaļu komplektēšanā, tas, visdrīzāk, būs business ar mazu pievienoto vērtību un uz ierobežotu laika posmu.

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

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

Ko es daru Latvijas labā?

Mērsraga baznīcā kalpo nu jau solidos gados esošais mācītājs Māris Ķirsons, kurš 2013. gadā atgriezās Latvijā no trimdas un tagad palīdz cilvēkiem, kuri cieš no atkarībām. Mācītājs ir teicis: "Ja cilvēkam kaut kas ir svarīgs, tad viņa pienākums to apliecināt. Ko tu dari, lai lietai piešķirtu ticamību – nevis principā, bet īstenībā?"

Jūrniecības savienības pilnsapulcē 2023. gadā piedalījās jūrniecības nozares sadarbības partneri, kuri prezentēja savus projektus un nākotnes vīzijas. Par iecerēm stāstīja Latvijas ostu uzņēmēji, kuri stāv biznesa pusē un pelna naudu, tāpat par iecerēm stāstīja muzejnieki un Latvijas jūrniecības gadagrāmatas veidotāji, kuri bez finansiāla atbalsta nemaz nevar īstenot projektus. Tāpat bez finansiāla atbalsta neiztikt konkursam "Enkurs", žurnālam "Jūrnieks", Jūras skautiem un vēl citiem, kuri izglīto, informē, rada un iedvesmo, taču tās nu galīgi nav sfēras, no kurām kāds atbalstītājs varētu gūt taustāmu labumu, tāpēc paldies visiem nesavtīgajiem ziedotājiem, kuri, neskatoties uz grūtiem laikiem, tomēr atver savus makus un sirdis atbalstam. Mācītājs Māris Ķirsons jautā: "Ko tu dari lietas labā?" Un viņa paša darbi runā labāk par vārdiem. Tālajā 1980. gada 11. novembrī mācītājs Māris Ķirsons pievērsa pasaules uzmanību Latvijas vārdam, par ko rakstīja un rādīja mediji visā pasaulē. Viņš Eiropas Drošības un sadarbības apspriedes laikā Madridē, protestējot pret Baltijas valstu okupāciju, stāvēja uz Padomju Savienības karoga, tecinādams uz tā savas asinis.

Ko es varu darīt lietas labā? Šis ir jautājums katram no mums. Jo īpaši šodienas politiski, sociāli un finansiāli grūtajos laikos, jo svarīgi apzināties, ko es konkrētajos apstākļos esmu gatavs darīt, kā varu izmantot savu prātu un savas iespējas? Cilvēkam ir jāsāk ar sevi. "Ja tu uzdrīksties un kaut ko dari, tad pēc tam ir neizsakāms gandarījums, ka esi mēģinājis un esi godīgs pret sevi. Ja man Latvija ir svarīga, tad te ir tas, ko es daru Latvijas labā," tā uzskata Triju Zvaigžņu ordeņa virsnieks mācītājs Māris Ķirsons.





PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBU



LJS, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas, Latvijas Jūras administrācijas, "Novikontas" jūrniecības koledžas, NBS Jūras spēku, Rīgas Brīvostas un LSC pārstāvji 15. novembrī pulcējās "Futurimo Rīga", lai kopā ar RTU Bērnu un jauniešu universitāti pārstāvjiem diskutētu par interešu izglītības programmu izveidi jūrniecībā. Jūrniecības nozare ir gatava sadarboties, lai jau pamatskolas klasēs bērni un jaunieši varētu iepazīt jūrniecību.

2023. gads pagājis ātri, atskatoties uz to, jādodomā par 2024. gadu, jo LJS darbībā gads no gada nav nodalāmi. Šobrīd ir pasākumi, kurus Jūrniecības savienība atbalsta vai organizē, ir darbības, ir noteikts attīstības virziens, kurā LJS dodas. Šogad aprit 35 gadi kopš biedrības dibināšanas, un noteikti pozitīvais ir tas, ka Jūrniecības savienība turpina pastāvēt, turpina darboties par spīti tam, ka tās ieceres, ar kurām LJS biedri pirms 35 gadiem nāca kopā un dibināja savienību, iespējams, vairs nav aktuālas. Jūrniecības institucionālais ietvars ir izveidots un institūciju atbildības jomas par nozari ir sadalītas. Bet gan pirms 35 gadiem, gan šodien joprojām aktuāls ir jautājums par Latvijas jūrniecības politiku. It kā vienkāršs jautājums, bet izpratne gan-drīz katram sava, tāpēc



Ainažu jūrskolas muzejs ir Latvijas jūrniecības šūpulis un vieta, kur vienmēr ar prieku pulcējās visu paaudžu jūrnieki.



Jūrnicības sabiedrība spriež par konkursa “Enkurs” norisi un aktīvi atbalsta šo konkursu.

vienas atbildes nav. Vai Latvijā ir jūrnicības politika? Kāda ir Latvijas jūrnicības politika? Kam jāveido Latvijas jūrnicības politika? Latvijas jūrnicības politika savā ziņā ir jūrnicības nozares mīts, un Satiksmes ministrijas viedoklis par to pilnībā atšķiras no Jūrnicības savienības vecāko biedru domām. Bet jūrnicības politikas apzināšanās Latvijas sabiedrībā, pašas politikas definēšana ir svarīgs zobratīņš jūrnicības nozares attīstībā.

Runājot par aizvadīto gadu, viens no nelieliem, bet svarīgiem soļiem organizācijas identitātes nostiprināšanā bija Latvijas Jūrnicības savienības darbības stratēģijas izstrāde, un izstrādes gaitā tika gūts apliecinājums, ka Jūrnicības savienība joprojām ir vajadzīga nozarei. Stratēģija noteikti nav dokuments, kas tiek cilāts diendienā, bet tā nepieciešama, lai laiku pa laikam tajā ieskatītos un gūtu pārliecību, ka darbības virziens ir pareizs. Arī seminārā, kurā tika prezentēta Jūrnicības savienības stratēģija un diskutēts par nevalstisko organizāciju lomu jūrnicības nozarē, tika gūts apstiprinājums gan no jūrnicības organizāciju pārstāvju, gan biedru puses, ka Jūrnicības savienības galvenā loma ir nozares aktivitāšu koordinēšanā. Lai varētu uzņemties šādu lomu, Jūrnicības savienības galvenais resurss ir un būs aktīvi biedri, kuri ir spējīgi gan iesaistīties un atbalstīt, gan palīdzēt organizēt, gan īstenot dažādas aktivitātes. Jūrnicības savienībai jābūt kā ekosistēmai, kurā tiek īstenotas uz nozares attīstību un popularizēšanu vērstas idejas un aktivitātes, ko ģenerējuši aktīvie biedri. Tai jābūt kā ekosistēmai, kura sniedz atbalstu biedriem un piedāvā dažādas iespējas un informāciju, tādējādi veicinot biedru aktivitāti. Ja ekosistēma būs izveidojusies gana liela, iespējams, parādīsies arī aktīvi biedri, kuri būs gatavi definēt jūrnicības nozares politiku un attīstības stratēģiju, kā arī pie šī jautājuma darboties.

Lai Jūrnicības savienībai veiksmīgi un izdevušies arī nākamie 35 gadi! ■

Roberts Gailītis,

Latvijas Jūrnicības savienības valdes priekšsēdētājs

LJG 2023



LABAS LIETAS VAR PAVEIKT, KOPĪGI STRĀDĀJOT



Priekšplānā kapteinis Kārlis Seskis, Liepājas ostas kapteinis Gints Ažēns un Ventspils brīvostas kapteinis Ainārs Austrums.

2023. gada 8. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldes konferenču zālē notika Latvijas Jūrniecības savienības biedru gadskārtējā pilnsapulce, uz kuru bija pulcējušies gan LJS biedri, gan sadarbības partneri. Satiksmes ministriju pārstāvēja Jūrlietu departamenta direktore Laima Ritu-ma, kura informēja par jaunākajām Latvijas jūrniecības politikas norisēm, grozījumiem

starptautiskajā jūrniecības regulējumā, kā arī pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus, ko par ieguldījumu Latvijas jūrniecības nozares attīstībā saņēma ilggadējais Latvijas Jūras administrācijas valdes loceklis, bijušais Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģošanas nodaļas ilggadējais darbinieks vēsturnieks Andris Cekuls. Savukārt Jūrniecības savienības Atzinības rakstus saņēma Sarma Kočāne, Skaidra Rutuļa un Ēvalds Grāmatnieks.



Roberts Gailītis.

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis īsumā informēja par paveikto 2022. gadā. LJS ir septiņi valdes locekļi – R. Gailītis, J. Krastiņš, A. Vjaters, A. Freiberga, L. Ragže, U. Ozols. Notikušas 10 valdes sēdes, no tām divas attālināti, un tajās piedalījušies arī sadarbības partneri un LJS biedri. Par visām valdes aktivitātēm tiek



Artūrs Brokovskis-Vaivods saņem SM Atzinības rakstu.



Andris Cekulis saņem SM Atzinības rakstu.



Sarma Kočāne saņem LJS Atzinības rakstu.



Jāzeprs Spridzāns saņem SM Atzinības rakstu.

publicēta informācija LJS mājaslapā. Pašlaik LJS ir 87 fiziski biedri un astoņi juridiskie biedri. Kopš iepriekšējās kopsapulces LJS iestājušies seši jauni biedri – Gints Ažens, Makisms Bizjuks, Juris Čapass, Raitis Ķiršakmens, Tomass Šakalis, Toms Fišers-Blumbergs.

Roberts Gailītis uzsvēra, ka LJS ir jūrniecības nozares interešu pārstāve, kas darbojas, lai veicinātu jūrniecības nozares ilgtspējīgu attīstību un nozares uzņēmumu konkurētspēju, pārstāvētu jūrniecības nozares intereses, popularizētu nozari un informētu sabiedrību, kā arī saliedētu jūrniecības nozares uzņēmumus un institūcijas. Par svarīgu izaicinājumu viņš uzskata Jūrniecības savienības jaunas stratēģijas izstrādi, semināru un meistarklašu organizēšanu, lai sabiedrībā popularizētu jūrniecības nozari un jauniešos raisītu interesi par jūrniecības izglītību. Aizvadītajā gadā jau notikuši vairāki semināri, kuros nozare diskutēja par šiem jautājumiem, meklējot risinājumu un atbildes uz jautājumu, kā padarīt jūrniecības nozari populārāku. Viens no tradicionālajiem pasākumiem, kura rīkošanā iesaistās LJS, ir vidusskolēnu konkurss "Enkurs", tāpat LJS piedalās Muzeju nakts aktivitātēs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, Jūras svētku rīkošanā uz kuģīša "Vecrīga" un, protams, tradicionāli izdod "Latvijas jūrniecības gadagrāmatu".



SATIKSMES MINISTRIJA UZSĀKUSI DARBU PIE NACIONĀLO POZĪCIJU IZSTRĀDES



Laima Rituma.

SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma: "Tā kā Satiksmes ministrija pašlaik ir uzsākusi darbu pie nacionālo pozīciju izstrādes par Eiropas Komisijas publiskotajiem vairāku direktīvu projektiem jūras transporta drošības jomā, ir ļoti svarīgi, lai pati nozare sniegtu viedokli par šiem projektiem. Vēlos informēt, ka 1. jūnijā Eiropas Komisija nāca klajā ar iniciatīvu un publicēja tiesību aktu projektu, kas paredz atjaunināt

un paplašināt Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pilnvaras un atcelt regulu (EK) Nr. 1406/2002. Satiksmes ministrija ir sākusi komentāru izstrādi attiecībā uz EK publicētajiem dokumentiem, un, tā kā tiesību aktu grozījumi var ietekmēt kuģošanas un jūrniecības nozari, aicinām arī nozari izteikt savu viedokli saistībā ar jauno dokumentu projektu. Vēl ir pieņemti grozījumi direktīvā par jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu, kas EK ieskatā varētu ietekmēt arī zvejas kuģu drošību. Tāpat EK ir publicējusi grozījumus Ostu valsts kontroles direktīvā un Karoga valsts uzraudzības direktīvā, un tie vistiešākajā veidā skars Latvijas Jūras administrāciju. Šo grozījumu mērķis, protams, ir uzlabot kuģošanas drošību, vairāk uzsverot arī vides aizsardzības aspektus un veicinot modernas kuģošanas attīstību, un ar tiem EK vēlas veicināt informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm par kuģu karoga valsts inspekcijām, atbalstīt digitalizācijas ātrāku ieviešanu, kā arī paplašināt EMSA pilnvaras."

RĪGAS BRĪVOSTA IETUR ZAĻO KURSU



Ansis Zeltiņš.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš klātesošos informēja par ostas darbību un nākotnes plāniem, uzsverot ostas virzību uz atjaunojamās enerģijas attīstīšanu un jaunu kravu veidu piesaistīšanu. Jau pabeigts ostas perimetra kontroles modernizācijas pilotprojekts, kas tiks realizēts tuvāko gadu laikā, tāpat notiks arī Kuģu vadības centra modernizācija, un, protams, osta par prestiža jautājumu



uzskata moderna pasažieru termināļa būvniecību Andrejsalas līcī, jo nav pieļaujams, ka Rīgā tāda nav.

Ansis Zeltiņš: "Lai gan šķiet, ka pandēmija visiem jau ir aizmirsusies, tomēr šis ir pirmais pilnais gads, kad varam atkal tikties klātienē, tāpēc prieks visus redzēt Rīgas brīvostas pārvaldē, jo ir ļoti svarīgi tikties un sarunāties klātienē. Lai gan daudzus notikumus iepriekš ir grūti plānot un paredzēt, tagad ostas, jūrniecības nozare un transporta nozare kopumā ir pārmaiņu un transformācijas priekšā, ko ietekmējuši un diktē tādi notikumi kā pandēmija un Krievijas izraisītais karš Ukrainā. Tas viss kardināli un, visticamāk, uz neatgriešanos ir mainījis senāk ierasto kārtību un liek mainīties arī pašai nozarei un pārskatīt vēsturiski fundamentālas lietas, par kurām bija pārliecība, ka tās nekādā gadījumā nevar mainīties. Jau pandēmija parādīja,

ka vienā mirklī pasaulē viss spēj apstāties, transports nekustas un tirdzniecība nenotiek. Tagad daudzām organizācijām un uzņēmumiem savā stratēģijā ir jāpieņem jauni izaicinājumi un jāsaprot arī tas, ka šodien visus, arī jūrniecības nozari, ietekmē ekoloģijas un vides jautājumi. Iespējams, ka karš tos mazliet ir nobīdījis malā, bet šis uzstādījums nekādā gadījumā nav pazudis no dienaskārtības, tas ir un nākotnē vēl vairāk būs aktuāls un atradīsies uz Eiropas politiskās skatuves, tāpēc nozarēm un industrijām šajā virzienā būs jāmainās. Šķietami nodeldētie vārdi par vidi, ilgtspējīgu attīstību un alternatīvām degvielām kļūs par reālu un neatņemamu dzīves sastāvdaļu, kas liks nākotnē atteikties no daudzām lietām, ko pagaidām vēl izmantojam."



Kapteinis Gunārs Šteinerts (no labās) un Jūras akadēmijas ilggadējais pasniedzējs Oļģerts Zaks.

VAI TIEŠĀM ESAM PIE SASISTAS SILES?

Izvērtējot aizvadīto gadu, LJS vislielākās aktivitātes, protams, bija jautājumā par Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmai, tāpēc arī pilnsapulces laikā īpaša uzmanība tika veltīta jūrniecības izglītības, Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas problēmām, tāpat notika arī diskusija par to, kā ieinteresēt jauno paaudzi jūrniecības izglītības iegūšanā.



Jūras akadēmijā iestājās 136 studenti, 2021. gadā 113, bet 2022. gadā vairs tikai 80, tātad divu gadu laikā kritums ir 42 procenti, un tas jau ir izglītības iestādes un pašas jūrniecības izglītības pilnīgs fiasko.

IMO un EMSA ir atzinušas, ka Latvijā īstenotā jūrnieku profesionālās novērtēšanas sistēma ir viena no labākajām Eiropā. Pateicoties noteiktajiem kvalifikācijas standartiem, esam panākuši situāciju, ka starptautiskajā jūrnieku darba tirgū nonāk tikai augstas klases speciālisti, kuri papildus izglītības diplomam arī Jūrnieku reģistrā ir apliecinājuši savu kompetenci, un Latvijas jūras virsnieki joprojām darba tirgū ir paši pieprasītākie, kam dod priekšroku salīdzinājumā, piemēram, ar Zviedrijas jūras virsniekiem. Šobrīd vēl ir tāda situācija, bet vai tāda būs arī nākotnē? Visticamāk nebūs, jo pēdējie gadi nepaliks bez sekām un sistēmu diemžēl ne maz nevar tik ātri sakārtot.”



Staņislavs Šmulāns (pa labi).

ILGTERMIŅĀ JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS SISTĒMA NOTEIKTI BŪS IEGUVĒJA

Rīgas Tehnisko universitāti pilsapulcē pārstāvēja attīstības un finanšu proktors Artūrs Zeps, kurš atzina, ka Jāzezs Spridzāns savā uzrunā precīzi izgaismojis tās problēmas, kas saistītas ar Latvijas Jūras akadēmiju, tāpēc jūrniecības izglītību Latvijā sagaida diezgan lieli izaicinājumi. Viņš arī izteica pateicību Latvijas Jūras administrācijai un Jūrnieku reģistram, īpaši Spridzāna kungam un Gailīša kungam, par konstruktīvo sadarbību. “Saprotams, ka ir diezgan tāls ceļš ejams, lai novērstu visas nepilnības un problēmas, par kurām jau runāja Jāzezs Spridzāns, bet mēs varam soli pa solim virzīties uz priekšu, lai sakārotu sistēmu. Ļoti labi apzināties visus izaicinājumus, kas saistīti ar kvalitātes pārvaldību, pasniedzēju problēmām vai studiju programmu kvalitāti, un nav tā, ka RTU vēlas kādu jautājumu ignorēt vai tā risināšanu paslaucīt zem tepiķa, gluži pretēji, esam atvērti sadarbībai, lai risinātu problēmas.

Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža ir kļuvušas par RTU ekosistēmas sastāvdaļu – Jūras akadēmija kā RTU struktūrvienība, bet LJK aģentūras statusā, un tas nozīmē, ka pārvaldības sistēmu turpināsim sakārtot un pilnveidot, tai skaitā arī domājot par investīciju piesaistīšanu, kas vairāku miljonu eiro apmērā jūrniecības izglītībai būs pieejamas saistībā ar konsolidāciju. Šis finansējums pamatā tiks novirzīts tehniskās kapacitātes stiprināšanai un nepieciešamā aprīkojuma iegādei. Vēl viena būtiska lieta, ko apsveram un



par ko atklāti jārunā, ir Jūras akadēmijas lokācijas maiņa, iespējams, uz Pārdaugavu. Ir vairāki iemesli, kāpēc par to ir jādomā, un vispirms tas ir jautājums par infrastruktūras nodrošināšanu, taču vēl os uzsvērt, ka pagaidām tas vēl ir diskusiju temats. Pašlaik rēķinām, cik finansiāli izdevīgi būtu sakārtot infrastruktūru Flotes ielā, bet jau tagad saņemam aizrādījumus no dažādām institūcijām, ka Flotes ielā jāsakārto ēkas, lai tās varētu turpmāk izmantot. Lai turpmāk varētu lietot Flotes ielas ēkas, īstermiņā investīcijas ir mērāmas vairā-



Artūrs Zeps.

kos simtos tūkstošu, ja domājam par tālāko attīstību, tad ir jābūt skaidrībai, vai, piemēram, investējam pilnīgi jauna peldbaseina būvniecībā Flotes ielā, vai arī vajadzībām nedaudz pielāgojam jau esošo baseinu Ķīpsalā, vai veidojam jaunas laboratorijas Flotes ielā, vai arī palūkojamies, ko varam izmantot no Ķīpsalā jau esošajām, tās papildinot ar nepieciešamo, un tad investīcijas varam izmantot citām akadēmijas vajadzībām.”

Jautāts, vai, redzot visu problēmu gūzmu, kas saistītas ar Jūras akadēmiju, RTU nav pārsteigusies to pievienot savai ekosistēmai, Artūrs Zeps atbildēja, ka, protams, ir jātiek galā ar daudziem īslaicīgiem izaicinājumiem, bet ilgtermiņā jūrniecības izglītības sistēma noteikti būs ieguvēja. Uz jautājumu, cik lielā mērā RTU respektē izveidoto Jūrniecības padomi, A. Zeps pauda viedokli, ka šī padome ir ļoti profesionāla un palīdz risināt jautājumus. “Jūrniecības padome ir tā, ar kuru mēs strādājam, visus būtiskos jautājumus risinot ne tikai sapulcēs, bet arī ikdienā, apmainoties ar informāciju. Mums ar padomi bija diskusijas par konkursa nolikumu Jūras akadēmijas direktora amatam, un tā sniedza savus atzinumus un ieteikumus, līdz šajā jautājumā nonācām pie kopīga redzējuma, un esmu pārliecināts, ka arī turpmāk notiks konstruktīvs darbs.”

Vēl viens jautājums, kas nodarbina nozari, – kas turpmāk notiks ar Rīgas jūrskolu un kā RTU plāno Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas integrāciju? “Rīgas jūrskola joprojām ir Jūras akadēmijas sastāvdaļa, bet, pamatojoties uz Augstskolu likumu, līdz 2025. gadam mums jārod cits risinājums, un šobrīd jau notiek diskusijas par iespējamo risinājumu. Taču jau tagad ir skaidrs – ja Rīgas jūrskola paliks kā daļa no Jūras akadēmijas, tas juridiski jāatrisina.

Kas attiecas uz Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu, tās abas pastāv kā atsevišķas vienības, bet mums ir iespējams visiem pie viena galda runāt par attīstības stratēģiju. No RTU vadības viedokļa skatoties, abām mācību iestādēm ir iespējas dalīties ar akadēmisko personālu, un ir vēl daudz citu



jautājumu, kurus abas mācību iestādes varētu risināt kopīgi. Izaicinājumi ir pārejoši, un esam pārliecināti, ka jūrniecības izglītība būs tikai ieguvēja, jo ir iespējams racionālāk izmantot esošo infrastruktūru un naudu ieguldīt, kur tas visvairāk nepieciešams. Savukārt no jūrniecības nozares mēs sagaidām, ka tā varētu palīdzēt saturiski veidot jūrniecības izglītības attīstības stratēģiju, nākt ar savu padomu, tāpat no nozares sagaidām, ka tā varētu aizpildīt vakantās akadēmiskā personāla vietas un iesaistīties akadēmiskajā darbā.”

ARĪ NOZAREI JĀUZŅEMAS SAVA ATBILDĪBAS DAĻA

RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora v.i. Imants Aleksandrovš, kurš pats ir Jūras akadēmijas absolvents un savā profesionālajā karjerā izaudzis līdz kapteiņa vecākā palīga amatam, bet veselības un ģimenes apstākļu dēļ bijis spiests atstāt darbu un tagad savieno Rīgas ostas loča un akadēmijas vadītāja pienākumus, norādīja, ka arī jūrniecības nozarei vārdi ne vienmēr saskan ar darbiem. “Runājot par Jūras akadēmijas pārvaldību pēdējo dažu gadu laikā un visās neizdarībās vainojot tikai rektori Kristīni Carjovu, nozare nav īsti godīga, jo Kristīne ir centusies sakārtot akadēmiju, tai skaitā meklējot finansējumu, diemžēl šie darbi ne vienmēr rezultējās ar panākumiem. Bet liela daļa vainas ir jāuzņemas arī jūrniecības nozarei, kas atbalsta vairāk vārdos, ne reālos darbos, lai tiešām attīstītu jūrniecības izglītību,” uzsvēra I. Aleksandrovš. “Domājot par akadēmijas tālāko attīstību, varu godīgi teikt, ka mans redzējums atšķiras no RTU vizijas, jo nedomāju, ka Daugavgrīvas atstāšana būtu labākais risinājums, tas būtu solis atpakaļ, tomēr mana teikšana šajā ziņā nav liela, jo esmu tikai direktora vietas izpildītājs, un tas nozīmē, ka amatā esmu tikai uz laiku.



Imants Aleksandrovš.

Kas attiecas uz akadēmiju, tad varu teikt, ka RTU Jūras akadēmijas attīstība tiek izvērtēta konstruktīvi un analītiski, ņemot vērā visus apstākļus. Ir izstrādāts integrācijas plāns, tiek nodrošināta kvalitatīva vadības sistēma un atvieglots administratīvais slogs, un mūsu darbība tiek pielāgota jaunajai sistēmai, lai nodrošinātu kvalitatīvu izglītību. Tāpat esam uzsākuši labu sadarbību ar “Novikontas” Jūras koledžu un Liepājas Jūrniecības koledžu. Īstenojam ERASMUS+ programmu, turpinām nodrošināt kvalitatīvu studiju procesu, turpinām nodrošināt kursu realizāciju un cenšamies iesaistīties arī zinātniskajā darbā.”



IZNĀKUSI 30. "LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA"

LJS pilnsapulcē ar prezentācijām uzstājās sadarbības partneri – "LVR Flote", Latvijas Stavidorkompāniju asociācija un Jūras spēki, kas iepazīstināja klātesošos ar savu darbību, problēmām un nākotnes iecerēm, bet noslēgumā tika atvērta "Latvijas jūrnieru gadagrāmata 2022", un šis ir gadagrāmatas 30. izdevums. Tās galvenā atziņa: "Nozarei jābūt vienotai, jānāk kopā, lai paveiktu labas un lielas lietas, ne tikai par personīgo, bet par valstisko domājot. Atmoda ir emocionāls un garīgs pasākums. Pirmajā Atmodā nāca jaunlatvieši ar Krišjāni Valdemāru, un galvenais bija tautas pašapziņas jautājums. Otrā Atmoda bija valsts neatkarības iegūšana, trešā Atmoda – neatkarības atgūšana, bet ceturtā būs Garīgā Atmoda. Arī



Laura Apoga prezentē "LVR Flote" iespējas un pakalpojumus.

jūrnierībā. Kāds var teikt, ka pietiek mosties, jāsāk darīt, taču aizmidzis cilvēks neko sakarīgu nevar paveikt. Situācija ir nobriedusi, jūrnieru nozare ir modusies."■



BEZ REĀLA KOPIĢA DARBA NEIZTIKT

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

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

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS STRATĒĢIJA

Darbs pie Latvijas Jūrniecības savienības stratēģijas sākās 2023. gada janvārī, noslēdzās jūlijā. Strādājot pie jūrniecības nozares stratēģijas, par jūrniecības nozares jautājumiem tika organizētas tikšanās, sarunas un viedokļu apmaiņa ar dažādiem jūrniecības nozares uzņēmumiem un institūcijām. Šobrīd izstrādātā LJS darbības stratēģija ļaus Jūrniecības savienībai veiksmīgāk organizēt pasākumus un iniciatīvas, kas vērstas uz jūrniecības nozares attīstību, jo ir noteikti darbības virzieni, kā arī izvirzīti stratēģiskie mērķi.

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



Roberts Gailītis.



GALVENIE LJS DARBĪBAS STRATĒĢISKIE MĒRĶI

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

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

SEMINĀRS UN DISKUSIJA



Semināra un diskusijas dalībnieki atzinīgi vērtēja šādu pasākuma formātu, jo tā ir iespēja satikt nozares cilvēkus un apmainīties ar viedokļiem, ģenerējot jaunas idejas un sadarbības iespējas.

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



Kaspars Ozoliņš (no labās) un Edijs Štāls.

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

“Attīstoties biznesam, kā tas, piemēram, ir mūsu gadījumā, rodas ļoti daudz jautājumu un nianšu, par ko būtu vērts runāt ar daudzām asociācijām un institūcijām, bet, manuprāt, viena no lielākajām problēmām, kas piemīt nozarei,



ko saucam par jūrniecības nozari un kas apvieno ļoti plašu darbības spektru, ir koordinētas sadarbības un viedokļu apmaiņas trūkums. LJS varētu būt vieta, kur cilvēkiem tikties, lai apspriestu aktuālus jautājumus, kur varētu notikt domu apmaiņa, kurā piedalītos nozares uzņēmumu, organizāciju un valsts institūciju pārstāvji. Tāpēc ļoti pozitīvi skatos uz LJS vēlmi kļūt par nozares viedokļu līderi, tā ir ļoti ambicioza ideja, kas nekādā veidā un mērā neierobežo citu nozares asociāciju un sabiedrisko organizāciju darbību. Ir apsveicami, ja ir kāds, kas apņemas koordinēt šo plašo jautājumu loku un ir gatavs formulēt nozares viedokli un vajadzības, un kāpēc gan visus šos jautājumus nevarēti risināt ar LJS starpniecību? Piedevām valsts institūcijas, piemēram, ministrijas, ļoti labprāt runātu ar tādiem partneriem, kuri uz sarunām ierodas ar izpildītu mājas darbu – konkrētu viedokli un priekšlikumiem, kas jau izdiskutēti nozares iekšienē. Problēma, ar ko nereti saskaras "LVR Flote", ir tā, ka trūkst vietas, kur diskutēt par aktuāliem jautājumiem, tāpēc ir nepieciešama platforma, kur izdiskutēt vienu vai otru lietu, apspriest vai prezentēt, lai pārliecinātos, ka ejam pareizā virzienā. Domu apmaiņa ir ļoti nepieciešama, jo neviens nevar būt speciālists visos jautājumos," savu viedokli pauda Kaspars Ozoliņš.

KĀ CELT JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS PRESTIŽU?

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



Edijs Štāls (no kreisās) un Jāzeps Spridzāns.

Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls atzina, ka viens no asociācijas dibināšanas galvenajiem mērķiem bija kritiskā situācija ar kuģu mehāniķu sagatavošanu un vispār jauniešu ieinteresēšanu šīs profesijas apgūšanā. "Nozarē trūkst mehāniķu, vēl vairāk pietrūkst elektromehāniķu, kurus ar uguni nevar sameklēt, neskatoties uz to, ka elektromehāniķu alga uz kuģa ir 45 līdz 60 tūkstoši gadā un viņu statuss jau ir pielīdzināts menedžmenta līmenim. RTU Latvijas Jūras akadēmija 2023./2024. mācību gadā nevarēja atvērt elektromehāniķu programmu, jo nebija pietiekams studēt gribētāju skaits, bet bez jūrniekiem nebūs arī jūrniecības. Taču Latvijas sabiedrībā nav izpratnes



par jūrniecību, jūrnieka profesiju, speciālistu sagatavošanu un nepieciešamo kompetenci, tāpēc ir jautājums, kurp mēs ejam un vai mums valstī vispār ir vajadzīga jūrniecība?" Lūk, šādu jautājumu uzdod Edijs Štāls.

Diemžēl pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu, tāpēc diskusijas dalībnieki atzina, ka šī būs problēma, kuras risināšana prasīs kopīgus pūliņus. RTU Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs Nauris Upenieks, kurš ir arī aktīvais



Nauris Upenieks (no kreisās) un Jānis Džeriņš.

jūrnieks, uzsvēra, ka aktīvajiem jūrniekiem ne vienmēr izšķirošs ir atalgojuma jautājums. Viņš, piemēram, aktīvajā jūras darbā vienā dienā nopelna tik, cik LJK mēneša laikā, bet savu zināšanu nodošanu topošajiem jūrniekiem uzskata par goda un prestiža lietu. Tieši tāpat domā vēl daudzi citi aktīvie jūrnieki, kuri labprāt iesaistītos un lasītu kādu lekciju ciklu, bet to darīt viņiem liedz birokrātiskais slogs.

Tāpēc daudzi jūrnieki vienkārši visam atmet ar roku, bet zaudētāji šajā gadī-

jumā ir topošie jūrnieki, kuri nesauņem zināšanas par jaunākajām tendencēm darbā uz kuģiem.

Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) direktors Jānis Džeriņš ir pārliecināts, ka daudz lielāku interesi par jūrniecības studentiem vajadzētu izrādīt valstij, kaut vai bez maksas piešķirot formas tērpu un nodrošinot ēdināšanu, kā tas jau sen ir iedibināts Igaunijā. Ļoti iespējams, tas padarītu pievilcīgāku jūrniecības izglītību. "Skatoties no mācību iestādes viedokļa, mūsu lielākā problēma ir pasniedzēji, un šī jautājuma risināšanā diemžēl nelīdzēs debātes. Varam daudz runāt, ka esam par attīstību, bet ja neviens reāli nenāks talkā, tad visa runāšana būs par velti. RTU rektora inaugurācijas pasākumā izskanēja laba doma: zināšanas, kas netiek nodotas tālāk, ir nulles vērtas. Un tas tiešām ir pamatu pamats, bet mācībspēku trūkums ir gan Liepājas Jūrniecības koledžas, gan Latvijas Jūras akadēmijas problēma. Kā jau dzirdējām, darbam uz kuģiem trūkst elektromehāniķu, mēs varam izveidot programmu, bet, ja nebūs pasniedzēju, tad tam nebūs nekādas jēgas. Ļoti cenšamies piesaistīt jaunus pasniedzējus, taču tas ir grūti, jo īpaši grūti ir piesaistīt mehāniķus," ar zināmu rūgtuma piedevu teica Jānis Džeriņš.

Lai gan arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns uzskata, ka jūrniecības izglītība ir galvenais un pats svarīgākais jautājums, tomēr viņš ir skeptisks par to, cik lielā mērā LJS var būt viedokļu līdere visos jūrniecības nozares segmentos. "Jūrniecības izglītība tiešām ir svarīgākais jautājums, tomēr ir jūrniecības nozares jomas krastā, kurās jūras virsnieki



nav vajadzīgi un kurām ir aktuāla citu profesiju speciālistu sagatavošana. Lai gan, taisnību sakot, daudzos krasta dienestos, piemēram, jūras apdrošināšanā, īsti nevar iztikt bez jūrniecības izglītības, ja nezina, kas un kā jūrā notiek. Diemžēl ir nojaukta tā labā jūrniecības izglītības sistēma, kas bija izveidota, un tieši šo sistēmu pakļāva nesaprotamiem un neizskaidrojamiem eksperimentiem. Un arī šajā sakarā gribu aizrādīt, ka cīņā par jūrniecības izglītības sistēmas saglabāšanu iesaistījās tikai divas no visām nozares asociācijām un sabiedriskajām organizācijām – LKKA un LJS.”



Jāzeps Spridzāns (no kreisās) un Ģirts Apšītis.

Kāds no diskusiju dalībniekiem aizrādīja, ka daudz varam runāt par jūras lietām, bet mums nav pat kārtīga jūras muzeja, kā tas ir citās kaimiņvalstīs, Daugavas krastā pie Rīgas nav noenkurots kuģis, kas varētu kalpot par izziņas vietu visiem, kas grib reāli apskatīt, kāds tad kuģis īsti izskatās. Lietuvieši Klaipēdā to var izdarīt, bet mēs nevaram. Neskatoties uz to, ka Latvija sevi mēdz dēvēt par jūras valsti, sabiedrībai kopumā pietrūkst informācijas, ko dara ostas, kas tā jūrniecības izglītība tāda ir, kāds ir jūrnieka darbs un kādas ir jūrniecības tradīcijas.

Diemžēl labās ziņas izplatās daudz lēnāk nekā sliktās ziņas, piemēram, kritiskas piezīmes par jūrniecības mācību iestādēm. Vajag tikai palaist ziņu – tur viss ir slikti, tur nav ko meklēt, un, nepārbaudot informāciju, daudzi arī atrod citas mācību iestādes.

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



Imants Nartišs.



VAI LATVIJĀ TIKS PACELTS JŪRNICĪBAS KAROGS?

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



Kaspars Ozoliņš pievienojas šai domai: "Visām lietām ir savs laiks. Jūtot situāciju, kas pēdējos gados ir dažādu procesu ietekmēta, saprotam, ka nevaram vairs iztikt ar vēsturisko inerci. Nozare ir attīstījusies, tāpēc jāpieliek pūles, lai lietas mainītos. Visticamāk, ka tieši tāpēc tagad ir iesācies šis process, lai kopīga mērķa sasniegšanai ap-

vienotu sabiedriskās un profesionālās organizācijas. Ir izstrādāta jauna LJS stratēģija, kurai vajadzētu pārtapt par Latvijas jūrniecības stratēģiju, un tāpēc ir nozares asociācijas, lai veidotu profesionālu darbību. Aplūkojam, kā bija vēsturē, izdarām secinājumus, kādas problēmas ir šodien, un pieņemam lēmumu, ko turpmāk vēlamies sasniegt. LJS ir izvirzījusi augstākus mērķus, un ļoti pareizi, ka šis process ir iesācies."

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

Un pirmie reālie darba asni uzdīga jau semināra laikā. Tā, piemēram, LSC atklāja, ka apsver iespēju ar stipendijām finansiāli atbalstīt ne tikai jūrniecības izglītības iestādēs studējošos, bet arī pasniedzējus, bet Jūras spēki un Jūrniecības savienība izteica gatavību startēt jaunā SIF projektā.

GALVENĀS ATZIŅAS NO SEMINĀRA, KAM BŪTU VĒRTS PIEVĒRST LIELĀKU UZMANĪBU

Jūrniecības savienības darbības stratēģijai ir jābūt instrumentam, lai koordinētu sadarbību starp nozares organizācijām, uzņēmumiem un valsts institūcijām. Tieši tā arī bija viena no diskusijas atziņām, ka nevalstisko organizāciju



darbības mērķim jābūt koordinēt sadarbību specifisku jautājumu risināšanā.

Jūrniecības nozares nākotne ir atkarīga no kvalitatīvas jūrnieku sagatavošanas, jo tieši viņu zināšanas un pieredze ir būtisks resurss, kas nepieciešams arī ar jūrniecību saistītajās krasta nozarēs, piemēram, jūras apdrošināšanā, ostu dienestos, termināļos un citur.



Latvijas sabiedrības izpratne par jūrniecību ir zemā līmenī, tāpēc nepieciešams veicināt sabiedrības izglītošanu, diemžēl Latvijā, piemēram, nav sava jūras muzejā, kāds tas ir mūsu kaimiņvalstu pilsētās Tallinā un Klaipeņā.

Ir būtiski, lai topošie jūrnieki tiktu ne tikai mācīti, bet arī sagatavoti jūrnieka specialitātei un darbam jūrā. Šis jautājums pēc būtības ir plašāks, jo ietver attieksmi kā nozīmīgu kompetences sastāvdaļu, bet tieši attieksme ir tā lieta, kas mūsdienu sabiedrībā lielai daļai jauniešu nav stiprā puse.

Jūrniecības nozarei pašlaik nav sava "patrona", kas augstā politiskā līmenī varētu aizstāvēt jūrniecības nozares intereses un apvienot tautu kāda mērķa sasniegšanai. Diskusijas laikā no zāles atskanēja ierosinājums, ka par jūrniecības patronu varētu kļūt Valsts prezidents, un šī doma, iespējams, būtu jāapsver.

Lai veicinātu sabiedrības informētību, ir nepieciešams turpināt pasākumus jauniešu piesaistei un iesaistei, jāturpina veidot un dažādot iniciatīvas, lai uzrunātu jauniešus un skolēnus.■

Sagatavoja Anita Freiberga



VAI LATVIJĀ VAR IZVEIDOT JŪRNICĪBAS KLASTERI?

Latvijas Jūrniecības savienības organizētāja seminārā, kas 2023. gada 15. septembrī notika Rīgas brīvdostas pārvaldes konferenču zālē, jūrniecības nozare diskutēja



par jūrniecības nevalstisko organizāciju nozīmi jūrniecības attīstībā. Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs profesors Jānis Brunavs izteica domu par jūrniecības klastera veidošanu Latvijā un uzsvēra, ka Latvijā jūrniecības klasteris, lai arī formāli nav izveidots, faktiski tomēr ir diezgan liels. “Jūrnieki, jūrnieku apgāde, aģentēšana, ostas, Jūras spēki, kuģu remonta rūpnīcas, kuģubūve, konsultāciju firmas, izglītības iestādes, zinātne – tas viss ietilpst jūrniecības klasterī. Lai gan vienmēr lielāko uzsvāru esam likuši uz mūsu divpadsmit tūkstošiem jūrnieku, kas, protams, ir liela bagātība, tomēr ir arī vairāk nekā simt uzņēmumu un organizāciju, kas darbojas jūrniecības jomā. Bija laiks, kad mēģinājām organizēt klastera reālu darbību, pat statūtus rakstījām, bet toreiz laikam pietrūka apņēmības, tāpēc tagad būtu lietderīgi šo iniciatīvu atkal celt gaismā. Tam gan ir vajadzīgi entuziasma pilni cilvēki, kam šī ideja šķiet gana interesanta. Labs piemērs ir Nīderlande un Vācija, kur ir labi attīstīta klasteru darbība, piedevām šādu projektu īstenošanai, visticamāk, varētu būt pieejami arī Eiropas fondu līdzekļi,” tā domā Jānis Brunavs.

Seminārā šī tēma plašāk netika izvēsta, tomēr klātesošie atzina, ka jūrniecības nozarei ir nepieciešama platforma, kur tikties jūrniecībā iesaistītajiem. Nebūtu jēgas kaut ko jaunu veidot, ja pati nozare paliek inerta un neizrāda iniciatīvu. Todien izskanēja viedoklis, ka kopīgs darbs un sadarbība nozarei svarīgu jautājumu risināšanā ir tā panākumu atslēga, ko nevajadzētu novērtēt par zemu.

Jūras transporta nozare ir būtisks valstu un reģionu ekonomikas dzinējspēks, un jūrniecības klasteri var ievērojami uzlabot uzņēmējdarbību un valsts ekonomiku, tomēr jūrniecības klastera jēdziens dažādās valstīs ir ļoti atšķirīgs. Lielākajā daļā Eiropas valstu jūrniecības klastera lielākā nozare ir piekrastes tūrisms, jo īpaši Vidusjūras reģiona valstīs. Tam seko kuģniecība, ostu pakalpojumi un ar kuģiem saistītais serviss. Nākamās lielākās Eiropas jūrniecības klasteru nozares ir zivsaimniecība un tirdzniecības flote, kam seko kuģu būve



un piegāde atklātā jūrā. Dienvidāzijā nav atzītu pasaules līmeņa jūrniecības klasteru, bet ir vērojamas pazīmes, kas liecina par intensīvu jūrniecības nozares klasteru veidošanos.

ZIEMEĻVĀCIJAS JŪRNICĪBAS KLASTERIS VEICINA UN ATTĪSTĀ SADARBĪBU REĢIONA JŪRNICĪBAS NOZARĒ

Ziemeļvācijas jūrniecības klasteris MCN dod iespēju nozarei izteikties, rada platformas, lai ieinteresētās personas varētu savstarpēji mijiedarboties, un veicina sadarbību ar citām nozarēm – inovatīvām, uz tehnoloģijām orientētām un uz nākotni vērstām. No kuģu būves, inženierijas un okeāna tehnoloģijām līdz kuģniecībām un darbībām jūrā, jo jūrniecības ekonomikai ir daudz aspektu un milzīgs nākotnes potenciāls. Ziemeļvācijā jūrniecības nozare gadu desmitiem ir bijusi ekonomikas atslēga, un tai arī turpmāk būs izšķiroša nozīme, nosakot ekonomikas attīstību. Nākotnes izaicinājumi ir atkarīgi no inovatīviem risinājumiem jautājumos, kas savieno jūru ar krastu. Jūrniecības nozare Vācijā nodrošina vairāk nekā 400 000 darbvietu, un nozares darbība, kā arī zinātniskās pētniecības iestāžu darbs lielā mērā koncentrējas Ziemeļvācijā. Šīs jūrniecības iestādes un uzņēmumi reģionā veido nozīmīgu kopu dažādos tīklos. Brēmenes, Hamburgas, Mēklenburgas–Priekšpomerānijas, Lejassaksijas un Šlēsvigas–Holšteinas zemes atbalsta kopienas veidošanos, izmantojot MCN.



GLOBĀLAIS EKSPERTĪZES CENTRS – AUGSTĀKAIS LĪMENIS NORVĒGIJAS KLASTERU PROGRAMMĀ

Norvēģijas apvienotā ostu un jūrniecības klastera tiešā pievienotā vērtība valsts budžetā 2021. gadā bija 37,8 miljardi eiro, kas bija straujš pieaugums, salīdzinot ar 32,8 miljardiem eiro 2020. gadā. Savukārt netiešā pievienotā vērtība sasniedza 18,7 miljardus eiro, tādējādi kopējā pievienotā vērtība 2021. gadā veidoja 56,5 miljardus eiro. Globālais ekspertīzes centrs, kas ir augstākais līmenis Norvēģijas klasteru programmā un nodēvēts par nozares “čempionu līgu”, 2014. gadā tika piešķirts trim uzņēmējdarbības klasteriem, tai skaitā “GCE Blue Maritime Cluster”, kas ietver kuģu būvi, jūrniecības un kuģošanas nozari un ko vada inovāciju uzņēmums “AKP AS”, izmantojot



Diskusiju panelis Norvēģijas “GCE Blue Maritime Cluster”.



zinātnes pētījumus, plašo pieredzi un lielisko sadarbības tīklu. Tas ir izcils un koordinēts darbs, kurā iesaistās pašvaldību institūcijas, nozares speciālisti, zinātnieki un jūrniecības biznesā iesaistītās kompānijas. Šī komanda spēj elastīgi reaģēt gan uz Norvēģijas un starptautiskās biznesa kopienas izaicinājumiem, gan uz zinātniskās vides jaunākajiem pētījumiem. "Mēs esam labā pozīcijā, lai, pateicoties "GCE Blue Maritime Cluster" darbībai, radītu jaunas iespējas Norvēģijas jūrniecībai," saka klastera izpilddirektors Kirsti Slotsviks.

IGAUNIJAS PIEREDZE UN ATZIŅAS

Pārskatot starptautisko jūrniecības presi, uzdūros publikācijai Igaunijas jūrniecības žurnālā "Meremees", ko izdod Igaunijas Tehniskās universitātes Igaunijas Jūras akadēmija un atbalsta jūrniecības nozares uzņēmumi. Tajā teikts, ka Igaunijā vide jūrniecības nozarē uzņēmējdarbībai ir labvēlīga un starptautiski konkurētspējīga, jo jūrniecība ir ieņēmusi stabilu vietu citu nozaru vidū. Pamatojoties uz Igaunijas Jūras akadēmijas pētījumu, Igaunijas jūrniecības klastera galvenās nozares ir transporta pārvadājumi, kuģniecība, ostu darbība un kuģu būve, un nozares ieguldījums valsts IKP ir aptuveni 4%.

Nozares speciālisti atzīst, ka Igaunijas jūrniecības nozarei ir daudz iespēju augt, un paši uzdod jautājumu: kā augt, kādā virzienā un kādas darbības veikt? Igaunijas jūrniecības politikā par prioritāti noteikta kuģošanas drošība un uzlabota jūras vide. Publiskā sektora darbības atbalsta jūrniecības attīstību. Igaunijas jūrniecības izglītība, pētniecība un attīstība ir mūsdienīgā līmenī. Piekrastes dzīves un tūrisma vide ir pievilcīga, veicina jūras tūrisma un vietējo uzņēmumu attīstību, kā arī jūrniecības kultūras mantojuma saglabāšanu.

Bet kas tālāk? Uz ko Igaunijas jūrniecības nozarei būtu jākoncentrējas? Igaunijas Jūras akadēmijas pētījumā iesaistītie pauda viedokli, ka, lai varētu ne tikai konkurēt mūsdienu saspringtajā jūrniecības pasaulē, bet arī augt un plaukt, lai varētu piesaistīt talantus jūrniecības nozarei, ir jābūt definētām konkrētām konkurences priekšrocībām.

INOVĀCIJAS KĀ GALVENĀ PRIORITĀTE

Pati aktuālākā tēma starptautiskajā jūrniecības vidē nenoliedzami ir jauno tehnoloģiju ienākšana. Jūras transporta un loģistikas jomā pēdējo desmit gadu laikā attīstība ir bijusi ārkārtīgi strauja: digitalizācija, lielle dati, dati mākoņos, blokķēdes, autonomā kuģošana, lietu internets (lietiskais internets), robotika un mākslīgais intelekts (MI) – tas viss līdz nepazīšanai pārveido jūrniecību.

Starptautiskā pieredze liecina, ka tradicionālās slēgtās inovāciju sistēmas, kur strādāja speciālisti ar gadu desmitiem ilgu pieredzi un zināšanām par savu nozari, mūsdienās vairs nespēj konkurēt ar jaunajām atvērto inovāciju ekosistēmām, kur dažādu disciplīnu profesionāļi sanāk kopā, lai risinātu vienas nozares problēmas. Pašreizējos jauninājumus jūrniecības nozarē ietekmē citās



nozārēs notiekošais – automobiļu ražošana, gaisa satiksmes operācijas un tirdzniecības centri, tāpēc akadēmiskā zinātne vairs nav tikai atsevišķās disciplīnās, bet daudznozaru pētniecība nāk kā nepieciešamība. Šajā kontekstā gada sākumā “Maersk” paziņoja, ka padara par publiski pieejamiem gan visus vēsturiskos okeāna laikapstākļu novērojumus, gan arī tos, ko veic tagad un veiks nākotnē, lai šos datus brīvi varētu izmantot zinātnieki visā pasaulē. Vairāki jauni uz IKT balstīti risinājumi jau atraduši savas inovācijas, izmantojot atvērtos datus un daudznozaru pētniecību.

JŪRNICĪBAS NOZARI VĒRTĒ KĀ VIENU NO LIELĀKAJĀM NĀKOTNES TIRGUS IESPĒJĀM

“Inmarsat” pasūtītajā pētījumā “Trade 2.0”, ko veica riska novērtēšanas kompānija “UK GovTech”, pētniecības nams “PUBLIC” sadarbībā ar “Startup Wharf” un “Thetius”, ir teikts, ka kuģošanas nozare ir tikai fundamentālas pārveides sākumā un nākamā trīsdesmit gadu laikā mainīsies ikviens jūrniecības nozares darbības modeļa aspekts.

Pētījumi liecina, ka saistītu uzņēmumu apvienošana ir vispāratzīta prakse uzņēmējdarbības izaugsmes veicināšanai: daļēji tieši tā pagājušā gadsimta beigās ir ļāvusi Silīcija ielejai dominēt tehnoloģiju telpā. Kad uzņēmumi ir apvienoti, tie gūst labumu no pieredzes, kapitāla un infrastruktūras koplietošanas. Klasteru uzņēmumi aug vidēji par 1,4% ātrāk nekā uzņēmumi, kas nav klasteros. Strauji augošo tehnoloģiju jomā konkurence ir saasinājusies, un veiksmīgi uzņēmēji, kuriem ir bijusi liela ietekme, bieži vien iegulda līdzekļus nākamās paaudzes vietējos jaunuzņēmumos, piedāvājot arī savas zināšanas un pieredzi. Tehnoloģiju klasteri ne tikai gūst labumu no kapitāla tuvuma, bet arī var izmantot vietējās akadēmiskās iestādes, lai nodrošinātu nepārtrauktu talantīgu darbinieku plūsmu vai jaunus pētījumus, ko pēc tam jau varētu komercializēt.

“Inmarsat” pasūtītajā pētījumā veiktā datu analīze liecina, ka jūrniecības jaunuzņēmumu tirgus pašreizējā vērtība pārsniedz 100 miljardus dolāru, un paredzams, ka līdz 2030. gadam tā pieaugs līdz 278 miljardiem ASV dolāru. Tas liecina, ka investori jūrniecības nozari vērtē kā vienu no lielākajām nākotnes tirgus iespējām, ko attīstīt nākamā desmit gadu laikā. Savā ziņojumā “Inmarsat” iepazīstina ar 12 dažādiem jaunuzņēmumiem tādās jomās kā kuģniecība



Tehnologs un “Thetius” dibinātājs Niks Chubbs prezentē ziņojumu par riska novērtējumiem.



(navigācija, attālināta uzraudzība), ostu operācijas (roboti, kravu apstrāde, drošība), kuģu pārvaldība (mākoņpakalpojumi, droni, paplašinātā realitāte, apkalpes apmācība), kā arī tirdzniecības veicināšana (kuģu aģentēšana, apdrošināšana, blokķēdes). Visiem šiem uzņēmumiem kopīgas ir uzņēmējdarbības priekšrocības, kas balstītas uz ātru datu apmaiņu un analītiku. Palielinot piekļuvi ātrākam un lētākam joslas platumam jūrā un ienākot digitalizācijai, tiek bruģēts ceļš uz tirgu gan jaunajiem uzņēmumiem, gan investoriem.

“PORTXL” PROJEKTS MAINA DINAMIKU

Vēl nesenā pagātnē tikai daži rūpniecības giganti, piemēram, “Maersk” un “Wartsila”, izrādīja iniciatīvu, veicinot inovācijas jūrniecības jomā un veidojot jaunuzņēmumus, bet jau 2015. gadā Roterdamas ostas ar “PortXL” projektu mainīja šo dinamiku, izveidojot jūrniecības nozares un ostu pirmo jaunuzņēmumu akceleratoru pasaulē.

PORTXL
world port accelerator



Kopš “PortXL” darbības uzsākšanas visā pasaulē ir strauji pieaudzis programmu skaits, un jau līdz 2018. gadam bija atvērtas 25 programmas. Visredzamākās, kas darbojas arī tagad, ir “PortXL”, Singapūrā finansētā “PIER71”, CMA finansētā “CGM zeBox” programma Marseljā, “TheDOCK” Haifā, “Rainmaking’s Trade and Transport Impact” programma Hamburgā un “Lloyd’s Register” drošības akceleratori Londonā. Līdz šim globālajā jūrniecības jaunuzņēmumu akceleratora kopienā pavisam ir reģistrēti 226 jaunuzņēmumi.

Tiek prognozēts, ka globālā “ShipTech” (kuģniecības un jūrniecības tehnoloģiju) tirgus vērtība līdz 2030. gadam pieaugs no 100 miljardiem līdz 278 miljardiem ASV dolāru.

KURŠ ĀTRĀK REAĢĒS, BŪS IEGUVĒJS

Laikā, kad kuģu īpašnieki saskaras ar stingrākiem drošības un emisiju noteikumiem un spiedienu samazināt izmaksas, tieši jaunās tehnoloģijas nākamo desmit divdesmit gadu laikā radikāli mainīs jūrniecības nozari. Jau pieminētajā “Meremees” publikācijā skaidri pateikts, ka Igaunijai ir lieli plāni. Vismaz idejas līmenī noteikti. “Igaunijas jūrniecības nozarei būtu jākoncentrējas uz Igaunijas īpašo “lielvaru”, proti, IT, kļūstot par ekspertiem šajā jomā, jo Igaunija ir viena no visattīstītākajām IT valstīm pasaulē, arī jaunuzņēmumu ziņā. Deviņus vienradžus dibinājuši igauņi un tā aizveduši valsti uz Eiropas, iespējams, pat pasaules (atkarībā no skaitīšanas metodikas) augstāko vietu pēc vienradžu skaita



uz vienu iedzīvotāju. Vienradzis nozīmē privātu jaunuzņēmumu, kura vērtība pārsniedz vienu miljardu ASV dolāru. Tāpēc inovācija ir jāizvirza par Igaunijas jūrniecības stratēģijas galveno prioritāro jomu. Igaunijā jau tiek veikti nozīmīgi pasaules līmeņa pētījumi un attīstība kuģu būves, jūras energosistēmu, ostu darbības un navigācijas un drošības sistēmu jomā, tomēr šī darba turpināšana un tālāka attīstība ir jāgarantē ar valsts stratēģiju,” teikts publikācijā.

Vai igauņi tiks tālāk par vēlējuma izteiksmi un tiešām kļūs par IT ekspertu centru, to rādīs laiks, tomēr pieredze liecina, ka mūsu ziemeļu kaimiņi nepaliek pie tukšiem vārdiem un nerealizētiem sapņiem, viņi neatlaidīgi dodas uz nosprausto mērķi. Pavisam cita politika ir Latvijā, aizvadītie gadi ir parādījuši, ka ar vārdiem, plāniem un pat projektu rakstīšanu mums sokas itin labi, tikai diemžēl ar darbiem īsti uz priekšu neiet. Lūk, viens piemērs, kas lieliski apliecina, ka iespējas palika neizmantotas. Gandrīz 20 gadus Latvijas Jūras akadēmija rīkoja starptautisku konferenci “Ūdens transports un infrastruktūra”, kurā referenti un zinātnieki publiskoja daudzas interesantas idejas, pētījumus un nākotnes vīzijas. 2006. gadā notika LJA 8. starptautiskā konference, kurā autoru tandēms – Kaspars Kalniņš un Iveta Sauka uzstājās ar interesantu tēmu: “Eiropas Savienības atbalsts pētniecības un attīstības projektiem Latvijā – jūrniecības klasterī”.

Anotācijā autori rakstīja: “Šī pētījuma mērķis ir uzsākt diskusiju par Eiropas Savienības (ES) atbalsta fondu piesaisti jūrniecības klastera attīstības un pētījumu projektiem. Zinātniskā izpēte, tehnoloģiskā attīstība un inovācijas ir uz zināšanām balstītas ekonomikas pamats, galvenais faktors uzņēmumu un nodarbinātības attīstībai un konkurētspējai. Tāpēc Eiropas Komisija Eiropas pētniecības attīstību un nostiprināšanu ir izvirzījusi par vienu no galvenajiem uzdevumiem savā Ziņojumā par Eiropas Savienības nākotnes finansiālo atbalstu, ierosinot palielināt ES pētniecības budžetu 2007.–2013. gada ietvara programmu (FP – *framework programme*) atbalstam.

Ņemot vērā šīs aktivitātes, plānotajam budžetam pētījumiem un attīstībai, tai skaitā arī pētījumiem ar jūrniecību saistītā klasterī, vajadzētu tikt dublētām salīdzinājumā ar 6. ietvara programmu (FP-6). Pētniecība kļūst aizvien sarežģītāka un dārgāka, pieaug konkurence, notiek veikto pētījumu pārklāšanās, un pastāv zinātnes jomas, kurās pētījumus katra dalībvalsts atsevišķi vairs nespēj nodrošināt. Tāpēc ir nepieciešama pētniecības centienu saskaņošana, apvienošana un koordinēta finansēšana Eiropas līmenī. Pēc Eiropas Komisijas un industrija iesaistīto pušu iniciatīvas tiks izveidotas “tehnoloģiju platformas”, kas jau Eiropas līmenī sevī apvienotu uzņēmumus, pētniecības institūtus, finanšu institūcijas un administratīvās institūcijas ar mērķi definēt kopīgu zinātniskās izpētes programmas darba kārtību, mobilizējot nacionālo un Eiropas, publisko un privāto resursu kritisko masu. Jūrniecības klastera apvienotā tehnoloģiskā platforma “WATERBORNE” pulcē dalībniekus no Eiropas



Komisijas, dalības valstu ministriju pārstāvjus, tirdzniecības organizācijas, kuģu lietotājus – kravu pārvadātājus, sabiedriskās organizācijas – ietekmes uz ekoloģiju novērtētājas, jūrniecības augstskolas, pētniecības institūtus, sertifikācijas sabiedrības, iekšējo ūdeņu kuģniecības un kuģu īpašnieku apvienības, kuģu būvētājus, piegādātājrūpniecību, naftas un gāzes industriju, ostu un to operatoru apvienības.”

Kopš tā laika aiztecējuši 16 gadi. Esam, kur esam. Vairāk pie vārdiem, nekā pie darbiem. Dažu pēdējo gadu laikā, pirms Jūras akadēmija vēl nebija pievienota RTU ekosistēmai, tika pieteikti daudzi zinātniskie pētījumi, reizēm pat visai patāli no jūrniecības. Tagad, kad akadēmija jau ir RTU ekosistēmā un liels uzsvars tiek likts uz zinātni un pētniecību, varbūt var cerēt, ka šī pētniecība tiešām pievērsīsies tēmām, kas jūrniecībai būs aktuālas pēc desmit, divdesmit un trīsdesmit gadiem, jo tieši zinātnieki ir tie, kas virza progresu.

“Attīstoties biznesam, kā tas, piemēram, ir mūsu gadījumā, rodas ļoti daudz jautājumu un nianšu, par ko būtu vērts runāt ar daudzām asociācijām un institūcijām, bet viena no lielākajām problēmām, kas piemīt nozarei, ko saucam par jūrniecības nozari un kas apvieno ļoti plašu darbības spektru, manuprāt, ir koordinētas sadarbības un viedokļu apmaiņas trūkums. LJS varētu būt vieta, kur cilvēkiem tikties, lai apspriestu aktuālus jautājumus, kur varētu notikt domu apmaiņa, kurā piedalītos nozares uzņēmumu, organizāciju un valsts institūciju pārstāvji,” LJS seminārā uzsvēra “LVR Flote” valdes priekšsēdētājs Kaspars Ozoliņš, kurš ilgu laiku bija Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, tāpēc jūrniecības nozares specifiku un problēmas spēj aplūkot un izprast gan no politiķu un ministrijas ierēdņu, gan no biznesa skatu punkta.■

Anita Freiberga



JŪRAS SVĒTKOS PIEMIN, IZZINA UN PRIECĀJAS

Jūras svētki vienmēr notiek jūlija otrajā sestdienā, kad tiek godināta jūra, cilvēki un tradīcijas. Daudzviet piekrastē šie svētki vēl aizvien tiek dēvēti par Zvejnieku svētkiem. Oficiāli Jūras svētki Latvijā tiek svinēti kopš 1936. gada, pirmo reizi atjaunotajā Latvijā tie tika atzīmēti 1992. gadā Rīgā, bet tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai



Jūras svētkus kā svinamu dienu ieraksta kalendārā – jūlija otrajā sestdienā. Arī šogad 8. jūlijā Jūras svētkus ar plašu vērienu un daudzveidīgām programmām svinēja visā piekrastē no Salacgrīvas līdz pat Nidai pie pašas Lietuvas robežas.

Liepājā un Ventspilī svētki tradicionāli sākās ar svinīgu piemiņas brīdi bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem, bet tad jau turpinājās ar muzikālām programmām, sacensībām, dejām un bagātīgu zivju produkcijas baudīšanu.





JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Uldis Ozols (no labās), Edijs Štāls un Kalvis Innuss.



Turpinot iepriekšējā gadā aizsākto tradīciju, un par to rūpējās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, jau piektdienas pēcpusdienā pie Jahtu ostas notika airēšanas sacensības, kam sekoja kuģu un laivu parāde. Savukārt pludmalē, veicinot izpratni par Baltijas jūras piekrastes bioloģisko daudzveidību, notika jūras izziņas aktivitātes kopā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūta zinātnieku.

Latvijas Jūrniecības savienība savus biedrus, draugus un līdzgaitniekus tradicionāli aicināja kopīgā izbraukumā ar kuģīti "Vecrīga", kur pulcējās dažādu paau dzu jūrniecības ļaudis, lai omulīgā gaisotnē svinētu Jūras svētkus. ■



JŪRNICĪBAS PAMATLICĒJI NAV AIZMIRSTI

23. novembrī Ainažos notika tradicionālais jūrnieku salidojums, atzīmējot Ainažu jūrskolas dibināšanas dienu. Kā ierasts, pasākuma dalībnieki pulcējās uz piemiņas brīdi Ainažu vecajos jūrnieku kapos, kur tika nolikti ziedi un aizdegta sveces. Svētbrīdi noturēja NBS Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns.

Pasākums turpinājās Ainažu jūrskolas muzejā. Uzrunās tika sveikti muzeja darbinieki, pieminēta ne tikai muzeja, bet arī mūsu valsts dzimšanas diena, taču gandrīz visi runātāji pauda savu attieksmi



pret jūrniecības nozares krīzi, kurai par vienu no galvenajiem iemesliem tiek uzskatītas pārmaiņas jūrniecības izglītībā.

"Esiet stipri un cīnieties! Jūrniekiem ir jācīnās par sevi un jūrniecības izglītību Latvijā!" novēlēja viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone-Kuzmina atzina, ka pašlaik krīze ir gan jūrniecībā, gan arī muzeju jomā, tādēļ jo svarīgāka ir sadarbība un savstarpējs atbalsts. Par sadarbību un nepieciešamību saliedēties runāja arī Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš, piebilstot, ka pašlaik





JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Jūras spēku kapelāns
Dāvids Šterns.



Viceadmirālis Gaidis
Andrejs Zeibots.



Jānis Krastiņš.

tiem meklēts diplomātisks ceļš problēmu risināšanai. Kapteinis Antons Ikaunieks uzsvēra, ka jūrniecība turpina un turpinās attīstīties, "lai arī kas būs pie varas Jūras akadēmijā!". Savukārt Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš secināja, ka runas par cīņu jāuztver pozitīvi, jo tas nozīmē, ka nozares cilvēki ir aktīvi, zina, uz ko tiekties, un ir vienoti, neraugoties uz atsevišķām domstarpībām.

Uzrunās netika pieminēti Ainažu jūrskolas un Latvijas jūrniecības dibinātāji. Kapteinis Ēvalds Grāmatnieks uzsvēra, cik svarīgi ir parādīt cieņu vecajiem





jūras braucējiem. Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis atzina: “Tradīcijas ir jākopj! Tā jau nu nebūs, ka jūrnieku salidojumi vairs nebūs!” Kapteinis Imants Nartišs piebilda, ka arī pašlaik aktīvie kapteiņi neaizmirst Ainažus un, krastā esot, iegriežas muzejā. Kuģu mehāniķis Uldis Ozols informēja klātesošos, ka šogad izveidota jauna organizācija – Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija, un dāvināja Ainažu jūrskolas muzeja vadītājam Ivetai Erdmanei jaunās asociācijas krūšu nozīmīti.

Iveta Erdmane aicināja salidojuma dalībniekus iepazīties ar muzejā atvērto izstādi “Jūrnieki no Kozenkraniusu dzimtas”, kā arī pastāstīja par sadarbību ar citām jūrasbraucēju dzimtām. Pasākumā piedalījās zvejnieks Jānis Krūmiņš, kurš pārstāv zvejnieku dzimtu piecās paaudzēs, un Andris Skuja, kurš ir ne tikai zvejnieku dzimtas tradīciju turpinātājs, bet arī gleznotājs. Viņa gleznas plānots izstādīt muzejā 2024. gadā.

Pēc svinīgajām uzrunām viesi ne tikai baudīja Antas Eņģeles koncertu “Dziesmas jūrai”, bet arī pievienojās mākslinieces dziedātajām vecajām jūrnieku dziesmām. Salidojuma noslēgumā raisījās sarunas pie kafijas tases, sviestmaizēm un Roberta Gailiša dāvinātās tortes, kas bija rotāta ar Kozenkraniusu dzimtas jūrnieku lādes iekšpusē redzamā burinieka attēlu.■



LAI SAPNIS PAR KUGOŠANU NEPALIEK AIZ HORIŽONTA!

Tieši šāds varētu būt komandkapteiņa Hugo Legzdiņa novēlējums Latvijas jūrnieru saimei, īpaši jaunajai paaudzei, visiem tiem, kuri par savu nākamo profesiju jau izvēlējušies kādu no jūrnieru profesijām, un arī tiem, kuri vēl tikai domā, par ko dienās kļūt.



Hugo Legzdiņu 100. dzimšanas dienā sveic viņa skolnieki Harijs Lidaks (no labās), Gunārs Zakss, Imants Vikmanis un Eduards Delvers.

2023. gada 7. decembrī jūrnieru saimniecība izrādīja cieņu leģendārajam zemūdenes "Ronis" komandierim, atzīmējot viņa 120. dzimšanas dienu, bet pirms 20 gadiem Hugo Legzdiņš vēl bija mūsu vidū. Mēnesi pirms viņa lielās jubilejas dienas devos uz Bezdelīgu ielu 1, jo komandkapteinis bija



Piemīnas brīdis komandkapteiņa Hugo Legzdiņa atdusas vietā.



piekritis intervijai žurnālam "Jūras Vēstis". Toreiz viņš atzinās: esot aizdomas, ka tikšot uzaicināts uz savas dzimšanas dienas svinībām. No viņa puses tas bija ļoti smalks humors, kas patiesībā ļoti trāpīgi raksturoja realitāti – jūrniecības sabiedrība, toreiz tiešām visplašākajā sastāvā, vēlējās izrādīt cieņu sirmajam jūras kara virsniekam, kurš arī savos simt gados nebija zaudējis stingru mugurkaulu, labu atmiņu un asu prātu. Simtgades svinībās Igates pilī Hugo Legzdiņu sveikt bija ieradusies arī Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, nemaz neru-



nājot par ministriem, ostu vadītājiem, profesionālo, sabiedrisko organizāciju un biznesa pārstāvjiem. Simtgadnieku sveikt bija ieradies pat Francijas vēstnieks Latvijā, un jubilāram bija izdevība atsvaidzināt savas franču valodas zināšanas. Pie Igates pils plīvoja Latvijas, Francijas un Latvijas Jūras spēku karogi.

Pirms 20 gadiem Latvija bija tikai ceļā uz NATO, Latvijas Jūras akadēmija bija neatkarīga augstskola, un komandkapteinim bija viedoklis par politiskajiem un profesionālajiem procesiem valstī. Šoreiz, šķiet, vietā publicēt dažas Hugo Legzdiņa atziņas un aizrādījumus, kas šodien ir ne mazāk aktuāli un svarīgi kā pirms 20 gadiem. Jautāts, vai šodien Latvijai būtu vajadzīga zemūdene, Legzdiņš atbildēja: "Pastāv doktrīna, ka, lai aizsargātu jūras robežu, ir aktīvie un pasīvie ieroči. Aktīvie paši uzbrūk, bet pasīvie gaida, lai ienaidnieks būtu muļķis un tiem uzskriet virsū. Man šķiet, ka Latvija šodien nemaz nedomā par piecus simtus garās robežas aizsardzību. Kas tā par lietu, es savulaik teicu Zeibotam, ka Latvijas ūdeņus nemaz neaizsargā! Viņš mani mierināja, ka par visu tiek domāts, tikai skaļi par to nerunā."

Pēdējo divdesmit gadu laikā Latvijas Jūras spēki ir pilnveidojušies, un šajā ziņā, visticamāk, viceadmirālim Gaidim Andrejam Zeibotam, atbildot uz



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

Legzdiņa kritiku, bijusi taisnība – ir lietas, par kurām nav skaļi jārunā, tikai profesionāli jāstrādā.

Toreiz jautāju, vai Hugo Legzdiņš domā, ka mums būtu no kā aizsargāties, uz ko viņš teica: “Redziet, atbildot uz šo jautājumu, pienācis laiks pāris vārdus teikt par NATO. Es piekrītu Latvijas dalībai NATO, jo tā ir drošība un garantija, ka Latvijas cilvēki netiks vesti uz Sibīriju. Saprotams, ka nebūs tikai labumi, būs arī grūtības, bet mēs būsīm zināmā drošībā, jo, ja kritīs Latvija, kritīs arī citas



Uldis Ozols (no labās), Kristaps Lūkins, Gaidis Andrejs Zeibots, Ēvalds Grāmatnieks un viņa kundze Vija.



Dāvids Šterns.

trausla, vairāk nekā jebkad agrāk mēs katrs sev uzdodam jautājumu, kā X stundā būs ar NATO 5. pantu? Un kā tad ir, vai mēs NATO esam vajadzīgi?

Un vēl viens no intervijas jautājumiem bija, ko Hugo Legzdiņš domā par Latvijas Jūras akadēmiju. “Visas lietas te nav sakārtotas tik labi, kā varētu vēlēties,” teica komandkapteinis. “Un arī jūs esat vainīga (Legzdiņa kungs norāda uz mani – A.F.)! Kāpēc jūs savā žurnālā nerakstāt par to, ka vairāk nekā desmit gadus pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas akadēmijā māca krievu valodā! Un vēl! Jūras akadēmijai tomēr vajadzētu būt pusmilitārai mācību

NATO valstis. Tas no vienas puses. Taču padomāsim, vai tikai Latvijai tas NATO ir vajadzīgs, jo daudzi uzskata, ka mēs vēlamies un pat raujamies uz NATO. Lieta tāda, ka Baltijas valstis un daļēji arī Polija ir kā tāda priekštilta pozīcija Amerikai, Francijai un citām valstīm attiecībā pret Krieviju, jo Krievija kā pretspēks NATO valstīm joprojām paliek, tikai par to tik skaļi nerunā. Mana mute ir liela, tāpēc arī tagad pateikšu, ko domāju. Ne jau mums tik ļoti vajag NATO, vairāk viņiem esam vajadzīgi mēs!”

Tagad, kad karš plosās pavisam tuvu, situācija pasaulē ir tik nestabila un drošība tik



iestādei, lai topošajiem jūrnikiem, nav svarīgi, ka viņi nebūs kara jūrnieki, iemācītu stāju.”

Tagad, pēc 20 gadiem, Jūras akadēmija zaudējusi neatkarību, daudzas lietas salaistas grīstē, un Hugo Legzdiņam toreiz bija taisnība, arī man par visu to ir jāuzņemas atbildības daļa, jo noteikti bija lietas, par kurām vajadzēja rakstīt atklātāk un skarbāk. Bezjēdzīgi projekti, nepieļaujama attieksme pret jūrskolu, tas pats Legzdiņa pieminētais krievu valodas jautājums. Bet kā sasmelt izlietu ūdeni?

AR SIRSNĪBU PIEMIN KOMANDKAPTEINI

Tie, kuri 7. decembrī piedalījās komandkapteiņa Hugo Legzdiņa 120 gadu piemiņas brīdī, visi kā viens teica: tas bija ģimenisks un sirsnīgs pasākums, kad pasākuma pirmajā daļā nozares pārstāvji nolika ziedus Lēdurgas kapos. Kapos bija Jūras spēku goda sardze, kopīgi tika dziedāta himna un Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns noturēja aizlūgumu Hugo Legzdiņa piemiņai.

Tad visi apmeklēja dievkalpojumu Igates baznīcā, kur bija svētbrīdis un spēlēja Jūras spēku orķestra dalībnieki. Īpašu noskaņu piemiņas pasākumam piedeva RTU Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas koris Naura Indzera vadībā.

2009. gada 13. augustā Igates pilī atklāja izcilā Latvijas kara flotes virsnieka, zemūdenes “Ronis” komandiera, Latvijas Jūras akadēmijas Goda profesora, cieņīta pedagoga un novadnieka Hugo Legzdiņa piemiņas ekspozīciju. Piemiņas istaba joprojām tiek uzturēta, un jūrskolnieki te varēja pieskarties vēsturei un sajūst, ka arī viņi ir piederīgi jūrniecības nozarei un arī viņi veido jūrniecības vēsturi. “Tas tiešām bija svētīgi, ka jūrskolas pirmā kursa audzēkņi sajuta sevi piederīgus šai nozarei, varēja būt telpās, kur mācījies leģendārais komandkapteinis, un pārliecināties, ka vēsture vistiešākajā veidā ir saistīta ar šodien. Muzejā atrodas Hugo Legzdiņa sarakstītā mācību grāmata, no kuras arī šodien viņiem tiek mācīta navigācija. Grāmata izdota pirms vairāk nekā sešdesmit gadiem, bet tā joprojām ir ierindā. Navigācija ir par precizitāti un atbildību, ko tik ļoti augstu vērtēja Hugo Legzdiņš un ko arī šodien nedrīkstam aizmirst,” sacīja Kristaps Lūkins.

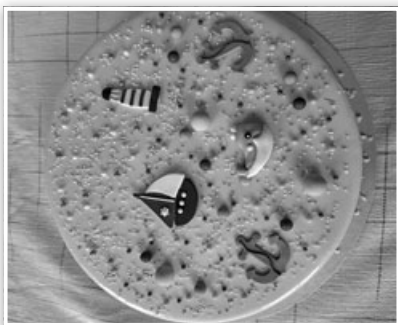
Vecākais mehāniķis Uldis Ozols, stāstot par piemiņas pasākumu, teica: “Bez pagātnes nav nākotnes, tāpēc tik ļoti svarīgi neaizmirst tos, kuri dzīvoja, strādāja un deva savu ieguldījumu Latvijas jūrniecībā un mūsu šodienas veidošanā.”



Kristaps Lūkins Lēdurgas bibliotēkā jaunajai paaudzei stāsta par aizraujošo jūrniecības pasauli.



Pēcpusdienā RTU Latvijas Jūras akadēmijas docents Kristaps Lūkins Lēdurgas bibliotēkā pulcināja gados jaunākos jūrniecības entuziastus, lai iepazīstinātu ar plašo jūrniecības pasauli, stāstot gan par to, kādi ir kuģu veidi un kādas kravas tie pārvadā, gan par dabas objektiem un laikapstākļiem, kas ietekmē kuģošanu. Mazie klausītāji bija ļoti ieinteresēti un atsaucīgi, sarunai



izvērsoties aizraujošā diskusijā par pirātiem un bagātību salām, "Titāniku", drošību u.c. tematiem, bet izglītojošā pasākuma noslēgumā bērnus priecēja Latvijas Jūrniecības savienības sagādātā torte.

Uz neformālo piemiņas pasākuma daļu visi pulcējās Igates dzirnavās, kur dalījās atmiņās un stiprinājās ar mielastu. Komandkapteiņa dēls Kārlis Legzdiņš uzsvēra, ka tēvs mūža novakarē piedzīvojis trīs "zvaigžņu

stundas" – savas grāmatas "Ronis – man būdiņa, mana pils" izdošanu, Francijas Goda leģiona ordeņa saņemšanu un simtgades svinības.

PRIEKŠ, KUR TU RODIES!

Hugo Legzdiņš ir audzinājis un skolojis daudzus leģendārus Latvijas jūrniekus: kapteini Imantu Vīkmani, kapteini Hariju Līdaku, kapteini Gunāru Zaksu, kapteini Eduardu Delveru, kapteini Kārli Sesku un vēl daudzus jo daudzus. Hugo Legzdiņš vienmēr interesējās par savu kursantu gaitām, panākumiem un karjeru, un katram no viņa audzēkņiem bija savas, īpašas atmiņas par Legzdiņu, taču visi kā viens teica, ka viņš ieaudzināja attieksmi pret darbu un stāju. Viņš iemācīja dzīvot un nepadoties. "Puiši kā ozoli Latvijai! Lai nekāds vējš jūs nesalauž!"

Nu daudzas Latvijas jūrniecības leģendas, Hugo Legzdiņa audzēkņi, jau devušies taisaulē pie sava skolotāja. Sazvanīts kapteinis Kārlis Seskis bija skumjš, jo viņa veselība šogad neļāva doties uz piemiņas pasākumu. "Šoreiz tā nu ir sanācis, nejūtos tik labi, lai brauktu, bet domās gan pieminu savu skolotāju," teica sirmis kapteinis.

Toreiz, pirms 20 gadiem, jautāja, ar kādām domām Hugo Legzdiņš sagaida savu lielo jubileju, un viņš teica: "Galīgi bez uztraukumiem. Es esmu pietiekoši jauns, lai man nebūtu par ko uztraukties. Ja jau neesmu baidījies vairāk nekā simt reižu ar zemūdeni iet zem ūdens, tad kāpēc lai izjustu kādas bailes no saviem simt gadiem? Prieks, kur tu rodies!" ■



NEKAS NAV BŪTISKĀKS PAR CILVĒKMĪLESTĪBU

2023. gada 17. novembrī Salacgrīvā Limbažu novada pašvaldības balvu "Gada cilvēks" saņēma Gints Šīmanis – aktīvs Latvijas un vietējās kopienas iedzīvotājs, filologs, literāts, žurnālists un vēsturnieks. Cilvēks, kura nesavtīgā sirds un paveiktie darbi atstājuši mūžīgas vērtības Salacgrīvas vidusskolas vēsturē un līdzcilvēkos.

Gints Šīmanis vienmēr akcentējis, ka ir jābūt mērķa skaidrībai, tāpēc ir bezjēdzīgi darboties bez ideāliem un nākotnes vīzijām. Varbūt tieši šis dzīves uzstādījums ir licis Gintam būt aktīvam ne tikai vārdos, bet arī reālos darbos. 1989. gadā viņš ir bijis klāt Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanai, 1993. gadā palīdzēja organizēt pirmo pēckara Latvijas jūrnieku kongresu, kurā tika pieņemtas ļoti nozīmīgas rezolūcijas tālākai jūrniecības attīstībai Latvijā.

Bez Ginta Šīmaņa publikācijām nav iedomājama "Latvijas jūrniecības gadagrāmata", kurā ik gadus, sākot no 1989/90. gada, ir lasāmas intervijas, apraksti un analītiskie materiāli. Tāpat viņš ir bijis laikraksta "Jūras Vēstis" redaktors, Latvijas televīzijā veidojis raidījumu "Latvji, brauciet jūriņā", kā arī piedalījies Latvijas ostu un tranzīta biznesa popularizēšanā, nesot Latvijas vārdu pasaulē starptautiskās izstādēs, konferencēs un dažādos citos forumos. Lielākās Ginta sabiedriskās aktivitātes pēdējos gados ir saistītas ar Salacgrīvā pierakstīto biedrību "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"", kas ar publiskiem pasākumiem Latvijas skolās un bibliotēkās aicina izjust jūras un kuģniecības klātbūtni, mudinot jauniešus savu dzīvi saistīt ar Krišjāņa Valdemāra aicinājumu "Latvji, brauciet jūriņā!".

Gints Šīmanis saka: "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. Dots devējam atdodas. Ir lietas, ko nevar izsvērt naudā."■



Gints Šīmanis.





KAPTEIŅA UZPLEČĪ MUZEJA DIREKTŌREI



Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs ir vecākais Baltijā un viens no senākajiem publiskajiem muzejiem Eiropā. 2023. gada 28. oktobrī uz muzeja svinībām bija pulcējušies aicinātie viesi, kuru vidū bija daudzas prominences un kuru pagodināja arī Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs. Viņš

savā uzrunā godināja cilvēkus, kuri muzeju izveidoja, kuri tam ir veltījuši savu mūžu un kuri strādājuši un kopuši muzeja tradīciju. Tostarp Valsts prezidents pieminēja vācbaltiešu izcelsmes Rīgas ārstu Nikolausu fon Himzelu un



Guntis Gailītis (no kreisās), Roberts Gailītis, Liene Johansone, Jānis Krastiņš un Gaidis Andrejs Zeibots.

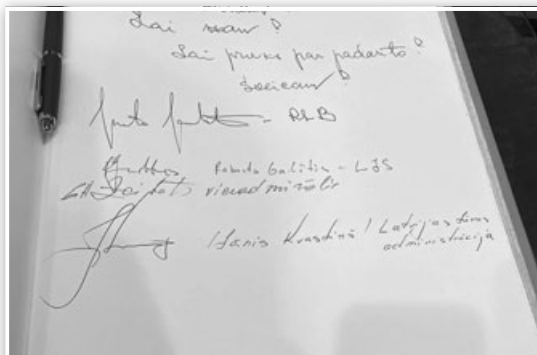


juristu Antonu Buholcu, kuri muzejam dāvināja savas kolekcijas. Tāpat prezidents atcerējās divas bijušās muzeja direktores – Līviju Blūmfeldi un Klāru Radziņu. “Visām senām celtnēm ir savi nostāsti un leģendas. Tādas ir arī Rīgas muzejam. Kolonnu zālē, kas kādreiz kalpojusi kā mūku ēdamzāle, ik pa reizei kādu zīmi – atvērtu logu, pagrūstītu vitrīnu vai vienkārši labvēlīgu mājienu – dodot Sarkanais kardināls. Tas esot joprojām draudzīgs un atbalstošs muzeja ļaudīm, īpaši jaunpieņacējiem,” pasākumā norādīja Rinkēvčs.



Roberts Gailītis sveic muzeju.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju 250 gadu jubilejā sveica Jūrniecības savienības biedri, kuri ar lielu prieku piedalījās pasākumā.



Kā nelielu piemiņas dāvanu Jūrniecības savienība pasniedza muzejam Latvijas Jūras akadēmijas bijušā profesora Grigorija Gladkova darinātu burinieku, jo muzejs lielā mērā ir kā kuģis, bet tā kā tas ir kuģniecības muzejs, direktore ir muzeja kapteiņa, un viņai vajadzīgi kapteiņa uzpleči, tāpēc muzeja direktorei tika dāvināti kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka kapteiņa uzpleči. ■



DĀVANAS LATVIJAS AUDŽUĢIMEŅU BĒRNIEM



17. augustā LJS valdes loceklis Kristaps Lūkins kopā ar dēlu Gabrielu apciemoja Latvijas Audžuģimeņu biedrību, lai, atsaucoties uz akciju "Skolas bērniem jāiet skolā", uzdāvinātu bērniem rotaļlietas un dažādas skolai derīgas lietas.

Atbalstīt audžuģimenes var jebkurš. Kā katru gadu, arī 2023. gada nogalē jūrniecības sabiedrība – Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Jūras administrācijas darbinieki un jūrniecības kompānijas sarūpēja svētku dāvanas Latvijas Audžuģimeņu biedrības bērniem, kuri dažādu

iemeslu dēļ zaudējuši vecākus un aug audžuģimēnēs. Viņus iepriecināja rotaļlietas, spēles, grāmatas, sporta piedurumi, kārumi un citas ar sirds siltumu sagādātas dāvanas. Jūras administrācijas cilvēku un arī citu sponsoru dāvanīgas bērni izložēja loterijā pie LAB Ziemassvētku eglītes VEF Kultūras pilī. Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere pateicās JA darbiniekiem un atzina, ka bērni, kuri jau agrā bērnībā pārdzīvojuši smagus zaudējumus, bieži vien labāk spēj novērtēt vienkāršas lietas, kas sagādā prieku.■



2023. gadā veiktas 345 ostas valsts kontroles inspekcijas

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

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

2022. gadā Latvijas ostās ārvalstu kuģi tika pārbaudīti 338 reizes. Covid-19 pandēmijas laikā kuģu inspekciju skaits bija ievērojami mazāks – 2021. gadā 225 un 2020. gadā tikai 185. Pirms tam, 2019. gadā, ārvalstu kuģiem Latvijā ostās tika veiktas 309 inspekcijas.

Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, PMoU) *baltajā* sarakstā, liecina PMoU komitejas publiskotā informācija par 2022. gada kuģu inspekciju rezultātiem un kuģu karoga valstu izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā 2023. gada 1. jūlijā.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pēc 2023. gada 1. jūlija datiem, šajos sarakstos iekļautas 66 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas gadījumu skaita. 2023. gadā PMoU *baltajā* sarakstā bija 39, *pelēkajā* 18 un *melnajā* deviņas valstis.





KATRAI DARBĪBAI UN BEZDARBĪBAI IR SEKAS

2023. gads Latvijas Jūras administrācijai (JA) bija pirmais pilnais darba gads jaunās valdes sastāvā. Lai gan valdes pārvēlēšana notika jau 2022. gadā, kad 5. maijā amatu atstāja un pelnītā atpūta devās viens no ilggadējiem valdes locekļiem kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods un viņa vietā stājās Edgars Gļauņenko, tomēr saistībā ar visām juridiskajām formalitātēm jaunā valde darbu pilnā apjomā varēja uzsākt tikai gada otrajā pusē. “Darbs jaunās valdes sastāvā ir ienesis jaunas vēsmas, savādāk noris ikdienas darba procesi, un tas ir tikai normāli, ka jauns cilvēks amatā dod jaunu redzējumu pat uz rutīnas procedūrām. Būtu dīvaini, ja nekas nemainītos, tad jau no pārmaiņām nebūtu jēgas,” saka JA valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ. “2023. gads bija gads pēc Covid, no darba organizācijas viedokļa tā bija atgriešanās klātienē darba procesos, kad arī visas ostas valsts kontroles inspekcijas notika klātienē.”

Jānis Krastiņš uzsver, ka milzīgas izmaiņas, protams, ir ieviesis Krievijas izraisītais karš Ukrainā, kam līdzī nākusi neziņa par procesu norisi un tālākām konsekvencēm. Lai gan pirmais stress ir mazinājies, kara klātbūtne uztur spriedzi. “2023. gadā viss it kā izlīdzinājās, tomēr darba slodze noteikti ir kļuvusi lielāka, kaut vai Krievijai piemēroto sankciju administrēšanas ziņā, jo ir jāapzina liels dokumentu apjoms,” saka Jānis Krastiņš. “To, ka darbs un JA sniegtie pakalpojumi pilnā apjomā ir atgriezušies klātienē, redzam arī savos darbību izpildes un ieņēmumu rādītājos – ir pieaugusi ieņēmumu sadaļa no mūsu sniegtajiem pakalpojumiem. Ja vēl pavisam nesenā pagātnē ostu navigācijas maksas veidoja septiņdesmit, pat septiņdesmit piecus procentus no administrācijas ieņēmumiem, tad šogad to finanšu kritumu, kas radās ostu kravu apjoma un ostās ienākošo kuģu skaita samazināšanās dēļ, Jūras administrācija spējusi kompensēt ar saviem pakalpojumiem, kas ievērojami pieauguši, visām JA struktūrvienībām strādājot virs plānotajiem ieņēmumiem. Diemžēl kopējais Latvijas tranzīta kritums ir ievērojams, tas krities vidēji par septiņpadsmit procentiem. Pēc Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) datiem, 2023. gadā Latvijas ostās ienākuši par aptuveni tūkstoš kuģiem mazāk nekā gadu iepriekš, un tas tiešām ir ļoti liels skaits. Šoreiz gan tas nav stāsts par to, ka ostā ienāk vairāk lielo kuģu, kas uzņem lielākas kravas, tāpēc ienākošo kuģu skaits samazinās, šoreiz tas ir daudz satraucošāks stāsts: kuģu skaits reāli



Jānis Krastiņš.

un dramatiski ir samazinājies, un tam līdzī nāk arī ievērojams kopējais kravu apjoma kritums Latvijas ostās. Ar nožēlu jāatzīst, ka tas diemžēl ietekmē arī Jūras administrācijas finanšu ieņēmumus, tomēr nesamazina mūsu darba apjomu. Bet, runājot par kopējo situāciju Latvijas tranzīta nozarē un ostās, visiem, tai skaitā arī JA, ir jādomā, kā dzīvot tālāk, īpaši jau ņemot vērā pieaugošo dzīves dārdzību. Pagaidām varam būt priecīgi, ka ostās nesamazinās termināļu skaits un joprojām varam saglabāt šo darba apjomu.”

SASNIEGTS PARĪZES MEMORANDA STANDARTS

2023. gads bija pirmais gads, kad JA Ostas valsts kontrole (PSC) sasniedza Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) noteikto kuģu pārbauzu skaitu (*fair share*), un Jūras administrācijas vadītājs piebilst, ka citus gadus šo skaitu neizdevās sasniegt objektīvu iemeslu dēļ, lai gan kopumā PMoU saistības bija izpildītas.

Jānis Krastiņš: “PMoU sistēma ir izstrādāta uz “taisnīgās sadales” (*fair share*) mehānisma pamata, kas nodrošina kuģa pārbauzu slodzes sadali starp Parīzes MoU dalībvalstīm. Katrai dalībvalstij ir iedalīts noteikts skaits pārbauzu, kas jāveic katru gadu.

UZZIŅAI

Ostas valsts kontrole (PSC) ir ārvalstu kuģu pārbaude nacionālajās ostās, lai pārliecinātos, ka kuģis un tā aprīkojums atbilst starptautisko noteikumu prasībām un/vai kuģis ir nokomplektēts un ekspluatēts atbilstoši šiem noteikumiem.



UZZIŅAI

Šobrīd spēkā ir 9 reģionālie līgumi par ostas valsts kontroli (PSC) – saprašanās memorandi jeb MoU: Eiropa un Ziemeļatlantija (Parīzes MoU); Āzija un Klusais okeāns (Tokijas MoU); Latīņamerika (*Acuerdo de Viña del Mar*); Karību jūras reģions (Karību MoU); Rietumāfrika un Centrālāfrika (Abudžas MoU); Melnās jūras reģions (Melnās jūras MoU); Vidusjūra (Mediterranean MoU); Indijas okeāns (Indijas okeāna MoU) un Rijādas MoU. Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardze uztur desmito PSC režīmu.

Jāpiebilst, ka šis skaits no gada uz gadu ir mainīgs (atkarīgs no ostās individuāli ienākošo kuģu sakaita gada griezumā). Šogad PMoU noteiktās saistības esam izpildījuši, galvenokārt pateicoties Covid, kas iepriekšējos gados izjauca prioritāri pārbaudāmo kuģu inspekcijas balansu un Latvijā ieradās vairāk ārzemju kuģu ar pirmo prioritāti (inspekcijas statuss, kad kuģis obligāti jāpārbauda). Lai gan 2023. gadā kopējais Latvijas ostās ienākošo kuģu skaits ir samazinājies, mūsu ostās pārbaudāmo kuģu skaits ir pat nedaudz pieaudzis, un tas ir apliecinājums iepriekš teiktajam, ka mazāks

kuģu skaits nebūt nesamazina mūsu darba apjomu.”

EIROPAS KOMISIJA STRĀDĀ PIE IZMAIŅĀM MARITIME SAFETY PAKOTNĒ



Eiropas Komisijas (EK) tīmekļa vietnē publicētā informācija liecina, ka EK 2023. gada 1. jūnijā nāca klajā ar kuģošanas drošības tiesību aktu kopumu, tostarp priekšlikumu pārskatīt direktīvu par karoga valstij no-

teikto prasību ievērošanu. Noteikumi ir jāpārskata, lai ņemtu vērā digitalizāciju, labākas inspekcijas, uzlabotu sadarbību starp karoga valstīm un saskaņotību ar starptautiskajiem noteikumiem. (Par EMSA aktivitātēm (regulu un direktīvām) info atrodams: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/751433/EPRS_BRI\(2023\)751433_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/751433/EPRS_BRI(2023)751433_EN.pdf)). Katrai karoga valstij, veicot pārbaudes un apsekojumus, ir jānodrošina, ka tās reģistrētā flote atbilst starptautiskajiem drošības, piesārņojuma novēršanas un darba apstākļu standartiem. Tā tiek uzskatīta par pirmo aizsardzības līniju, kas nodrošina, ka ES karoga valstis pilda savas starptautisko tiesību saistības attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar to karogiem. Pašreizējais priekšlikums aptvertu karoga valsts inspekciju prasības, kuru pamatā ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) noteikumi. Mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un samazināt vides piesārņojuma risku, nodrošinot, ka ES karoga valstis turpina sniegt augstas kvalitātes kuģniecības pakalpojumus. Priekšlikums atvieglo informācijas apmaiņu starp karoga valstīm par pārbažu rezultātiem un atbilstības jautājumiem kopumā. Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA) ir jāatbalsta šī sadarbība, izmantojot pārskatītas mācību programmas karoga valsts inspektoriem. Transporta un



tūrisma komiteja (TRAN) vada Eiropas Parlamenta darbu pie šā leģislatīvā dokumenta. Zivsaimniecības komiteja (PECH) sagatavos atzinumu.

Latvijas PSC darba apjoms līdz šim ir bijis tāds, kas neliek nodalīt *Port State* un *Flag State* inspektoru darbu, kā tas ir citās Eiropas valstīs, un Jānis Krastiņš uzsver, ka tas nav bijis Eiropas prasību pārkāpums, drīzāk racionāla speciālistu izmantošana. "Protams, ir zināmas atšķirības *Port State* un *Flag State* kuģu pārbaudēm, bet pēc būtības pats darbs jau neatšķiras," saka Krastiņš. "Eiropa plāno nopietni pievērsties ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles jautājumiem, kā arī strādā, lai mainītu *Maritime Safety* pakotni, kas ietver aptuveni piecas direktīvas, un arī mēs diskutējam par tām lietām, ko vēlamies iestrādāt šo direktīvu jaunajā redakcijā. Mēģinām uzstāt, lai digitālo sertifikātu administrēšana ietu caur EMSA. Digitālajam sertifikātam, protams, katrā valstī var būt savs risinājums, bet, ja Eiropas valstis ir savā starpā saistītas, tad ir jābūt vienam logam, kas apvieno katras atsevišķās valsts informāciju, lai inspektors, atnākot pārbaudē uz kuģa, nav spiests atvērt katras valsts mājas lapu, lai pārliecinātos par tur piemērotajām normām. Novembrī notika EMSA padomes sēde, kurā informēja, ka EMSA ir uzsākusi projektu, ko varētu realizēt triju gadu laikā, sadalot projektu trijos posmos: pirmajā būtu verificēšana un pārbaudīšana, otrajā – parakstīšana un zīmogošana, bet trešajā – e-sertifikācija un administrēšana. Šis ir virziens, kurā arī mēs raugāties, jo tad vismaz Eiropas valstu karogi būtu apvienoti vienotā sistēmā, bet visu pasaules karoga valstu apvienošana vienotā sistēmā gan būs daudz globālāks nākotnes jautājums."

IMO SPRIEŽ PAR GLOBĀLĀM PROBLĒMĀM

No 2023. gada 26. novembra līdz 6. decembrim notika IMO Asamblejas 33. sesija. IMO Asambleja ir šīs organizācijas augstākā pārvaldes institūcija, kuras darbā piedalās visas dalībvalstis, regulārās sesijas sanāk reizi divos gados, bet vajadzības gadījumā var sasaukt arī ārkārtas sesijas. Asambleja ir atbildīga par stratēģijas, darba kārtības un budžeta apstiprināšanu nākamajiem diviem gadiem, kā arī par IMO finansiālo stratēģiju. Asambleja ievēl padomes locekļus un pieņem rezolūcijas, ko izdevušas piecas IMO komitejas, kā arī atbalsta Padomes darbību attiecībā uz jaunu starpvaldību un nevalstisko organizāciju uzņemšanu novērotāja statusā.

"Šogad IMO Asamblejas sesijas darba kārtība atšķiras no citu sesiju darba. Vispirms jau amatā uz nākamajiem četriem gadiem bija jāapstiprina jaunais IMO ģenerālsekretārs Arsenio Antonio Domingess Velasko no Panamas, kurš

UZZIŅAI

Attiecībā uz EMSA pasākumiem, kas saistīti ar karoga valsts ziņošanas moduļa izstrādi vai uzlabošanu un uzlabotu apmācības rīku izstrādi inspektoriem, tiek lēsts, ka tie radīs izmaksas 6,4 līdz 7 miljonu eiro apmērā. Paredzams, ka kuģu operatoriem ierobežotais inspekciju skaita pieaugums radīs pielāgošanas izmaksas, kas tiek lēstas 3,2 miljonu eiro apmērā.



amatā stāsies 2024. gada 1. janvārī, nomainot līdzšinējo ģenerāļsekretāru K. Limu. Protams, tika izskatīts nākamo divu gadu budžets un pārējie jautājumi, kas nāk no IMO komitejām, bet šoreiz stipri vien aktuālāki bija politiskie stāsti, kas pirmām kārtām bija saistīti ar



Jānis Krastiņš IMO Asamblejas 33. sesijā.

Krieviju. Viens no Eiropas lielajiem jautājumiem bija panākt, lai Krieviju neiebalsotu IMO Padomē, un tas arī izdevās, tomēr šāds iznākums nav viennozīmīgi vērtējams, jo Krievija savam atbalstam bija savākusi astoņdesmit balsis, kas bija par maz, lai to ievēlētu Padomē, bet šis skaits ir pietiekami liels, lai izdarītu secinājumu, ka Krievijai pasaulē tomēr ir zināms atbalsts. IMO Asamblejā piedalījās 169 valstis, un šo valstu vidū Ukrainas draugi, kas nešaubīgi parādīja savu attieksmi, nemaz nebija vairākumā. ASV, Japāna, Apvienotā Karaliste un Eiropas Savienības valstis veido šā at-

balsta kodolu, bet daudzas citas valstis ir Krievijas draugi. Piemēram, uz ļoti saasināto jautājumu par tā saukto "tumšo floti" Irāna iesniedza savus priekšlikumus par izmaiņām rezolūcijā, kur nepārprotami parādījās Krievijas intereses. Atrodoties blakus Ukrainai un Krievijai, mēs karu un apdraudējumu savas valsts drošībai uztveram saasināti un esam pārliecināti, ka tādai reakcijai vajadzētu būt arī citviet pasaulē, bet kādā no Āfrikas valstīm karš Ukrainā nešķiet tik svarīgs un klātesošs. Baltkrievija, Kuba, Nikaragva, Venecuēla, Irāna, Ziemeļkoreja pauda atbalstu Krievijai, Ķīna ieņēma it kā neitrālu, drīzāk īsti nesaņemamu pozīciju. Nelielās valstis, protams, skatās uz ASV, kas tiek pārstāvēta ar lielu delegāciju, kurai ir liela kapacitāte un kura ļoti aktīvi piedalījās Asamblejas darbā. Lai arī Latvija ir neliela valsts, kad notiek balsošana, mūsu balss tomēr ir svarīga, tāpēc kopā ar Satiksmes ministriju veidojam savu pozīciju, to saskaņojam ar Ārlietu ministriju un uz klausām tās ieteikumus.



Neapskaužamā situācijā bija Spānija, kurai kā Eiropas Savienības prezidējošajai valstij nācās saskaņot Eiropas kopīgo viedokli Ukrainas jautājumā, kas nebūt nebija viegls uzdevums, jo arī Eiropā viedokļi atšķiras. Arī paši ukraiņi par daudzām lietām ietiepjas, isti neizprotot jautājumu izskatīšanas un lēmumu pieņemšanas specifiku, un arī tas radīja zināmu saspīlējumu. Šoreiz Asamblejā tika ievēlēta arī IMO Padome, par ko vienmēr notiek lielas debātes, tomēr esmu pārliecināts, ka nevajadzētu pārvērtēt Padomes nozīmi un lomu.”

UZZIŅAI

IMO Padomē valstis tiek ievēlētas trijos līmeņos. Pirmajā A kategorijā tiek ievēlētas 10 lielās kuģošanas valstis, uz kurām šoreiz bija 11 pretendentes, to skaitā arī Krievija, kas palika aiz strīpas, jo kā desmitā tika ievēlēta Libērija. B kategorijā ievēlēja 10 valstis, bet C kategorijā uz 20 vietām bija 24 pretendentes, un šoreiz aiz strīpas palika Beļģija, Polija, Dienvidāfrika un Taizeme.

KUĢU REĢISTRĀ POZITĪVA DINAMIKA

Lai gan Latvijas Kuģu reģistram joprojām neizdodas sasniegt maģisko 50 kuģu skaitu, jo tiklīdz šķiet, ka tūlīt, tūlīt tas notiks – nāk jauns kuģis, tā diemžēl kāds kuģis reģistru atkal pamet.

Jānis Krastiņš: “Pašlaik mūsu reģistrā ir četrdesmit astoņi kuģi. Ja paskatāmies pēdējo sešu gadu griezumā, tad Kuģu reģistrs no divdesmit diviem kuģiem ir pieaudzis līdz četrdesmit astoņiem, un to var uzskatīt par pozitīvu dinamiku. Runājot ar igauņu un lietuviešu kolēģiem, redzam, ka tur reģistrēto kuģu skaits krītas. Daudzas jūrniecības nozares problēmas mūsu kaimiņvalstīs ir saistītas ar neveiksmīgu jūrniecības pārvaldības modeļa maiņu, kuras rezultātā tika pazaudēti daudzi labi nozares speciālisti ar jūrniecībai nepieciešamo izglītību un pieredzi, bet viņu vietā nākuši ierēdņi, kuri ir visai tāli no jūrniecības.

Igaunijas Kuģu reģistrs līdz šim lielā mērā ir balstījies uz kompānijas “Tallink” kuģiem, bet tagad arī “Tallink” piedzīvo ne tos labākos laikus. Covid laiks lielā mērā ir mainījis cilvēku domāšanu un paradumus, un tagad īsie kruīza ceļojumi vairs nav tik iecienīti, kā tas bija līdz pandēmijai. Piedevām Krievijas izraisītā kara Ukrainā dēļ Rietumvalstu tūristi austrumu virzienu ir izslēguši no savas apziņas. Kāds rietumu kolēģis ironiski teica: ja mājas durvis ir uz austrumiem, tad tās vaļā never. Arī “Tallink” tagad nākas meklēt jaunas tirgus iespējas, jo tradicionālajās līnijās pietrūkst pasažieru, vienīgi satiksme starp Tallinu un Helsinkiem vēl ir intensīva.

Par laimi “Stena Line” līnijas no Liepājas un Ventspils strādā produktīvi, jo tie ir kravu, nevis pasažieru un kruīza pārvadājumu pakalpojumi.

Ir prieks, ka Latvijā pieaug kuģu īpašnieku un kuģu skaits, bet, protams, skumji, ka šie kuģi nav reģistrēti zem Latvijas karoga. Tie kuģu īpašnieki, kuru kuģi ir bijuši Latvijas Kuģu reģistrā, atzīst, ka ir vislabākās atsauksmes par mūsu



rēģistru un labprāt to arī izmantotu, taču diemžēl ir iemesli, kas to neļauj darīt. Mēs, protams, esam ieinteresēti piesaistīt vairāk kuģu, jo tas vispirms ir stāsts par darba apjomu, kas dod izaugsmes iespējas mūsu speciālistiem, tāpat katrs karogā reģistrētais kuģis vairo šī karoga prestižu un dzīvotspēju.”

NODOKĻU POLITIKAS JAUTĀJUMS JOPROJĀM DIENAS KĀRTĪBĀ

Latvijas Kuģu reģistrā lielākā daļa ir ārvalstu kuģu īpašnieku kuģi, tie ir Lietuvas un Igaunijas, arī Vācijas kuģu īpašnieki, kuri savus kuģus reģistrē mūsu Kuģu reģistrā. “Sankciju kontekstā, protams, stingri skatāmies, lai kuģu



Jūrniecības nozares pārstāvji un Jūras akadēmijas personāls uzklausā jauno akadēmijas direktoru Dmitriju Goreļikovu.

īpašnieki nav saistīti ar sankcijām pakļautām kompānijām. Diemžēl Latvijas kuģu īpašnieku nav daudz, un tas skaidrojams ar tādu vecu problēmu kā nodokļu politika. Ja kompānija ir reģistrēta Latvijā un zem Latvijas karoga, tad uz šo biznesu gultas nodokļu slogs kopā ar reizēm nesaprotamu Valsts Ieņēmumu dienesta (VID) attieksmi,” saka JA vadītājs. “Nevē-

los kritizēt VID, bet administrācijā spriežam, ka saistībā ar nodokļiem vajadzētu rosināt diskusijas, jo esam pārliecinājušies, ka ikreiz, kad tiek cilāti ar jūrniecības nodokļu politiku saistīti jautājumi, katrs ierēdnis Finanšu ministrijā un VID šos jautājumus interpretē atšķirīgi.

Nodokļu jautājums ir ļoti svarīgs. Nevar teikt, ka Latvijā nav kuģu īpašnieku. Piemēram, kompānija “Rix Shipping”, kas biznesu iesāka ar pavisam nelielu kuģu skaitu, tagad jau izaugusi līdz kādiem piecdesmit kuģiem. Pēc Eiropas regulējuma tonnāžas nodoklis tiek uzskatīts par valsts atbalstu kuģošanas nozarei, un par to mums Eiropai regulāri jāsniedz ziņas un jāatjauno informācija, bet vienmēr, kad šīs finanšu ziņas jāiesniedz, Finanšu ministrija atbild, ka tas nav viņu jautājums, lai ar informācijas sagatavošanu nodarbotos Satiksmes ministrija. Kur loģika? Par finansēm taču ir atbildīga Finanšu ministrija! Savukārt, ja nākam ar iniciatīvu par kādām izmaiņām ar jūrniecību saistītos nodokļos, tad gan Finanšu ministrija tūlīt iebilst, lai nejaucamies viņu kompetencē.”



HIDROGRĀFIEM IZAIČINĀJUMU NETRŪKS

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš aizvadīto gadu raksturo kā Hidrogrāfijas dienestam izaicinājumiem bagātu gadu.

Jānis Krastiņš: "Ņemot vērā 2022. gada labos darba rezultātus, kad strādājām ar solidu peļņu, lūdzām valstij atļaut peļņu nedomaksāt nodokļos, bet ieguldīt šo dividenžu daļu jaunas tehnikas iegādē. 2023. gada decembra sākumā tika piegādāta jauna daudzstaru eholote, kas mums ir liels notikums, jo katru gadu jau jaunu tehniku nepērkam. Tā sistēma, kas līdz šim darbojās uz "Krištiāna Dāla", ir pirktā 1998. gadā, vēl pirms paša kuģa iegādes, un, kamēr gaidīja jauno hidrogrāfijas kuģi, tā tika izmantota uz citiem kuģiem, piemēram, uz kuģa "Kapteinis Grants". 2009. gadā aparāturu modernizēja, bet tagad tā vairs nenodrošina tehniskās prasības, nu hidrogrāfiem būs jāapgūst jaunā tehnika, iegūstot arī jaunu pieredzi."

Jau pirms gada intervijā žurnālam Jānis Krastiņš stāstīja par Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) pieņemto lēmumu ieviest jaunus hidrogrāfijas standartus, kas kardināli mainīs visu navigācijas kārtību. Esošais karšu standarts S57 tiks aizstāts ar standartu S100, un IMO Kuģošanas drošības komitejas sēdē Londonā apstiprināja hidrogrāfijas standartu ieviešanas grafiku. "No 2026. gada tiks palaists jaunais S100 standarts. Pašlaik paralēli tiek lietotas papīra un elektroniskās kartes, un katrai ir savs standarts: papīra kartēm savs standarts un elektroniskajām S57, ko visi zina un kas tiek ievietots ECDIS sistēmā. Tā kā datu apjoms ir daudz plašāks, izstrādāja standartu S100, pie tā strādāja gadus divdesmit, nu beidzot tas ir apstiprināts un no 2026. gada tiks lietots uz kuģiem. Jaunajiem standartiem būs daudz līmeņu, tāpēc hidrogrāfijas nozare vēlas iegūt rīkus, ar ko datus sagatavot, un cer, ka ražotāji pavisam drīz spēs radīt jaunu produktu, kas varēs apstrādāt elektroniskās kartes, lai pilnvērtīgi tās izmantotu. Patiesībā tas mazliet atgādina stāstu par vistu un olu. Standartu jau var palaist, bet, ja nav kartes, kur to ievietot, tad tam trūkst jēgas, tāpat, ja saražo kartes, bet tām nav attiecīga standarta, arī tad tam nav jēgas," viedokli pauž Krastiņš. "Esam parakstījuši līgumu, ka uzsākam dalību jaunā "Interreg" projektā, kas būs jauns un pasaulē pirmais testa projekts S100 standartu ieviešanā, kurā piedalīsimies kopā ar Baltijas jūras valstīm Igauniju, Somiju, Dāniju un kurā Zviedrija būs vadošā valsts. 2026. gads ir gluži vai ar roku sasniedzams, bet pagaidām praktiski nav daudz, ko likt papīra karšu vietā. Kartēm ir jābūt pirmajām, tāpēc tas projekts, kas būs kopīgs Baltijas valstīm, dos būtisku ieguldījumu jauno standartu reālā ieviešanā. Tas būs interesants projekts, un mēs būsīm pirmie, kas to darīs. No savas puses ieteicām, ka Irbes šaurums varētu būt pirmā vieta, kur šos datus izmantot. Projekta ietvaros iegādāsimies jaunas programmas, ar ko ražot jaunus datus, un tas ir stāsts par mūsu speciālistu profesionālo izaugsmi. Tālāk jau strādāsim pie sava nacionālā projekta: kā sagatavot datus un pāriet uz šo sistēmu, ar kādām institūcijām sadarboties datu ražošanā un apstrādē."



LIELAIS JAUTĀJUMS: KAS NOTIKS AR LATVIJAS JŪRNICĪBAS MĀCĪBU IESTĀDĒM?

Šis ir bijis gads, kad Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža pilnībā dzīvoja, strādāja un studēja Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmas ietvaros. Kā padomdevēja institūcija darbojas RTU LJA Jūrniecības padome, kas dibināta kā koleģiāla padomdevēju institūcija, un, ņemot vērā jūrniecības nozares specifiku, piedalās RTU LJA stratēģiskajā vadībā. Kad Jūras akadēmijas pievienošana RTU bija pilnībā izlemta, nozares lielākās cerības kaut nedaudz ietekmēt procesus tika saistītas tieši ar Jūrniecības padomi.

Jānis Krastiņš: "Darbojos RTU Jūras akadēmijas Jūrniecības padomē, tāpēc labi redzu, kas reāli notiek Jūras akadēmijā. Tagad pilnā mērā piepildās tas, ko paredzējām kā iespējamus riskus, un visas mūsu bažas ir bijušas pamatotas. Tika solīta labāka pārvaldība, nemaz nerunājot par finanšu ieguvumiem, bet pagaidām no tā visa nekas nav jūtams. Gada laikā bijušas trīs četras sēdes, un nekad neesmu varējis sēdei sagatavoties, jo nav bijusi iespēja uzziņāt, par kādiem jautājumiem notiks spriešana. Protams, RTU problēmu netrūka, nācās izraudzīties jaunu akadēmijas vadību, un tagad var tikai novēlēt Goreļikova kungam spēku, izturību, neatlaidību un veiksmi, cerot, ka viņš tiešām akadēmijas kuģi spēs pagriezt pareizā virzienā, jo bez labas vadības kuģis ātri vien noiet no kursa. Diemžēl pašreizējā situācija Jūras akadēmijā ir ļoti kritiska. Līdz pēdējai robežai, pat bezdibeņa malai ir novilkta akreditācija, un šajā gadījumā vairs nerunājam par to, ka tas vienkārši ir slikti, bet ar pilnu atbildību varu teikt – tas ir katastrofāli, jo jautājums ir par jūrniecības izglītības pastāvēšanu. RTU vadībai atļāvos aizrādīt: bija solījumi, ka ar akadēmiju būs labāk, bet gada griezumā redzam, ka solītā paradīze RTU paspārnē palikusi tikai vārdos, jo viss ir tikai sliktāk. Ja līdz pievienošanas procesam akadēmijai trūka nauda, tad tagad naudas ir vēl mazāk. Tieši tādu scenāriju mēs paredzējām, kad cēlām trauksmi pie visiem iepriekšējiem izglītības un zinātnes ministriem. Nu jau bijušajam IZM valsts sekretāra vietniekam Stepanovam uzdevām jautājumu, par kādiem līdzekļiem tad RTU sniegs pakalpojumus Jūras akadēmijai, jo par skaistām acīm taču neviens neko nedara. Tagad redzam, ka RTU par saviem administratīvajiem pakalpojumiem no akadēmijas budžeta novirza desmito tiesu, bet vai akadēmijai ir samazinājies darba apjoms? Izskatās, ka nav. Vai kaut kas no solītā finansējuma ir nācis klāt? Izskatās, ka pagaidām nekas nav nācis klāt. Varbūt tiešām ar optimismu jāskatās nākotnē, bet pašlaik akadēmijas kontekstā ir grūti atrast kaut ko pozitīvu. Liepājas Jūrniecības koledžas stāsts ir cerīgāks, arī vadības maiņa bija operatīvāka un statuss pavisam cits. Savukārt akadēmijai priekšā vēl jūrskolas nodalīšanas jautājums, bet nevienam nav noslēpums, ka akadēmija vienmēr brīvi rīkojusies un rēķinājusies ar jūrskolas finansējumu, ko tagad reformu rezultātā pazaudēs. Vai akadēmija bez šī finansējuma spēj izdzīvot, tas ir labs jautājums.



Protams, neatbildēts paliek jautājums, kas ar Jūras akadēmiju būtu noticis, ja RTU to nebūtu pārņēmusi? Ja pirms gada bija vāja cerība, ka zem RTU jumta akadēmijas lietas varētu uzlaboties, tad tagad redzam, ka tā šīs lietas tomēr nenotiek.

Diemžēl mūsu jūrnieku skaits krītas, vieni sasniedz cienījamu vecumu, bet to vietā jaunie nenāk, jo krītas arī studēt gribētāju skaits. Kāda varētu būt izeja no šīs situācijas? Atbilde varētu būt – nozarei kopīgi rīkoties un darīt visu iespējamo, lai jauniešus ieinteresētu raudzīties jūrniecības virzienā.”

2024. GADS – LIELO AUDITU GADS

Kad sarunas beigās ar Jāni Krastiņu nonācām līdz 2024. gadā gaidāmajiem darbiem, administrācijas vadītājs noteica, ka izaicinājumu netrūks. “Beidzot vajadzētu apstiprināt stratēģiju, ko jau sen esam iesnieguši Satiksmes ministrijā. Tagad jaunajam ministra birojam uz stratēģiju ir jauns skatījums, un to noteikti vajadzēs ņemt vērā. Liels izaicinājums būs finanšu jautājums ostu apgrozījuma krituma dēļ. Kravu plūsmu tendence ir lejupejoša, tāpēc ir jautājums, vai dibens jau sasniegts, vai arī kritiens vēl turpināsies? Meklējam labāko risinājumu digitalizācijas ieviešanai, un arī šajā ziņā pats galvenais ir finansējums, bet pie lejupejošas ieņēmumu sadaļas grūti runāt par attīstību, tai skaitā arī par atalgojuma palielināšanu,” saka Krastiņš. “Tomēr, lai arī cik grūti būtu laiki, kā uzņēmums mēs vienmēr veicinām izaugsmes iespējas mūsu speciālistiem, mudinām viņus mācīties un profesionāli attīstīties. Ja mācības notiek ārpus Latvijas, tad tas nav lēts prieks, tomēr tam nežēlojam līdzekļus, jo esam pārliecināti, ka iegūstam vēl labāk kvalificētus speciālistus.”

Vēl Jānis Krastiņš saka, ka 2024. gads būs auditu gads. No 2024. gada 13. līdz 22. aprīlim notiks IMO audits, kam kolektīvs nopietni gatavojies jau visu 2023. gadu, un tas tiešām ir liels pasākums, lai sagatavotu dokumentus, ņemot vērā iepriekšējā audita atzīmes.

Otra lielā pārbaude būs EMSA vizīte, kuras laikā tiks vērtēta jūrnieku sertifikācijas un izglītības sistēmas atbilstība noteiktajiem standartiem. Un vēl būs Eiropas Komisijas audits ISPS jautājumos.

Jānis Krastiņš: “Pirms auditiem un vizītēm ir jāpadara visi mājas darbi. IMO audits ir valsts prestiža jautājums, tāpēc jābūt pārliecinātiem, ka visi dokumenti ir atbilstoši sakārtoti. Kas attiecas uz EMSA vizīti, tad te lielākā problēma būs Jūras akadēmijas akreditācija. Ja atzinums liecinās, ka mūsu izglītības sistēma nestrādā, tad tas var negatīvi ietekmēt Latvijas vienpadsmit tūkstošu jūrnieku darbu.

Izaicinājumu, protams, netrūks, bet sliktāk būtu, ja nebūtu ko darīt. Lietas ir pavisam vienkāršas – katrai darbībai un bezdarbībai ir sekas, bet, ja nevar turēt spriedzi, tad šajā vietā nav ko darīt.”■



JŪRAS ADMINISTRĀCIJA GATAVOJAS IMO AUDITAM

IMO Pasaules jūrniecības tēma 2023. gadam ir “MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās”, kas atspoguļo organizācijas vēsturi, gādājot par starptautiskā jūras transporta ietekmes uz jūras vidi samazināšanu, izmantojot stingru tiesisko regulējumu, un uzsver tās apņemšanos turpināt šo svarīgo darbu. Tēma “MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās” pievērš uzmanību arī Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija). MARPOL konvencija ir galvenā starptautiskā konvencija, kas attiecas uz jūras vides piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kurai ir seši pielikumi ar noteikumiem par atsevišķu piesārņojuma veidu novēršanu. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks uzsver, ka 2023. gads ir nozīmīgs ne tikai ar to, ka MARPOL konvencijai aprit piecdesmit gadi, bet ir arī pagājuši trīsdesmit gadi, kopš Latvija kļuvusi par IMO dalībvalsti. Tas bija ļoti nozīmīgs notikums, kas ļāva Latvijai iekļauties starptautiskajā aprītē.

“2023. gads Jūras administrācijai paies IMO zīmē, jo gatavosimies IMO auditam, kas notiks nākamajā gadā, tāpēc pašiem vispirms ir jāsaprot, ko esam paveikuši, cik tālu esam IMO konvenciju prasību ievērošanas kontekstā un kur mums kaut kas vēl ir jāpaveic,” saka RAITIS MŪRNIĒKS.

– Ko Jūras administrācijai nozīme IMO audits? Ja nemaldos, pirms daudziem gadiem jūs šādu auditu jau izgājāt.

– Taisnība, IMO audits Latvijā bija 2010. gadā. Toreiz tas vēl bija brīvprātīgs, bet no 2016. gada ir kļuvis obligāts. IMO pieņēma lēmumu reizi piecos gados pārbaudīt, kā dalībvalstis ieviesušas obligātos IMO instrumentus (MARPOL, STCW, SOLAS, MLC u.c.). Saskaņā ar iepriekš sastādītu grafiku IMO auditu Latvijā bija paredzēts veikt 2022. gadā, bet pandēmijas dēļ to pārcēla divus gadus vēlāk.

Ostas valsts uzraudzības ietvaros kuģus vērtē pēc noteiktiem riska kritērijiem ostas valsts kontroles veikšanai. Tādēļ pozitīvs audita rezultāts ir viens no priekšnosacījumiem, lai karogvalsts kuģi atbilstu zemā riska kritērijiem (otrs – karogvalstij ir jābūt PMoU *baltaajā sarakstā*). IMO audits Jūras administrācijai ir plānots 2024. gada sākumā, tad arī vērtēs, cik labi tiekam galā ar saviem uzdevumiem kā karoga, piekrastes un ostas valsts (*flag, coastal and port state*).



Raitis Mūrnieks.

Jūrniecības nozarē IMO ir augstākā institūcija, un mēs kā IMO dalībvalsts piedalāmies visos IMO procesos gan klātienē, gan attālināti, sekojam līdzi visam, par ko notiek diskusijas un kādus lēmumus pieņem. Pašlaik ir iespēja piedalīties visās IMO rīkotajās sanāksmēs, jo tās notiek hibrīda formātā (gan klātienē, gan attālināti). Tā kā ceļošana un arī uzturēšanās Londonā sanāksmes laikā ir kļuvusi ievērojami dārgāka nekā pirms pandēmijas, mēs labprāt izmantojam iespēju piedalīties sanāksmē attālināti, kas finansiāli ļauj pieteikt sanāksmei lielāku delegāciju, nekā tas būtu iespējams klātienē. Protams, ka tas nav tik efektīvi, tomēr nepieciešamo informāciju iegūstam. Pandēmijas laikā IMO darbs noritēja tikai *online* režīmā, un visu šo laiku ne tikai strādājām ar jūrniecības jautājumiem, bet arī pie tā, kā uzlabot attālinātā darba efektivitāti. IMO dalībvalstis nav tikai no Eiropas, tās ir visas pasaules valstis – kopā 175, kas atrodas dažādās laika zonās un kam ir atšķirīgs interneta nodrošinājums, un dažās valstīs interneta pakalpojumi ir tik vāji, ka rodas problēma nodrošināt nepārtrauktus sakarus. Kā jau minēju, pozitīvs moments attālinātām sanāksmēm ir tas, ka valstis var pieteikt diezgan daudz dalībnieku. Sākumā limits bija astoņi cilvēki no valsts – četri aktīvie dalībnieki, kuri piedalās diskusijās, un četri pasīvie ar iespēju klausīties tiešraidē. Pēdējā (2022. gada novembrī) IMO MSC 106 sanāksmē viens darba kārtības jautājums bija veltīts arī IMO sanāksmju formātam, kur visi izvērtēja attālinātā darba iespējas un priekšrocības. Sanāksmē



secināja, ka tomēr tās nav tik efektīvas, kā piedaloties klātienē. Protams, ka arī mēs, plānojot nākamā gada budžetu, novērtējam šo iespēju piedalīties attālināti, jo tas būtiski ļauj ietaupīt. Šogad uz klātienes sanāksmēm plānojam būtīt pa vienam pārstāvim, pārējie varēs sekot līdz attālinātā režīmā. Izņēmums varbūt ir IMO komiteju sanāksmes, kur paralēli notiek arī darba, normatīvo aktu izstrādes grupas. Šādā gadījumā iespēju robežās mēģināsim nodrošināt klātienes dalību šādās sanāksmēs. Liels atbalsts ikdienas darbā ir tas, ka pēc katras IMO sanāksmes ir pieejami (IMO dokumentu portālā) visi sanāksmes dokumenti un ziņojumi, tāpēc esam lietas kursā par visu, kas tur notiek. IMO ir vienīgā ANO aģentūra, kas ziņojumus padara pieejamus tūlīt pēc sanāksmes beigām. IMO viss notiek ātri un precīzi saskaņā ar reglamentu, tieši tāpat, kā tas ir uz kuģa.

UZZIŅAI

2020. gadā IMO ieviesa jaunas globālās prasības par sēra saturu kuģu degvielās. 2021. un 2022. gadā globālās piegādes ķēdes saskārās ar daudziem jauniem izaicinājumiem, kas kavēja plānot un pārvaldīt jūras pārvadājumu kustību. Arī 2023. gadā neiztik bez izaicinājumiem, jo globālais jūras transports saskarsies ar jaunajām prasībām, kas šogad stājas spēkā. Pēc 2020. gada grozījumu ieviešanas, kas nosaka globālo sēra satura ierobežošanu kuģu degvielā līdz 0,5%, ir panākta ievērojama sēra oksīdu emisiju samazināšanās. Saskaņā ar IMO datiem 2022. gadā sēra oksīda emisijas no kuģiem ir samazinājušās par 77% salīdzinājumā ar 2020. gadu, kas atbilst 8,5 miljoniem tonnu sēra oksīdu. Arī NASA (Nacionālā aeronautikas un kosmosa administrācija) dati apliecina, ka gaisa piesārņojums no jūras transporta kopumā ir samazinājies, kas lielā mērā saistīts ar alternatīvu degvielu, piemēram, sašķidrīnātās dabasgāzes (LNG) vai metanola izmantošanu, un šie rezultāti pierāda, ka starptautiskais jūras transports ir videi draudzīgs un var attīstīties ilgtspējīgi.

IMO savā veidā ir kā dzinulis dalībvalstīm dažādu jautājumu risināšanā, kas liek ātrāk virzīties uz priekšu. Joprojām viens no svarīgākajiem darba kārtības jautājumiem ir oglekļa emisiju samazināšana no kuģiem jeb dekarbonizācija, lai sasniegtu kuģu radīto izmešu samazināšanas mērķi. 2011. gadā šo jautājumu aktualizēja, pieņemot grozījumus MARPOL konvencijas VI pielikumā, un pa šiem gadiem ir paveikts ļoti daudz. Visi esam dzirdējuši gan par kuģu projektētās energoefektivitātes indeksu (EEDI), gan kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP), bet vēl tāls ceļš ejams, lai sasniegtu mērķi: līdz 2030. gadam par 40% un līdz 2050. gadam par 70% samazinātu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas no kuģiem, salīdzinot ar 2008. gadu.

– Plāni, protams, ir lieli, tomēr šķiet, ka galvenokārt pagaidām tikai uz papīra, bet kā ir un būs realitātē?

– 2023. gadā ir stājušies spēkā jauni noteikumi, kuru mērķis ir kuģu energoefektivitātes palielināšana un oglekļa dioksīda emisiju samazināšana. Ar šiem jaunajiem noteikumiem IMO turpina centienus samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas gan no jauniem, gan esošiem kuģiem: esošo kuģu energoefektivitātes indekss (EEXI) un oglekļa intensitātes indikators (CII). EEXI nosaka esošo



kuģu energoefektivitāti, pamatojoties uz to specifiskajām un galvenajiem ekspluatācijas rādītājiem, piemēram, degvielas patēriņu, ātrumu un dzinēja jaudu. Savukārt CII izmanto, lai noteiktu atsevišķu kuģu efektivitātes vērtējumu (*ranking*), mērot SEG emisijas, nobraukto attālumu un pārvadātās kravas daudzumu. Pēc tam visus šos rādītājus izmantos, lai vērtētu kuģa vispārējo veiktspēju un efektivitāti. Vērtējums tiks noteikts no A (labā) līdz E (slikta), un laika gaitā CII vērtējuma sliekšnis kļūs stingrāks.

Nereti šķiet, ka tas nav prātam aptverami, ko kuģu īpašniekiem nākas ievērot, lai kuģi atbilstu visām pieņemtajām prasībām. Visiem esošajiem kuģiem ar bruto tilpību 400 un vairāk ir jāaprēķina EEXI, kas atspoguļo kuģa "tehnisko" vai "konstrukcijas" efektivitāti. Pēc tam kuģiem ir jāsasniedz "prasītais EEXI", kas ir līdzvērtīgs nepieciešamajām EEDI 2022. gada robežvērtībām, tādējādi radot vienlīdzīgus konkurences apstākļus konkrētiem kuģu tipiem. Arī Latvijas karoga kuģiem ar bruto tilpību 400 un vairāk, kuru skaits jau pieaudzis līdz četrdesmit pieciem, būs saistošas šīs prasības. Latvijas karoga kuģu vidējais vecums ir deviņpadsmit gadi, tāpēc būs jāpieliek pūles, lai atbilstu noteiktajiem standartiem.

– Latvijas karoga kuģi jau nav vienīgie, kuru vecums tuvojas divdesmit gadu atzīmei. Kas, tavuprāt, notiks ar pasaules veco floti, kas vēl ir darba spējīga, bet kam būs grūti izpildīt IMO prasības vides kontekstā? Piedevām kuģu būvei nav tādas jaudas, lai kuģu īpašnieki savu tagadējo tirdzniecības floti nomainītu ar jaunbūvēm.

– No tā, kā kuģis tiek uzturēts, ir atkarīgs tā mūža ilgums, vidēji kuģi kalpo divdesmit un vairāk gadus. Mēs savā nacionālajā regulējumā esam ielikuši kritēriju, ka zem Latvijas karoga reģistrējam kuģus, kuri reģistrācijas brīdī nav vecāki par 23 gadiem. Savukārt kuģus, kuri reģistrācijas brīdī ir vecāki par 23 gadiem, bet nav vecāki par 30 gadiem, reģistrē, ja esam pārliecinājušies par kuģa atbilstību prasībām un labu reputāciju. Mūsu reģistrā ir arī vecāki kuģi, kas nekur tālu nav jāmeklē, tie *vectētiņi* un *vecmāmiņas* stāv tepat Rīgas ostā. Taisnība, ka pasaules flote noveco, tomēr pandēmija ieviesa arī savas korekcijas, kad sagriešanai tika atdoti salīdzinoši vēl jauni kuģi, piemēram, kā tas notika ar daudziem strādāt spējīgiem kruīza kuģiem. Uz kuģu jaunbūvēm ir izveidojušās garas rindas, kas liecina, ka kuģu īpašnieki savu floti tomēr vēlas atjaunot. Šodien ļoti grūti prognozēt, kas turpmāk mūs sagaida, vēl jo vairāk, ņemot vērta ģeopolitisko situāciju. Arī Latvija kā jūras valsts tagad mēģina saprast savu lomu un vietu jaunajos apstākļos pēc pandēmijas un Krievijas izraisītā kara Ukrainā. Jaunā situācija pasaulē tagad liek uz daudzām lietām skatīties pavisam savādāk, savādāk izvērtēt prioritātes.

– Ja atgriezīamies pie audita, vai Jūras administrācija ar mierīgu prātu sagaida IMO auditu, varbūt ir arī kāds vēl nepaveikts mājas darbs?

– Saistībā ar konvenciju un konvenciju grozījumu ieviešanu Latvijai viss ir kārtībā, jo šajā ziņā mēs, kā vienmēr, esam pirmrindnieki. Kopumā nevajadzētu



būt lieliem pārsteigumiem. Tas, kur IMO varētu "piesieties", ir IMO instrumentu tulkošana latviešu valodā, jo kā mēs zinām, lai starptautiskais instruments Latvijā būtu spēkā, tam ir jānodrošina tulkojums. Par tulkošanas nepieciešamību IMO MSC sesijas laikā izvērtās diezgan lielas diskusijas, dalībvalstīm mēģinot pierādīt, ka to darīt nav īsti lietderīgi, jo resurss, kas tiek patērēts, tulkojot konvencijas, nedod vēlamu rezultātu. Piemēram, SOLAS konvenciju Latvijā iztulkojām 2006. gadā, bet te ir jautājums, kurš to latviski lasa? Es domāju, ka neviens, jo oriģinālvaloda ir un paliek oriģinālvaloda. Konvenciju un to grozījumu tulkojumi būtu viens jautājums, otrs liels jautājums, kas arī raisīja diskusijas, ir konvencijās ietvertās frāzes: *"to the satisfaction of the Administration"*; *"at the discretion of the Administration"*. No vienas puses, šīs frāzes dod dalībvalstīm elastību, nosakot pašām vienu vai otru prasību, no otras, tas ir apgrūtinājums, jo jāpatērē liels resurss, tās izstrādājot. Ja, piemēram, ir kāda prasība, kur var izmantot arī ekvivalentu, tad mums ir jānosaka, kāds ir šis ekvivalents, un tādu jautājumu konvencijās ir simtiem. Protams, ka dalībvalstīm vienkāršāk būtu, ja konvencijās viss būtu skaidri un saprotami definēts.

Tagad mēs caurskatām šīs prasības, lai izstrādātu un ieviestu skaidrus norādījumus, nosakot kritērijus tām prasībām, kuras ir atstātas "mūsu ziņā". Bez IMO konvencijām, protams, ir vēl arī Eiropas direktīvas un regulas, bet IMO audits pārbauda tikai un vienīgi IMO instrumentu ieviešanu Latvijā.

– Starptautiskajos jūrniecības medijos dalībvalstis kritizē pašas IMO darbību, norādot uz birokrātiju un nepietiekamo administrēšanas kapacitāti.

– Varētu teikt, ka pēdējo desmit gadu laikā IMO ir izdevies sakārtot daudzas lietas un mazliet mazināt arī birokrātiju. Piemēram, SOLAS konvencijas grozījumi tagad stājas spēkā reizi četros gados, nevis kā iepriekš reizi pusgadā. Tas ļauj kuģu īpašniekiem sistematizēt darbu un sakārtot domas, lai saprastu, kas darāms un ko jauno regulējumu kontekstā var sagaidīt. Daudzi jautājumi tika atlikti vai to izpilde pārcelta, kas bija saistīts ar pandēmijas ietekmi uz jūrniecības nozari, tomēr iesāktās lietas turpina virzīties uz priekšu, tikai tas notiek lēnākā tempā. Viens no tādiem jautājumiem ir autonomie kuģi. Lai šādi kuģi piedalītos starptautiskajā kuģošanā, juridiski jāizskata visas jūrniecības nozarē pieņemtās konvencijas, lai saprastu, kas regulējumā jāmaina, lai tajā iederētos autonomais kuģis. Nav apstrīdams fakts, ka jūrniecības nozarē cilvēks ir un arī turpmāk būs svarīgākais elements, bet nedrīkst aizmirst, ka arī digitalizācijas process turpināsies, tāpēc IMO aktualizē tēmu par īpaši talantīgu jūrniecek piesaisti. Taču ir jautājums, kur ņemt šos talantus? Dzimuma līdztiesības kontekstā IMO arvien lielāku uzmanību pievērš jūrniecībā nodarbinātām sievietēm, cerot, ka viņas spēs dot lielu pienesumu jūrniecības nozarei nākotnē. Šodien pasaulē ir mazliet vairāk nekā 24 000 jūrniecībā nodarbinātu sieviešu, un tas vairs nav nekas neparasts – tā ir kļuvusi par ikdienu. Man šķiet, ka sievietes jūrā netiek diskriminētas.



– Par to gan varētu pastrīdēties, jo ir daudzas liecības, ka sieviešu diskriminācija tomēr notiek.

– Cik nācies runāt ar mūsu jūrniecēm, neesmu dzirdējis sūdzības, ka viņas būtu diskriminētas. Taču droši vien ir dažādas situācijas, bet no IMO tribīnes tiek pausts viedoklis, ka jūra ir atvērta visiem. “Sievietes jūrniecībā” programmas ietvaros IMO ir izstrādājusi saukli: “Apmācība – Redzamība – Atzinība”, lai palielinātu jūrnieču ieguldījumu jūrniecībā, bet grūti paredzēt, kā šie centieni realizēsies dzīvē.

– Vai ir kādi jautājumi, par kuriem IMO notiek diskusijas, varbūt ir kas tāds, kam visvairāk pretojas dalībvalstis?

– Viens no tādiem ir jautājums par SOLAS zvejas kuģiem, kas tiek ieviests jau trīsdesmit gadus. 2012. gadā IMO izdevās pieņemt Keiptaunas nolīgumu, taču ar tā ratifikāciju diez cik labi joprojām neveicas, jo visi tie jautājumi, kas pasaulē saistīti ar zvejniecību, ir tik atšķirīgi, ka neizdodas nonākt pie kopīga viedokļa. Jāsaka, ka tas attiecas ne tikai uz SOLAS attiecībā uz zvejas kuģiem, bet arī uz citu konvenciju ieviešanu. Ja paskatāmies, kad viena vai otra konvencija ir pieņemta un kad tā ir ratificēta dalībvalstīs un stājusies spēkā, tad redzam, ka pieņemšanu no stāšanās spēkā šķir desmit un vairāk gadu.

– Notiek diskusijas arī par to, ka Eiropa ar savām prasībām vēlas pārspēt IMO, kas ir starptautiska jūrniecības jumta organizācija.

– Šī problēma joprojām turpina pastāvēt, un atsevišķām Eiropas Savienības dalībvalstīm reizēm īsti nav saprotams, ko Eiropas Komisija ar savām iniciatīvām vēlas panākt. Kopumā jau it kā visi strādājam kuģošanas drošības labā. Pirms kāds ES priekšlikums nonāk IMO, to vispirms izdiskutējam Briselē, un parasti dalībvalstis vienojas svītrot tās ES pozīcijas, kuras nav ES kompetencē. Eiropas Komisijai reizēm *labpatīk* pārkāpt šo redzamo līniju, aiz kuras stāv katras Eiropas Savienības dalībvalsts kompetence un intereses.

– Vai sagaidāmas kādas pārmaiņas IMO pārvaldībā?

– Ļoti svarīgi, kas organizēs un vadīs tālāko IMO darbu. Pēdējos 8 gadus to vada ģenerālsekretārs Kīts Lims (Koreja), kuram šā gada beigās beidzas otrais termiņš. Līdz 31. martam varēja pieteikt kandidātus. Šobrīd pieteikušies septiņi kandidāti no tādām valstīm kā Bangladeša, Turcija, Panama, Dominika, Kenija, Somija un Ķīna. Reizēm var manīt, ka kāds no jautājumiem tiek lobēts, lai to ietvertu apspriešanai. Lai gan plenārsēdē tam īsti netiek pausts atbalsts, jautājums tomēr publiski ir izskanējis.

UZZIŅAI

IMO līgums par zvejnieku apmācību (STCW-F) ir spēkā, bet 2012. gada Keiptaunas nolīgums (CTA) par zvejas kuģu drošību vēl nav stājies spēkā. IMO aktualizē CTA jautājumu, lai panāktu tā spēkā stāšanos. 2019. gadā vairāk nekā 50 valstis apņēmas līdz 2022. gada 11. oktobrim ratificēt 2012. gada Keiptaunas nolīgumu.



IMO maina arī kopējo politiku par IMO padomes dalībvalstu sastāvu. Pašlaik tās padomē ir pārstāvētas 40 valstis, tai skaitā arī Krievija, un tagad notiek asas diskusijas, lai Krievija šajā padomē nevarētu turpināt darbu, kamēr notiek karš Ukrainā. 2023. gada beigās notiks IMO Asambleja, kur lems par IMO padomes sastāvu. Ja Krievija līdz šim bija pirmajā desmitniekā – tā sauktajā A kategorijā, kam IMO ir vislielākā teikšana, tad, izņemot no šīs kategorijas Krieviju, tās vietā neviena cita valsts no citas kategorijas nevarētu kvalificēties. Tāpēc A kategorijā būs par vienu dalībnieku mazāk. IMO ir plāns dalībvalstu skaitu padomē palielināt līdz 52 (12 + 12 + 28), lai būtu plašāka valstu pārstāvniecība. Ir jau tā, ka lielās jūrniecības valstis kaut kādā mērā nosaka toni, bet arī mazajām valstīm ir sava teikšana.

Pēc Krievijas izraisītā kara Ukrainā strādāšana kopā ar Krievijas pārstāvjiem ir ļoti apgrūtināta, un, esot uz vietas, sajūta nav patīkama, kad tu sēdi vienā telpā kopā ar agresorvalsts pārstāvjiem. Piekrītu, ka vajadzētu Krievijai parādīt tās vietu gan pasaules kartē, gan arī jūrniecībā. Kā savādāk likt krieviem saprast, ka neesam mierā ar to, ko viņi dara? Nepieļaut viņu piedalīšanos svarīgu jautājumu lemšanā. Kuluāros runā par to, ka Krieviju nav iespējams dabūt laukā no ANO aģentūrām, bet IMO ir paudusi viedokli, ka vajadzētu apturēt Krievijas dalību IMO sanāksmēs, kur tiek lemti stratēģiski kuģošanas drošības jautājumi. Jūrniecības nozares aktivitātes ir saistītas ar drošības jautājumiem, un tagad apdraudējums drošībai ir ne tikai pie Ukrainas krastiem, bet daudz plašākā mērogā. Lielākā iniciatīva, ko atbalstīja visas IMO dalībvalstis, bija graudu izvešana no Ukrainas ostām. Un arī šajā jautājumā katrs stāsta savu – Ukrainai viena versija, Krievijai pavisam cita, un tad daudzi nesaprot, kas tad patiesībā notiek. Starp citu, Ukrainas ostās joprojām iestrēguši aptuveni trīssimt jūrnieku un sešdesmit kuģu. Ja eiropiešiem ir pārlicība par Ukrainas taisnību, saprotot, ka Krievija nodarbojas ar propagandu un maldināšanu, tad pārējā pasaule Krievijas sniegto informāciju uztver kā iespējami ticamu, un IMO pārvēršas par tādu kā balagānu. Tomēr arī tos priekšlikumus, ko Krievija cenšas virzīt saistībā ar jūrniecības profesionālajām lietām, IMO dalībvalstis ignorē vai vienkārši neizskata.■

Anita Freiberga



LAI MAZINĀTU NOSLĪKSTOT BOJĀ GĀJUŠO SKAITU, NEPIECIEŠAMA ATBILDĪGO IESTĀŽU SADARBĪBA

18. maijā Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un valdes loceklis Edgars Gļaņenko piedalījās diskusijā "Vai līdz 2025. gadam uz pusi samazināsies noslīkšanas un traumu uz ūdens gadījumu skaits Latvijā?". Pasākumu organizēja biedrība "Peldēt droši" un Latvijas Peldēšanas federācija (LPF), tajā piedalījās 26 dalībnieki no Valsts kancelejas, Aizsardzības ministrijas, Izglītības un zinātnes ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Veselības ministrijas, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, Latvijas Pašvaldību savienības, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Rīgas un Jūrmalas pašvaldības policijas un citām organizācijām.

Diskusijā tika uzsvērts, ka pēdējos gados noslīkstot bojā gājušo statistika nemazinās, taču to samazināt par vismaz 50% ir pilnīgi reāli, tam tikai nepieciešama mērķtiecīga un koordinēta sadarbība starp daudzām iesaistītajām pusēm. Vajadzētu ieviest vairāku pasākumu kopumu – kopīgas informatīvās kampaņas un reālu darbību, apmācot bērnus peldēt. Vienlaikus jādomā par grozījumiem normatīvajos regulējumos.

Līdz šim Latvijā nav bijusi vienota rīcība un vienots plāns ar konkrētiem darbības mērķiem



Jānis Krastiņš (no kreisās), Edgars Gļaņenko un RPP Drošības uz ūdens pārvaldes pārstāvis Jānis Skrimis.



un uzdevumiem, kas dotu iespēju analizēt rezultātus un meklēt risinājumus esošo resursu efektīvākai izmantošanai. Šobrīd visas iniciatīvas, ieskatot 2019. gadā izstrādāto "Noslikšanas novēršanas stratēģija 2020.–2024. gadam", ir tikai nevalstiskā sektora iniciatīvas. Valstī pat nav vienotas statistikas par gadījumiem, kur nāves iemesls ir noslikšana. VUGD glābēji saņem izsaukumu par cilvēku ūdenī un vai nu cilvēku atrod mirušu, vai izglābj, taču nāves iemeslu noskaidrošana nav VUGD kompetencē.

Visvairāk noslikst vīrieši spēka gados (45–55 gadi), visvairāk nelaimes notiek tieši piemājas ūdenstilpēs. Visi dienesti aicina izvēlēties drošas peldvietas, rīkoties atbildīgi un apgūt pirmās palīdzības sniegšanas pamatus, jo sliktāka notiek ātri un neviens dienests nespēs atbraukt dažu minūšu laikā.

Savukārt cēlonis satraucošajiem datiem par bērnu nāves gadījumiem ūdenstilpēs ir nepietiekama izpratne par drošību – pieaugušie faktiski nepiešķata savus bērnus, pie ūdenstilpēm lieto alkoholu, pārvietojoties ar laivām, jahtām vai citu ūdens transportu, nelieto glābšanas vestes.

Sāpīgs ir jautājums par bērnu peldētprasmi. Lai arī skolu mācību programmā ir iekļauti divi moduļi – gan peldēšanas nodarbības, gan drošas rīcības prasmes pie/uz ūdeņiem, faktiski tie nav obligāti un bieži vien nenotiek infrastruktūras, tehniskā nodrošinājuma un nepietiekamā finansējuma dēļ, piemēram, pašvaldībā nav peldbaseina vai trūkst naudas transporta izdevumiem. Diemžēl arī pandēmijas laiks, kad peldbaseini bija slēgti, lielai daļai bērnu liekda mācīties peldēt, un zaudēto nekompensē.

Diskusijas noslēgumā tika secināts, ka situācijas uzlabošana noslikšanas jomā nav valsts prioritāšu pirmajās rindās un pārredzamā termiņā valsts līmenī izveidot vienotu pārraudzību un koordināciju diez vai izdosies, tāpēc svarīgi, lai visas institūcijas, kas ikdienā gādā par cilvēku drošību uz ūdeņiem, vairāk sadarbotos esošo resursu ietvarā, piemēram, lai VUGD apmācības laikā apsekotu iespējami vairāk peldvietu, Veselības inspekcija organizētu mācības ne tikai pašvaldību darbiniekiem, bet arī saviem inspektoriem, un īstenotu virkni citu pasākumu. Vērtīgi būtu rast finansējumu darba grupas izveidei, kas iniciētu un koordinētu darbu vienotu izpildi.■



TURPINĀS KARŠU IZDOŠANA JAUNAJĀ AUGSTUMA SISTĒMĀ

Martā Latvijas Jūras administrācijas Kartogrāfijas daļas speciālisti izdevuši Rojas ostas karti jaunajā augstuma sistēmā BSCD 2000 (LAS 2000,5).

2022. gada nogalē jaunajā augstuma sistēmā tika izdotas kartes "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. Liepājas osta" un "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. Pieejas Liepājas ostai".

2022. gadā sāka arī 1:100 000 karšu sērijas pāreja uz jauno augstuma sistēmu BSCD 2000 (LAS 2000,5), un jūlijā izdota pirmā šīs sērijas karte "Baltijas jūra. Rīgas līča dienvidu daļa".

2023. gada janvārī tika izdotas šīs sērijas kartes "Baltijas jūra. Rīgas līča ziemeļaustrumu daļa" un "Baltijas jūras centrālā daļa. Akmensrags – Užava".

Sagatavošanas procesā ir karte "Baltijas jūra. Rīgas līcis. Irbes šaurums" un karte "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. Liepāja – Pape", to izdošana plānota 2023. gada 2. ceturksnī.■

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ TIEKAS LATVIJAS OSTU KAPTEIŅI

22. martā Latvijas Jūras administrācijā uz tikšanos bija aicināti Latvijas ostu kapteiņi un viņu vietnieki. Sanāksme vienlaikus ar visiem ostu kapteiņiem JA tika rīkota pirmo reizi. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, atklājot sanāksmi, uzsvēra, ka ierosme rīkot šādu pasākumu nākusi no pašiem ostu kapteiņiem, jo ostās ir daudz kopīgu problēmu. J. Krastiņš izteica cerību, ka šādas tikšanās varētu kļūt par tradīciju. Iespējams, turpmāk sanāksmes varētu rīkot arī tieši ostās.

JA speciālisti iepazīstināja ostu pārstāvjus ar jaunumiem normatīvajos aktos, kas skar ostu darbību. Diskusija raisījās par jautājumiem, kas dažādās ostās tiek risināti atšķirīgi, piemēram, atļaut vai aizliegt ostās tīrīt dūmgāzu attīrīšanas sistēmas. Sanāksmes dalībnieki





vienojās, ka noteikti ir jautājumi, kas atstājami katras ostas pārziņā, bet svarīgākos gadījumos tomēr nepieciešami vienoti noteikumi.

Ostu pārstāvjiem svarīgs ir jautājums par sadarbību starp dažādām institūcijām. Kā piemērs tika minēts gadījums, kad uz kāda reidā stāvoša kuģa bija

izcēlies konflikts starp kapteini un apkalpes locekli, kurš mēģinājis kapteinim uzbrukt ar nazi. Kapteinis izsludinājis trauksmi, bet drošības dienesti četras stundas mēģinājuši noskaidrot, kam un kādā veidā jādodas uz kuģi konfliktu noregulēt. Tāpat nav skaidrs, kuram dienestam ir tiesības un iespējas veikt pārbaudi, ja rodas aizdomas, ka kāds no apkalpes locekļiem ir alkohola reibumā. Ostu kapteiņiem arī radās jautājums, kādā veidā var izraidīt no ostas kuģi normatīvajos aktos paredzētajos gadījumos.

Pārrunāts tika jautājums par loču attālinātu darbību. Lietuvā dažos gadījumos šāda darbība tiek pieļauta un veikta. Tika nolemts, ka jāpēta gan Lietuvas pieredze, gan arī situācija citās valstīs.

JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks uzsvēra, ka turpmākas kopīgas ostas kapteiņu, JA un citu dienestu speciālistu tikšanās varētu būt laba platforma dažādu problēmu risināšanai.

Tikšanās nobeigumā ostu kapteiņi iepazīstināja ar situāciju katrā no ostām. Lielākoties ienākošo kuģu skaits un kravu apgrozījums pieaug, tomēr finanšu līdzekļu visai iecerētajai ostu infrastruktūras attīstībai nepietiek. ■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA IZSTĀDĒ "OUTDOOR RĪGA 2023"

No 14. līdz 16. aprīlim Latvijas Jūras administrācija piedalījās starptautiskajā aktivās atpūtas un vaļasprieku izstādē "Outdoor Rīga 2023" Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā. Jau tradicionāli JA izstādē strādāja kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju kopīgā stendā "Kuģo droši!".

JA izstādes apmeklētājus informēja par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprīkojuma prasībām, kā arī JA Hidrogrāfijas dienesta sagatavotajām jūras navigācijas kartēm un citām publikācijām. JA Kuģu reģistra,



Kuģošanas drošības inspekcijas un HD Kartogrāfijas daļas speciālisti sniedza atbildes uz apmeklētāju jautājumiem.

Šogad īpaša uzmanība tika pievērsta atpūtas kuģu pasažieru drošībai. Pirms doties izbraukumā, pasažieriem jāpārlicinās, vai atpūtas kuģis ir reģistrēts un ar to atļauts veikt pasažieru pārvadājumus. Tāpat pasažieriem jānoskaidro, kur uz kuģa atrodas glābšanas aprīkojums. Ļoti svarīgi ir zināt, ka bērniem līdz 12 gadu vecumam glābšanas vestei jābūt uzvilktai visa brauciena laikā. Mazie izstādes apmeklētāji "Kuģo droši!" stendā varēja iemācīties, kā izvēlēties sev atbilstošu glābšanas vesti un kā to pareizi uzvilkt.■



SANĀKSME PAR PASAŽIERU PĀRVADĀŠANAS DROŠĪBU RĪGAS ŪDEŅOS

4. aprīlī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti organizēja sanāksmi par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas pašvaldības ūdeņos. Sanāksmē piedalījās Rīgas domes, Rīgas pašvaldības policijas, Rīgas brīvdostas, Vides dienesta un Krasta apsardzes dienesta (KAD) pārstāvji, kā arī Rīgas ūdeņos strādājošo pasažieru kuģu īpašnieki. Pirms Covid-19 pandēmijas šādas sanāksmes tika rīkotas regulāri katru pavasari.

Tikšanās gaitā kuģu īpašnieki tika iepazīstināti ar izmaiņām un jaunumiem likumdošanā, kas stājušies spēkā pēdējo trīs gadu laikā. Viens no būtiskākajiem ir precizējums par JA un CSDD kompetencēm attiecībā uz peldlīdzekļu reģistrāciju – tagad visi komerciālie kuģošanas līdzekļi, kas pārvadā pasažierus, neatkarīgi no garuma jāreģistrē JA. Pasažieru pārvadāšanai aizliegts izmantot neregistrētus kuģošanas līdzekļus bez attiecīgi kvalificētas apkalpes. Vēl viens nosacījums – uz visiem komercdarbībā iesaistītajiem kuģiem jābūt kuģa žurnālam.





Vairākos Rīgas pašvaldības ūdeņu rajonos ir noteikti kuģošanas ātruma ierobežojumi, piemēram, Lielupes – Buļļupes rajonā un Vecmilgrāvī līdz 18 km/h, bet Daugavas – Buļļupes rajonā un Daugavā no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam 14 km/h, turklāt posmā starp tiltiem ātruma ierobežojums noteikts, uzklausot pasažieru kuģu īpašnieku ieteikumu.

Pašvaldības policijas pārstāvis norādīja, ka plānots atrisināt sen sasāpējušos jautājumus par kuģošanas ātruma mērīšanu. Šai nolūkā jāizdara grozījumi MK noteikumos, pielīdzinot radarus, ar ko tiek veikti mērījumi uz sauszemes, mērījumiem uz ūdens. Pašvaldības policija atzīst, ka nepietiek cilvēkresursu, jo vasaras sezonā darbinieki pirmkārt tiek norīkoti uzraudzīt peldvietas. Lai situāciju uzlabotu, plānots vasarā pieņemt darbā glābējus, kas nebūs pašvaldības policisti, tad policistus būs iespējams novirzīt citu pienākumu pildīšanai. Savukārt Krasta apsardzes dienesta pārstāvis informēja, ka KAD turpmāk varēs veikt kuģu kontroli arī ostas akvatorijā.

Kuģu īpašniekus satrauc šovasar gaidāmā kanāla daļas no “Stockmann” līdz Ģenerāļa Radziņa krastmalai slēgšana “Rail Baltica” būvdarbu dēļ. Tas nozīmē, ka, braucot pa kanālu, nāksies apgriezties un kuģot atpakaļvirzienā. Ja profesionālie pasažieru kuģu vadītāji ar šādu manevru tiks galā, tad situāciju sarežģīs un darīs bīstamu privātie kuģotāji, arī *supotāji*, kuri, kā uzsver kuģu īpašnieki, neprot manevrēt un rīkoties kritiskās situācijās.

Kuģu īpašniekus neapmierina tas, ka viņi laikus nesaņem informāciju par lieliem pasākumiem Lucavsalā un Ķīpsalā, kas ietekmē kuģu kustību Daugavā. Tikšanās laikā tika panākta vienošanās ar Rīgas domes pārstāvi, kā šo jautājumu atrisināt.

Tāpat kuģu īpašnieki vēlējas uzzināt, vai jauncelāmais “Rail Baltica” tilts pār Daugavu nebūs zemāks par Dzelzceļa tiltu, taču saņēma nomierinošu atbildi, ka tilts nebūs zemāks.

Covid pandēmijas gados visas Rīgas ūdeņu pasažieru kuģu kompānijas ir spējušas saglabāt savus kuģus, uzturējušas, remontējušas un atjaunojušas tos, savu iespēju robežās arī ņemot vērā zaļā kursa prasības, tātad ir pamatotas cerības, ka pasažieru pārvadājumi pa ūdeņiem Rīgā turpinās attīstīties. ■

AUDITORI NEKONSTATĒ NEATBILSTĪBAS JA KVALITĀTES VADĪBAS SISTĒMĀ

Latvijas Jūras administrācijā 17. maijā notika kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audits, ko veica SIA “Bureau Veritas Latvia”. Audita gaitā tika pārbaudīta JA kvalitātes vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot procesus Jūrnieku reģistrā, Kuģošanas drošības departamentā, Kuģu reģistrā, kā arī lietvedības un sabiedrisko attiecību



jomā un kvalitātes vadības procesā kopumā. Auditori nekonstatēja neatbilstības standarta prasībām, taču audita ziņojumā minēti novērojumi, ko JA izmantos turpmākai darbības pilnveidošanai. Piemēram, veidojot centralizētu dažādu organizāciju veikto ārējo auditu konstatējumu uzskaites un ieteikumu realizēšanas uzskaites sistēmu. Turpmāki reizi gadā informācija par reaģēšanu uz ārējo auditu novērojumiem tiks iekļauta arī kvalitātes sistēmas ziņojumā uzņēmuma valdei.■



STARPTAUTISKĀ HIDROGRĀFIJAS DIENA

21. jūnijā tika atzīmēta Starptautiskā hidrogrāfijas diena. Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi tradicionāli savus svētkus svinēja kopā ar bērniem no Latvijas Audžuģimeņu biedrības, uzņemot bērnus uz hidrogrāfijas kuģa "Krištiāns Dāls", lai dotos kopīgā izbraukumā.

Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi. Dažādās valstīs hidrogrāfi svētkus atzīmē atšķirīgi, sākot ar zinātnisko konferenci un beidzot ar sporta spēļu rīkošanu, taču Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi, aizsākot tradīciju, izvēlējās iepazīstināt audžubērņus ar savu profesiju,





tā sagādājot svētkus ne tikai sev, bet arī citiem. Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere neslēpj, ka bērni, kuri kaut reizi piedalījušies pasākumā uz kuģa “Kristiāns Dāls”, par piedzīvoto stāsta ar lielu sajūsmu un aizrautību, un tieši tādēļ gribētāju doties šajā neaizmirstamajā piedzīvojumā nekad netrūkst.■

LATVIJA SAGLABĀ VIETU PARĪZES MEMORANDA *BALTAJĀ* SARAKSTĀ

Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, PMoU) *baltajā* sarakstā, liecina PMoU komitejas publicētajā informācija par 2022. gada kuģu inspekciju rezultātiem un kuģu karoga valstu izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā 2023. gada 1. jūlijā.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pēc 2023. gada 1. jūlija datiem, šajos sarakstos iekļautas 66 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas gadījumu skaita. Šogad PMoU *baltajā* sarakstā ir 39, *pelēkajā* 18 un *melnajā* deviņas valstis.

Latvija ir 37. vietā *baltajā* sarakstā, tāpat kā 2022. gadā. No 2020. līdz 2022. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 120 inspekcijas.

Igaunija pagājušajā gadā ieņēma 40. vietu *baltajā* sarakstā, šogad pakāpusies uz 35. vietu, savukārt Lietuva no 24. vietas pacēlusies uz 22. Pirmās trīs vietas šogad ieņem Dānija, Itālija un Grieķija, pagājušajā gadā saraksta augšgalā bija Dānija, Nīderlande un Norvēģija.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieru drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.■

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA ĪSTENO ES ATVESEĻOŠANAS FONDA FINANSĒTU PROJEKTU

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

Projekta mērķis ir izstrādāt un ieviest nepieciešamos valsts informācijas sistēmas “Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma” (SKLOIS)



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

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

BALTIJAS VALSTU SPECIĀLISTI PĀRRUNĀ JŪRNIĒKU SERTIFIKĀCIJAS UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAS JAUTĀJUMUS

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

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

Šogad speciālisti pārrunāja, kādas izmaiņas ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles procesos radušās pēcpandēmijas laikā, apmainījās pieredzē par to, kā visās trijās valstīs notiek gatavošanās starptautiskajiem auditiem, izvērtēja vēja parku attīstības normatīvo regulējumu. Tika apspriesta Nairobi konvencijas par kuģu vraku aizvākšanu ratificēšana. Igaunija to jau ir ratificējusi, Lietuvā konvencija ir tulkošanas stadijā, taču gan Latvija, gan Lietuva ir vienisprātis, ka ratificēšana jāveic pēc iespējas ātrāk.

Sanāksmē notika informācijas apmaiņa par Ukrainas jūrnieku sertificēšanu. Aktualizējās arī jautājums par Filipīnu jūras virsnieku darbu uz Baltijas valstu karoga kuģiem – nevienai





no trim valstīm nav līguma ar Filipīnām, tādēļ tika atzīts, ka jāveic padziļināta situācijas izpēte, priekšplānā tomēr paturot savu jūrnieku interešu aizsardzību. Gatavojoties STCW konvencijas (Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu) pārskatīšanai, tika

spriests par vienotu pozīciju punktos, kas svarīgi visām trim valstīm.

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

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

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS KARTOGRĀFI GATAVOJAS JAUNIEM IZAICINĀJUMIEM

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

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

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

Pabeidzot darbu pie šīm kartēm, noslēgsies pārejas posms uz jauno augstuma sistēmu gan visā papīra navigācijas karšu kolekcijā, gan arī kartogrāfiskajā



datu bāzē, uzturot aktuālas elektroniskās navigācijas kartes. Pāreja uz jauno augstuma sistēmu tika sākta 2020. gada trešajā ceturksnī.

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

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

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

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

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

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



PĀRRUNĀ JŪRNICĪBAS MĀCĪBU PROGRAMMAS IZVEIDOŠANU PAMATSKOLĒNIEM

15. novembrī Rīgas Tehniskās universitātes Bērnu un jauniešu zinātkāres centrā "Futurimo" ar RTU Bērnu un jauniešu universitātes (BJU) vadību tikās Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas, NBS Jūras spēku, SIA "LSC" un citu nozares uzņēmumu un organizāciju pārstāvji, lai pārrunātu iespēju izveidot jūrniecības mācību programmu pamatskolas skolēniem.

RTU pārstāvji izrādīja jūrniecības nozares speciālistiem "Futurimo" centru un izstāstīja par tā darbību un nākotnes perspektīvām. Pēc tam tika runāts par jūrniecības programmu integrāciju BJU sistēmā. BJU ir izglītojošu nodarbību cikls, kura mērķis ir veicināt bērnu un jauniešu interesi par zinātni un tehnoloģijām, kā arī atklāt viņiem nākotnes studiju un karjeras iespējas inženierzinātņu jomās. Bērni nodarbības apmeklē savā brīvajā laikā, tādēļ tām jābūt interesantām un aizraujošām. Nodarbības paredzētas 2.–9. klases skolēniem un tiek organizētas trīs vecuma grupās: 2.–3. klase, 4.–6. klase un 7.–9. klase. ■

OVK KAMPAŅAS LAIKĀ LATVIJĀ PĀRBAUDĪTI 87 ĀRVALSTU KUĢI

30. novembrī noslēdzās Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņā, kas ilga trīs mēnešus. Latvijas ostās Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības

inspekcijas inspektori kampaņas laikā ārvalstu kuģus pārbaudījuši 87 reizes, neviens kuģis nav aizturēts.

Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tika pievērsta ugunsdrošības prasību ievērošanai uz kuģiem. Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 17 reizes,



Notiek Ostas valsts kontroles pārbaude.



neviens kuģis nav aizturēts par koncentrētās kampaņas ietvaros pārbaudīto prasību pārkāpumiem.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai, metodikai.



Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts no 2005. gada.■

MĀCĪBAS PIRMĀS PALĪDZĪBAS SNIEGŠANĀ

Novembrī Latvijas Jūras administrācijas darbinieki brīvprātīgi iesaistījās zināšanu atjaunošanā pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā. Interesentu bija tik daudz, ka nodarbības nācās organizēt pat vairākās grupās. Tās vadīja NMPD mediķis un Sarkanā Krusta pasniedzējs Edgars Sīmanis, kuru darbinieki iepazinusi gan no mācībām iepriekšējos gados, gan sadarbojoties konkursa "Enkurs" organizēšanā.

Šoreiz mācību laikā ne vien tika atjauninātas prasmes mākslīgajā elpināšanā, sirds masāžā un rīcībā citās ārkārtas situācijās, bet bija arī jaunums – defibrilators un tā izmantošana. Nodarbību nobeigumā dalībnieki atzina, ka pasākums bijis tik interesants un ar informāciju piesātināts, ka četras stundas paskrējušas nemanot un ne brīdi nav bijis iespējams atslābināt uzmanību.■





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS DARBINIEKI TALKO GAUJAS SENLEJĀ

3. novembrī Latvijas Jūras administrācijas darbinieki Dabas aizsardzības pārvaldes vadībā rosījās Gaujas Nacionālā parka Gaujas senlejā starp Siguldu un Turaidu. Tas ir zīmīgi, jo 14. septembrī Gaujas Nacionālais parks atzīmēja 50. gadadienu. Talku ievadīja stāstījums par parkveida pļavu nozīmi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā un cilvēka mīļiedarbību ar dabu Gaujas senlejā laika gaitā. Talcinieki piedalījās parkveida pļavas atjaunošanā – atbrīvoja teritoriju no krūmājiem un atjaunoja taku segumu.

Kopš seniem laikiem Gaujas krastos dzīvojuši cilvēki. Upe senatnē kalpoja gan par tirdzniecības ceļu no Skandināvijas uz Krievzemi, gan par robežu starp lībiešu un latgaļu zemēm. Laikam ritot, cilvēki ir atstājuši savas pēdas senlejas ainavā. Pagājušā gadsimta sākumā vietās, kur tagad aug meži, bija pļavas un ganības, kā arī parkveida pļavas, kas šodien Latvijas ainavā ir reti sastopamas.

Parkveida pļavas un ganības ir Eiropas Savienības nozīmes biotops. Tā ir daudzveidīgākā ekosistēma, kāda atrodama Latvijā. Šīm pļavām un ganībām ir būtiska nozīme parkveidīgās kokaudzēs dzīvojošo sugu sabiedrību pastāvēšanā. Lai saglabātu šos biotopus tagad, kad aktīva noganīšana un pļaušana vairs notiek, nepieciešama īpaša šo teritoriju apsaimniekošana.■



Jūras transports 2040. gadā: kā nākotnes tehnoloģijas ietekmēs jūrniekus?

“Shaping the Future of Shipping” konferencē Manilā, Filipīnās, Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Pasaules Jūras universitāte (WMU) nāca klajā ar ziņojumu “Transport 2040 – Impact of Technology on Seafarers – The Future of Work”, kas atspoguļo padziļinātus pētījumus vairākos jūrniecības jautājumos, kas saistīti ar nākotnes kuģu tehnoloģijām, tostarp automatizāciju, cenšoties prognozēt gaidāmo pārmaiņu iespējamo ietekmi uz jūrnieku sagatavošanu un darbu.

Tehnoloģiju ceļvedis, kas sadalīts īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa prognozēs, aptver nozares tendences galvenajās un apakštehnoloģijās, tostarp iespējamās rīcības politikā, prognozējot apdraudējumu, ko tās rada un par ko brīdina nozares analītiķi.

Saskaņā ar ziņojumu pāreja uz jaunajām tehnoloģijām jūrniecības nozarē jūrniekus ietekmēs atšķirīgi, un tas būs atkarīgs no viņu amata, dienesta pakāpes un darba funkcijām. Prognozes par prasmēm, kas jūrniekiem jaunajos darba apstākļos būs nepieciešamas, Tehnoloģiju ceļvedī apskatītas, ņemot vērā viedo tehnoloģiju attīstību visplašākajā nozīmē, kas nākotnē ietekmēs darbu jūrā.

Viens no galvenajiem secinājumiem ir tas, ka prasmju pilnveide un pārkvalifikācija ir svarīgākie pasākumi, kas jau tagad veicami jūrnieku atbalstam, ņemot vērā tās straujās pārmaiņas, ko viņu darba vide piedzīvos viedo un zaļo tehnoloģiju attīstības dēļ. Lai pāreja uz automatizāciju un digitalizāciju būtu veiksmīga, tieši apmācības nozīme ziņojumā ir uzsvērtā kā izšķiroša. Ziņojumā arī prognozēts, ka tehnoloģisko pārmaiņu rezultātā nozarē radīsies virkne jaunu darbavietu jūrniecības profesionāļiem. Prognozes liecina, ka jauno tehnoloģiju ietekmi uz jūrniekiem noteiks ne tikai viņu individuālā sagatavotība šīm pārmaiņām, bet arī katras valsts piedāvātā politika.





2023. GADĀ JŪRNICĪBAS MĀCĪBU IESTĀDĒS UZŅEMTI 402 JAUNI STUDENTI

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotajiem datiem šajā mācību gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanas un kuģu mehānikas specialitāšu apgūšanai uzņemtas 402 personas. Salīdzinot ar 2020. gadu, uzņemto personu skaits ir samazinājies par 119 jeb 25%.

Augstākās izglītības programmās 2023. gadā uzņemta 171 persona, kas ir mazāk nekā profesionālās vidējās izglītības programmās (jūrskolu programmās), kur uzņēma 231 audzēkni. Divas trešdaļas no jauniešiem (67%), kuri iestājās augstākās izglītības programmās, izvēlējās apgūt kuģu vadīšanu, bet trešdaļa (33%) kuģu mehāniku. Jūrskolu līmenī šī atšķirība ir mazāka, tur kuģu mehāniku izvēlējās apgūt 44%, bet kuģu vadīšanu 56% no uzņemtajiem audzēkņiem.

Ņemot vērā uzņemto personu skaita samazinājumu pēdējos gados, arī kopējais izglītojamo skaits jūrniecības izglītības iestādēs ir samazinājies. Kritums piecu gadu periodā ir 15% – no 2132 izglītojamajiem 2019. gadā līdz 1808 šogad.

RTU Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LatJA) 2023./2024. mācību gadā uzņemti 85 studenti, no tiem trīs neklātienē. Kuģu vadīšanas programmā tika uzņemti 66 studenti, kuģu mehāniķu programmā 19, bet kuģu elektroautomātikas programmā jauni studenti netika uzņemti trešo gadu pēc kārtas. RTU LatJA Jūrskolā uzņemti 145 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 90, bet kuģu mehānikas programmā 55. Kopā RTU LatJA īstenotās augstākās jūrniecības izglītības programmas apgūst 424 studenti, bet RTU LatJA Jūrskolā mācās 425 audzēkņi. Jāpiemin, ka uzņemto studentu skaits akadēmijā pēdējos gados ir ievērojami samazinājies – no 136 studentiem 2020. gadā līdz 85 šogad.

Studijām RTU Liepājas Jūrniecības koledžā (turpmāk – RTU LJK) uzņemts 41 students, tostarp klātienē 35, bet neklātienē seši. Vērtējot pēc apgūstamās specialitātes, 2023. gadā kuģu vadīšanas programmā iestājās 20, bet kuģu mehānikas programmā 15 studenti. Savukārt RTU LJK jūrskolas līmeņa programmās tika uzņemtas 86 personas, no tām kuģu vadīšanas programmā 58, bet kuģu mehānikas programmā 28. Pavisam RTU LJK īstenotās 1. līmeņa augstākās izglītības programmas (īsā cikla programmas) apgūst 467 studenti, bet profesionālās vidējās izglītības programmas 219 audzēkņi.

“Novikontas” Jūras koledžā (turpmāk – NJK) uzņēma 33 klātienes studentus kuģu vadīšanas programmā. Studijām neklātienē no 2022. gada 1. septembra līdz 2023. gada 1. septembrim NJK uzņemtas 12 personas, no tām sešas kuģu vadīšanas programmā un sešas mehānikas programmā. Kopējais studējošo skaits NJK 2023. gada septembrī bija 273. ■

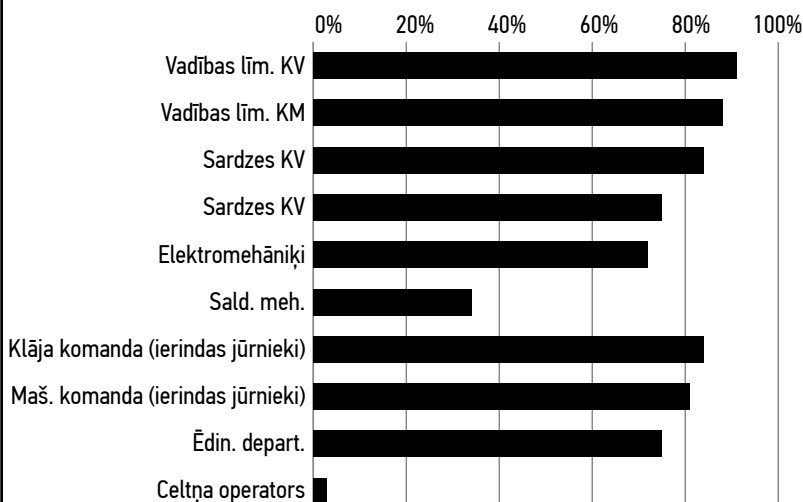


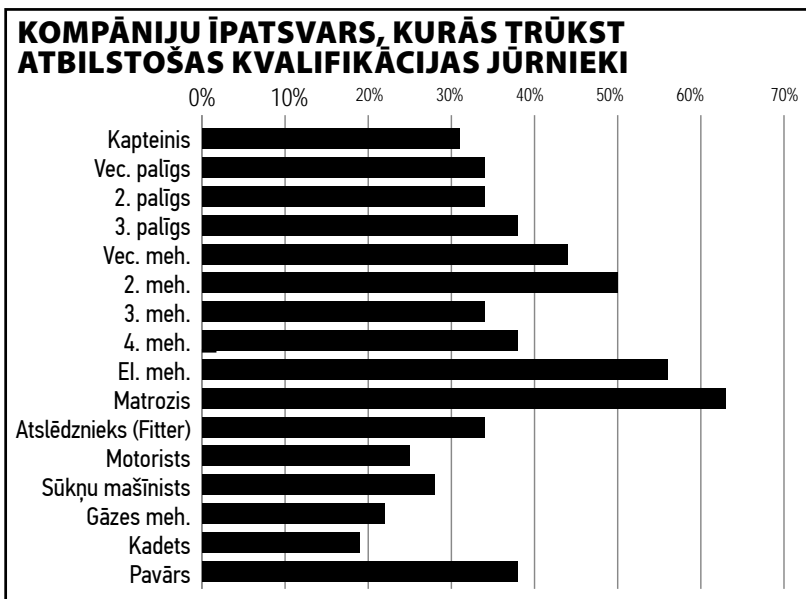
JŪRNICĪBAS PROGRAMMU ABSOLVENTU SKAITS NAV PIETIEKAMS, LAI NOSEGTU KOMPĀNIJU PIEPRASĪJUMU PĒC LATVIJAS JŪRNIEMIEM

2022. gada 3. ceturksnī Jūrnieku reģistrs aptaujāja Latvijas jūrnieku darb-iekārtošanas kompānijas, lai iegūtu paplašinātu informāciju par jūrnieku nodarbinātību, kuri izmanto Latvijas kompāniju pakalpojumus, kā arī esošo pieprasījumu pēc Latvijas jūrniekiem.

Lielākā daļa jūrnieku (65–70%), kuri nodarbināti uz kuģiem starptautiskajā kuģošanā, 2022. gadā darbā iekārtojās, izmantojot kādu no Latvijā reģistrētajām un licencētajām kruinga kompānijām. Elektroniska aptauja tika nosūtīta 54 jūrnieku darbiekārtošanas kompānijām, no tām atbildes sniedza 32 kompānijas, kuras kopā darbā iekārto 85% Latvijas jūrnieku, kuri izmanto Latvijas kompāniju pakalpojumus.

KOMPĀNIJU ĪPATSVARS, KURAS NODARBINA ATBILSTOŠĀS KVALIFIKĀCIJAS JŪRNIEMUS





Kompāniju atbildes liecina, ka lielais vairākums kompāniju nodarbina vi- su kvalifikācijas līmeņu jūrniekus – gan kuģu vadītājus, gan kuģu mehāniķus, gan ierindas jūrniekus. Dažas kompānijas nodarbina arī speciālas kvalifikācijas jūrniekus, tādus kā celtņa operators, un ne visas kompānijas piedāvā darba iespējas saldēšanas iekārtu mehāniķiem.

PIEPRASĪJUMS PĒC DAŽĀDU KVALIFIKĀCIJU JŪRNIEMIEM UN PIEEJAMĀS VAKANCES

Atbilstoši kompāniju sniegtajām atbildēm lielākā problēma ir nodrošināt pieprasījumu pēc matrožiem. Matrožus meklē 20 kompānijas no 32, vadības līmeņa kuģu mehāniķus 16 kompānijas un elektromehāniķus 18 kompānijas. Vēl salīdzinoši daudz kompāniju meklē atslēdzniekus (*fiterus*) un kuģu pavārus (12 kompānijas), kā arī virsniekus kopumā (10–12 kompānijas). Saliekot kopā arī kompāniju sniegtos datus par pieejamajām vakancēm, redzams, ka atvērtu vakanču skaits 2022. gadā pārsniedz 1000 (jūrnieki, kurus būtu iespējams nodarbināt, bet kompānijas to nedara, tāpēc ka šo kvalifikāciju jūrnieku piedāvājums Latvijā nav pietiekams).

Kopumā dati par pieejamajām vakancēm salīdzinājumā ar absolventu skaitu, kuri beiguši jūrniecības izglītības programmas 2022. gadā, liecina, ka pieprasījums pēc Latvijas jūrniekiem turpinās pārsniegt piedāvājumu un kompānijas turpinās saskarties ar situāciju, kurā nākas meklēt jūrniekus ārpus Latvijas.



Ņemot vērā, ka kompānijas ar Latvijā pieejamajiem jūrnieku resursiem nespēj nodrošināt visu vakanču aizpildīšanu, tās piesaista citu valstu jūrniekus, lai nosegtu Latvijas jūrnieku trūkumu. Lielākā daļa darbiekārtosšanas kompāniju (24 no 32) atzina, ka, lai nosegtu jūrnieku deficītu, pārsvarā tiek piesaistīti jūrnieki no Ukrainas un Krievijas Federācijas. Tāpat arī 15 no 32 darbiekārtosšanas kompānijām piesaista papildu jūrniekus no citām Baltijas valstīm. Salīdzinoši maz, tikai piecas kom-

pānijas norādīja, ka piesaista jūrniekus no citām Eiropas Savienības valstīm, tāpat arī piecas kompānijas atzina, ka Latvijā piesaista jūrniekus no Filipīnām un Indijas.

PIEPRASĪJUMS PĒC DAŽĀDU KVALIFIKĀCIJU JŪRNIEMIEM UN PIEEJAMĀS VAKANCES

Kvalifikācija un līmenis	Aptuvenais vakanču skaits	Absolventu skaits 2022. gadā
Vadības līm. KV	70-100	
Vadības līm. KM	125-175	
Sardzes līm. KW	150-200	118
Sardzes līm. KM	110-150	83
Elektromehāniķi	110-140	1
Sald. iek. meh., gāzes meh.	30-50	
Klāja komanda (ierindas jūrnieki)	220-250	32
Maš. komanda (motoristi, atslēdznieki, sūkņu mašīnisti)	160-200	10
Kadeti	20-40	
Pavāri	30-50	
Kopā	1000-1350	

KOMPĀNIJU KOMENTĀRI PAR LATVIJAS JŪRNIEMIEM UN PIEEJAMĀS VAKANCES

- Pieprasījums ir liels, piedāvājums ļoti, ļoti zems.
- Pieprasījums ir liels pēc virsniekiem uz ķīmisko kravu kuģiem gāzvedējiem. Algas ziņā Latvijas jūrnieki ir dārgi, salīdzinot ar citām valstīm.
- Uz *offshore* kuģiem pašlaik vēl ir iespējams atrast Latvijas jūrniekus (lielas algas, īsi kontrakti, samaksāti visi nodokļi), bet bez ārvalstnieku piesaistes mēs nespētu pastāvēt. Pašlaik 50% flotes mēs nosedzam ar LV jūrniekiem, bet pārējie ir ārvalstnieki.■



JŪRAS AKADEMĪJA JOPROJĀM LIELU PROBLĒMU PRIEKŠĀ

Pirms gada, kad Latvijas Jūras akadēmija tika iekļauta Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, RTU attīstības prorektors Artūrs Zeps intervijā žurnālam atzina, ka no dažādu problēmu risināšanas noteikti nevarēs izvairīties, un uzsvēra, ka apzinās tos trūkumus, uz kuriem iepriekšējo gadu atzinumos ir norādījis Jūrnieku reģistrs, kādas nepilnības būs jānovērš un kas jāpilnveido. Tagad jautāts, kā aizvadīts pirmais pilnais kopīgā darba gads, Artūrs Zeps atzīst, ka tas bijis normāls pārmaiņu process. "Kad savā ekosistēmā pārņēmām Latvijas Jūras akadēmiju (LJA), bija lietas, ko zinājām un ar kurām rēķinājāmies, bet bija arī lietas, par kurām tomēr nebijām informēti. Tagad būtiskākais ir tas, ka akadēmijai atrasts jauns vadītājs, kuram ir arī jūrniecības nozares atbalsts, jo pretendentu atlases process notika sadarbībā ar nozari, un tieši tas mums bija ļoti svarīgs arguments jaunā direktora apstiprināšanai, tāpēc tagad var teikt, ka Dmitrijam Goreļikovam ir atbalsts gan no RTU vadības, gan jūrniecības nozares puses," saka ARTŪRS ZEPS.

– Teicāt, ka, pievienojot LJA RTU ekosistēmai, bija problēmas, ar ko rēķinājāties, bet bija arī vēl neapzinātas problēmas.

– Pa šo gadu pilnībā esam sapratuši, kādā stāvoklī ir LatJa, kas ir svarīgākie un pirmām kārtām risināmie jautājumi, kas atstājami tālākā nākotnē, un darām visu iespējamo un no RTU puses sniedzam atbalstu akadēmijai, lai varam sasniegt nospraustos mērķus. Redzam, ka ir virzieni, kur tiešām varam dot pievienoto vērtību. Kā jau pirms gada runājām, tas vispirms ir saistīts ar administratīvo atbalstu, projektu un infrastruktūras attīstības jautājumiem, bet vēlos teikt, ka nākamajā gadā ir paredzēta plašāka akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas sadarbība.

– Teicāt, ka akadēmija ir atbrīvota no administratīvā sloga, un tad jau tas nozīmē, ka tai par šiem pakalpojumiem nākas maksāt.

– Protams, tā ir noteikta summa desmit procentu apmērā, kas no LJA ieņēmumiem, tieši tāpat kā no visu konsolidēto institūciju ieņēmumiem, par sniegtajiem pakalpojumiem tiek novirzīta RTU. Akadēmijas gadījumā īpaši būtiski ir tas, ka gadījumā, ja rodas kādas problēmas vai izaicinājumi, piemēram, ar infrastruktūras atjaunošanas procesu, iesaistās mūsu darbinieki un pārņem šā procesa virzību. No akadēmijas puses raugoties, tas ir izdevīgāk ne tikai no izmaksu, bet arī no kompetences un kapacitātes viedokļa.



Artūrs Zeps.

– Pirms gada jau minējāt, un arī tagad esmu dzirdējusi, ka joprojām aktuāls paliek jautājums par akadēmijas pārnākšanu uz Ķīpsalu. Vai tas atbilst patiesībai?

– Jā, tā ir tiesa, un te jārunā par diviem aspektiem. Pirmkārt, kopā ar akadēmijas direktoru un RTU struktūrvienībām izvērtējam, kāda varētu būt piemērotākā vieta, kas nodrošinātu akadēmijas vajadzības. Neslēpšu, ka mūsu prioritāte ir Ķīpsala, kur pārvietot akadēmiju, un mūsu ambīcija būtu šo procesu paveikt maksimāli ātri. Ja izdosies atrast piemērotu vietu, konsolidēt to ar RTU struktūru un ievietot akadēmiju nesen remontētā fakultātes ēkā, kam būs nepieciešama tikai telpu pielāgošana, tad mūsu plāns ir to izdarīt līdz 2024. gada beigām. Ja redzēsim, ka to nav iespējams pilnā apmērā realizēt, jo kontekstā skatām akadēmijas un jūrskolas vajadzības, tad diemžēl tas var ieilgt vēl uz diviem gadiem, jo tad būs nepieciešami projektēšanas, būvniecības un vēl citi procesi. Tomēr gribu uzsvērt, ka, ņemot vērā arī mūsu iekšējo konsolidācijas procesu, mūsu ambīcijas ir saspīest mūsu pašu struktūras un maksimāli ātri pārcelt akadēmiju uz Ķīpsalu. Akadēmijai paliekot esošajās telpās Flotes ielā, investīciju apjoms ir pārāk liels, tās ir milzīgas izmaksas, jo ir novecojusi infrastruktūra un trūkumi, par ko saņemam aizrādījumus no dažādām institūcijām.

– Ko iesāksiet ar esošo akadēmijas īpašumu Flotes ielā?

– To noteikti vēl izvērtēsim. Ir atvērta diskusija ar Satiksmes ministriju, lai saprastu, vai tai ir nepieciešama šī infrastruktūra. Ja nebūs, tad virzīsim to uz atsavināšanu un iegūsim papildu finansējumu, kas nepieciešams akadēmijas infrastruktūrai Ķīpsalā. No savas puses cenšamies saprast, kā varam palīdzēt akadēmijai risināt visus jautājumus, jo, un to vēlos vēlreiz uzsvērt, tā ir milzīga



nauda, kas tiek tērēta esošās infrastruktūras uzturēšanai. Pēc mūsu aprēķiniem, 2024. gadā tie būs simt tūkstoši eiro, bet 2025. gadā jau divsimt piecdesmit tūkstoši, kas jāiegulda, nevis lai uzlabotu, bet tikai lai saglabātu esošo līmeni.

– Kas tādā gadījumā notiks ar to Eiropas fondu finansējumu, ko piesaistīja LJA un kas tika izlietots infrastruktūras projektiem?

– Eiropas fondu finansējums tika izmantots atsevišķu ēku remontam, un RTU šo summu ir samaksājusi neattiecināmajās izmaksās, tāpēc uz šīm ēkām vairs nav uzlikts liegums. Tā mums nācās rīkoties dažādu iemeslu dēļ, tai skaitā arī ne līdz galam kvalitatīvi vadītu projektu dēļ, tāpēc šīs neattiecināmās izmaksas akadēmijai jebkurā gadījumā būtu jāsedz. Labā ziņa visā šajā stāstā ir tā, ka tagad mums ir daudz lielāka brīvība rīkoties ar šo īpašumu, bet sliktā ziņa, ka mums ir radušās ievērojami lielas neattiecināmās izmaksas.

– Vai par šīm neattiecināmajām izmaksām un citām lietām, kas saistītas ar iepriekšējās vadības īstenoto darbību, jūs vērsīsieties tiesībsargājošajās institūcijās?

– Tās visas ir lietas, kas saistītas ar Eiropas struktūrfondu finansētiem projektiem, par kuriem RTU ir bijis jāsedz neatliekamās izmaksas, tāpēc mums saskaņā ar Publiskas personas mantas izšķērdēšanas likumu ir jāizvērtē personu atbildība šajās lietās, un to mēs arī darām. Trešās personas jau ir veikušas pirmo izvērtējumu, un mēs skatāmies, kā tālāk rīkoties, lai pasargātu RTU intereses.

– Kādas šajā sakarā ir jūsu prognozes?

– Iesniegsim visus mūsu rīcībā esošos dokumentus izvērtēšanai un tālākai tiesvedībai, un tad tas jau būs tiesībsargājošo institūciju lēmums.

– Gandrīz gadu akadēmija ir strādājusi tādā kā pagaidu režīmā. Vai šajā laikā varēja nodrošināt pilnībā kvalitatīvu mācību procesu?

– Kā jau tas bija pirms akadēmijas iekļaušanās RTU ekosistēmā, jāatzīst, ka arī aizvadītais gads akadēmiskā personāla nodrošināšanas ziņā ir bijis problemātisks jautājums, un atsevišķi mācību virzieni tiešām ir izaicinājums. Mēs redzam, ka jaunais direktors individuāli strādā ar akadēmisko personālu un jurniecības nozares pārstāvjiem, lai saprastu, kā labāk organizēt mācību procesu. No ilgtspējas viedokļa raugoties, pašlaik pats svarīgākais, protams, ir akreditācijas jautājums, un pie tā tagad aktīvi strādā viss akadēmiskais personāls.

– Nav nekāds noslēpums, ka 2024. gadā ir gaidāma EMSA vizīte, ko varam uzskatīt arī par auditu, no kā būs atkarīgs ne tikai turpmākais jurniecības izglītības process Latvijā.

– Tas noteikti būs izaicinājums, bet labā ziņa ir tā, ka akadēmijas vadība, pagaidām gan vairāk nevaru atklāt, tiks papildināta ar speciālistu no jurniecības nozares, kurš jau tuvākajā laikā uzsāks darbu. No vadības perspektīvas mēs iegūsim ļoti spēcīgu komandu, tāpēc ticam, ka, atrodoties jaunās un modernās telpās Ķīpsalā, LJA iegūs otro elpu. Protams, ir izaicinājumi, kas saistīti gan ar auditu, gan akreditāciju atsevišķām programmām, par kurām ir



jautājums – varēsīm vai nevarēsīm tās turpināt? Bet mums ir arī ambiciozi plāni, kas attiecas ne tikai uz studiju programmām, bet arī uz mūžizglītības iespējām un attīstību, akadēmijai sadarbojoties ar LJK, tāpēc no savas puses esam pie-saistījuši cilvēkus, palīdzot veidot tālākās attīstības viziju.

**– Teicāt, ka, iespējams, nevarēsiet nodrošināt kādu no esošajām prog-
rammām. Par ko ir šaubas?**

– Tas būs akreditācijas jautājums, bet lielais izaicinājums ir mehānikas vir-ziens, kur tagad ir jāsaprot, kā šo programmu nodrošināt.

**– Un tie ir speciālisti, pēc kuriem jūrnieku darba tirgū pasaulē ir lielā-
kais pieprasījums, un tie ir arī studenti, kuri šajā specialitātē LJA uzsā-
kuši studijas.**

– Jā, tā tas ir, bet lielākais izaicinājums ir akadēmiskais personāls. Ja būs problēmas ar akreditāciju, tad vajadzēs pilnīgi no jauna veidot šo program-
mu, piesaistot jaunus akadēmiskā personālā pārstāvjus, kuri varēs parūpēties
par saturu. Lai akreditāciju varētu iesniegt, ir jānodrošina pilns personāla un
satura ziņojums, un redzam, ka atsevišķos virzienos tas ir milzīgs izaicinājums.

**– Izskatās ļoti bēdīgi. Ostnieki jau ir nodalīti no LJA, ja akreditāciju
nesaņems arī mehāniķi, tad akadēmijas kapacitāte būs noplicināta tikai
līdz kuģu vadītājiem.**

– Gribu uzsvērt, ka nevēlamies atteikties no mehāniķu studiju programmas,
bet diezgan skaidri pasakām, ka akreditācijas dēļ varētu būt diezgan liela ne-
pieciešamība pārveidot programmu. Ja arī nāksies to darīt, mēs nevis likvidē-
sim programmu, bet gan no jauna sāksim programmas veidošanu, un tas, ka
akadēmija varētu strādāt bez šī virziena, noteikti nav šis stāsts.

**– Izskatās, ka darāmā un problēmu jums netrūkst, un arī LJA jūrskolas
turpmākās piederības un statusa jautājums gaida risinājumu.**

– Saskaņā ar likumu jūrskola ir jāatdala no akadēmijas, un līdz 2025. gada
beigām jāatrisina jūrskolas piederības jautājums, un vēlamo risinājumu redzam
kontekstā ar LJK, kurai arī ir jūrskola, tāpēc, visticamāk, juridiskais risinājums
būs veidots tā, lai maksimāli efektīvi varētu izmantot resursus. Diezgan pārlie-
cinoši varu teikt, ka jūrskola arī turpmāk atradīsies vienās telpās ar akadēmi-
ju, kopīgi izmantos tehnisko aprīkojumu, un arī akadēmiskais personāls būs
kopīgs, pagaidām neskaidrs ir jautājums, kā juridiski tiks sakārtotas jūrskolas
un akadēmijas attiecības. Ja līdz šim tā bija viena struktūra, kas brīvi izman-
toja finansējumu, tad turpmāk tās būs divas juridiskas personas, un jūrskola
ar akadēmiju norēķināsies par sniegtajiem pakalpojumiem. Pat tad, ja tīri hi-
potētiski pieļaujam, ka viens no risinājumiem būtu jūrskolu un LJK izveidot kā
vienu juridisku personu, arī tad būtu norēķināšanās ar akadēmiju par sniegtaj-
iem pakalpojumiem.

**– Pievienojot Jūras akadēmiju RTU, kā viens no lielajiem ieguvumiem
tika minēts finansējums aptuveni septiņu miljonu eiro apmērā. Pirms**



gada teicāt, ka, runājot par šiem septiņiem miljoniem, gaidījāt Ministru kabineta noteikumus, kas precīzi iezīmētu veicamās aktivitātes. Vai gadā laikā ir izdevies tos sagaidīt?

– 2023. gada 5. decembrī valdība apstiprināja mūsu konsolidācijas plānu un noteikumus saistībā ar šo konsolidāciju, no 2024. gada 1. janvāra pamazām sāksim strādāt pie šī projekta, paredzot, ka līdz martam jau būsīm uzsēmuši pilnus apgriezēnus, lai apgūtu investīcijas septiņu miljonu eiro apmērā, kas tiks izlietoti trijos virzienos: pirmais – studiju procesa pilnveide un ar to saistītās lietas, otrs – studiju programmu izveide un trešais – zinātniskā darba pilnveidošana un kapacitātes celšana. Savukārt LJK process bija ļoti konstruktīvs, un arī tagad nav nekādu šķēršļu koledžas normālai darbībai. Arī LJK konsolidācijas rezultātā ir pieejamas finanses, lai attīstītu un uzlabotu mācību procesu.

– Jūrniecības nozare lielas cerības saistīja uz Jūrniecības padomes izveidošanu un tās iesaistīšanos akadēmijai svarīgu jautājumu lemsānā. Tagad no šīs padomes dalībnieku vidus attiecībā uz RTU izskan kritika un tiek izteikta neapmierinātība par to, kā darbs reāli noris, jo padomei trūkst nepieciešamās informācijas un savlaicīgi iesniegtu dokumentu par lemjamajiem jautājumiem.

– Padomes pēdējā sēdē diezgan atklāti esam šos jautājumus izrunājuši un konstruktīvi apsprieduši to formātu, kādā turpināt darbu un veidot sadarbību, kādam jābūt procesam un saturam. Vēlos piebilst, ka Jūrniecības padome ir samērā jauna institūcija, arī akadēmijas direktors ir pavisam nesen apstiprināts, tomēr pilnībā pieņēmu Jūrniecības padomes izteikto kritiku, tā nekādā gadījumā nav lieta, par ko mēs vēlētos taisnoties. Kritika ir bijusi pamatota, bet kā jauniem sadarbības partneriem mums ir bijis nepieciešams pielāgošanās laiks.

– Nozares profesionāļiem, kuri strādā Jūrniecības padomē, ir svarīgi saprast, vai viņi tiek uzskatīti tikai par statistiem, lai formāli varētu ievilkēt ķeksīti, ka šāda padome ir izveidots, vai viņu viedoklis tomēr tiek uzklausīts un ņemts vērā, jo tieši viņi ir tie, kuri vislabāk pārzina nozares specifiku, noteikumus, prasības un vajadzības.

– Ar Jūrniecības padomi esam runājuši par konsolidācijas plāna saskaņošanu, padome ir sniegusi savu atzinumu par akadēmijas direktora izvēli, nākamais darbs ir budžeta jautājumi, kā arī visi citi procesi saistībā ar jūrniecības izglītības organizēšanu. Esam skaidri definējuši formātu, kādā notiek sarunas un konsultēšanās ar Jūrniecības padomi, kā uzlabot informācijas apriti, tāpat esam iezīmējuši tos jautājumus, kas ir un būs svarīgi LJA un LJK attīstībai, tāpēc sadarbību ar padomi redzu kā ļoti konstruktīvu un ceru, ka arī padomes locekļi ir tādās pašās domās.

– Jūras administrācija neslēpj, ka viņus patiešām ļoti bažīgus dara EMSA gaidāmā vizīte, jo viens no svarīgākajiem būs Jūras akadēmijas



jautājums. Ja akadēmijai būs problēmas, tad problēmas izjutīs arī vienpadsmit tūkstoši aktīvo Latvijas žurnieku un Latvijas valsts prestižs.

– Saprotu šīs bažas, tāpēc jau proaktīvi esam domājuši, kā stiprināt akadēmijas kapacitāti, un ceru, ka vistuvākajā laikā tas ļaus žurniecības nozarei gūt pārliecību, ka šeit procesi attīstās, un tas notiek ne vārdos, bet darbos.

– Žurniecība pasaule ļoti strauji attīstās, ienāk arvien jaunas tehnoloģijas, tāpēc ir pat grūti paredzēt, kāda būs kuģošana un darbs jūrā pēc pieciem vai desmit gadiem. Kā jūs sekojat tendencēm pasaules žurniecībā un analizējat, kādas zināšanas un prasmes būs nepieciešamas mūsu jaunažurnieku profesiju pārstāvjiem, lai viņi spētu sekmīgi konkurēt starptautiskajā žurnieku darba tirgū?

– Atbilde ir – studiju procesa organizēšana. Redzam, ka šodien izglītība ļoti mainās un kļūst dinamiska, un žurniecība nav izņēmums. Tagad parādās tas, ko sauc par mikrokredītu, kad iegūtās zināšanas tiek papildinātas dažādosursos, un tas ir veids, kā nodrošināt jaunāko un aktuālāko saturu. Ļoti svarīgi, ka Latvijā ejam uz institucionālo akreditāciju, kas ļaus ātrāk adaptēt jaunas lietas mācību saturā. Protams, sagaidām lielu atdevi no Jūras akadēmijas un LJK akadēmiskā personāla, bet šeit nekādā gadījumā neiztikt arī bez palīdzības no industrijas puses, kas informē par jaunākajām tendencēm žurniecībā. Mūsu ekspektācija ir mācību personāla atjaunošana un nozares speciālistu piesaistīšana. Varbūt nevaram piedāvāt tik augsta līmeņa atalgojumu, kādu speciālisti var nopelnīt savā tiešajā specialitātē, bet tas, ko varam piedāvāt, daudziem varētu būt misijas un piepildījuma sajūta, atrodoties starp jauniem cilvēkiem, kuriem ir motivācija iegūt zināšanas. Atrašanās šādā vidē ļauj iegūt tās sajūtas, ko nevar izteikt naudā.

– Vai pēc aizvadīta gada, risinot nemitīgas problēmas, varat teikt, ka Jūras akadēmijai ir nākotnes izredzes?

– Pilnīgi noteikti. Apzināties, ka akadēmijas pamatuzdevums ir jūras profesionāļu sagatavošana, un pie tā noteikti turpināsim strādāt, bet lielu potenciālu redzam arī mūžizglītības attīstībā un, protams, arī spēcīgas pētniecības veidošanā. 2023. gadā neattiecināmās izmaksas, protams, ir bijušas mūsu lielākās galvassāpes, savukārt akadēmijas direktora ievēlēšana noteikti sagādāja lielāko gandarījumu, bet, runājot par nākamo gadu, vēlētos, lai mēs visi skatāmies vienā virzienā, kā veicināt sadarbību, lai kopā ietu uz mērķi.■

Anita Freiberga



RTU DURVIS INDUSTRIJAI VIENMĒR IR ATVĒRTAS

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

Sarunas iesākumā Elīna Gaile-Sarkane jautāja, vai gadījumā vispirms nevēlos doties nelielā ekskursijā, lai aplūkotu telpas, kas paredzētas Jūras akadēmijai. Tā nu dodamies uz piekto stāvu Būvniecības un mašīnzinību fakultātes ēkā, kur telpas jau izkrāmētas un atbrīvotas akadēmijas uzņemšanai, esot izdevies konsolidēties, saspīest pašu struktūru, un tagad atliek tikai maksimāli ātri pārcelt akadēmiju uz Ķīpsalu.

– Pašlaik notiek telpu plānu saskaņošana, precīzējam, kādas ir akadēmijas prasības, bet nākamais solis, protams, būs jūrskolai nepieciešamo nosacījumu integrēšana, jo uz jūrskolu attiecas nedaudz savādāki Ministru kabineta sanitāro prasību nosacījumi. Tiklīdz tas būs saskaņots ar Izglītības kvalitātes valsts dienestu, varēsim sākt arī pārcelšanās procesu. Akadēmijas pārcelšanu ceram pabeigt divu trīs mēnešu laikā, bet jūrskola šeit uzsāks nākamo mācību gadu 2024. gada septembrī.

Mērķtiecīgi turpinot augstākās jūrniecības izglītības pilnveidošanu Latvijā, RTU LJA un RTU LJA jūrskola atradīsies studentu pilsētiņā Ķīpsalā, jo šeit studentiem būs lielākas iespējas pilnvērtīgi izmantot zinātnes universitātes ekosistēmas plašo piedāvājumu, veidot starpdisciplināru sadarbību, attīstīt pētniecību, inovatīvas idejas.

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

– Ķīpsalā mācību telpās tiks nodrošināts studiju process, bet mācību laboratorijas paredzēts pārvietot uz angāriem Ķīpsalā, kur būs gan metināšanas, gan visas citas studiju procesa nodrošināšanai nepieciešamās laboratorijas. Nākotnes plānos ir iezīmēta iecere iegādāties arī tādas iekārtas, kas pašlaik pietrūkst,



un to darīsim no konsolidācijas finanšu līdzekļiem, tāpat par šiem līdzekļiem paredzēta arī jaunu simulatoru iegāde un esošo modernizācija un funkcionāla papildināšana. Kad februāra sākumā RTU viesojās satiksmes ministrs Kaspars Briškens, savā prezentācijā iezīmējām nākotnes vīziju un diskutējām par to, ka Ķīpsalas galā pie ostas vārtiem ir zemes gabals, ko RTU varētu



Elina Gaile-Sarkane.

izmantot studiju un zinātniskajiem mērķiem, un tā būtu vieta, kur varētu novietot, piemēram, pontonus un laivas akadēmijas un jūrskolas praktiskajām nodarbībām.

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

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

– Vai mācību spēku resursi būs pietiekami studiju programmu nodrošināšanai?

– Šajā ziņā redzam dažādas iespējas, kā piesaistīt mācību spēkus. Pirmkārt, tie ir nozares speciālisti un profesionāļi, kuri lieliski pārzina savas specialitātes



specifiku, un tie var būt gan aktīvie jūrnieki, gan arī tādi, kuri jau beiguši savas aktīvās jūras gaitas. Otrkārt, tie ir mūsu ārzemju sadarbības partneri. Tiešām ļoti laba sadarbība mums ir ar Tallinas Tehnoloģiju universitāti, kur redzam arī mācību spēku rezervi. Pašai akadēmijai izveidojusies sadarbība ar Lietuvas kolēģiem, un vēl ir izveidojusies sadarbība arī ar Nīderlandi. Pašlaik šie arī ir mūsu lielākie sadarbības partneri, uz kuriem varam paļauties. Protams, ir vēl arī citi iespējamie partneri, kas strādātu kā vieslektori un varētu aizvietot trūkstošos speciālistus, un arī šāda prakse nav nekas īpašs vai nereāls, jo tāda arī citviet



pasaulē, lai nodrošinātu studiju procesa nepārtrauktību, ir pieņemta prakse. Tas nozīmē, ka nozares speciālisti dod profesionālās nozares zināšanas, un tā ir pieņemta prakse, savukārt zinātnisko pusi, kas nepieciešama nozares un arī zinātniskajai attīstībai, veic tā profesūra, kas augstskolā strādā pamatdarbā.

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

– Jāteic, ka ir neizmantots mehāniķu resurss arī šeit, RTU, jo mums ne velti ir Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultāte, kurā tika un joprojām tiek sagatavoti mehānikas speciālisti. Mehānikas fakultāte ir senākā fakultāte universitātē, tā dibināta kopā ar pašu augstskolu, fundamentālo zināšanu bāze šeit daudzus desmitus gadu ir kopta, un tas nozīmē, ka zināšanu bāze mums ir, vienīgi jautājums ir par specializāciju, kam vajadzētu nākt no nozares speciālistu vidus. Tāpēc droši varu teikt, ka mans optimisms ir balstīts reālā lauka izpratnē, ka šeit ir mehānikas zinātne, bet šeit pietrūkst profesionālās pieredzes, ko vēlamies iegūt no jūrniecības nozares, un tikai tā mēs varēsim iet uz priekšu.

– RTU ekosistēmā integrētā jūrniecības izglītība sagatavo reglamentētas profesijas speciālistus, un šo izglītību, no vienas puses, pārvalda Izglītības un zinātnes ministrija, bet tikpat lielā mērā tā ir pakļauta starptautiskās konvencijas prasībām, tāpēc tā noteikti ievērojami atšķiras no



citām specialitātēm, ko apgūst RTU. Kā jūs šo duālo prasību spējat integrēt savā ekosistēmā?

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

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

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

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

– Te ir trīs galvenie elementi, par kuriem varam runāt. Pirmkārt, tas ir nozares prestižs, un te nu jāstrādā visiem kopā – universitātei un jūrniecības nozarei, lai šī profesija būtu prestiža, un tad, kad tas būs, studentu skaits noteikti pieaugs. Lai ieinteresētu jauniešus studēt, kā universitāte no savas puses darām visu profesijas popularizēšanai. Ir izstrādātas programmas, braucam uz skolām un stāstām, arī izstādē "Skola" Jūras akadēmijai ir atvēlēta īpaša vieta. Cieši sadarbojamies ar Liepājas Jūrniecības koledžu, kas arī ir iekļauta mūsu ekosistēmā, lai popularizētu jūrnieka profesiju.

Bez visa jau pieminētā ir vēl viena fundamentāla lieta – vide, kurā notiek mācību process. Ja paskatāmies uz to vidi, kur akadēmija atradās līdz šim, var teikt, ka nav tik slikti un daudzas lietas tur ir pat labas, tomēr, piedāvājot studentiem un jūrskolniekiem jaunu infrastruktūru, es gribētu domāt, ka pieprasījums pēc studijām divu trīs gadu laikā, pateicoties tieši infrastruktūras



Elīna Gaile-Sarkane.



piedāvājumam, šajā profesijā pieaug. Un vēl mēs ļoti aktīvi strādājam, lai piesaistītu ārzemju studentus, un akadēmija uz to liks daudz lielāku akcentu, nekā tas ir bijis līdz šim. Mūsu mērķis ir piesaistīt četrdesmit ārvalstu studentus nākamajam mācību gadam pirmajā kursā.

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

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

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

– Ja runājam par tām tehnoloģijām, ar kurām pārņemām Jūras akadēmiju, tad jārunā par divām lietām, kas ir nepieciešamas. Pirmā – nepieciešams veidot sinerģiju ar Liepājas Jūrnieceības koledžu, jo nedrīkst pieļaut tehnoloģiskā nodrošinājuma dublēšanu abās mācību iestādēs. Otra lieta – daudz no tā, kas ir nācis mantojumā, ir morāli novecojis un prasa tehnoloģiskos uzlabojumus, jo tagad ir pieejamas jaunākas programmu versijas, bet šī nekādā gadījumā nebūs dārgākā un lielākā investīciju sadaļa.

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

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

– Jūrnieceības nozares profesionāli pārsvarā domā, ka jūrnieceības izglītībai pamatā ir jādod profesionālās zināšanas. Daudzi pat diezgan skeptiski izsakās par zinātnes virzienu zem profesionālās izglītības jumta, un viņu teiktajam ir zināms pamats, ja atceramies, kādi zinātniskie pētījumi tika veikti Jūras akadēmijā. Lai izpildītu kritēriju par zinātnes attīstību, akadēmijā tika pētīta pat kūdras specifika kartupeļu audzēšanā. Tomēr, ja palūkojamies, kas notiek pasaules jūrnieceībā, redzam, ka tur zinātnieki akcentu liek uz autonomo kuģu nākotnes projektiem, alternatīvu degvielu izmantošanu kuģu dzinējos, zaļo kursu kuģošanas biznesā un



tamlīdzīgiem virzieniem, kuros strādā zinātnieki. Kādā virzienā ies Jūras akadēmijas pētniecība un ar ko zinātnieki nodarbosies, un kas būs šie zinātnieki?

– Šodien viss ļoti strauji attīstās, un arī jūrniecības izglītība nav izņēmums. Zinātniskā sadarbība rodas ārējā pieprasījumā, un kā piemēru teiktajam varu minēt iniciatīvu, kas pēdējā laikā ienākusi universitātē. Tā kā šeit ir 5G pārklājums, tad ir piedāvājums sadarbībā ar Kanādas, Anglijas uzņēmumiem un LMT veidot pašvadāmo kuģu pilotteritoriju. Tā ir pētniecība, un ja tas ir projekts, tad ir iespēja pieteikties dažāda veida ārējiem finanšu instrumentiem, un pie tā mēs arī strādāsim. Ja ir ārzemju sadarbības partneri, tad mūsu mācību spēki, kas šeit ir pastāvi-



gajā darbā, noteikti ar prieku un interesi iesaistīsies šajā procesā. Kā redzam, tad tā vairs nav tikai vienas nozares attīstība, tā ir sinerģija starp vairākām nozarēm – tās ir informāciju tehnoloģijas, datorzinātne, mākslīgais intelekts, kuģniecība, jūras izpēte un vēl daudzas citas lietas. Jūras akadēmijā pētniecības grantiem pieteiktas sešas jomas, kas ietver pētījumus par viedo enerģētiku, zaļo kursu, viedajām ostu tehnoloģijām, jūras kravu piegāžu loģistiku, drošību un vides aizsardzību. Pieprasījums ir, mēs to identificējam un, sadarbībā ar nozari pētot pasaules tendences, pie tā arī strādājam.

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

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

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



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



Rīgas Tehniskā universitāte.

– **Pirms notika Jūras akadēmijas, jūrskolas un LJK iekļaušana RTU ekosistēmā, jūrniecības nozare bija izstrādājusi jūrniecības izglītības koncepciju, paredzot mācību iestāžu konsolidāciju. Kā tagad, jau esot vienotā ekosistēmā, notiks šo mācību iestāžu stratēģijas veidošana?**

– Ja runājam par jūrniecības izglītību, tad pirmkārt tas ir nacionālās drošības jautājums, jo jūrniecības izglītība ir reglamentēta izglītība, tāpēc tai atrasties vienotā ekosistēmā ir ļoti pareizs lēmums, jo šeit varam garantēt visus tos drošības aspektus, ko, iespējams, nevar garantēt privātas organizācijas. RTU rektors, stājoties

jaunajā amatā, uzsvēra vairākas lietas, tai skaitā, ka strādājam tautsaimniecības attīstībai, un jūrniecība ir viena no tautsaimniecības nozarēm, ko attīstīsim, un šajā ziņā darbi jau ir veikti un pārmaiņas redzamas. Ja runājam par tālāko, tad līdz 2025. gadam ir jāpieņem lēmums, kas notiks ar jūrskolu, bet pagaidām šāds lēmums vēl nav pieņemts, taču redzam divus attīstības scenārijus – viens, ka jūrskola turpina pastāvēt kā atsevišķa skola, līdzīgi kā Inženierzinātņu vidusskola, ko izveidoja RTU. Otrs scenārijs ir pievienot jūrskolu Liepājas Jūrniecības koledžai, atstājot tās mācību procesa īstenošanas vietu Ķīpsalā. Varbūt ir vēl kāds trešais variants, bet šis jautājums noteikti būs jārisina kopā ar Jūrniecības padomi un nozares organizācijām.

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



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

– **Tai skaitā, protams.**

– Tos piemin visi, bet, ja palūkojamies, kas tad tiek atvieglots, tad jāteic, ka pārvaldības procesu veicam kopīgi, bet centralizēti nodrošinām juridiskos pakalpojumus, iepirkuma pārvaldību, infrastruktūras pakalpojumus, tai skaitā arī apsaimniekošanu, grāmatvedības organizēšanu un finanšu pārvaldību, arhīva pārvaldību, informācijas tehnoloģijas un ar to saistīto ekosistēmu, program-mēšanu, komunikāciju un mārketinga pakalpojumus, doktorantūras adminis-trēšanu, bibliotēkas darbības nodrošināšanu, centralizētos grantus, studējošo servisu, ar studiju procesu saistītos jautājumus un iekšējo auditu, kas ir obligāts visiem. Daļēji centralizēta ir projektu pārvaldība, kas nozīmē, ka palīdzam tos sagatavot, personāla vadība, starptautiskā sadarbība, tai skaitā ERASMUS apmaiņas projekti, granti un darba drošības jautājumi. Akadēmijas pārziņā paliek viss, kas saistīts ar studiju procesu, sadarbību ar industriju, infrastruktūru, kom-unālajiem maksājumiem, kvalitātes vadību, dokumentu aprites nodrošināša-nu, kultūru un tradīciju kopšanu. Kā redzat, ir pietiekami liels to funkciju klāsts, ko nodrošinām par to nelielo atskaitījumu, ko ieturam no akadēmijas budžeta.

– **Kādu redzat Jūras akadēmiju pēc pieciem gadiem?**

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

Anita Freiberga

P.S. Sarunas beigās pateicos prorektorei par ekskursiju un interviju, bet neslēpu, ka biju ļoti sašutusi, ka man liegta iespēja intervēt akadēmijas direktoru Goreļikova kungu. RTU studiju prorektore Elīna Gaile-Sarkane, komentējot ma-nu replīku, apsolīja, ka tad, kad akadēmija būs pārnākusi uz Ķīpsalu un jaunais direktors, kuram tagad darba pilnas rokas, būs tā krietnāk ieturies savā amatā, man noteikti būšot iespēja viņu intervēt. Dzīvē viss notiek savādāk. Dmitrijs Goreļikovs vairs nav akadēmijas direktors, no 2024. gada 1. marta RTU LJA di-rektora pienākumu izpildītājs ir Edijs Štāls.■



2023. GADĀ RTU LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJĀ NOTIKA VADĪBAS MAIŅA



Imants Aleksandrovskis.

RTU Latvijas Jūras akadēmijas administrācija paziņojusi, ka no 12. aprīļa Latvijas Jūras akadēmijas direktora pienākumus pildīs Kuģošanas vadības un navigācijas centra vadītājs Imants Aleksandrovskis. Līdzšinējā Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas direktora pienākumu izpildītāja Kristīne Carjova personisku iemeslu dēļ nolēmusi darbu šajā amatā vairs neturpināt.

Imanta Aleksandrova vadībā Latvijas Jūras akadēmija turpinās nodrošināt kvalitatīvu studiju procesu, uzturot sertificētu kvalitātes vadības sistēmu un jūrnieku profesionālās sagatavošanas procesa pārraudzību, un realizēs iesāktos projektus.

No 2022. gada 1. novembra Latvijas Jūras akadēmija ir autonoma Rīgas Tehniskās universitātes struktūrvienība, kas nodrošina visas jau esošās Latvijas Jūras akadēmijas studiju programmas un jūrniecības izglītību atbilstoši starptautiskajām konvencijām.■

RTU LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS VADĪBAS KAROGS NODOTS DMITRIJA GOREĻIKOVA ROKĀS

RTU Latvijas Jūras akadēmijas jaunais direktors asociētais profesors Dmitrijs Goreļikovs 10. novembrī svinīgā ceremonijā saņēma Latvijas Jūras akadēmijas karogu, oficiāli sākot pildīt savus jaunus amata pienākumus, un tikās ar akadēmijas saimi.

Tikšanos atklāja RTU administratīvais direktors Juris Iljins, veltot atzīnīgus vārdus līdzšinējam RTU LJA direktora p.i. Imantam Aleksandrovam par



paveikto RTU LJA integrācijas aktivitāšu plāna izpildē, kā arī aicinot jauno RTU LJA direktoru uz konstruktīvu dialogu un aktīvu sadarbību, lai stiprinātu akadēmijas kapacitāti un kompetences, kā arī nodrošinātu jūrniecības izglītības konkurētspēju.

Dmitrijs Goreļikovs, saņemot Latvijas Jūras akadēmijas karogu, svinīgi solīja nodrošināt RTU LJA vadību, stiprinot akadēmijas studiju un zinātnisko kapacitāti, kā arī sadarbību ar industriju, turpinot RTU LJA integrāciju RTU ekosistēmā.

RTU LJA direktoru amatā sveica Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, LSC personāla daļas direktore Alīna Toršina, kā arī biedrības "Latvijas kruinga kompāniju asociācija" pārstāve Sanita Žurzdina. ■

PAR RTU LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS DIREKTORA P.I. KĻŪST EDIJS ŠTĀLS

Ielūkojoties jau 2024. gada notikumos, uzzinām, ka Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LJA), sākot no 2024. gada 1. marta, direktora pienākumus sāk pildīt līdzšinējais RTU LJA direktora vietnieks Edijs Štāls. Līdzšinējais RTU LJA direktors Dmitrijs Goreļikovs ir izvēlējis pievērsties akadēmiskajam darbam, tāpēc RTU LJA turpinās mācībspēka darbu asociētā profesora amatā.

E. Štāla uzdevums būs turpināt jau iesāktoto darbu, LJA integrējot RTU. Jaunais direktora pienākumu izpildītājs



Edijs Štāls.

uzskata, ka RTU LJA ir jākļūst par centrālo jūrniecības izglītības un inovāciju centru Baltijā, tāpēc par sava darba prioritātēm viņš izvirzījis jūrniecības izglītības attīstību, piesaistot jaunus pedagogus no nozares, mācību līdzekļu pilnveidi, studējošo skaita palielināšanu, zinātnes stiprināšanu un partnerības veidošanu ar industriju. Līdztekus tam E. Štālam būs jā rūpējas par RTU LJA materiāltehniskā nodrošinājuma attīstību un mācību iestādes pārcelšanos uz RTU studentu pilsētiņu Ķīpsalā, kur ir paredzēts koncentrēt visas Rīgā esošās RTU struktūrvienības. ■



IR BŪTISKI JĀPALIELINA FINANSĒJUMS AUGSTĀKAJAI IZGLĪTĪBAI UN ZINĀTNEI



Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs.



RTU LJA studentes uzrunā Valsts prezidentu.

27. novembrī Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs apmeklēja Rīgas Tehnisko universitāti (RTU) Ķīpsalā, kur tikās ar universitātes vadību, iepazīnās ar pētniecisko darbu un tikās ar augstskolas studentiem. “Man ir tāds prieks jūs redzēt, ka galva reibst!” atzina kāda RTU Latvijas Jūras akadēmijas studente.

Tikšanās laikā Valsts prezidents pauda gandarījumu, ka RTU ir pieņēmusi būtiskus lēmumus studiju un zinātnes procesa pilnveidei, lai veicinātu izcilību šajās jomās. E. Rinkēvičs novērtēja sasniegto progresu un universitātes apņemšanos radīt tādu inovāciju ekosistēmu, lai veidotos praktiska sadarbība starp akadēmisko un uzņēmējdarbības vidi. Tāpat

Valsts prezidents uzsvēra nepieciešamību strādāt pie nacionāla investīciju plāna veidošanas un daudz mērķētākiem ieguldījumiem Latvijai stratēģiski svarīgās jomās, īpaši zinātnes attīstībā. “Ir būtiski jāpalielina finansējums augstākajā izglītībā un zinātnē jau šobrīd, aktīvi ieguldot gan valsts budžeta līdzekļus, gan Latvijai pieejamo finansējumu no Eiropas Savienības fondiem. Šādi ieguldījumi nodrošinātu to, ka pētniecības procesi un līdz ar to zināšanas attīstās un paliek Latvijā. Tās ir prasmes, kas palīdzētu arvien vairāk universitātē radītos produktus veiksmīgi komercializēt un lietišķo pētījumu rezultātus patentēt un lietot tālāk, piemēram, jaunuzņēmumu dibināšanā tepat, Latvijā. Tā būtu arī iespēja Latvijā radītos nišas produktus piedāvāt starptautiski, nostiprinot Latvijas lomu globālajās piegāžu ķēdēs,” vizītes izskaņā sacīja Valsts prezidents. ■



RTU LJA DIPLOMUS PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS IEGŪŠANU SAŅEM 66 ABSOLVENTI

Gandrīz septiņi desmiti jauno jūrnieku ir veiksmīgi pabeiguši studiju gaitas Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LJA) un 2023. gada 15. janvārī kultūras centrā “Ziemeļblāzma” LJA 29. izlaidumā saņēma diplomus, kas apliecina – jaunieši ir kļuvuši par pilntiesīgiem jūrniekiem. Šis ir pirmais LJA izlaidums pēc konsolidācijas procesa, kad LJA pievienojās RTU kā autonoma struktūrvienība.

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

“Mūsu absolventi par darba trūkumu nevar sūdzēties, tieši pretēji, kuģu kompānijas viņiem darbu piedāvā jau studiju laikā un arī patlaban



RTU LJA 29. izlaidums.



ar lielu nepacietību gaida viņus atgriežamies darbā. Mūsu absolventi ir labi atalgoti, jau agri spēj paši sevi uzturēt un var veidot stabilu karjeru vietējā un starptautiskajā flotē,” saka RTU LJA direktora p.i. Kristīne Carjova, jauniejiem kuģu virsniekiem un ostu un kuģošanas vadības speciālistiem vēlot turpināt personīgo izaugsmi un sasniegt arvien jaunus virsotnes.

“Priecājamies, ka RTU kuplajam absolventu skaitam nu piepulcējas arī jaunie jūrnieki, kuri ieguvuši izcilas zināšanas un sevi jau studiju laikā

UZZIŅAI

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





darbā pierādījuši kā zinošus speciālistus. Jūrniecība Latvijai jau izsenis ir bijusi nozīmīga tautsaimniecības nozare, tāpēc ir svarīgi sagatavot konkurētspējīgus jaunos speciālistus, kuri, strādājot sirdij tikamu darbu, stiprinās arī mūsu valsts ekonomiku,” uzskata RTU rektors Leonīds Ribickis.

Latvijā tradicionāli ir liela jauniešu interese par jūrniecības studijām. Daļa no viņiem, studējot RTU LJA un vēlāk strādājot jūrniecībā, turpina ģimenes tradīcijas, jo kuģniecība ir bijusi arī viņu vecāku un vecvecāku nodarbošanās. Taču jūrniecības studijās nozīmīgs ir arī ekono-

miskais aspekts, jo studenti sāk jau pelnīt, mācoties 2. kursā, kad prakse nokļūst uz starptautiskās flotes kuģiem vai pasaules ostās, un, augstskolu beidzot, viņiem darbs jau ir garantēts.

Absolventus video formātā sveica satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs, novēlot jaunajiem speciālistiem veiksmīgu karjeru un nekad neaizmirst par Latviju un savām mājām. Jau tradicionāli jaunus speciālistus sveica Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un jūrniecības nozares pārstāvji: Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, Ventspils ostas kapteinis Gunārs Trukšāns, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, “Jūrnieku foruma”, KKS, LTFJA, LSC, Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvji.

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



Absolventus uzrunā Ēriks Koržeņevskis.



Akadēmijas beidzējus sveic LTFJA pārstāvis Andrejs Umbraško.



Jānis Krastiņš.

izsniedz starptautiskus diplomus. Tie nodrošina man darbu visā pasaulē.”

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

Pateicoties Jūras akadēmijai, pasniedzējiem un vecākiem, absolventi novērtēja izglītības lielo nozīmi turpmākajā karjerā un, nedaudz ironizējot, teica, ka šī izlaiduma absolventi saņēmuši RTU izsniegtus diplomus, nevienu dienu nemācoties RTU. Vēl viena LJA iedibināta tradīcija ir pasniedzēju sumināšana un populārākā pasniedzēja uzruna izlaidumā, un jā-

atzīst, ka arī šajā ziņā tradīcija ir noturīga – jau kuru gadu par populārāko tiek atzīts Ēriks Koržeņevskis, kurš vēl joprojām nebeidz visiem atgādināt: “Ieslēdziet domāšanu!” ■



PAR RTU LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS DIREKTORU APSTIPRINĀTS JĀNIS DŽERIŅŠ

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

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

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

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



Jānis Džeriņš.



LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA IEKĻAUTA RTU EKOSISTĒMĀ



Nodomu protokolu parakstīja RTU rektors Tālis Juhna un LJK direktora pienākumu izpildītājs Jānis Džeriņš. Roberta Klaipa foto.

29. martā Rīgas Tehniskā universitāte (RTU) un Liepājas Jūrniecības koledža (LJK) parakstīja Nodomu protokolu par sadarbību LJK reorganizācijas procesā. LJK aģentūras statusā 1. aprīlī pievienojās RTU un turpmāk tās nosaukums būs Rīgas Tehniskās universitātes Liepājas Jūrniecības koledža (RTU LJK).

Pasākumā piedalījās RTU rektors Tālis Juhna, Liepājas mērs Gunārs Anšņš, Izglītības un zinātnes ministrijas

Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktora vietniece Dace Jansone, Liepājas Jūrniecības koledžas direktora pienākumu izpildītājs Jānis Džeriņš un RTU attīstības prorektors Artūrs Zeps.

"Ja saliekam kopā spēcīgu zinātnisku universitāti ar koledžu, ieguvēji būs abās pusēs, jo tādā veidā pārklājam inženierizglītību pilnā apmērā," teica RTU rektors Tālis Juhna, piebilstot, ka lēmums ir bijis pareizs.

"Šī forma, ka Jūrniecības koledža tiek stiprināta ar ļoti nopietnu zinātnes universitātes klātbūtni, dod tikai un vienīgi plusus," atbalstu pievienošanai pauda Liepājas mērs Gunārs Anšņš.

Lai nodrošinātu LJK studiju programmu un mācību procesa ilgtspēju, attīstību un pilnveidi, to īstenojot atbilstoši Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (STCW) prasībām, RTU un LJK, parakstot Nodomu protokolu, vienojās par sadarbības principiem un būtiskākajām LJK attīstības nostādnēm.

Nodomu protokols paredz izveidot un apstiprināt RTU LJK nolikumu, ietverot tajā RTU LJK pārvaldības un stratēģiskās attīstības principus, nodrošināt jūrniecības izglītības īstenošanu, saskaņojot to ar RTU Latvijas Jūras akadēmijas īstenojamajām studiju un mācību programmām, kopīgi sagatavot RTU LJK infrastruktūras un studiju aprīkojuma atjaunošanas plānu, kopīgi pilnveidot studiju programmu un mācību kursu saturu, iekļaut LJK pārstāvjus RTU izveidotajā Jūrniecības padomē, kā arī izskatīt iespējas koplietot Liepājā esošo RTU struktūrvienību resursus.

Ministru kabinets lēmu par LJK reorganizāciju, iekļaujot to RTU ekosistēmā, pieņēma 2022. gada oktobrī. Paredzēts, ka RTU LJK turpinās īstenot visas



licencētās studiju programmas, nodrošinot optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu atbilstoši Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu un sertificēšanu, kā arī sardzes pildīšanu.

LJK audzēkņu tikšanās laikā pie RTU LJK direktora Jāņa Džeriņa "Tējas pēcpusdienā ar direktoru" RTU LJK audzēkņi uzdeva jautājumus par koledžas tuvākiem un tālākiem mērķiem un izaicinājumiem, atbalstu prakses nodrošināšanā, dienesta viesnīcas attīstības virzienu, formas tērpa aktualitāti un daudzus citus jautājumus.

"Ministru kabineta rīkojumā jau noteikts, ka RTU ir saistību pārņēmēja, un domāju, ka ar to viss ir pateikts. Nekas nemainās – mēs turpinām savu darbu, pasniedzēji pilda savus pienākumus. Nekādām būtiskām izmaiņām nav jābūt," sacīja LJK direktora pienākumu izpildītājs Jānis Džeriņš.

Līdz ar LJK pievienošanu RTU Latvijā pabeigta jūrniecības izglītības reorganizācija. 2022. gada 1. novembrī, īstenojot IZM augstskolu konsolidācijas plānu, RTU pievienojās Latvijas Jūras akadēmija, saglabājot savu nosaukumu, identitāti un tradīcijas. ■



VIENMĒR BŪT SOLI PRIEKŠĀ

Jūrniecības nozare jau diezgan labi ir iepazinusi Baltijas jūrniecības izglītības centru “Novikontas”, tomēr daudziem būs interesanti uzzināt mazliet vairāk arī par “Novikontas” dibinātājiem. Ja kāds jautā, kāpēc Baltijas jūrniecības izglītības centrs, atbilde ir pavisam vienkārša, jo dibinātāji ir trīs Baltijas valstu – Lietuvas, Latvijas un Igaunijas – pārstāvji. Uzņēmuma lielākā akciju daļa pieder Latvijas pārstāvim, savukārt, lietuvietis Aleksandrs Hropenko ir šī projekta idejas autors, uzņēmuma galvenais stratēģis un iedvesmotājs. “Godīgi sakot, nekad neesam uzskatījuši, ka mūsu uzņēmums pieder kādai no pusēm. Par laimi mēs visi, gan uzņēmuma īpašnieki, gan darbinieki, par prioritāti esam noteikuši nevis tūlītēju finansiālu ieguvumu, bet gan lielas, modernas un prestižas izglītības iestādes ilgtermiņa attīstību, kas sagatavo un pārkvalificē ar jūru saistīto nozaru speciālistus. Un tas tiešām darbojas, jo pēdējos gados “Novikontas” Latvijā ir parādījusi dinamisku attīstību, kļūstot par starptautisku izglītības iestādi, bet savu darbību joprojām saglabā arī “Novikontas” mācību centrs Lietuvā,” uzsver “Novikontas” CEO Latvijā Dmitrijs Semjonovs.

Lai rakstītu par “Novikontas” darbību šodien, par kompānijas nākotnes plāniem, vīzijām un ambīcijām, vispirms nedaudz jāielūkojas vēstures notikumos.

“NOVIKONTAS” SAKNES MEKLĒJAMAS LIETUVĀ

“Tagad simtiem Lietuvas jūrnieku ir labi informēti par jūrnieku mācību centru “Novikontas”, jo viņi šeit apmeklē kvalifikācijas celšanas kursus. Atklāts pirms desmit gadiem, tolaik tas bija vienīgais šāds mācību centrs Baltijas valstīs, kur kuģu vadītāji varēja apgūt prasmes strādāt ar globālās jūras satelītu sakaru sistēmas aparāturu, bet vēl deviņdesmito gadu pirmajā pusē GMDSS operatoru kursi notika tikai Sanktpēterburgas Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā. Monopolists noteica cenu, un tas bija ļoti dārgi, tāpēc mēs nolēmām ieņemt nišu, kas tajā laikā vēl bija brīva. Iegādājāmies aparāturu, sagatavojām pasniedzējus, kuri mācīja jūrniekus pēc modernākajām metodēm. Drīz vien GMDSS operatoru kursi tika izveidoti arī Rīgā, tāpēc ilgi neplūcām laurus, jo konkurence auga augumā un noturēties varējām, tikai pastāvīgi uzlabojot pakalpojuma kvalitāti. Tomēr esam lepni, ka bijām pirmie Baltijas valstīs, kas ieviesa kvalitātes vadības sistēmu, veiksmīgi izturējām starptautisko kvalitātes standartu auditu un saņēmām ISO 9001 sertifikātu,” par “Novikontas” Mācību centra darbību laikrakstam “Klaipeda” 2006. gadā oktobrī stāstīja tā vadītājs



Aleksandrs Hropenko. “Novikontas” savu desmitgadi atzīmēja 2005. gadā, kopā ar projekta partneri Latvijas uzņēmumu “Unimars” atverot modernu jūrnieku Mācību centru Rīgā. Šajā Mācību centrā jau tiek organizēti 36 dažādi kursi jūrniekiem, un tur savas zināšanas pilnveido jūrniecības speciālisti ne tikai no Latvijas, bet arī Zviedrijas, Dānijas un Igaunijas. Latvijas kolēģus apmācīja “Novikontas” Klaipēdas instruktori. Desmit gadu laikā ir daudz paveikts, esam



ieguvuši starptautisku atzinību, mums ir atzīšanas sertifikāti no jūras drošības administrācijām daudzās valstīs, tomēr mūsu svarīgākais uzdevums ir sasniegt tādu apmācības līmeni, lai katrs jūrnieks par “Novikontas” kursiem varētu teikt, ka viņš šeit iemācījies daudz jauna un noderīga.”

KONKURENCE RADA SATRAUKUMU

2012. gadā Latvijas jūrniecības sabiedrību pamatīgi satrauca ziņa par jaunas privātas jūrniecības koledžas atvēršanu. Patiesībā “Novikontas” jūrnieku aprindās bija labi pazīstama kopš 2005. gada, kad tika atvērts Mācību centrs, kur kvalifikāciju varēja celt kuģu kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi. Kursu klāsts bija visai plašs un maksa par tiem vispārējo standartu līmeni. Taču “Novikontas” vadības ambīcijas bija lielākas, tika izvirzīts jauns mērķis – no mācību kursiem uz koledžas līmeni, un šo plānu ļāva īstenot daudzu gadu garumā uzkrātā pieredze, pasniedzēju kompetence un tehniskais nodrošinājums. 2012. gada 29. maijā tika paziņots, ka saskaņā ar Ministru kabineta Augstskolu likuma 10. panta pirmo daļu apstiprināts “Novikontas” Jūras koledžas nolikums. “Unimar group”, uz kuras bāzes tika veidota koledža, tā laika valdes pārstāvis Oļegs Butenko uzsvēra, ka jau 15 gadus “Unimar” nodarbojas ar jūrniecības biznesu, tai skaitā piedāvājot kvalifikācijas kursus jūrniekiem, tāpēc loģisks bijis lēmums spert nākamo soli. Studiju procesa un pārbaudījumu kvalitātes nodrošināšanai,



Aleksejs Bogdaņecs (no kreisās), Dmitrijs Semjonovs un Aleksandrs Hropenko.



Aleksandrs Hropenko.

lai koledža iegūtā profesionālā izglītība un profesionālā kvalifikācija tiktu atzīta Latvijā un ārvalstīs, koledža bija izstrādājusi mācību saturu un metodiku. “Novikontas” Jūras koledža un Mācību centrs spēja piesaistīt 420 tūkstošus eiro līdzfinansējumu no Eiropas Reģionālā attīstības fonda un bankas “Citadele” finansējumu 600 tūkstošu eiro apmērā, lai realizētu aprīkojuma modernizācijas projektu, iegādātos jaunus navigācijas un mašīntelpas simulatorus, kas būtiski paplašināja studentu ģeogrāfiju, jo te bez Latvijas studentiem savu izglītību papildināja arī Āzijas un Eiropas valstu pārstāvji. Uzņēmuma informācija vēstīja, ka sabiedrība ar ierobežotu atbildību

“Novikontas” Jūras koledža ir juridiskas personas dibināta komercsabiedrība, kas personām pēc vidējās izglītības iegūšanas nodrošina iespēju iegūt pirmā līmeņa profesionālo augstāko izglītību un ceturtā līmeņa profesionālo kvalifikāciju.

Par jaunās jūrniecības koledžas atvēršanu uztraukušies bija daudzi, bet lielāko sašutumu izrādīja Latvijas Jūras akadēmija, kas jaunajā koledžā saskatīja konkurentu. Lai gan tika uzsvērts, ka “Novikontas” nodarbosies ar jau esošo jūrnieku pārapmācību, vēl precīzāk – matrožu un motoristu sagatavošanu par jūras virsniekiem, to neuzskatīja par vērā ņemamu argumentu, tāpēc tapa akadēmijas rektora vēstule tā laika satiksmes ministram Ronim, kurā līdz ar sašutumu tika izteiktas bažas, ka privātās koledžas dēļ Latvijas jūrnieku reputācijai būs beigas, nekādi izglītības kvalitātes standarti netiks ievēroti. Rektors



piesauca Transporta attīstības pamatnostādnes un nacionālās intereses, kas tiks degradētas, vārdu sakot, viss slikti un būs vēl sliktāk. Tomēr satiksmes ministra atbildē visai nepārprotami bija norādīts, ka “Novikontas” jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmai ir izsniegts atbilstības sertifikāts, bet pirms programmas



Aleksejs Bogdančecs un Dmitrijs Semjonovs.

licencēšanas Izglītības un zinātnes ministrijā saņemts Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra veiktais programmu satura atbilstības novērtējums.

Toreiz daudzos gaitēņos izskanēja viedoklis, ka Jūrnieku reģistrs un tā vadītājs Jāzeps Spridzāns lobē “Novikontas” Jūras koledžas intereses, uz ko Jūrnieku reģistra vadītājs atbildēja: “Visiem derētu zināt, ka ar “Novikontas” ir noslēgts līgums uz desmit gadiem par to, ka šajā laikā viņi nodarbosies ar jau strādājošu matrožu un motoristu pārkvalificēšanu par jūras virsniekiem, viņi nekādā ziņā nepretendē uz to studentu kontingentu, ar ko strādā Jūras akadēmija vai Liepājas Jūrnieceības koledža, tāpēc nevajadzētu domāt, ka Jūrnieku reģistrs vēlas iedragāt citu mācību iestāžu pastāvēšanu. Lai mūsu ierindas jūrnieki nekļūtu par bezdarbniekiem, jo darba tirgus pētījumi Eiropā un pasaulē liecina, ka krītas pieprasījums pēc ierindas jūrniekiem, mēs devām zaļo gaismu SIA “Novikontas”, kas līdz šim darbojās kā treniņu centrs, privātās koledžas veidošanai. Piecu gadu laikā “Novikontas” no nulles ir izveidots par vienu no labākajiem mācību centriem Ziemeļeiropā ar profesionālu vadības menedžmentu un profesionāliem pasniedzējiem, spēcīgi nodrošinātu materiāli tehnisko bāzi un labi izveidotu mācību metodiku. Tomēr ir un paliek viens ļoti būtisks uzstādījums – neviena mācību iestāde nedrīkst pat pieļaut domu par zināšanu līmeņa pazemināšanu.”

SAVA CEĻA GĀJĒJI

Kopš tā laika pagājuši vairāk nekā desmit gadi, jūrnieceības izglītība Latvijā ir piedzīvojuši tiešām milzīgas pārmaiņas: Izglītības un zinātnes ministrija noraidīja jūrnieceības nozares izstrādāto Latvijas jūrnieceības izglītības reorganizācijas projektu, kas paredzēja visu jūrnieceības mācību iestāžu konsolidāciju, neatkarīgu mācību iestāžu statusu zaudējušas abas valsts mācību iestādes – Latvijas



Jūras akadēmija kopā ar jūrskolu un Liepājas Jūrniecības koledža, nonākot Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā. SIA "Novikontas" kā privātai mācību iestādei šādas perturbācijas nedraudēja, tāpēc tā mērķtiecīgi gāja savu ceļu. "Jau kopš "Novikontas" dibināšanas īpašnieku filozofija ir bijusi, lai šeit, Latvijā, izveidotu pasaules līmeņa jūrniecības mācību centru, kas reizē būtu mācību un izglītības iestāde. Varu teikt, ka katru dienu un katru gadu ejam tieši šo ceļu, ne mirkli neaizmirstot un nemainot savas darbības mērķi – izveidot jūrniecības mācību centru, kas būtu atpazīstams visā pasaulē," saka "Novikontas"

jūras koledžas struktūrvienības vadītājs Aleksejs Bogdaņecs.

Uz jautājumu, kā vispār radās doma dibināt privātu mācību iestādi, zinot, ka tas prasīs ne tikai milzīgus finanšu resursus, bet arī studiju programmas, kas būtu gan starptautiski atzītas, gan Latvijā akreditētas, arī mācībspēkus, un piedevām redzot, cik grūti to visu nodrošināt jau esošajām valsts jūrniecības mācību iestādēm, koledžas direktora



Jānis Stacenko.

vietnieks Dmitrijs Semjonovs tikai pasmaida un atkārto Alekseja teikto, ka viņi taču esot sava ceļa gājēji. "Kad nolēmām dibināt koledžu, bijām jau nopietni izpētījuši to situāciju, kādā atrodas jūrniecības izglītība un profesijas apguve. Mēs redzējām savu ceļu, pa kuru ejot varam šajā nozarē sekmīgi strādāt. Tā kā Latvijā jau bija Jūras akadēmija, kas saviem studentiem piedāvā akadēmisko izglītību un sagatavo augstākā līmeņa jūrniecības speciālistus, mēs nolēmām iet citu ceļu, ņemot vērā, ka cilvēku vajadzības, vēlmes un iespējas ir dažādas. Ne visi vēlas studēt un iegūt akadēmisko izglītību, ne visi skolas solā vēlas pavadīt piecus gadus, ir tādi, kas grib strādāt jūrā un būt jūras praktiķi, un arī viņiem ir jāpiedāvā atbilstošas iespējas iegūt izglītību un apgūt kādu no jūras specialitātēm. Īpaši tas attiecas uz cilvēkiem, kuri dzīvo ārpus Rīgas un kuriem, mācoties Jūras akadēmijā, ir visai problemātiski un dārgi nokārtot sadzīves jautājumus, jo dzīvošana Rīgā nav lēta. Pirmā doma, kā veidot "Novikontas" Jūras koledžu mums bija tāda, ka cilvēku, kurš vēlas kļūt par jūrnieku, vispirms sūtīsim jūras praksē, kur viņš trīs četru mēnešu laikā pārlicināsies, vai jūrnieka profesija



viņam ir piemērota. Piedevām, strādājot jūrā, cilvēks būs nopelnījis naudu, lai pats varētu maksāt par savu izglītību, un arī mācoties viņš var turpināt strādāt jūrā par matrozi vai motoristu. Tāda bija pirmā vīzija, taču toreiz Jūrnieku reģistrs un tā vadītājs Jāzeps Spridzāns stingri iestājās par to, ka koledžā varam ņemt tikai jau esošos ierindas jūrniekus, kuri vēlas veidot karjeru un kļūt par jūras virsniekiem. Laika gaitā pilnveidojām savas programmas, un nu koledžas programmās varam uzņemt vidusskolas absolventus, taču arī tagad nevēlamies konkurēt ar valsts mācību iestādēm – Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu, tāpēc lielu uzvaru liekam uz ārzemju studentiem. Jau toreiz, kad iesākām mūsu Mācību centra darbību, bijām pārlicināti, ka vissvarīgākais mums būs Latvijas jūrnieks, un Latvijas jūrnieks arī tagad mums tiešām ir ļoti svarīgs, bet ātri sapratām, ka ar viņu vien nepietiks, jo tirgus diemžēl ir par mazu. Tagad Mācību centrā aptuveni četrdesmit procenti ir ārzemnieki. Vēlāk sapratām, ka līdzīgi varam strādāt arī ar koledžas studentiem. Tagad pie mums koledžas programmās mācās aptuveni trīsdesmit indiešu, ir studenti no Gruzijas, Kazahstānas, Indonēzijas, un domājam arī turpmāk paplašināt šo ģeogrāfiju. Pagaidām ārzemnieki ir tikai kādi desmit procenti, bet tad jau redzēsim, kā tālāk viss attīstīsies.”



Aleksandrs Hropenko (no kreisās), Dmitrijs Semjonovs un Aleksejs Bogdaņecs.

KAD TEORIJU SAVIENO AR PRAKSI

Ar Alekseju un Dmitriju saruna notika vēlāk, bet vispirms “Novikontas” mācību un mārketinga vadītājs Jānis Sticenko mani aicināja apskatīt, kāda tad īsti ir “Novikontas” saimniecība.

“Sāksim ar navigācijas departamentu, kur mums ir vairāki simulatori un navigācijas laboratorijas: četri pilna izmēra un seši samazināti navigācijas simulatori ar plašu reālu ģeogrāfisko vietu bibliotēku: jūras šaurumiem – Anglijas šaurumi, Dānijas šaurumi, Gibraltārs, kā arī citas vietas un ostas, kas no navigācijas viedokļa prasa specifiskas zināšanas un iemaņas. Lai mācību laikā situācijas maksimāli pielīdzinātu reāliem apstākļiem, simulatoru programmās mainās laika apstākļi, viļņu augstums, redzamība, ledus apstākļi, un tas viss tiek pielāgots atkarībā no tā, ko vēlamies iemācīt. Te tiek trenēta satiksmes kustība



jūras ceļos, te cits citam garām iet kuģi un notiek dažādi manevri – ieiešana ostā, pietauvošanās, attauvošanās, pietavošanas virvju padošana, velkoņu izmantošana. Tāpat te var kuģot ar dažāda veida un lieluma kuģiem – no mazām ātrgaitas laivām līdz pat lielajiem supertankkuģiem. Navigācijas laboratorijās ir dažāda veida navigācijas tehniskie līdzekļi, piemēram, elektroniskās kartes, radio lokatori, kuģa vadības paneļiem un dažādu ražotāju komunikācijas radio sakaru stacijām. Studiju process ir veidots ar praktisku pieeju: studentam tiek iedots informācijas bloks un uzdevums, kas jāveic, bet pēc tam jau tiek izvērtēts, kas bija pareizi, kas nepareizi. Vairākas reizes veicot uzdevumu un redzot savas kļūdas no malas, students spēj izdarīt nepieciešamos secinājumus un daudzas lietas iemācīties, nenodarot kaitējumu cilvēkam, kuģim un videi. Uz tiltiņa studenti strādā gan grupās, gan individuāli. Viņi iejūtas dažādās lomās un pilda visus tilta pienākumus, raugoties uz kuģa vadīšanu no kapteiņa vai stūres vīra viedokļa, tādējādi pārlicinoties, kā ir būt viena vai otra speciālista ādā,” ar aizrautību stāsta Jānis.

“Novikontas” vislielāko uzsvāru liek uz praksi, protams, studenti apgūst arī teoriju, bet to noteikti tūlīt savieno ar praksi, veicot noteiktus uzdevumus. “Nav tā, ka mēnesi būtu teorijas lekcijas un tikai pēc tam strādātu pie simulatora. Viņi sāk tieši pie simulatoriem, kur vispirms ir nedaudz teorijas, tad praktiskais darbs, atkal mazliet teorijas, ko tūlīt pielieto praksē uz simulatora vai laboratorijā,” mācību procesa specifiku skaidro Jānis Sticenko. “Jūrnieki ir praktiķi, tāpēc vissvarīgāk ir apgūt profesionālā darba pamatus, bet mācību metodiku mēs veidojam, balstoties uz modernām iekārtām un jaunāko pētījuma rezultātiem. Tā strādājot, apmācības beigās panākam efektīvu rezultātu: studenti vada kuģi, krauj kravas, iet ostās, veic visas kuģu vadīšanas un ostu operācijas, mehāniķi strādā mašīntelpas simulatoros, atbildot par kuģa tehnisko nodrošinājumu. Studentam pats svarīgākais ir apgūt visu nepieciešamo, lai profesionāli veiktu savus tiešos pienākumus un spētu strādāt komandā, un tieši tāds ir mūsu studiju piedāvājums, uz kuru liekam vislielāko akcentu.”

Dodamies tālāk, kur Jānis Sticenko ar lepnumu izrāda mehāniķu simulatoru. Pateicoties iespaidīgajam programmu klāstam, simulatoru var pārslēgt uz



"Novikontas" piedalās izstādē "Skola".



dažādu dzinēju veidiem, un mehāniķiem tur ir viss, ko prasa mūsdienu reālā kuģošana un modernās tehnoloģijas, kas ļoti ātri attīstās un strauji tiek pielietotas uz kuģiem. Tas arī koledžai liek turēt roku uz pulsa, sekot attīstībai un spēt ieviest pašu jaunāko. "Lielajā mašīntelpā mācās gan koledžas studenti, gan arī tie, kuri jau strādā uz kuģiem un šeit papildina savas zināšanas, jo ir svarīgi vienmēr būt lietas kursā par jaunāko industriju," skaidro Jānis.

Pie visiem simulatoriem strādā studenti, pa vienam vai kopā lielākās grupās viņi teoriju pārbauda praksē. Te ir gan simulators, uz kura tiek trenētas iemaņas darbā ar dažāda veida kravām, te ir navigācijas tiltiņš, uz kura mācās dinamiskās pozicionēšanas operatori. Jānis stāsta, ka katrs tiltiņš ir specifisks un uz viena no tiem var mācīties speciālisti, kuri strādā uz kuģiem, kas ilgu laiku pavada jūrā, bet neiet ostās. "Tās, piemēram, ir peldošās naftas platformas, kas nav novietotas uz pamatnes vai enkuriem, bet aptuveni deviņus mēnešus stāv uz vietas, lai sūknētu naftu. Platformas ir aprīkotas ar papildu dzinējiem, lai kompensētu darbošanos ar astoņus kilometrus garu naftas urbi, kas vispirms aptuveni mēneša laikā tiek ieurbts līdz naftas rezervēm, tad divus vai vairāk mēnešus notiek naftas ieguve, vēl kādu mēnesi urbi ceļ laukā, un visu šo laiku kuģis noturas uz vietas, neizmantojot nekādu papildaprīkojumu un pats kompensējot vēju un straumes. Šis darbs ir ļoti bīstams, atbildīgs un grūts, jo situācijas un laika apstākļi jūrā ir mainīgi, tāpēc jāspēj pieņemt pareizus lēmumus, un mēs operatorus mācām strādāt uz šiem kuģiem. Protams, ir arī mazie tiltiņi, kur studenti mācās strādāt ar konkrētām iekārtām: elektronisko karti vai radiolokatoru, un tieši tāpat kā uz lielajiem simulatoriem, arī uz mazajiem cilvēki var apgūt visas nepieciešamās funkcijas, kas jāzina kuģu vadītājiem," stāsta Jānis.



Kāda no telpām notiek medicīniskās palīdzības mācības, kur jūrniki apgūst vai atsvaidzina zināšanas par pirmo medicīnisko palīdzību, higiēnu un arī paugstinātas palīdzības sniegšanu. Pasniedzējs stāsta, kā šūt brūci, kā ar radio instruktāžas palīdzību veikt dažādas medicīniskas manipulācijas un vajadzības gadījumā pat operācijas. Kad lekcijas klausītājiem jautāju, kāda ir bijusi sarežģītākā situācija, kurā vajadzēja sniegt pirmo palīdzību, kāds no jūrnikiem atbild, ka tā bijusi reanimācijas veikšana cilvēkam, kuram radušās problēmas ar sirdi, un tadursos apgūtās zināšanas lieti noderējušas.

Pa ceļam uz baseina ēku Jānis rāda sarkanos konteinerus, kuros notiek ugunsdzēsības mācības un kur iekārtojums ir tāds, lai cilvēks reāli justos kā uz kuģa. Vēl citos konteineros ir laboratorijas metināšanas apmācībai, tai skaitā arī zemūdens metināšanas, lielajā angārā atrodas virves un trapi, kas aprīkoti ar dažāda veida stiprinājumiem. Te tiek trenēts darbs ar virvēm augstumā, apgūti drošības pamati un individuālo drošības līdzekļu izmantošana. Ārā uzstādīts vēja ģenerators, kur profesionālās iemaņas apgūst šo ierīču apkalpošanas speciālisti, jo "Novikontas" paplašina savu klientu loku, neaprobežojoties tikai ar jūras lietām vien.



BASEINS IR "NOVIKONTAS" LEPNUMS

Un tad jau esam baseinā, kas nenolie-dzami ir "Novikontas" lepnums. Vēlāk, sarunas laikā Dmitrijs stāstīja, ka redzējis daudz un dažādus mācību baseinus, bet pirms daudziem gadiem Kanādā redzētais nekādi nav izgājis no prāta. Viņš stingri apņēmies – ja kādreiz būs lemts uzbūvēt baseinu, tad tas būs tāds, kādu redzēja Kanādā. Tagad Dmitrijs ar lepnumu saka, ka viņu baseins ir nesalīdzināmi labāks, jo visas programmas darbināmas ar

"Novikontas" baseins.



vienu pulti, Kanādā šādas ekstras nav, piedevām Kanādas baseina izmaksas bijušas četras reizes lielākas. "Novikontas" mājas lapā rakstīts, ka kopš būvniecības uzsākšanas 2019. gadā "Novikontas" šajā drošības un izdzīvošanas teātrī investējusi aptuveni piecus miljonus eiro un joprojām turpina investēt attīstībā un jaunās iekārtās.

Operators nospiež pogu, un baseinā viss iet vaļā: šķeļas zibeņi, grand pērkonis, ir pamatīgi viļņi, piedevām traki list, dzirdamas kuģu sadursmes skaņas, cilvēku kliedzieni, skan kuģa trauksmes signāli. Elle uz līdzenas vietas. Multifunkcionālajā baseinā iespējams modelēt dažādas situācijas, izmantojot viļņu ģeneratoru, gaismu un skaņu efektus, kā arī citas iekārtas. "Kuģa avārijas" gadījumā jālec ūdenī no dažāda augstuma platformām, augstākā no tām – astoņi metri, un šis uzdevums jāveic arī tumsā, vētrā, negaisā, lielos viļņos un tamlīdzīgi. Pēc lēciena ūdenī jāiekļūst glābšanas plostā un jāveic arī citi vingrinājumi. Mācību uzdevumu veikšanai paredzēts arī simulators trenāžieris "helikopters", kas kopā ar tajā esošajiem cilvēkiem tiek nolaists baseinā, kur saskaņā ar scenāriju piesmeļas ar ūdeni, apgāžas uz sāniem vai pilnībā par 180 grādiem. Jūrnieku uzdevums ir izkļūt no avarējušā helikoptera gan mierīgos, gan sarežģītos laika apstākļos. Diemžēl statistika liecina, ka helikopteri, nogādājot cilvēkus uz kuģiem vai naftas platformām, nereti avarē, un cilvēki iet bojā nevis nositoties vai gūto traumu rezultātā, bet gan tāpēc, ka nespēj izkļūt no avarējušā lidaparāta. Lai gan ārkārtas situācijas izspēle notiek tikai baseinā, visi, kas šeit izgājuši glābšanas apmācību, atzīst, ka tās ir bijušas ļoti asas izjūtas, bet, ja nelaime uz ūdens notiek reālajā dzīvē, tad mācības baseinā ir īstā vieta, kur kaut kam tādām var sagatavoties.

Bez baseina kompleksa pirmajā kārtā uzbūvētas arī ģērbtuves, dušas, pirts, vairākas mācību klases, kas aprīkotas ar modernāko aparātūru. Šāds komplekss ar baseinu ir vienīgais reģionā un viens no pieciem vai sešiem līdzīgiem Eiropā. Plānos ierakstīta arī kompleksa otrā kārtā, un tajā arī paredzēts baseins, kurā ūdens temperatūra nepārsniegs plus piecus grādus, lai jūrniekus varētu sagatavot izdzīvošanai aukstā ūdenī.

"Kopš baseins ir atklāts, interese par to ir ļoti liela. Šeit treniņus veic ne tikai jūrnieki un ar jūrniecības industriju saistītie, te savas prasmes attīsta un pilnveido mūsu armija un NATO spēki, policija, specdienesti, arī "AirBaltic". Mūsu iespējas patiešām ir plašas. Katram mācību uzdevumam tiek izstrādāts savs scenārijs, kas, izmantojot visu nepieciešamo aprīkojumu, modelē situācijas, maksimāli tuvas reāli iespējamām," skaidro Dmitrijs Semjonovs. "Un vēl katram cilvēkam ļoti svarīgi saprast un apgūt, kā pārvaldīt emocijas, nomierināt cilvēkus un viņiem palīdzēt."

AR SADARBĪBU VĒL JĀPAGAIDA

Rīgas Tehniskā universitāte, savā ekosistēmā iekļaujot Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu, tagad strādā pie šo abu mācību iestāžu



programmu konsolidācijas, bet intervijā RTU studiju prorektore atzina, ka pašlaik isti neredz iespējas, kā veidot sadarbību ar "Novikontas" Jūras koledžu, tas varētu būt sarežģīti. Tomēr Dmitrijs Semjonovs ir pārliecināts, ka pienāks laiks un vajadzēs meklēt kādu veidu, lai sadarbotos. "Visticamāk, notiks sarunas ar akadēmiju un Liepājas koledžu par to, kā viņu studiju programmas integrēt mūsu programmās," saka Dmitrijs.



"Novikontas" komanda.



Konkurss "Enkurs" notiek "Novikontas" jūrniecības koledžā.

"Jūrniecības izglītības koncepcijā, kas diemžēl palika nerealizēta, jau bija iestrādāts sadarbības veids, kāds varētu būt starp visām Latvijas jūrniecības mācību iestādēm. Ja šī koncepcija būtu īstenota, tad tā būtu ļoti laba sistēma, kad akadēmija iedod teorētiskās zināšanas, bet mēs savukārt nodrošinām praktisko iemaņu apgūšanu, jo mums ir šādas iespējas, tai skaitā arī pasniedzēju resursi.

Mūsu koledžā uz pilnu slodzi strādā aptuveni sešdesmit cilvēku, un vēl ir aptuveni divsimt aktīvo jūrnieku, kuri strādā jūrā un kā vieslektori arī pie mums, un tieši viņi perfekti pārzina reālo situāciju, vajadzības un tās prasības, kas ir darbā tirgū. Taču pagaidām akadēmija vēl ir pārmaiņu procesā, viņiem pašiem jātiek galā ar savām problēmām, tāpēc mūsu diskusijas jāatliek uz vēlāku laiku."

PAPLAŠINĀT ĢEOGRĀFIJU

Pasaules jūrnieku darba tirgus krietni vien izjūt jūrnieku trūkumu, par ko trauksmi ceļ gan kuģošanas kompānijas, gan aģentu biroji. Tādu pašu deficītu piedzīvo arī jūrniecības mācību iestādes pasaulē, un Latvija nav izņēmums. Pirms desmit gadiem "Novikontas" Jūras koledžā veica pētījumu, izmantojot atvērta tipa jautājumus, kurus uzdeva konkursa "Enkurs" dalībniekiem. Pētījuma mērķis bija noskaidrot iemeslus, kas ietekmē jauniešus pieņemt vai noraidīt lēmumu par jūrnieka profesijas izvēli, kā arī kļiedēt nepatiesu informāciju un šaubas par jūrnieka profesiju. Aptauja parādīja, ka 40% respondentu bija ieinteresēti vai ļoti ieinteresēti jūrnieka profesijas apgūvē. "Esmu pārliecināts, ja mēs tagad veiktu līdzīgu pētījumu, šis procents noteikti būtu krietni mazāks, un Rietumeiropas pieredze rāda, ka arī nākotnē tas turpinās samazināties,"



"Novikontas" piedalās izstādē "Skola".



uzskata Dmitrijs. "Jo attīstītāka valsts ekonomika un augstāks cilvēku dzīves līmenis, jo proporcionāli samazinās viņu vēlme strādāt jūrā un būt atrauciem no ģimenes. Pēdējo gadu laikā arī Latvijā mazinās interese par jūrnieka profesijām, tāpēc "Novikontas" vēlas nostiprināt savas pozīcijas kā mācību centrs, kas piesaista cilvēkus no citām pasaules valstīm. Tas varētu būt visai reāli, jo "Novikontas" piedāvātā izglītība ir augstā līmenī, arī mūsu reputācija ir nevainojama, ko atzīt gan darba devēji, gan darba ņēmēji, tāpēc ļoti ceru, ka mūsu ieceres piepildīsies. Protams, būs arī Latvijas cilvēki, kuri vēlēšies iet jūrā, tomēr uz lielu jūrnieku skaita pieaugumu, visticamāk, nevaram cerēt."

Aleksejs Bogdaņecs vēl piebilst, ka jāņem vērā zema dzimstības līmenis. "Un arī ekonomiskajai situācijai ir visai tieša korelācija ar jūrnieku deficītu, ko vēl vairāk, protams, pastiprina cilvēku deficīts. Latvijā ir nepilni divi miljoni, visās Baltijas valstīs kopā mazliet vairāk par pieciem miljoniem, kas lielu jūrnieku skaita pieaugumu nesola, vēl jāreķinās arī ar citām cilvēku izglītības izvēlēm. Tas viss kopā veido diezgan pieticīgas prognozes par iespējamo studentu pieplūdumu, kas mums liek domāt par studentu piesaistes ģeogrāfijas paplašināšanu," Dmitrija domu papildina Aleksejs.

SIEVIETES VAR GLĀBT FLOTI

Pagātnē palicis uzskats, ka sievietēm jūrā nav ko meklēt, ka tās uz kuģa nes vienīgi nepatikšanas un nelaimei. Vismaz pēdējos piecus gadus IMO aktīvi aicina sievietes izvēlēties jūrnieka profesiju un papildināt jūrnieku rindas. Vai tiešām sievietes būs tās, kuras spēs glābt kuģošanas biznesu un mazināt darbaspēka deficītu? Dmitrijs Semjonovs uzskata, ka tā tiešām varētu būt. "No kapteiņiem esmu dzirdējis, ka meitenes ir labākie jūras virsnieki tieši navigācijas jomā.



Sarežģītāka varētu būt mehāniķa profesija, bet kuģu vadītāja virziens noteikti ir ļoti perspektīvs sievietēm. Lai jūrnieka profesija būtu populāra, tā ir jāparāda pievilcīgā gaismā, nevis par darbu jūrā jārunā kā par ieslodzījumu cietumā," saka Dmitrijs, un Aleksejs papildina, ka sievietēm varētu būt arī vieglāk veidot karjeru, jo darba devēji sievietes ļoti labprāt vēlas ņemt darbā. "Industrija mainās, mainās cilvēki, meitenes jūrniecībā tagad redz labas darba un karjeras iespējas. Arī vīrieši uz savām kolēģēm raugās pavisam savādāk, un pat ģimenes cenšas pielāgoties, ja sieviete izvēlas veidot karjeru jūrā. Analizējot jūras un krasta darba iespējas, nācām pie secinājuma, kas jūrā daudz vieglāk nekā krastā prognozēt karjeras iespējas," skaidro Aleksejs Bogdaņecs.

PROFESIJAS PRESTIŽS CEĻ JŪRNIKA TĒLU

Dmitrijs Semjonovs jau minēja, ka liela nozīme ir tai informācijai par jūrniecības nozari un jūrnieka profesiju, kas nonāk pie cilvēkiem, un bieži vien tieši pirmā saskare ar jūras lietām, kas bijusi jau skolas laikā, vēlāk var mudināt studēt kādā no jūrniecības mācību iestādēm. Jau pieminētajā "Novikontas" aptaujā konkursa "Enkurs" dalībnieki starp profesijas pozitīvajiem aspektiem minēja atbildību, kas stiprina raksturu, interesantas studijas, iespēju mācīties svešvalodas un būt fiziski aktīviem, vēl tika minēti arī vairāki interesanti iemesli, piemēram, formas tērps, kas piesaista meitenes, iespēja satikt sievietes no citām valstīm un pat iespēja uz laiku tikt vaļā no sievasmātes. "Novikontas" jau 15 gadus piedalās konkursa "Enkurs" organizēšanā un atbalstīšanā. "Kad iesaistījāties "Enkura" organizēšanā, vēl nebijām koledža, bet skatījāties plašāk un domājām ilgtermiņā. Ja cilvēks pēc vidusskolas izvēlēties studēt Jūras akadēmijā vai Liepājas Jūrniecības koledžā, tad pēc gadiem pieciem viņš noteikti varētu kļūt par klientu mūsu Mācību centrā. Un tā arī ir, jo tos, kuri savulaik bija enkuri, tagad tiešām redzam kā mūsu klientus, dažus jau kā kapteiņus, kuri pie mums iziet nepieciešamos kursus, lai strādātu savā amatā. Nekādā gadījumā nenožēlojam enerģiju, ko esam ieguldījuši, sadarbojoties ar "Enkuru"," saka Dmitrijs. "Daudzi cilvēki domā, ka jūrnieka augstākais sasniegums karjerā ir kapteiņa vai vecākā mehāniķa amats, taču tā nebūt nav, jo ir iespējama turpmāka izaugsme, un kapteiņa vai vecākā mehāniķa amats var būt kā atspēriena punkts tālākai karjerai. Cilvēki, protams, ir dažādi, tāpēc arī viņu izvēlētais ceļš un ambīcijas atšķiras. Vienus apmierina kapteiņa tiltiņš, kur viņš ar prieku sevi realizē, un tas ir ļoti labi. Bet ir cilvēki, kuri tiecas sasniegt vēl ko vairāk, un tas ir ļoti apsveicami. Pirms desmit gadiem veicām vēl kādu pētījumu par mūsu jūrniekiem, kuri strādā pasaules lielāko jūrniecības kompāniju menedžmentā. Pētījums ļāva izdarīt secinājumu, ka ļoti daudz mūsu jūrniecības profesionāļu strādā pasaules lielākajās kuģošanas kompānijās un vada ļoti nopietnu biznesu. Ja tagad atkal veiktu šādu pētījumu, mēs noteikti redzētu, ka mūsu speciālistu skaits pasaules kuģošanas industrijas vadībā un menedžmentā ir vēl vairāk palielinājies."



SKATĪTIES PLAŠĀK

Runājot par “Novikontas” darbības filozofiju, Dmitrijs Semjonovs atklāj, ka vienmēr mēģina skatīties plašāk, nedomājot tikai par to, kā attīstīt jūrniecības nozari Latvijā, bet raudzīties, kādu pienesumu jūrniecības nozare var dot mūsu valsts attīstībā, un tieši šīs paplašinātās iespējas var motivēt Latvijā atgriezties tos cilvēkus, kuri darba meklējumos devušies uz ārzemēm, bet vienmēr ilgojas atgriezties mājās. Aleksejs Bogdaņecs uzskata, ka šajā ziņā jūrniecībā vēl ir daudz neizmantotu iespēju.

“2023. gadā veidojām apkopojumu, cik daudz cilvēku esam uzņēmuši savā Mācību centrā, cik ilgu laiku mūsu klienti pavadījuši viesnīcās, cik daudz tērējuši par taksometru un citiem pakalpojumiem. Tās bija ļoti lielas summas, tāpēc varam teikt, ka “Novikontas” ir lielisks klients viesnīcām, taksometru pārvaldītājiem, ēdināšanas uzņēmumiem, jo gada laikā Mācību centrā apkalpojam vairāk nekā tūkstoši cilvēku. Kuģu īpašnieki maksā par savu jūrnieku apmācību, sūtot viņus pie mums, bet mēs saņemam apmēram trīsdesmit procentus no kopējās summas, pārējā nauda aiziet citiem servisiem. Un tieši te mēs varam runāt par paplašinātajām iespējām, jo, sniedzot savus pakalpojumus, “Novikontas” darbina arī pārējo infrastruktūru, un tas ir ieguldījums Latvijas ekonomikā. Lai gan neesam ļoti liels uzņēmums, tomēr dodam savu pienesumu valstij,” Dmitrijs neslēpj lepnumu.



Tagad tik daudz tiek spriests, kāda būs kuģošana pēc gadiem pieciem vai desmit, kādi kuģi nodrošinās jūras kravu pārvadājumus un kādi jūras speciālisti būs nepieciešami. Lai gan par to daudz tiek runāts, jautājumu arvien ir vairāk nekā atbilžu. Dmitrijs Semjonovs domā, ka runas mēdz būt garas, bet jārikojas, kad pienāk īstais brīdis. “Mums ir diezgan viegli strādāt, jo ir taču STCW konvencija, kas pasaulē nosaka izglītības standartus. Varam domāt un prognozēt, kā attīstīsies industrija un kādi speciālisti būs jāsaģatavo, bet tie ir tikai minējumi, skaidrību šajā jautājumā ieviesīs tieši tā pati STCW konvencija. Tad arī mēs redzēsīm, kādā virzienā vajadzēs doties,” par nākotnes prognozēm saka Dmitrijs. “Vienmēr esam gatavi jaunām prasībām. Kad kuģu īpašnieki sāka būvēt alternatīvās degvielas dzinējus, bijām pirmie, kas saģatavoja kursu programmu, kas domāta šo speciālistu apmācībai, un tikai pēc tam IMO pieņēma konvenciju par šādu kursu nepieciešamību. Līdzīgi bija ar arktiskās navigācijas kursiem, tāpēc, kad redzēsīm, ka autonomie kuģi kļūst par industrijas sastāvdaļu, darīsim, kas jādara, bet pagaidām neredzam tam vajadzību.”



VIENMĒR GALVENAIS IR CILVĒKS

2018. gada jūnija beigās "Novikontas" Jūras koledža tika uzņemta par LJS juridisko biedru, jo tās vadītāji ir pārliecināti, ka jādara viss iespējamais, lai jūrniecības nozare veidotu vienotu un spēcīgu savienību, lai ne tikai Latvijas, bet arī starptautiskā līmenī parādītu, ka esam jūras valsts. Dmitrijs Semjonovs teic, ka nevaram lepoties kā kuģu īpašnieku valsts, bet mums ir daudz lielāks ka-



pitāls – mūsu cilvēki, kuri strādā pasaules flotē un jūrniecības industrijā. Arī par "Novikontas" lielāko bagātību Dmitrijs Semjonovs un Aleksejs Bogdaņecs uzskata savus darbiniekus. "Mūsu menedžmentā strādā piecpadsmit cilvēki, kuri nodarbojas ar izglītības procesu, nodrošina aprikojumu, un viņi visi ir savas jomas profesionāļi, tāpēc droši varu teikt, ka tikai spēcīga komanda var paveikt lielus darbus un

sniegt kvalitatīvu pakalpojumu," par saviem kolēģiem lepns ir Dmitrijs. "Manā galvā var piedzimt ļoti daudz ideju, bet, ja nebūs komandas, tad šīs idejas tā arī paliks nerealizētas. Taču pateicoties mūsu komandai un jaunajiem cilvēkiem, kuri vēlas darboties, viss notiek. Tagad uzņēmuma menedžmentā laikam esmu visvairāk pieredzējušais, bet kādreiz biju pats jaunākais, pilns ar idejām, tāpēc priecājos par jaunu cilvēku lieliskajām idejām, vēlmi tās piepildīt un spēju reāli strādāt izvirzītā mērķa vārdā. Nevajag tik daudz domāt par procesu, kā šo mērķi sasniegt, jo mans redzējums ir viens, bet jaunieši ir radoši, un viņi uz mērķi var iet pa citu ceļu. Galvenais ir sasniegt mērķi, un ja viņi ar savu procesa virzību to var sasniegt, tad viss ir super. Cita lieta, ja mērķis nav sasniegts, tad, protams, ir par ko domāt, runāt un mainīt, taču pie mums viss notiek labi, mēs dodam iespējas jaunajiem realizēt savas ambīcijas," uzsver Dmitrijs.

"Novikontas" veido vidi, kur cilvēkam ir patīkami uzturēties, kur efektīvi var iegūt zināšanas un mācību procesam ir viss nepieciešamais. Bet lai tā būtu, nemitīgi ir jābūt dinamiskā attīstības procesā. Dmitrijs Semjonovs lepojas, ka viņiem jau ir projekts jaunas ēkas būvniecībai, kur būšot pasaules mēroga koledža, Mācību centrs un pat ledus baseins. "Tas būs TOP līmeņa projekts," saka Dmitrijs.

"Galvenais, ka mums ir ambicioza vīzija un, esmu pārliecināts, laba misija Latvijā, tāpēc jāveido komanda, kas to var realizēt. Vienmēr galvenais ir cilvēks," sarunas noslēgumā saka Aleksejs Bogdaņecs.■



KONKURSA “ENKURS 2023” OTRAJĀ ATLASĒS KĀRTĀ UZVAR LIEPĀJAS VALSTS 1. ĢIMNĀZIJA

25. martā Jūrnieku mācību centrā LAPA notikušajā jūrniecības nozares konkursa skolēniem “Enkurs 2023” otrajā atlasē kārtā pārliecinoši uzvarēja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda, apsteidzot konkurentus par 10 punktiem.

Otrajā vietā Alūksnes novada vidusskola, trešajā – Rojas vidusskola. Šīs trīs komandas izcīnīja tiesības piedalīties “Enkurs 2023” finālā, kas norisināsies 22. aprīlī Rīgas brīvdostā sadarbībā ar NBS Jūras spēkiem.

Lai iekļūtu finālā, skolēni mēroja spēkiem airu laivu un motorlaivu vadīšanā, ko šoreiz sarežģītu padarīja Daugavas īpaši spēcīgā straume. Jaunieši piedalījās arī ugunsdzēsības/glābšanas stafetē, demonstrēja savas prasmes pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, kā arī veica “glābšanas operāciju”, kuras gaitā baseinā bija jāizmanto gan hidrotērpi, gan glābšanas plosts. Neizpalika arī tradicionālā virves vilkšana.

Otrās atlasē kārta uzvarētāji konkursa finālā tiksies ar Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Rīgas 10. vidusskolas un Saldus vidusskolas komandām, kuras 2022. gada rudenī uzvarēja pirmajā kārtā, kas notika “Novikontas Jūras koledža”.

Konkurss “Enkurs” tiek rīkots kopš 2007. gada, tajā piedalās skolu komandas no visiem Latvijas reģioniem. Konkursa mērķis ir iepazīstināt skolēnus ar jūrnieka profesiju, konkurss notiek reālā vidē – jūrnieku mācību iestādēs, ostās, uz kuģiem.





Konkursu organizē Latvijas Jūras administrācija un Latvijas Jūrnieceības savienība sadarbībā ar "Novikontas Jūras koledžu", Jūrnieku mācību centru LAPA, Rīgas brīvostu, NBS Jūras spēkiem. Konkurso atbalsta Sabiedrības integrācijas fonds Latvijas valsts budžeta finansētās programmas "NVO fonds" ietvaros, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kompānijas LSC, "Atlas Services Group Latvia", "Utkilen", "BSM Crew Service", AS "Tallink", kā arī citas jūrnieceības iestādes un organizācijas.■

KONKURSĀ "ENKURS 2023" UZVAR VENTSPILS, LIEPĀJAS UN ALŪKSNES VALSTS ĢIMNĀZIJU KOMANDAS

22. aprīlī Rīgas brīvostas teritorijā norisinājās konkursa "Enkurs 2023" fināls, kurā uzvarēja Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komanda, aiz sevis atstājot Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas skolēnus, savukārt trešo vietu ieņēma Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzija.

Konkursa finālu organizēja Latvijas Jūras administrācija, sadarbojoties ar NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu, Patruļkuģu eskadru un Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienību, Rīgas brīvostas pārvaldi un SIA "LVR flote". Konkurso atbalsta Latvijas Jūrnieceības savienība, Sabiedrības integrācijas fonds Latvijas valsts budžeta finansētās programmas "NVO fonds" ietvaros, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kompānijas LSC, "Atlas Services Group Latvia", "Utkilen", "BSM Crew Service", AS "Tallink", kā arī citas jūrnieceības iestādes un organizācijas.

Gatavojot fināla uzdevumus, konkursa organizatori cieši sadarbojās, galvenokārt tiešsaistē, izvērtējot katras iesaistītās puses tehniskās iespējas, infrastruktūru un aprikojumu, īpašu uzmanību pievēršot dalībnieku drošības garantēšanai.

Trīs fināla uzdevumus bija sagatavojuši Jūras spēku speciālisti. Lai izpildītu pirmo uzdevumu, bija jāprot darboties ar sakaru sistēmu, noteikt "cietušā" koordinātas un atlikt tās uz kartes, bet nākamajā uzdevumā pēc kartes atrast pašu "cietušo" ostas akvatorijā, izmantojot KAD ātrgaitas kuteri. Trešais uzdevums izrādījās fiziski vissmagākais – aizairēt glābšanas plostu pa noteiktu maršrutu.

Dalībnieki par interesantu atzina uzdevumu uz "LVR flote" ledlauža "Varma" – orientēties uz kuģa un sameklēt konkrētus objektus pēc apraksta. Šajā uzdevumā ļoti svarīga bija spēja loģiski domāt un savstarpēji sadarboties.

Skolēniem bija arī jādemonstrēja prasme precīzi mest sviedlīni. Tāpat neiztrūka pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas uzdevuma un virves vilkšanas – šie konkursa elementi ietilpst visās atlasēs kārtās un arī finālā.



Konkursa finālā iesaistījās viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. "Konkurss "Enkurs" ir pasākums, kas jūrniecības nozarei gluži vienkārši bija, ir un būs jādara arī turpmāk, jo tā ir mūsu nākotne, un tā ir jūrniecības nozares popularizēšana. Ar humora jāsaka – kļūsti jūrnieks un varēsi satikt indiāņus! Bet, ja nopietni, tad jūrnieks tiešām ir profesija, kas ļauj atklāt pasauli. Īpaša "Enkura" pievienotā vērtība ir ļoti veiksmīgā sadarbība starp dažādiem jūrniecības uzņēmumiem un organizācijām, kas attīstās un pilnveidojas ar katru gadu," uzsver viceadmirālis.



Konkursu "Enkurs 2023" vērtē viens no tiesnešiem – tālbraucējs kapteinis Imants Nartišs: "Man bija patīams prieks piedalīties jūrniecības konkursa "Enkurs" vērošanā un tiesāšanā. Ja kāds jautātu par manu motivāciju piedalīties šādā aktivitātē, varētu atbildēt, ka man patiesībā ir vairākas motivācijas. Pirmkārt, pats savā jaunībā esmu piedalījies šāda veida konkursā (tolaik gan tas saucās "Vai tu mīli jūru?" un notika tikai piekrastes skolās, kur bija zvejnieku kolhozi), un gribējās redzēt, kā "Enkurs" sasauca ar to, ko es atceros no savas jaunības. Otrkārt, esmu pietiekami aktīvs un atvērts šāda veida aktivitātēm. Uzskatu, ka šādos (profesionālas ievirzes) konkursos dalībniekiem jābūt iespējai komunicēt arī ar nozares pārstāvjiem. Treškārt, esmu gatavs dalīties ar savu pieredzi (gan jūras, gan vispār dzīves), pastāstot jauniešiem vairāk par dzīvi jūrā un uz kuģiem, tādējādi varbūt kādu ieinteresējot un pamudinot izvēlēties jūrniecību par savu nākotni.



Uzskatu, ka šāds konkurss ir izglītojošs un ļoti nepieciešams. Ja, pateicoties dalībai konkursā, kaut pāris cilvēku aizies mācīties jūrniecības izglītības iestādē, tas jau nozīmēs, ka konkurss savu uzdevumu ir izpildījis. Es personīgi pazīstu jauniešus no Alūksnes, kuri pēc dalības "Enkurā" jau mācās Latvijas Jūras akadēmijā vai nopietni apsver šādu profesijas izvēli. Protams, jāatzīmē arī tas, ka, piedaloties konkursā, jaunieši apgūst ne tikai specifiskas zināšanas (hidrotērpu uzvilšana, glābšanas plostu vadība, airēšana u.c.), bet arī tādas lietas,



kas var noderēt ikdienā, piemēram, rīcība ugunsgrēka gadījumā vai pirmās palīdzības sniegšana.”

Kā parasti, konkursa laikā brīvprātīgo darbu veica Latvijas Jūras administrācijas darbinieki. Iespaidos dalās JA vecākā juriskonsulte Anete Logina, viena no konkursa tiesnešiem: “Ar prieku atsaucos aicinājumam atbalstīt konkursu “Enkurs” ar savu brīvprātīgo darbu. Šis konkurss ir unikāls! Tas ļauj vecāko klašu



“Konkursa uzvarētāji Ventpils valsts 1. ģimnāzijas komanda uz kuģa “Baltic Queen” pa ceļam uz Stokholmu”.



Alūksnes komanda Stokholmā.

skolēniem pavadīt laiku reizē gan jautri, gan ļoti jēgpilni, iepazīstot un “uz savas ādas” izjūtot Latvijai un visai pasaulei tik nozīmīgo jūrnieka profesiju – iespējams, viņu nākotnes profesiju! Konkursa ietvaros jaunieši šogad veica tādus uzdevumus kā, piemēram, glābšanās no kuģa ar glābšanas plostu īpašā baseinā imitētos vētras apstākļos, dažāda tipa kuģu vadīšana uz profesionālajiem mācību simulatoriem, pirmās palīdzības sniegšana dažādās situācijās cietašajiem, airu laivas airēšana Daugavā, cilvēka meklēšana un glābšana Daugavā ar ātrgaitas laivām, orientēšanās uz ledlauža un ugunsgrē-

ka dzēšana. Bija acīm redzams, ka šādas reti kur citur izbaudāmas praktiskas dabas aktivitātes patik gan pašiem konkursantiem, gan visiem citiem iesaistītajiem. Labprāt piedalīšos atkal!”

Jūnijā konkursa “Enkurs 2023” uzvarētājas komandas mēroja ceļu uz Tallinu, lai saņemtu godam nopelnīto balvu – kruīza braucienu ar AS “Tallink” kuģi “Baltic Queen” uz Stokholmu.■

Latvija attīsta sava krasta un ostu aizsardzību

Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs uzsver, ka Latvija daudz mācās no Ukrainas un vērtē, kā rīkoties nepieciešamības gadījumā. "Jūras spēkos esam apzinājušies, ka ļoti nopietni jāattīsta krasta un ostu aizsardzības sistēmas, kas savā ziņā iekļauj arī dažādu dronu izmantošanu. Tāpat ļoti svarīga ir sadarbība ar sabiedrotajiem un sauszemes spēkiem," saka JS komandieris. "Liels solis sperts attiecībā uz pretkuģu raķešu iegādi, kas ir gan stratēģisks, gan ietekmīgs operacionāls solis. Taču nav jau tā, ka patlaban Latvijas Jūras spēki ir nepietiekami aprīkoti. Tie jebkādam apdraudējumam ir gatavojušies vairāk nekā 30 gadu, taču šobrīd notiek spēju pilnveidošana."

Pēc Jūras spēku komandiera domām galvenais uzsvars jāliek uz to, cik lielā mērā un ar kādiem resursiem notiek pilnveidošanās, nevis kādā laika nogrieznī tas notiek. "Mums jābūt gataviem jebkurā brīdī aizstāvēt savu valsti, un to mēs arī darīsim," ar pārliecību saka Polencs, vienlaikus atzīstot, ka, piemēram, pretkuģu raķešu iegāde varētu prasīt pāris gadu. Jūras spēku komandieris arī norāda, ka Baltijas jūras reģiona valstis raugās pretkuģu sistēmu iegādes virzienā, kas kopīgi ļautu pārvaldīt visu jūras teritoriju.

"Katrai reģiona valstij ir jāsniedz ieguldījums, lai mēs šo jūru kontrolētu. Baltijas jūra pilnīgi noteikti tagad ir NATO iekšējā jūra, bet tas nenotiek automātiski," uzsver Polencs. "Jūrai ir jābūt brīvai kuģošanai, bet militāra konflikta gadījumā, ja tiek veikts uzbrukums kādai NATO valstij, Baltijas jūra, ļoti iespējams, ir jāslēdz. Tas ir viens no spēku atturēšanas līdzekļiem un ierobežojošs faktors, jo tad Krievijas Federācijas flotei būtu jādome alternatīvi varianti, kā ietekmēt notikumus Baltijas jūrā, kas nav nemaz tik viegli, bet nav arī grūti, tāpēc lielāks uzsvars liekams uz hibrīdversijām, izmantojot dažādas elektroniskās karadarbības funkcijas."





“VIRSAITIS” SVIN KUĢA KAROGA PACELŠANAS 20. GADADIENU



27. janvārī Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis” svinēja kara kuģa karoga pacelšanas 20. gadadienu. Svinīgajos pasākumos piedalījās Mīnu kuģu eskadras personāls, kuģa krustmāte Vita Jermoloviča, bijušie kuģa komandieri un aicinātās personas. 20 gadu laikā astoņu kuģa komandieru vadībā komanda ir spējusi iet kopso-

lī ar izmaiņām, kā arī pilnvērtīgi apgūt nepieciešamās iemaņas. Šo gadu laikā kuģis ir devis nozīmīgu starptautisko pienesumu – 2017. un 2022. gadā nodrošinot NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) štāba darbību un uzņemoties grupas flagmaņa godu, kā arī vairākkārt pildot štāba un apgādes kuģa uzdevumus BALTRON sastāvā. Tas piedalījies kruīza kuģa “MONA LISA” glābšanas operācijā, kur tika evakuēti 495 cilvēki, tāpat “Virsaitis” teicami pildījis un pilda dažādus nacionālos uzdevumus, sniedzot arī atbalstu citu spēku veidiem to uzdevumu izpildē.■



Seržants (OR-5) Edgars Grundšteins demonstrē jauno formas tērpu.

JŪRNIEKIEM JAUNI KAUKAS FORMAS TĒRPI

Jūras spēki ir sagaidījuši jauna dizaina kaujas formas tērpus, kas ir tumši zilā jeb jūras zilā krāsā un Jūras spēku karavīrus nošķir no citu NBS vienību karavīriem. Jaunais formas tērps ir ērts, atbilstošs uzdevumu pildīšanai uz kuģiem, kā arī ugunsdrošs un ūdens necaurļaidīgs.■

NOTIKUSI BALTRON KOMANDIERA MAIŅA

17. janvārī Rīgā, Patruļkuģu eskadrā, notika Baltijas valstu jūras eskadras (*Baltic Naval Squadron, BALTRON*) komandiera maiņas ceremonija – līdzšinējo komandieri Lietuvas Jūras spēku komandleितnantu Donatu Geču nomainīja



Latvijas Jūras spēku komandleitinants Deniss Jeļcovs.

Svinīgajā komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs, Lietuvas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Giedrjus Premenecks, kā arī citi pārstāvji no abu valstu jūras spēkiem.



BALTRON komandiera maiņa notiek reizi gadā, un šo amatu rotācijas kārtībā ieņem kāds no Latvijas vai Lietuvas jūras spēku virsniekiem.■

PIEŅEMTS LĒMUMS PASTIPRINĀT ZEMŪDENS KRITISKĀS INFRASTRUKTŪRAS DROŠĪBU

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

PIEMIN ADMIRĀLI TEODORU SPĀDI

Atzīmējot admirāļa Teodora Spādes dzimšanas dienu, viņa atdusas vietā Meža kapos ziedus nolika viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, bijušais Jūras spēku komandieris rezerves jūras kapteinis Aleksandrs Pavlovičs un Jūras spēku pārstāvji.



Teodors Spāde dzimis 1891. gada 7. martā Ventspilī, iestājies Kara flotē 1926. gadā, absolvējis Francijas Jūras akadēmiju 1928. gadā, no 1931. līdz 1940. gadam bijis Jūras krasu aizsardzības eskadras komandieris. 1940. gadā izsūtīts, miris 1970. gadā

Temirtavā, Kazahijā. 1990. gadā pārvests uz Rīgu un pārapbedīts Meža kapos. Admirālim Spādem bijusi liela loma nacionālā gara un patriotisma stiprināšanā Latvijas Kara flotē.■



MILITĀRĀS MĀCĪBAS STIPRINA DROŠĪBU REĢIONĀ

No 1. līdz 11. maijam Zviedrijas bruņotie spēki Baltijas jūrā organizēja militārās mācības "Aurora 23", kurās Baltijas valstu jūras eskadras BALT-RON sastāvā piedalījās Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis". Mācību mērķis bija dažādu sauszemes un jūrniecības elementu treniņi sadarbībā ar starptautiskajiem partneriem, lai uzlabotu kopējo drošību reģionā un stiprinātu Zviedrijas bruņoto spēku operacionālās spējas.■



LATVIJAS TERITORIĀLAJOS ŪDEŅOS NOTIKA STARPTAUTISKĀS MILITĀRĀS MĀCĪBAS "OPEN SPIRIT 2023"



No 12. līdz 25. maijam Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos norisinājās starptautiskās militārās mācības "Open Spirit 2023", atbilstot Baltijas jūras kuģošanas ceļus un zvejas rajonus no sprādzienbīstamiem objektiem un pilnveidojot mācību

dalībnieku prasmes sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanā.

Mācībās piedalījās 10 kuģu no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas, Vācijas un "Standing NATO Mine Countermeasures Group 1", kā arī astoņas ūdenslidēju un zemūdens robotu operatoru komandas no Baltijas valstīm, Beļģijas, Lielbritānijas un ASV.



Mācību laikā atrastas 62 mīnas, no tām iznīcinātas 57, bet piecos mīnu korpusos netika atrastas sprāgstvielas. Savukārt ūdenslīdēju komandas apsekoja 11 vrakus, identificējot 96 mīnām līdzīgus kontaktus, un pārmeklēja deviņus kvadrātkilometrus jūras gultnes.

Mācību "Open Spirit 2023" mērķis bija iznīcināt no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, uzlabojot kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Militāro mācību "Open Spirit 2023" laikā 24. maijā Baltijas valstu ūdenslīdēju komandas 20 kilometru attālumā no Ventspils ostas veica zemūdens detonācijas paraugdemonstrējumus, neitralizējot mācību laikā atrastās vēsturiskās mīnas.■



"OILEX ENGURE 2023" PILNVEIDO GATAVĪBU REAĢĒT UZ VIDES PIESĀRŅOJUMA INCIDENTIEM OSTĀ

23. maijā Engures ostā norisinājās Krasta apsardzes dienesta organizētas jūras vides aizsardzības mācības "Oilex Engure 2023", kuru mērķis ir uzturēt un pilnveidot gatavību reaģēt uz vides piesārņojuma incidentiem ostās vai to tiešā tuvumā, lai spētu efektīvi novērst piesārņojumu un iespējami ātri ierobežotu un novērstu kaitējumu videi. Krasta apsardzes dienests un Patruļkuģu eskadra ik gadu sadarībā ar Latvijas lielākajām ostām rīko piesārņojuma novēršanas vingrinājumus.■





ATVADĀS NO KUĢA KRUSTMĀTES VERAS GRIBAČAS-VALTERES



20. maijā Jūras spēki pēdējo reizi izrādīja cieņu pirmajai kuģa krustmātei – Verai Gribačai-Valterei, kura bija KA-01 “Kristaps” krustmāte.

Veriņa sevi dēvēja par kaiju, kas ar savām lūgšanām un domām ceļo līdzī saviem jūrniekiem viļņu bangās un gaida viņus atgriežamies mājās. Viņa klātienē apmeklēja jūrniekus, karavīrus un robežsargus, iedvesmojot ar saviem vienreizējiem aktrises dzejas lasījumiem un Latvijas mīlestību.■

EIROPAS JŪRAS SPĒKU KOMANDIERI SPRIEŽ PAR KRITISKĀS ZEMŪDENS INFRASTRUKTŪRAS AIZSARDZĪBU



No 17. līdz 18. maijam Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs piedalījās ikgadējā Eiropas valstu jūras spēku komandieru (CHENS) konferencē, kuru šogad organizēja Īrijas Jūras spēki. Konferencē tika skatīti jautājumi saistībā ar kritiskās zemūdens infrastruktūras aizsardzību un inovatīvu tehnoloģiju pielietojumu operāciju plānošanā un izpildē jūrā.■



VALSTS PREZIDENTS SVEIC KARA FLOTES 104. GADADIENĀ

13. augustā Kara flotes 104. gadadienā Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs apmeklēja Jūras spēku bāzi Liepājā. Vizītes laikā štāba priekšnieks komandkapteinis Kaspars Miezītis iepazīstināja Valsts prezidentu ar vispārējo situāciju Jūras spēkos, informēja par vidējiem un ilgtermiņa plāniem, kā arī esošo un jauno projektu attīstību. ■



JŪRAS SPĒKI TURPINA DALĪBU NATO 1. PASTĀVĪGAJĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPĀ

Divus mēnešus Mīnu kuģu eskadras ūdenslidēji atrodas grupas sastāvā, stiprinot tās spējas un iegūstot pieredzi, kas uzlabo vienību savietojamību. ■



“VIESĪTE” UN “ASTRA” SNIEDZ ATBALSTU NATO SAMITA LAIKĀ

Štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis”, patruļkuģis P-07 “Viesīte” un krasta apsardzes kuģis KA-14 “Astra” sniedza nepieciešamo atbalstu NATO samita laikā. “Virsaitis” NATO 1. pastāvīgās jūras spēku grupas SNMG1 sastāvā atbalstīja un nodrošināja kopējas jūras bildes uzturēšanu un patrolēšanu Baltijas jūrā.





12. jūlijā “Virsaiti” apmeklēja SNMG1 komandieris Vācijas Jūras spēku kontradmirālis Torstens Marks, lai iepazītos ar Latvijas Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras veicamajiem ikdienas uzdevumiem jūrā, kā arī ar kuģa kaujas spējām.■

NEITRALIZĒTA PIRMĀ PASAULES KARA ENKURMĪNA UN OTRĀ PASAULES KARA AVIĀCIJAS BUMBA



Liepājā, padziļinot Karostas kanālu, tika atrasta Otrā pasaules kara aviācijas bumba, kas saturēja 300 kg sprāgstvielas. To jūrā neitralizēja Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komanda.

Tāpat Jūras spēku Ūdenslīdēju komanda atbalstīja 54. kaujas atbalsta bataljonu Pirmā pasaules kara enkurmīnas neitralizēšanā, kura tika atrasta Daugavā pie Jēkabpils. Operācijas laikā tika neitralizēti aptuveni 40 kilogrami sprāgstvielas, bet mīnas korpuss tika nogādāts Jūras spēku bāzes teritorijā.■



“JŪRAS VILCĒNI” APGŪST JAUNAS PRASMES

No 19. līdz 21. jūnijam Jūras spēki sadarbībā ar Liepājas 14. skautu un gaidu vienību organizēja pirmo bērnu un jauniešu āra dzīves nometni “Jūras vilcēni”. Nometnē kopumā piedalījās 42 jaunieši vecumā no 7 līdz 14 gadiem. Pasākuma mērķis bija



pieredzējušu instruktoru un virsnieku vadībā dot jauniešiem iespēju kvalitatīvi pavadīt laiku, veidojot komandas garu, spēlējot spēles, apgūstot jaunas prasmes, kā arī sniegt jauniešiem ieskatu skautu kustībā, lai viņi labāk izprastu vērtības, tradīcijas un likumus, tādējādi veicinot viņu interesi par Jūras skautu kustību un izpratni par jūrniecības nozari.■

BALTIJAS VALSTU JŪRAS SPĒKI TUPINĀS SADARBĪBU

No 3. līdz 5. oktobrim Klaipēdā notika triju Baltijas valstu jūras spēku komandieru tikšanās, kurā Latviju pārstāvēja Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs. Komandieri pārrunāja aktuālos jautājumus un turpmākās sadarbības projektus.■



NOTIEK MĀCĪBAS "NAMEJS 2023"

No 25. septembra līdz 2. oktobrim Latvijā, tostarp Rīgā, Kurzemes reģionā un vairākās ostās Jūras spēki visaptverošo valsts aizsardzības mācību "Namejs 2023" aktīvās fāzes ietvaros trenēja un pilnveidoja spējas ātri izvērst spēkus jebkurā reģionā un kopā ar civilajiem sadarbības partneriem novērst jebkādas draudus valsts drošībai. Mācību "Namejs 2023" aktīvajā fāzē piedalījās visas Jūras spēku apakšvienības, tai skaitā Patruļkuģu un Mīnu kuģu eskadru kuģi. Jūras spēki veica kopīgus treniņus ar Zemessardzes 1. Rīgas brigādi un Zemessardzes 4. Kurzemes brigādi, Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centru, Nodrošinājuma pavēlniecības 1. reģionālo nodrošinājuma centru un Valsts robežsardzes apakšvienībām.■





BEIGUŠĀS STARPTAUTISKĀS BALTIJAS JŪRAS AVĀRIJU SEKU LIKVIDĀCIJAS MĀCĪBAS "BALEX 2023"



Veiksmīgi noslēgušās ikgadējās starptautiskās Baltijas jūras avāriju seku likvidācijas mācības "BALEX 2023", ko organizēja Valsts vides dienests sadarbībā ar NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu. Mācībās tika pārbaudīta Baltijas jūras valstu gatavība vienoti reaģēt naftas produktu un kaitīgo ķīmisko vielu noplūdes gadījumā. Divu dienu laikā tika aizvadītas gan teorētiskās, gan praktiskās mācības, simulējot naftas avārijas seku likvidāciju Rīgas līcī un tā piekrastē, piedaloties vairāk nekā 300 dalībniekiem – militārajiem un civilajiem kuģiem, gaisa spēku tehnikai un atbildīgajiem dienestiem no astoņām Baltijas jūras valstīm.

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

RĪGAS OSTĀ IERODAS NATO KUĢI



1. decembrī Rīgas pasažieru ostā vizītē ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras spēku grupas (*Standing NATO Maritime Group 1, SNMG1*) kuģi "Spessart" un "Hessen". Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs tikās ar SNMG1 vadību, tostarp ar tās komandieri flotiles admirāli Torstenu Marksu.■



ŪDENSLĪDĒJU KOMANDA IZNĪCINA ARTILĒRIJAS LĀDIŅUS

Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komanda netālu no Liepājas no kuģa vraka nocēla un iznīcināja 20 mm artilērijas lādiņus. Atbilstoši Nacionālo bruņoto spēku likumam viens no Jūras spēku uzdevumiem ir meklēt un iznīcināt jūrā sprādzienbīstamus priekšmetus.■



BALTIJAS VALSTU JŪRAS SPĒKU KOMANDIERI UN ŠTĀBA VIRSNIEKI PIEDALĀS MĀCĪBĀS

Novembra vidū Mīnisdā noslēdzās trīs Baltijas valstu (3B) mācības "Baltic Fortress 23". Gadu gaitā 3B flotes ir organizējušas mācības dažādos formātos, paturot prātā gan nacionālās, gan reģionālās vajadzības. Mācībās piedalījās Igaunijas, Latvijas un Lietuvas jūras spēku komandieri un štāba virsnieki.■





“BALTOPS 23” STIPRINA DROŠĪBU BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ



No 4. līdz 16. jūnijam Baltijas jūras reģionā norisinājās ikgadējās starptautiskās militārās mācības “Baltops 23”, kas ir vienas no vērienīgākajām Ziemeļeiropas reģionā, un to mērķis šogad bija turpināt pilnveidot dažā-

du spēka veidu un ieroču šķiru vienību savstarpējo sadarbību un operacionālo savietojamību ne tikai NATO ietvaros, bet arī kopā ar alianses partnervalstīm. Mācību dalībnieki kopīgo vingrinājumu laikā demonstrēja gatavību kolektīvās aizsardzības nodrošināšanai Baltijas reģionā, stiprinot reģionālo drošību un veicinot atturēšanu. Mācībās piedalījās 19 NATO dalībvalstis un viena partnervalsts, 50 kuģu, vairāk nekā 45 gaisa spēku vienības un 6000 karavīru. 4. jūnijā sabiedroto 50 karakuģi sāka mācības Tallinas ostā Igaunijā un pabeidza tās 16. jūnijā Vācijā. Viens no “Baltops 23” mācību papildinājumiem bija astoņu valstu sešpadsmit kapelānu, kuri pārstāvēja trīs dažādas ticības un tradīcijas, sadarbība, lai celtu karavīru gara spēku, godam pildot misiju.

UZZIŅAI

Mācībās “Baltops 23” piedalījās Amerikas Savienotās Valstis, Beļģija, Dānija, Francija, Igaunija, Itālija, Kanāda, Latvija, Lielbritānija, Lietuva, Norvēģija, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Somija, Spānija, Turcija, Vācija un kā partnervalsts Zviedrija. Somija kā partnervalsts jau sen ir piedalījies “Baltops” mācībās, bet šogad pirmo reizi piedalījās kā NATO dalībvalsts.

Latvijas Nacionālos bruņotos spēkus mācībās pārstāvēja Gaisa spēki, Jūras spēki, tostarp Ūdenslīdzēju komanda un kuģis A-53 “Virsaitis”, Sauszemes spēku Mehanizētā kājnieku brigāde un Zemessardze.

Mācību “Baltops 23” ietvaros, sākot no 5. jūnija, Latvijas teritoriālajos ūdeņos un Zemessardzes 4. Kurzemes brigādes atbildības teritorijā, tostarp Kurzemes piekrastē, tika trenētas dažādas taktiskās operācijas ar sabiedroto valstu kuģu, gaisa kuģu un



bruņutransporta iesaisīti, tāpat notika jūras desanta izsēdināšana. Sauszemes operācijas aktīvajā fāzē 6. jūnijā Ventspils novada Vārves pagastā notika jūras desanta izsēšanās no Lielbritānijas desanta uzbrukuma kuģa "HMS Albion" un Itālijas amfibiju kuģa "San Marco", savukārt Baltijas jūrā pie Šķēdes militārā poligona 6. jūnijā notika kaujas šaušana un ASV jūras kājnieku manevri.

Lai gan mācības vadīja ASV Jūras spēki Eiropā un Āfrikā un ASV 6. flote (NAVEUR-NAVAF/SIXTHFLT), tās komandēja un kontrolēja NATO Jūras spēku triecienu un atbalsta spēki (STRIKFORNATO), kuru galvenā mītne atrodas Oeirasā, Portugālē, un kuri komandē un kontrolē NATO Jūras spēkus šajā reģionā. Viens no lielākajiem kuģiem, kas ieradās Tallinā, bija amfibijas komandkuģis "USS Mount Whitney". Šis kuģis ir daļa no ASV 6. flotes un bija "Baltops 23" komandkuģis.

"Svarīgi, ka pēc mācībām "Formidable Shield 23", kas noslēdzās 26. maijā, un reizē ar "Gerald R. Ford Carrier Strike Group" operācijām Ziemeļatlantijā "Baltops 23" sākās kā reāls apliecinājums kolektīvās aizsardzības spējām visā NATO aliansē. Gatavojamies rītdienai un turpinām risināt šodienas drošības problēmas, izmantojot sadarbības spēju un netraucētu integrāciju reālās pasaules operācijās. Lai paceltos pāri šodienas izaicinājumiem, ir nepieciešams komandas darbs un



Karakuģi pirms "Baltops 23" mācībām Tallinas ostā.



UZZIŅAI

Vairāk nekā 80 gadus NAVEUR-NAVAF veido stratēģiskas attiecības ar sabiedrotajiem un partneriem, izmantojot kopīgu vērtību pamatu, lai saglabātu drošību un stabilitāti. NAVEUR-NAVAF, kura galvenā mītne atrodas Neapolē, Itālijā, vada ASV Jūras spēkus ASV Eiropas pavēlniecības (USEUCOM) un ASV Āfrikas pavēlniecības (USAFRICOM) atbildības jomās. 6. flote ir pastāvīgi norikota darbā NAVEUR-NAVAF, kas nodarbina jūras spēkus, izmantojot pilnu kopīgo un jūras operāciju spektru.



uzticēšanās," sacīja NATO 6. flotes un NATO Jūras spēku triecienu un atbalsta spēku komandieris viceadmirālis Tomass Išē. "Tāpat mēs atzinīgi vērtējam Somijas dalību "Baltops" kā NATO sabiedrotajai pirmo reizi "Baltops" piecdesmit divu gadu ilgajā vēsturē, un tas lieliski atspoguļo mūsu apņēmību celt drošību un stabilitāti Eiropā."

Pēc "Formidable Shield 23" mācībām STRIKFORNATO štābā atradās liela daudz nacionāla vienība, kurā bija sakaru virsnieki no katras iesaistītās valsts. Viņi turpināja kopā strādāt, lai vadītu un kontrolētu mācību vingrinājumus, un tas ļāva izmantot gan katra profesionālā virsnieka unikālās zināšanas, gan katras valsts nacionālās stiprās puses. Vingrinājumu kontroles grupu komandēja STRIKFORNATO komandiera vietnieks Džeimss Morlijs.

UZZIŅAI

STRIKFORNATO, kura galvenā mītne atrodas Oeirasā, Portugālē, ir Sabiedroto Eiropas spēku virspavēlnieka (SACEUR) vadošais, ātri izvietojamais un elastīgais jūras spēku projekcijas štābs, kas spēj plānot un veikt pilna spektra kopīgas jūras operācijas.

"Baltops" joprojām ir nozīmīgākās ikgadējās mācības Baltijas jūrā, un tā ir milzīga iespēja sabiedrotajiem un partnervalstīm trenēties kopā, veidojot gaisa, sauszemes un jūras spēkiem sadarbību un vienlaikus uzlabojot šo darbību savietojamību," sacīja Morlijs. "Šā gada "Baltops" nav izņēmums, mēs turpinājam attīstīt savas spējas, tai skaitā izmantojot ASV loģistikas iespējas, lai novietotu manekena raķeti uz Dānijas fregates Bornholmas salā, veiktu bezpilota virszemes transportlīdzekļu integrēšanu, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanu un cietušo transportēšanu, kā arī nodrošinātu sabiedroto kapelānu iekļaušanos mācību scenārijā, lai garīgi rūpētos par mūsu cilvēkiem, kas ir vissvarīgākais no mūsu aktīviem. Neskaitāmas stundas ir veltītas, lai izstrādātu mācību scenāriju, kas ne tikai veido visu dalībnieku taktiskās prasmes, bet arī kalpo reģiona iedzīvotāju pārliecināšanai par to, ka NATO ir gatava aizstāvēt un aizstāvēties."



Zviedrija šogad mācībās piedalījās kā partnervalsts, bet NATO "JFC Brunssum" komandiera vietnieks pulkvežleitnants Luiss Lančaress pauda viedokli, ka tas ir tikai laika jautājums, līdz arī Zviedrija kļūs par NATO dalībvalsti. Šogad Zviedri mācībās piedalījās ar zemūdeni "HMS Uppland", kas darbināma ar elektrību un zem ūdens nepaceļoties var pavadīt mēnesi.



Zviedrija zemūdene "HMS Uppland".

"Baltops" mācības uzskatāmi parāda NATO apņemšanos saglabāt mieru un drošību reģionā, izmantojot starptautiskos spēkus, kas spēj ātri reaģēt krīzes laikā, un šīs mācības tiek vērtētas kā alianses pamats, kam ir būtiska nozīme, lai nostiprinātu NATO dalībvalstu sadarbības spējas un līderpozīcijas mīnu pretpasākumu operācijās, bezpilota virszemes transportlīdzekļu operācijās un integrētās jūras un gaisa operācijās. Šā gada mācības balstījās uz pagājušā gada mācību scenārija, turpinot arī NATO Kosmosa centra integrēšanu kosmosa domēna scenārijos, bet šogad pirmo reizi tika veikta personāla apmācība, izmantojot bezpilota virszemes transportlīdzekļus.■

UZZIŅAI

Pirmās starptautiskās mācības "Baltops" Baltijas jūrā notika 1971. gadā. Šogad jau 52. reizi šā vingrinājuma dalībvalstis turpināja kopīgi trenēties un uzlabot aizsardzības operāciju veikšanu Baltijas reģionā. Latvija dalību mācībās "Baltops" aizsāka 1996. gadā.



“VIRSAITIS” IR JŪRAS SPĒKU FLOTES VIZĪTKARTE

Ar štāba un apgādes kuģa A-53 “Virsaitis” komandieri Mareku Kibeļski tikāmies dienā, kad viņš darba lietās no Liepājas bija atbraucis uz Rīgu. Iepriekšējā vakarā atsūtīja ziņu, ka uz sarunu būs civilajā apgērbā, vai tas kaut kā ietekmēsot manus plānus? Protams, ka ne, bet sarunas sākumā tomēr pajautāju, kā jūras virsnieks jūtas civilajā apgērbā, vai tas ļauj nedaudz atslābt? “Kuģa komandiera ikdienu paiet formas tērpā, tā ir rutina, tā vienkārši ir. Lai gan arī šodien esmu atbraucis darba darišanās, man pretī būs cilvēki civilajā apgērbā, tāpēc arī pats esmu civilajā apgērbā, lai neradītu nevajadzīgu stīvumu. Taču atslābt nevar nekad, vienmēr jābūt disciplinētam,” saka MAREKS KIBEĻSKIS.

2022. gada 26. jūnijā pēc sešu mēnešu dalības NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (*Standing NATO Mine Countermeasures Group 1*, SNMCMG1) Liepājā atgriezās Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis” toreizējā komandiera komandleitnanta Alekseja Jevstignjejeva vadībā. Pusgadu “Virsaitis” nodrošināja SNMCMG1 štāba darbību, savukārt dežūras kopējā komandvadība bija uzticēta Igaunijas Jūras spēkiem. SNMCMG1 ir viena no četrām NATO pastāvīgajām jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki, spējot nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā, un to uzdevums ir nodrošināt aliansi ar pastāvīgām jūrā esošām operāciju spējām, esot gatavībā veikt misijas miera un krīzes laikā. Pēc atgriešanās no NATO misijas uz “Virsaīša” notika komandieru maiņa, kad iepriekšējais komandieris Aleksejs Jevstignjejevs aizrotēja uz nākamo dienesta vietu, bet komandiera amatā bija kārtā stāties kapteiņleitnantam Marekam Kibeļskim.

Līdz ar jaunā komandiera stāšanos amatā nomainījās arī liela daļa kuģa komandas. “Virsaīša” komandieris stāsta, ka vēl līdz nesenam laikam tāda kārtība neesot bijusi paredzēta, ka līdz ar komandiera maiņu rotē arī kuģa komanda, taču tagad rotē ne tikai virsnieki, bet arī gan jaunākie, gan vecākie instruktori un pat matroži. “Ja redzam, ka nākotnē kāds no matrožiem varētu kļūt par labu instruktoru, tad šis cilvēks tiek sūtīts kuršos, viņš arī rotē uz citu kuģi vai vienību un kāpj pa karjeras kāpnēm,” skaidro komandieris Mareks. “Instruktoriem tāpat kā virsniekiem ir karjeras plāni, un viņi zina, ko darīs tuvākajos gados, kādi kursi būs jābeidz, kādu apmācības līmeni nepieciešams sasniegt, lai varētu dabūt nākamo dienesta pakāpi un nākamo amatu. Kad stājos “Virsaīša” komandiera



amatā, ļoti daudzi atslēgas cilvēki nomainījās, patiesībā nomainījās pilnīgi visi virsnieki.”

MILITĀRĀ KARJERA AUGSTĀKĀS VADĪBAS ROKĀS

Militārā dzīve radikāli atšķiras no civilās, jo rotācija armijā, arī Jūras spēkos, nav atkarīga no kuģa komandiera, jo par visu lemj vadība. “Es, protams, vadībai varu izteikt savu viedokli, to, vai esmu gatavs dienēt kopā ar tādu un tādu virsnieku vai instruktoru, taču no manas puses tās nekādā gadījumā nav personīgas simpātijas vai antipātijas, jo nekad nejaucu kopā privāto dzīvi ar militāro dzīvi un dienesta pienākumiem. Ja izvērtēju, vai esmu gatavs ar kādu strādāt kopā, tad vienmēr domāju par konkrētā virsnieka pieredzi. Kad esi militārajā dienestā, tu nāc uz darbu, jo miera laikā tas ir darbs, un tad ir jāspēj norobežot privāto no militārā. Teiksim, padotais man ir labs draugs un kursa biedrs, bet ir jāspēj nošķirt draugu attiecības no dienesta pienākumu pildīšanas, neskatoties uz to, cik labi draugi esam. Ja atgriežamies pie rotācijām uz kuģa, tad lielā vadība, protams, pajautā, vai esi gatavs uz kuģa ņemt cilvēku, kurš vēl nav sasniedzis noteiktu kvalifikāciju, un vai esi gatavs viņa izaugsmē ieguldīt savas zināšanas, laiku un enerģiju? Uz kuģa virsniekam ir jāveic sardzes pienākumi, bet man kā kuģa komandierim ir jābūt pārliecinātam, ka, atrodoties jūrā, naktī un, ļoti iespējams, sliktos laika apstākļos, visu pilnībā varu uzticēt šim virsniekam, uzticēties tā, lai pats varētu mierīgi doties atpūsties,” stāsta Mareks Kibeļskis.



Kuģa “Virsaitis” komandieris Mareks Kibeļskis uzņem Valsts prezidentu Edgaru Rinkēviču.

ĻAUT NOKERT SAJŪTU, KA TU VADI KUĢI, BET NĒPĀRSTĀT ELPOT PAKAUSĪ

Par to, ka kuģa komandieris Mareks Kibeļskis ir gatavs tērēt enerģiju, lai nodotu savas zināšanas jaunākajiem kolēģiem, liecina viņa darbi – Mareks lasa lekcijas Jūras spēku Mācību centrā. “Pašam ļoti patik navigācija, tāpēc ar lielāko prieku dalos savās zināšanās ar topošajiem Jūras spēku karavīriem. Lasu lekcijas stūrmaņu apmācības programmā un sardzes virsnieku apmācības programmā, mācu arī strādāt uz simulatora. 2023. gada rudenī uz “Virsaiša” bija Nacionālās Aizsardzības akadēmijas (NAA) ceturtā kursa kadeti, kuri 2024. gada jūnijā pabeigs mācības, un vienu no kadetiem jau esam noskatījuši “Virsaitim”.



JŪRAS SPĒKI



"Virsaitis" piedalās mācībās.

Ļāvām viņam vadīt kuģi, kad gājām iekšā Rīgas, Liepājas vai Ventspils ostās. Protams, kā komandieris elpoju viņam pakausī, bet mēs ļoti labi apzināmies, ka tikai reālajā praksē jaunie speciālisti var iegūt pieredzi. Lasīt grāmatas un strādāt pie simulatora ir viens,

nenoliedzami, ļoti svarīgs un vajadzīgs apmācības posms, bet reālo pieredzi var iegūt, tikai pa īstam vadot kuģi. Līdz tam šie kadeti bija stūrējuši mazos, treniņiem domātos kuģus, bet tikai tad, kad stājies pie lielā kuģa vadības, tu vari noķert sajūtu – es vadu kuģi."

Ļaujot kadetam stāties pie "Virsaīša" vadības, komandieris Kibeļskis, protams, uzņemas risku un atbildību. Ne velti viņš saka, ka elpo kadetam pakausī. Bet ko kadetam nozīmē šāda elpošana pakausī? Varbūt rokas trīc un melns skrien gar acīm? Taču Mareks nosmej un saka, ka kadets ne jau par to uztraucoties, ka viņam kāds stāv aiz muguras un skatās uz pirkstiem, tādos gadījumos vairāk uztraucoties virsnieki, kuriem zem goda būtu pieļaut kādas iesācējiem piedodamas kļūdas. Kadetam par komandieri neesot laika domāt. "Komandieris drīzāk ir viņa drošības garantija, jo topošajam kuģu vadītājam ir uztraukums par navigāciju. Kadetam nav jāuztraucas par to, ka kaut kas nebūs pareizi izdarīts, jo kopā ar speciālistiem viņš jūtas drošāk un mācās no kļūdām," spriež komandieris. "Kuģošanas laikā rodas dažādas situācijas, arī tādas, kas hipotētiski varētu rezultēties ar avāriju, tāpēc arī laikus veicam priekšdarbus, lai tas nenotiktu."

Militārajā karjerā no cilvēka personīgajām īpašībām, prasmēm un attieksmes ir atkarīgs praktiski viss. Tu tiec pamanīts. Jautāju Marekam, kā tiek pamanīts perspektīvais un ar ko viņš atšķiras no pārējiem, kuri arī varbūt nemaz nav sliktāki? "Ļoti precīzi teicāt, ka arī pārējie ir labi, bet katram atšķiras apguves ātrums un līmenis, visus nevar mērīt ar vienu mērauklu. Pats esmu izteikts praktiķis, kuram patīk reāli rīkoties, tāpēc reizēm nervi netur ilgāku laiku veltīt dokumentu studēšanai, tomēr tas, protams, ir jādara, jo jāpārzina arī teorētiskās lietas, jo, izpildot uzdevumu, tu nedrīksti nonākt pretrunā ar noteikumiem.

Lai kādu virzītu pa karjeras kāpnēm, ļoti svarīgi, kā viņš domā, cik tas ir loģiski, kā pieņem lēmumus, un tikai to visu kopā ņemot, izdarām secinājumus. Un arī ar kadetu, ko vēlamies piepulcēt mūsu komandai, vēl daudz vajadzēs strādāt, lai varētu būt drošs, ka viņa sardzes laikā viss būs labākajā kārtībā. Ja kuģojam pa Latvijas ūdeņiem, kur kuģošanas intensitāte nav tik liela, arī



bīstamu situāciju veidošanās varbūt nav tik liela, bet, ja aizejam, piemēram, pie Zviedrijas vai Dānijas krastiem, kur visapkārt ir desmit un vēl vairāk kuģu, tad komandierim pilnā mērā jābūt pārliecinātam par drošu manevrēšanu. Un tad ir svarīgi, cik pareizus lēmumus pieņems cilvēks, kurš tajā brīdī vada kuģi. Jau tad, kad mācību procesā simulatorā tiek izspēlētas dažādas situācijas, tu skaties un vērtē, kā cilvēki domā, kā veido stratēģiju un tiek galā ar stresa situāciju. Nav kāda īpaša instrumenta, ar kuru mērīt, bet ir kopskats, kas pasaka priekšā un palīdz izdarīt izvēli. Galvenais, lai cilvēks stresa situācijā neapjūk, spēj pieņemt pareizus lēmumus un ir drošs.

Pirmais, ko svarīgi zināt gan karavīriem, gan cilvēkiem civilajā kopumā: situācijā, kurā tu nezini, ko darīt, labāk apstāties, izanalizēt un tikai tad turpināt, nevis ar pilnu gaitu iet uz priekšu, lai pēc tam nožēlotu izdarīto. Kad pats mācījies, tā laika kuģa komandieris man teica:

“Nekad steigā nepieņem nesaprātīgu lēmumu!”



Kuģa “Virsaitis” komanda.

KĀPĒC MILITĀRĀ KARJERA?

Kad “Virsaīša” komandierim Marekam Kibeļskim jautāju, kāpēc izvēlējās militāro karjeru un kāpēc dienestu Jūras spēkos, viņš tikai nosaka, ka dzīvē, visticamāk, viss notiek likumsakarīgi. Mareks ir dzimis Liepājā, viņa mamma nāk no Jūrkalnes, kur visi apkārtējie saistīti ar jūru un darbu jūrā. Arī tēvs esot vēlējis izmācīties par jūrnieku, taču viņam nebija pareizā biogrāfija, tāpēc ceļš uz jūru diemžēl bija slēgts, bet dēls gan varēja, gan arī gribēja iet šo ceļu. “Laikam jau gēnos man ierakstīta jūra, tāpēc šķita tikai loģiski pēc pamatskolas beigšanas 1995. gadā doties uz Liepājas Jūrniecības koledžu, lai mācītos par kuģu vadītāju, ko sekmīgi arī paveicu.”

Vēl mācoties Jūrniecības koledžā, pavisam jauna Liepājas vietējā avīzē lasījās mazu rakstiņu, ka visi, kas vēlas, var pieteikties tā laika Militārā dienesta lesaukšanas centra organizētajās militāri patriotiskajās nodarbībās un nometnēs, kas bija līdzvērtīga vēlākajai jaunsargu kustībai. Aizgājies, pieteicies un “saslīmis” ar militāro dzīvi. “Kad palika astoņpadsmit, iestājos Zemessardzē, un tur jau sākās pieaugušo dzīve, mācības un istie ieroči. Tieši Zemessardzē vēl vairāk nostiprinājās pārliecība, ka militārā ir mana joma.”



Piecus gadus bijis Zemessardzē, tad pāris gadus pamācījies Liepājas Universitātē, 2003. gadā Mareks iestājies Nacionālajā Aizsardzības akadēmijā, jo viņa cieša apņemšanās bijusi kļūt par Jūras spēku virsnieku.

Lai iegūtu kuģa vadītāja izglītību, Jūras spēku kadeti mācās divās augstākajās izglītības iestādēs – Nacionālajā Aizsardzības akadēmijā un Latvijas Jūras akadēmijā. “2007. gada sākumā pabeidzu pirmā līmeņa augstāko izglītību Jūras akadēmijā kuģu vadītāju specialitātē, bet diplomu jau nevar saņemt bez jūras prakses. Strādāju par matrozi uz tirdzniecības kuģa, vairākas reizes šķērsojām Atlantijas okeānu, izgājām Panamas kanālu, iegājām Klusajā okeānā, tā ka dabūju kārtīgi izbaudīt civilā jūrnieka dzīvi, un tā man patika. Vēl pirms kāda pusgada zvanija no kompānijas, kurā izgāju praksi, un jautāja, vai gadījumā nevēlos strādāt uz kāda no viņu kuģiem? Droši vien viņi man nezvanītu, ja toreiz nebūtu saņēmis pozitīvas atsauksmes, laikam jau biju sevi labi parādījis, arī kapteinis uzrakstīja labu raksturojumu. Taču šoreiz mana atbilde kompānijai bija, ka pavisam kā ar nazi nenogriežu un nesaku kategorisku nē, tomēr pagaidām savā dzīvē neko nevēlos mainīt.”

Tagad Marekam Kibeļskim izdodas savienot divas lietas – jūru un militāro karjeru, pildot aizsardzības funkcijas gan vietējā, gan starptautiskā līmenī. 2008. gadā pēc Nacionālās Aizsardzības akadēmijas beigšanas Mareks ieradies Jūras spēkos ar virsnieka – leitnanta – pakāpi. Un tālāk, kā pats saka, standarta situācija: sācis kā jaunākais ieroču virsnieks uz kuģa “Virsaitis”, ar laiku saņēmis paaugstinājumu par kaujas daļas komandieri. “Tā iegrozījās, ka deviņdesmit procenti visas karjeras veidojās tieši uz “Virsaīša”. Tagad esmu kuģa komandieris, bet, kā smejos, uz “Virsaīša” esmu izgājis visus amatus, protams, izņemot mehāniķa, par ko nevaru būt, jo nav tādas izglītības. Biju navigācijas komandas komandieris, īsu brīdi, vairāk gan formāli, biju pat ūdenslidēju komandieris, lai gan pats neesmu niris, tad piecus gadus biju kuģa komandiera palīgs. Pēc palīga amata mani aizrotēja uz štāba plānošanas daļu, kur tiešām guvu ļoti labu pieredzi, kas atvēra acis uz kopējo ainu. It kā šķiet, ka, dienējot uz kuģa “Virsaitis”, tu jau zini, ar ko nodarbojas pārējās vienībās, bet, kad nonāc pie plānošanas, saskaries ar citiem uzdevumiem un sadarbības ietvaros tiecies ar citām vienībām, tikai tad īsti saproti, kas notiek vienībās un uz ko tiecas kopīgā Jūras spēku darbība. Tikai tad, kad esi iekšā šajā procesā, tu vari pilnvērtīgi izprast Jūras spēku mērķi kopējā Latvijas aizsardzības stratēģijā un Nacionālajos Bruņotajos spēkos, jo Jūras spēki nav atrauti no kopējās darbības, kas palīdz sasniegt un nodrošināt kopējo drošību un aizsardzību.”

MĀCĪBAS UN TREIŅI LIEK PAMATUS DROŠĪBAI

Jūra nepiedod paviršību. Ar jūru ir jāsaaug, jābūt uz tu. Jūras necieš vājos. Šādas un līdzīgas atziņas ir teikuši dažādu paaudžu jūrnieki, tam pievienojas arī Mareks Kibeļskis, īpaši uzsverot, ka Jūras spēku karavīri ļoti nopietni uztver



ikdienas mācības un treniņus, jo jābūt gataviem jebkurai situācijai – glābties pašiem, izglābt citus un strādāt ārkārtas apstākļos. “Savai komandai mēdzu teikt, ka miera apstākļos pats bīstamākais, kas var notikt uz kuģa, ir ugunsgrēks. Ja kuģis stāv krastā, tu vari nokāpt krastā un glābt savu dzīvību, bet jūrā nav tādu iespēju, un reizēm neviens pat gribēdams nevar palīdzēt. Tieši tāpēc mums dzīvotspējas treniņi notiek ļoti bieži gan reālajā vidē, gan krastā mācību konteineros, un visam tam mēs pieejam ļoti nopietni,” saka Mareks.

Patiesībā arī mācības pieder pie ikdienas rutīnas, un šo kārtību nosaka eskadras komandiera pavēle, kurā pa dienām iekļauti visu Jūras spēku kuģu uzdevumi.

Kara kuģu reglamentā un amata aprakstos visiem ir noteikti pienākumi: notiek apmācība, kuģa tehnisko līdzekļu apkope, tiek rīkoti gan šaušanas, gan dzīvotspējas treniņi, kuru laikā karavīri cīnās ar ugunsgrēku, sūcēm un visu citu. “Treniņi tiešām ir nopietni, un diena ir piesātināta. Kad “Virsaitis” dodas jūrā, tad pildām pienākumus atkarībā no tā, ar kādu



Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs ierodas vizītē uz kuģa “Virsaitis”.

uzdevumu esam aizgājuši – vai tās ir militārās mācības, vai tā ir dežūra, vai tu aizej kā štāba kuģis atbalstīt citas vienības, vai tā ir sadarbība ar ūdenslidējiem, kuriem uz mūsu kuģa ir izveidota ļoti laba platforma, kur izvietot ekipējumu un veikt iegremdēšanos. Bieži vien izspēlējam dažādas iespējamās kaujas situācijas. Piemēram, kuģim uzbrūk ar laivām, un kuģis no ikdienas organizācijas pāriet uz kaujas organizāciju. Mācību laikā šaušanai gan izmantojam tikai mācību munīciju. Šāda kaujas situācijas trenēšana notiek gan kuģa komandai, gan arī starp dažādiem kuģiem, kas parasti ir tā sauktie ienaidnieki. Tiek trenēti arī dažādi manevrēšanas uzdevumi, tā sauktie jūrniecības elementi, piemēram, krājumu nodošana, kuģim esot gaitā divdesmit metru distancē vienam no otra. Un tā sardzes virsniekam ir lieliska prakse, kā šādos apstākļos noturēt kuģi, jo bez kuģošanas pieredzes tas nemaz nav viegli izdarāms. Tāpat mācībās tiek trenētas tauvošanās operācijas, kad kuģis ir gaitā, vai arī kuģis imitē cietušo. Tā tiek attīstītas prasmes pieiet pie cietušā kuģa, iedot tauvu, buksēt kuģi, un visas šīs procedūras, kas mācībās tiek izspēlētas, ir nevainojami jāapgūst. Īpaši šajos laikos, kad Eiropā notiek reāls karš, mācības un izspēlētie asimetriskie



kariņi ir ārkārtīgi svarīgi, jo ikvienam ir jāsaprot, ko un kā kara gadījumā darīt, ir jābūt skaidrībai, kā komandu uzturēt kaujas gatavībā, lai cilvēks neapjūk, lai zina, kad viņš drīkst vai nedrīkst šaut, kur viņam jāatrodas un kā jārikojas.”

ATSLĀBT NEVAR NEKAD

Mareks Kibeļskis stāsta, ka pa visiem šiem gadiem, kamēr viņš dienē uz kuģa “Virsaitis”, ir bijušas dažādas situācijas, kurās jārikojas pastiprinātos stresa apstākļos. Ja jūrā kas atgadās ar kuģa



dzinēju, savu profesionālo varēšanu apliecina mehāniķi, tomēr tādas situācijas, kad būtu apdraudēta cilvēku dzīvība vai kuģošanas drošība, uz “Virsaīša” neesot piedzīvotas. Manevru laikā ir bijušas situācijas, kad kuģi viens otram garām pāiet ļoti tuvu, taču tās nav avārijas situācijas, bet gan apzinātas treniņa situācijas. “Kā jau teicu, jūrā bīstamākais ir ugunsgrēks, un tieši to “Virsaitis” piedzīvoja, kad janvārī nācām no Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieru maiņas ceremonijas Lietuvā. Par laimi, tieši tobrīd notika sardzes maiņa, tāpēc telpā, kur izcēlās ugunsgrēks, atradās cilvēki, kuriem ātri izdevās ugunsgrēku lokalizēt. Ugunsgrēka iemesls bija

gaužām triviāls – aizdegās elektrības kontaktligzda, kas nebija kuģiem īpaši domātā mitruma izturīgā, bet gan parastā, ko lietojam mājās. Uz tās uztecēja jūras ūdens, kas telpā nonāca pa vaļā atstāto iluminatoru. Lai gan ātri visu nodzēsām, tomēr nostrādāja dūmu detektors, bija sadūmojums, trauksme, un visi atradās paredzētajās vietās saskaņā ar kaujas sarakstiem. Karavīri rīkojās profesionāli, atbilstoši situācijai, un tas tikai vēlreiz pierādīja, cik svarīgi ir ikdienas treniņi.”

Lielākajā glābšanas operācijā “Virsaitis” piedalījās, kad Irbes šaurumā uz sēkļa uzskrēja pasažieru kuģis “Mona Lisa” ar aptuveni 600 pasažieriem uz klāja. Uz “Virsaīša” klāja tika nocelti 495 pasažieri un nogādāti Ventspils ostā. “Ikdienā mēs, protams, trenējamies glābšanas operāciju veikšanā, izspēlējam scenārijus, jo nelaimes gadījumā, pat ja cietušajam kuģim blakus būtu desmit citu kuģu, glābšanas misiju deviņdesmit deviņos procentos gadījumu noteikti uzticēs karakuģim, norīkojot to par galveno koordinātoru notikumam vietā, tāpēc mums ir svarīgi trenēt savus karavīrus un virsniekus, lai zinām, ko un kā darīt ārkārtas



situācijā. Lai gan Kras-ta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) parasti izrēķina dislokāciju, arī mums pašiem ir jābūt spējīgiem veikt šos aprēķinus. Lai gan “Mona Lisa” gadījumā situācija nebija tāda, ka kuģis grimtu un cilvēki slīktu, tomēr avārija cilvēkiem radīja stresu, īpaši jau ņemot vērā, ka uz kuģa bija seniori, kuriem bija sešdesmit plus, un mūsu karavīriem vajadzēja šiem cilvēkiem sniegt arī psiholoģisku atbalstu.”



BEZ PAPĪRA KARTĒM NAV ĪSTAS NAVIGĀCIJAS

Gadsimtiem ilgi jūrniki, kuģojot pasaules jūrās un okeānos, ir paļāvušies uz papīra kartēm, tās ir bijušas neatņemami instrumenti jūrnikiem visā pasaulē. Tagad jaunākās tehnoloģijas arvien straujāk ienāk gan civilajā, gan militārajā flotē, mūsdienā digitālajā laikmetā tradicionālās papīra kartes tiek aizstātas ar elektroniskajām navigācijas kartēm. Taisnību sakot, elektroniskās kartes (ECDIS) gan vairs nevar uzskatīt par jaunāko tehnoloģijas sasniegumu, tāpēc ir loģiska interese, kā ir uz “Virsaiša”, vai karavīri paļaujas tikai uz elektronikas datiem? Izzādās, tā īsti nav. “Protams, mums ir elektroniskās kartes, bet neesam attiekušies arī no papīra kartēm, kā to, piemēram, ir izdarījusi Dānija un citas valstis. Tā kā karakuģi nepakļaujas IMO prasībām, Jūras spēku komandieris var pieņemt lēmumu atteikties vai turpināt izmantot arī papīra kartes,” saka Mareks Kibeļskis. “Mums papīra karte ir pamatlīdzeklis, jo uzskatu, ka, paļaujoties tikai uz elektroniskajām kartēm, tā vairs nav navigācija. Nekādā ziņā nenoliedzu tehnoloģiskos sasniegumus un ieguvumus, bet uz “Virsaiša” elektroniskās kartes ir tikai palīg līdzeklis. Kad mācījās Liepājas Jūrniecības koledžā, tādas elektroniskās kartes nemaz vēl nebija, mēs visi zīmējām kartes, rēķinājām straumes, vējus, visu to, ko tagad paveic elektroniskā programma un parāda uz ekrāna. Taču tā vairs nav stūrmaņa māksla, tāpēc saviem stūrmaņiem lieku rēķināt un zīmēt, jo tas ir īsts stūrmaņa profesionalitātes apliecinājums.

Publiskajā telpā jau ir izskanējusi informācija, ka Baltijas jūrā tiek traucēta GPS darbība, un ir aizdomas par nedraudzīgas valsts kiberuzbrukumu draudiem, tāpēc mums ir jābūt gataviem tādām situācijām. Reāls piemērs ir atgadījums ar vienu no Vācijas kompānijas “TI Line” prāmjiem, kurš 2023. gadā



vienam sēklim pārskrēja pāri, bet uz otra sēkļa uzsēdās, jo sardzes virsnieks paļāvās tikai uz elektroniskās kartes rādītājiem, kas GPS traucējumu un kļūdu dēļ nav bijuši pareizi. Prokurora slēdzienā teikts, ka netika izmantoti alternatīvi pozīcijas noteikšanas rīki drošai navigācijai. Par laimi, negadījums beidzās bez cietušajiem, taču varēja būt visādi.”

KARŠ MAINA REALITĀTI

Kad notika mūsu saruna, Zviedrija vēl nebija uzņemta aliansē, bet “Virsaīša” komandieris pauda pilnīgu pārliecību, ka tas ir tikai laika jautājums, un viņam bija taisnība, jo Ungārijas parlaments beidzot nobalsoja par Zviedrija uzņemšanu NATO. Valsts prezidents Edgars Rinkevičs savā komentārā sociālajos tīklos norādīja, ka Zviedrijas uzņemšana aliansē ievērojami uzlabos gan reģionālo, gan sabiedroto drošību. “Baltijas jūra tagad ir NATO ezers,” tviterī rakstīja prezidents, bet mēs par šo jautājumu ar Mareku Kibeļski spriedām jau kādu laiciņu pirms tam, kad viņš teica, ka Krievijai pēc zviedru iekļaušanās aliansē Baltijas jūrā paliks šaura telpa. Protams, vēlējos arī zināt, kā tad Krievijas kuģi uzvedas Baltijas jūrā un cik likumīgi tie rīkojas. Mareks Kibeļskis smaidot saka, ka tieši šo pašu jautājumu viņam esot uzdevis NATO 1. pastāvīgās jūras grupas (SNMG1) komandieris, kad 2023. gadā NATO samita laikā ar helikopteru ieradīs vizītē uz “Virsaīša”. “Viņam, protams, jau bija viedoklis, tomēr viņš vēlējās zināt arī manējo, jo mēs teritoriāli esam tuvu Krievijai, un arī mūsu mentalitāte un pagātnes pieredze ļauj izdarīt secinājumus. Toreiz viņam teicu, ka to, kas attiecas uz it kā nerakstītajiem likumiem jūrā, krievu kara jūrnieki ievēro. Agrāk mūsu un Krievijas karakuģi, ejot garām, militāri viens otru sveicināja, kā to prasa regulaments. Tagad, kad karš Ukrainā ilgst jau divus gadus, mēs, visticamāk, šādu pieklājības žestu vairs neizrādītu, jo domāšana un arī attieksme viennozīmīgi ir mainījusies, un ne tikai Jūras spēkos, bet arī visos Bruņotajos spēkos. Eiropā domājām, ka tā, kā tagad realitātē ir noticis, nekad nevarētu notikt. Domājām, ka Krievija nekad tā nedarīs, bet izrādās, ka šī valsts rīkojas vēl daudz trakāk. Domājām, kas gan ar raķetēm pa mums šaus, bet tagad redzam, ka krievi ar raķetēm šauj pa ukraiņiem, lai cik viena raķete izmaksā un cik cilvēku iet bojā, jo viņiem tas neko nenozīmē.

Kad 2022. gadā sākās karš, biju NATO štābā, jo Baltijas jūrā notika vienas no lielākajām mācībām – BALTOPS. Jau tad mainījās scenārijs, kas mācību laikā tiek izspēlēts. Tie vairs nebija atsevišķi fragmenti, kad viena grupa kaut ko dara tur, otra tur, tas jau bija saistīts scenārijs, kad strādā nevis atsevišķas vienības, bet visi spēki apvienoti vienā veselā procesā, un strādā kā vienots zobrāts. Pēc tam arī citas mācības notika ar pavisam citu redzējumu, lielāko uzsvāru liekot uz Baltijas valstīm un Poliju, akcentējot to, kur varētu būt lielākie riski. Pilnīgi noteikti varu apgalvot, ka Baltijas valstīm, un tas nozīmē arī Latvijai, tiek pievērstas daudz lielāka uzmanība.”



KUĢIS UN JŪRNIKI – TAM JĀBŪT VIENAM VESELAM

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots reiz intervijā teica: “Mums Jūras spēkos vienmēr ir bijis uzstādījums – nekādi dzelži nav svarīgāki par cilvēkiem. Mēs teicām: “Dzelžus mēs dabūsim, ja vajadzēs, bet mums ir jābūt izglītotiem virsniekiem! Vispirms ir izglītība!”

Latvijas Jūras spēki vēsturiski vienmēr ir lepojušies ar labi izglītotiem jūrniekiem, un arī tagad šajā ziņā nekas nav mainījies un Latvijas Jūras spēku karavīri ir liekami kā līdzvērtīgi citu valstu karavīriem. “Es pat teiktu, ka daudzās jomās mūsu karavīri ir labāki, ja salīdzinām līdzvērtīgas kuģu klases. Mēs, protams, neesam salīdzināmi ar lielajām fregatēm, kam ir pavisam citi uzdevumi un aizsardzības kapacitāte, es vairāk domāju par mīnu kuģu klases līmeni. Esam daudz runājuši ar vācu kolēģiem, kas pārstāv militāru lielvalsti, un izrādās, ka arī Vācija cīnās ar tām pašām problēmām, kādām cīnāmies mēs: trūkst cilvēkresursu, cilvēki vēlas pamest militāro dienestu, jo ilgs laiks jāpavada jūrā, kas tiešām nav viegli un prasa stipru raksturu,” stāsta komandieris.

“The Mission to Seafarers” regulāri veic tirdzniecības flotes jūrnieku aptaujas, lai būtu lietas kursā par to, kā jūtas un ko domā jūrnieki. Secinājumi ir tādi, ka jūrnieku garīgā veselība ir pakļauta intensīvai spriedzei, daudzi jūrnieki, nespējot to izturēt, grasās mainīt darbu. Jūrnieku laimes indeksu uz leju velk atšķirtība no krasta, kas negatīvi ietekmē jūrnieku psiholoģisko stāvokli. Arī karavīri nav no cita materiāla veidoti, kā viņi var tikt galā ar emocionālo spriedzi? Mareks Kibelskis atzīst, ka tas ir ļoti komplicēts jautājums. “Pirms uz misiju dodas kāds no mūsu Nacionālo bruņoto spēku karavīriem, viņš tiek pamatīgi testēts. Ja psihologs pasaka, ka šajā karavīrā saskata risku, tāpēc viņu labāk nesūtīt misijā, jo saasinātas situācijas gadījumā varētu sagaidīt neadekvātu rīcību, uz misiju viņa vietā dodas cits karavīrs. Ja šāda situācija izveidojusies jau misijas laikā, sauszemes karavīru ir vieglāk nomainīt. Ar Jūras spēku karavīriem ir pavisam savādāk, jo mēs strādājam īpašos apstākļos, mūsu jūrniekus nemaz nav tik viegli aizstāt, īpaši jau tad, ja cilvēks ir kādas noteiktas sfēras speciālists, tāpēc pirms došanās ilgākā pārgājienā vai misijā psihologs katru testē un dod savu slēdzienu, ieteikumu lielāku vērību pievērst vienam vai otram jūrniekam, kura psiholoģiskais stāvoklis var radīt problēmas. Tad kuģa komandieris nopietni analizē psihologa slēdzienu, lai izdarītu savus secinājumus. Par cilvēkiem vienmēr ir jādodomā, ne tikai dodoties misijās. Kad esam krastā, parasti eskadra vai kuģis organizē dažādus saliedēšanās pasākumus, kopā ar citiem kuģiem vai paši savā starpā rīkojam sporta sacensības, reizēm noirējam autobusu un braucam ekskursijā, ja vajag, uzdziedam arī karaoki, un to visu darām, lai cilvēki atslēgtos no darba rutīnas.”

Šajā ziņā ļoti svarīga loma ir kuģa krustmātei Vitai Jermolovičai, kura “Virsaiša” komandai esot mazais dievs, kuru ciena un vienmēr gaida viesos. “Vita ir sabiedriska un aizņemta, bet vienmēr atbrauc kuģa dzimšanas dienā mūs



apsveikt, un tas ir ļoti svarīgi, jo krustmāte prot uzmundrināt komandu. Tas ir pavisam citādi, nekā tad, ja ierodas militārpersonas, ar krustmāti sarunas notiek savādāk, it kā tā būtu tava krustmāte, kas atbraukusi ciemos. Tagad kā kuģa komandierim man jau ir pavisam citas attiecības ar krustmāti," ar prieku stāsta Mareks. "Un klausoties, ko un kā kuģu krustmātēm rīkotajā Ziemassvētku pasākumā savās uzrunās saka krustmātes, var just, ka arī viņām tas ir svarīgi."



KUĢIS IR VALSTS VIZĪTKARTE

Kuģa krustmāte nebūt nav vienīgā, kas apciemo kuģi, jo "Virsaitis" ir Jūras spēku flotes vizītkarte, tāpēc, lai gan augstu Latvijas un ārvalstu amatpersonu vizītes ir ierasta lieta, tomēr kuģa komandieris kopā ar savu komandu tām vienmēr gatavojas ļoti atbildīgi. "Ikdienā uz kuģa noris parasts ikdienas darbs, bet, kad gaidām ierodoties viesi, kuģi, protams, sagatavojam vizītei, jo viesim nav jāredz mūsu

ikdienas darba vide, kad kaut kas ir noskrūvēts, tiek remontēts, atjaunots vai tīrīts. 2023. gadā uz "Virsaiti" tiešām viesojās ļoti daudz amatpersonu: divi aizsardzības ministri – Ināra Mūrniece un Andris Sprūds, arī Valsts prezidents, tāpat bija ieradies arī Kanādas vēstnieks kopā ar atašeju, jaunais Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieks ģenerālmajors Andis Dilans. Viesi ir atbilstoši jāuzņem, un tas arī no kokiem prasa viņu meistarības apliecinājumu, un šajā ziņā nav nekādu bažu, jo mūsu koki ir profesionāli, gatavo ar odziņu. Tā tas nav tikai svētku reizēs, bet arī ikdienā, kad mūsu koki pabaro kuģa apkalpes karavīrus," stāsta komandieris.

ĢIMENE – STIPRAIS PLECS, FIZISKĀ SAGATAVOTĪBA – PAMATS IZTURĪBAI

Atziņu, ka jūrnieka stiprākā aizmugure ir ģimene, teicis ne viens vien pieredzējis jūrnieks. Ja zini, ka mājās viss ir kārtībā un tevi atgriežamies gaida mīlošs cilvēks, tad prāts ir mierīgs un sirds strādā normālā ritmā, bet, ja tā nav, tad viss sagriežas ar kājām gaisā. Mareks atceras, ka reiz bijis gadījums, kad kāds no karavīriem uz kuģa saņēmis ziņu no sievas, ka viņa vēlas šķīrties. Tad nu gan bijis karavīru jāpieskata, lai viņš neizdarītu kādu nelabojamu muļķību. "Tas ir smagi, ja ģimene šķiras," nosaka Mareks un piebilst, ka arī viņa sieva vēlētos, lai viņš biežāk un ilgāk būtu mājās. Taču šķiet, ka Mareka sievai kādu laiku būs



jāsamierinās, jo “Virsaša” komandieris jau sarunas sākumā teica, ka pagaidām savā dzīvē neko negrasās mainīt, vēlas būt aktīvajā dienestā un darboties. “Kad sieva uzsāk sarunu par maniem plāniem, es viņai saku – tu taču zināji, ko ņem par vīru, un tad viņa samiernieciski pasmaida,” saka Mareks.

Arī fiziskā sagatavotība palīdz cilvēkam izturēt spriedzi, tāpēc ar komandiera pavēli noteikts, ka katram karavīram ik gadu ir jākārt fiziskie normatīvi: vīriešiem jāskrien trīs kilometri, sievietēm pusotrs, arī atspiešanās balstā guļus un presīte. “Noteikumi paredz, ka kuģa komandieris ir atbildīgs par savas komandas fizisko sagatavotību. Diemžēl jāatzīst, ka jaunie nereti nevar nokārtot minimālos normatīvus, nemaz nerunājot par izcili un labi. Lai šo problēmu risinātu, ar viņiem strādā speciāli sagatavoti C kategorijas sporta treneri, kuru vadībā treniņi notiek tik ilgi, līdz normatīvi tiek nokārtoti. Divas reizes nedēļā katrs mūsu karavīrs sev piemērotā laikā var apmeklēt arī baseinu. “Virsašim” liela privilēģija ir tā, ka uz kuģa ir sporta zāle, par kuras aprikojumu cilvēki parasti ir pārsteigti. Un mūsu karavīri šo privilēģiju arī izmanto. Īpaši tad, kad kuģis atrodas jūrā un laika apstākļi ir piemēroti, zāle parasti ir kārtīgi noslogota.”

“VIRSAITIS” TURAS GODAM

Lai gan “Virsaitis” nav no jaunākajiem kuģiem – tas būvēts 1978. gadā Bergenā, Norvēģijā, kā piekrastes mīnu licējs. Visi ārzemju viesi, kas ciemojas uz kuģa, esot pārsteigti, cik labā stāvoklī kuģis tiek uzturēts. Kā saka kuģa komandieris, uzlabojumi, protams, ir nepieciešami, bet šobrīd nav nekā tāda, kas negatīvi varētu ietekmēt uzdevumu izpildi. Pavisam uzbūvēti divi šādi kuģi, viens ir Lietuvas Jūras spēku rīcībā, bet “Virsaiti” Latvijas Jūras spēki saņēma 2003. gada 27. janvārī, tāpēc šo datumu arī uzskata par kuģa dzimšanas dienu.

Kuģis ir 64,8 metrus garš, 12 metrus plats, tā iegrimē ir 4,6 metri, maksimālais ātrums 14 mezgli, un šāds kuģis var droši pārvarēt līdz 10 metrus augstus viļņus, sānsvere var būt līdz 48 grādi.

NATO uztur divas mīnu kuģu grupas, vienu Vidusjūrā, otru Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Jūras spēku komandieris Māris Polencs uzsver, ka šādi kuģi ir liels deficīts, tāpēc Jūras spēki bija aicināti doties uz Vidusjūru, tomēr viņi tam nepiekrita un palika savā reģionā, kur arī pienākumu netrūkst. Tā, piemēram, ik gadu notiek BALTRON mācības, kam katru gadu mainās komandieri un tiek norīkots štāba kuģis.

“2023. gadā “Virsaitis” bija BALTRON štāba kuģis, un arī komandieris bija no Latvijas. Tāpat 2024. gada pirmajā pusē “Virsaitis” ir štāba kuģis, jo lietuviešu “Jotvingis”, kas ir mūsu “Virsaša” māsas kuģis, iet uz modernizāciju, tikai šoreiz štāba komandieris būs lietuvietis, un mūsu kuģis tiks nodots viņa taktiskajā pakļautībā. Taču gadījumā, ja ir kādi nacionāli uzdevumi, tad tie tiek pildīti pirmām kārtām, tā ir prioritāte,” stāsta kuģa komandieris.



Tā kā Baltijas jūrā ir liels vēsturiskais piesārņojums un arī Irbes šaurumā joprojām tiek atrastas Pirmā un Otrā pasaules kara mīnas, arī šajā ziņā "Virsaitim" darba netrūkst, sniedzot atbalstu citām vienībām. "Tiek lēsts, ka abos karos Baltijas jūrā bija izlikti aptuveni astoņdesmit tūkstoši mīnu. Vācieši informāciju par mīnu laukiem ir atklājuši, turpretī krievi ne, tāpēc par daudzām mīnām joprojām nav precīzas informācijas, kur tās izliktas. Taču jāteic, ka kuģošanas drošību šīs mīnas neapdraud, ja tas tā būtu, tad civilajiem kuģiem šajā vietā būtu liegta kuģošana."



PRINCIPUS PĀRKĀPT NEDRĪKST, BET TRADĪCIJAS JĀKOPJ

Kuģa komandā ir arī sievietes, tāpēc ieminos, ka senāk tika uzskatīts, ka sievietes uz kuģa nes nelaimi, uz ko komandieris smaidot saka: "Nekad neesmu sapratis, kur radies tāds priekšstats, ka sieviete nes nelaimi. Mēs uz kuģa par to tiešām nekad nedomājam. Drīzāk ir citas lietas, par ko karavīri stipri vien piedomā un ievēro. Piemēram, tai dienā, kad kuģis iet jūrā, es neskujos. Jūrā var skūties, bet es to parasti nedaru, kad atnāku krastā, tad noskujos. Nezinu, tā bija sakritība vai likumsakarība, bet Klaipēdā man vajadzēja iet uz svinīgo pieņemšanu,

un šķita, ka būs nepieklājīgi turp doties neskūtām, jo pieņemšana prasa etiķetes ievērošanu, un jau skujoties teicu, ka pārkāpju savus principus. Tas bija tieši tajā dienā, kad, nākot no Klaipēdas, uz kuģa izcēlās ugunsgrēks. Tā laikam bija zīme, ka savus principus nedrīkst pārkāpt. Jūrā esot, negriež arī matus. Karakuģi cenšas neiziet jūrā pirmsdienā. Kad tikko sāku dienēt, ja kuģim jūrā vajadzēja iziet pirmsdienā, tā laika komandieris to noteikti darīja svētdien vēlā vakarā vai otrdien agri no rīta.

Uz "Virsaša" bija tradīcija, ka kuģa komandieris, kad veica pietauvošanās, attauvošanās vai kāda cita veida operācijas, lika galvā sarkanu naga cepuri ar kuģa siluetu. Tādu cepuri, uzsākot dienestu uz "Virsaša", man uzdāvināja komandieris un teica: "Kad būsi "Virsaša" komandieris, turpini ievērot šo tradīciju. Cepure manu stāšanos komandiera amatā nogaidīja četrpadsmit gadus, un tagad es to tiešām lieku galvā. Turpinot tradīciju, tādu pašu cepuri uzdāvināšu virsniekam, kurā saskatu komandiera potenciālu. Kopš esmu amatā, esmu



ieviesis tradīciju ar kuģa komandiera apbalvojumu atzīmēt labākos kareivjus, instruktorus un virsniekus. Karavīram ir patīkami, ka viņš tiek novērtēts, ka kuģa komandieris viņā ir saskatījis kaut ko vairāk nekā pārējos, bet tas nenozīmē, ka citi būtu sliktāki kareivji. Vēl uz "Virsaīša" ir tradīcija iesvētīt jaunos karavīrus, tad viņus sagaida visdažādākie pārbaudījumi ar īpašu dzērienu noslēgumā, kurā viss iespējamais sajaukts kopā ar jūras ūdeni. Bet, ja runājam par alkohola lietošanu, varu teikt, ka, pildot dienesta pienākumus un esot jūrā, tas ir kategoriski aizliegts, tas nav apspriežams, un ar to arī nav bijušas nekādas problēmas."

KOMANDIERA PRESTIŽU CEĻ VIŅA APKALPE

Admirālis Zeibots domā, ka pats galvenais ir cilvēka spēja sadarboties. "To

es vienmēr esmu mācījis un stāstījis, ka virsnieks personīgi ar savu darbu nopelna tikai vienu virsnieka pakāpi, un tā ir pirmā – leitnants. Visas pārējās nopelna viņa kolektīvs, kuru viņš vada. Un tikai tā! Tas ir ļoti atkarīgs no tā, kā viņš spēj komunicēt, kā spēj sarunāties. Protams, arī no tā, kāda ir



viņa *background* – sagatavotība un personīgās īpašības. Par pirmo pakāpi viss ir skaidrs, gandrīz visi aiziet arī līdz nākamajai pakāpei, bet, lai no tās kāptu augstāk, tas vairs tik viegli nenotiek, un tas ir jāapzinās. Ja runā par Jūras spēkiem, tad komandkapeiņa dienesta pakāpe lielākajai daļai ir pēdējā. Tas visiem ir jāapzinās, jo no komandkapeiņa par jūras kapteini kļūst tikai daži. Un šie daži ir tie, kuriem piemīt viss nepieciešamo īpašību komplekts, un personīgās nebūt nav noteicošās, galvenā ir spēja strādāt ar kolektīvu, jo tu esi kolektīva vadītājs." Tā uzskata viceadmirālis, un tieši tādu pašu domu pauž Mareks Kibeļskis: "27. janvārī mūsu kuģim ir dzimšanas diena, un tai par godu uzrunāju "Virsaīša" komandu un teicu, ka 2023. gads komandai nebija viegls, kuģim bija daudz nestandarta uzdevumu, daudzi uzdevumi nāca klāt, un arī 2024. gads solās būt tikpat piesātināts, tāpēc mums vienmēr ir jābūt gataviem pildīt tos uzdevumus, kurus mums uzliek valsts. To nevar paveikt viens kuģa komandieris vai kuģa mehāniķis, jo kuģis ir viens liels mehānisms, un katrs uz šī kuģa ir mazs zobrats, ja tas nestrādā, tad nestrādā arī viss mehānisms. Kuģa komandieris viens nav nekas, ja aiz viņa nestāv komanda. Kā jau visiem, arī mums mēdz būt dažādas situācijas, reizēm atskan kāds skarbāks vārds, bet tā ir ikdiena un



pieder pie lietas. Kuģa "Virsaitis" komanda ir profesionāla, protams, tas, cik labi kurš ir sagatavots, parādīsies ekstrēmās situācijās, bet par savu komandu esmu pārliecināts. Vienmēr saviem karavīriem saku – nekad neprasīsim, ko valsts mums var dot, bet gan, ko mēs varam dot valstij. Valsts svētkos, kad skan himna, tu īpaši izjūti, kāpēc un par ko tu celies un kriti."

MILITĀRAJĀ DIENESTĀ AMATS NAV PERSONĪGĀ VELME

Militārajā dienestā jārēķinās, ka šodienas amats nav uz palikšanu, notiek rotācijas un jāpieņem jauni izaicinājumi. Kuģa "Virsaitis" komandieris Mareks Kibeļskis nevēlas aktīvo darbību mainīt pret mierīgu kantora darbu un domā, ka loģisks nākamais amats varētu būt Mācību centrā vai Eskadras vadības grupā. Kad savulaik dienējis štābā, bijuši vairāki piedāvājumi tālākajam dienestam, bet, kad uzzinājis, ka viens no tiem ir kuģa "Virsaitis" komandiera amats, ne mirkli nav šaubījies par savu izvēli. "Ja esi mācījies par kuģa vadītāju, nebūtu loģiski, ja tu nevēlētos kļūt par kuģa komandieri. Tāds bija arī mans mērķis, un vēl jo vairāk, ja tas ir kuģis, kas man patīk vislabāk. Pagaidām pie komandiera uz pārrunām vēl neesmu bijis, tāpēc tā būtu tikai zīlēšana par nākamo amatu, jo viens ir manas vēlmes, bet otrs ir tas, kur mani redz Jūras spēku vadība, taču tas nu ir pilnīgi skaidrs, ka 2024. gads būs izaicinājumiem bagāts."

Sarunas nobeigumā kuģa "Virsaitis" komandieris civilajai sabiedrībai novēlēja uzticēties cits citam, neļauties provokācijām un ticēt valstij. "Ne tikai armija, bet arī civilie veido šo valsti, un ne tikai armija var to aizstāvēt, tāpēc arī civilajai sabiedrībai vajag ticēt saviem spēkiem. Saviem kolēģiem gribu novēlēt turpināt attīstīties, jo armijai ir vajadzīgi profesionāļi."■

Anita Freiberga



SAREŽĢĪTOS GADĪJUMOS PATI SLIKTĀKĀ IR NEVAJADŽĪGA PANIKAS SĒŠANA

22. februārī plkst. 02.42 Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma informāciju no kravas kuģa "Escape", ka uz tā izcēlies ugunsgrēks, ko nav izdevies nodzēst ar autonomās ugunsdzēsības sistēmu, tāpēc nepieciešama palīdzība. MRCC Rīga nekavējoties norīkoja krasta apsardzes kuģi KA-08 "Saule" doties uz notikuma vietu, tāpat tika veikta arī visu operatīvo dienestu apziņošana. Kapteinis, izvērtējis situāciju, nolēma evakuēt kuģa "Escape" apkalpi, kas pameta kuģi glābšanas laivā. MRCC Rīga deva uzdevumu blakus esošajam kravas kuģim veikt apkalpes glābšanu. Visi kuģa "Escape" apkalpes locekļi tika uzņemti uz kuģa "Kairit", kas viņus nogādāja Rīgas ostā. Pēc ugunsgrēka likvidēšanas tika pieņemts lēmums atļaut kuģim "Escape" ieiet Rīgas ostā. "Protams, man ir grūti spriest, cik pareizs vai nepareizs bija kapteiņa pieņemtais lēmums par apkalpes evakuāciju, jo tikai kapteinis ir atbildīgs par savu komandu, lai visi būtu sveiki, veseli un izglābti, un, ļoti iespējams, tieši tāpēc kuģa kapteinis pieņēma lēmumu kuģi pamest," uzskata Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks komandkapteinis KRISTS KRISTLĪBS.

– Visticamāk, kapteinim tas nav viegls lēmums?

– Kapteinis jau iepriekšējā dienā ziņoja, ka kuģim ir problēmas ar galveno dzinēju, un mēs devām atļauju kuģim Irbes šaurumā nostāties uz enkura, lai veiktu remonta darbus. Pēc pāris stundām problēmas bija novērstas un kuģis turpināja ceļu uz Rīgu. Tas ir tikai mans pieņēmums, bet domāju, ka ugunsgrēks, kas naktī izcēlās, bija tieši remonta sekas. No kuģa ziņoja par lielu piedūmījumu un liesmām, kas gar stūres māju gāja uz augšu, mašīntelpā tika palaista CO2 dzēšanas sistēma, bet, pēc kapteiņa domām, tā nebija nostrādājusi. Kapteinis burtiski piecpadsmit minūšu laikā pieņēma lēmumu par apkalpes evakuāciju, un viss norisinājās tik strauji, ka uz degošā kuģa pat nebija izskatīta iespēja izmest enkuru, un tieši tāpēc kuģis palika bez vadāmības, dreifējot.

Tiklīdz saņēmām ziņojumu no nelaimē nonākušā kuģa, tūlīt sākām glābšanas operāciju un uz notikuma vietu nosūtījām savu dežūrkuģi. Divu jūdžu attālumā no cietušā kuģa atradās kuģis "Kairit", kas stundas laikā jau bija uzņēmis



JŪRAS SPĒKI

evakuētos jūrniekus. Krasta apsardzes dienesta speciālisti īpašā dreifa programmā ievadīja visus mums zināmos datus, un šī programma analizēja situāciju – vēja virzienu, viļņu augstumu, visus citus parametrus, lai projicētu iespējamo kuģa pārvietošanos un prognozētu, kas ar kuģi varētu notikt. Tagad, atskatoties uz situāciju, varu teikt, ka daudzi apstākļi mums bija labvēlīgi. Pirmkārt, bija labi laika apstākļi, tāpēc apkalpe sekmīgi varēja pamest savu kuģi, bet otrs kuģis



Krišs Kristlībs.

bez problēmām varēja to uzņemt. Viļņu augstums bija neliels, arī vējš minimāls, vienīgais mīnuss tas, ka pūta ziemeļaustrumu vējš, kas kuģi dreifēja uz krasta pusi. Sākotnējā prognoze rādīja, ka kuģis starp Mērsragu un Roju varētu uzsēsties uz sēkļa. Pats esmu dienējis uz kuģiem, un man nācies kuģot arī Rojas un Mērsraga piekrastē, tāpēc lieliski zinu, ka grunts tur ir ļoti akmeņaina, ar izteikti lieliem akmeņiem. Tieši ap to pašu vietu jau 2011. gadā bija incidents, kad uz akmeņiem uzsēdās zvejas kuģis "Kate" ar pieciem zvejniekiem, kurus izglāba un evakuēja ar patruļkuģa P-05 "Skrunda" palīdzību. Toreiz pastāvēja dīzeldegvielas noplūdes risks un apdraudējums videi, bet viss, par laimi, beidzās labi, tomēr prognozes par "Escape" dreifēšanu šīs

piekrastes virzienā darīja mūs bažīgus par iespējami bīstama scenārija piepildīšanos. Ja būtu smilšaina grunts un kuģis uzsēstos uz sēkļa, visticamāk, nekādas īpaši sliktas sekas nerastos, novilktu kuģi no sēkļa, un viss, bet šajā gadījumā, ja kuģis uzskriestu uz akmeņiem, zinot, ka tā tankos ir sešsimt tonnu degvielas, situācija rādījās visai bēdīga, jo varētu tikt uzplēsts kuģa korpuss un degviela izplūstu, veidojot piesārņojumu, kas licī radītu ļoti lielas problēmas. Domājot par iespējami sliktāko scenāriju, tūlīt pēc trauksmes cēlām augšā Jūras incidentu novēršanas vienību, kas bija gatava doties uz potenciālo notikuma vietu, lai attiecīgi reaģētu uz piesārņojumu, izliktu bonas un veiktu visus citus pasākumus. Tāpat brīdinājām štāba un apgādes kuģi A-90 "Varonis", kas specializējies naftas savākšanā, un sūtījām to uz notikuma vietu, lai tas vajadzības gadījumā veiktu nepieciešamos darbus no jūras puses, izsūtījām arī vēl vienu patruļkuģi, lai nepieciešamības gadījumā tas varētu sniegt vēl kādu nepieciešamo atbalstu. Mēs izdarījām visu, ko varējām, lai mūsu dienesti būtu pilnīgā gatavībā sniegt palīdzību, jo, kā jau teicu, gatavojāmies sliktākajam scenārijam. Pirmais notikuma vietā ieradās mūsu Krasta apsardzes kuģis, kas ierašanās brīdī nemanīja ugunsgrēka pazīmes un apdūmojumu uz ārējiem klājiem.

Īpaši gribu uzsvērt, ka mums bija ļoti laba sadarbība ar institūcijām, kuras šādos gadījumos ir iesaistītas un kuras apziņot ir mūsu pienākums, – ar Jūras administrāciju un Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas



biroju, par situāciju ziņojām arī Rojas un Mērsraga ostu kapteiņiem, lai viņi būtu lietas kursā. Ļoti laba sadarbība mums bija ar kuģa aģentu, kas pārstāvēja kuģošanas kompāniju un no savas puses veica velkoņu mobilizāciju.

Gribu paskaidrot, kādi bija Krasta apsardzes pienākumi šī incidenta gadījumā. Mums bija jāveic glābšanas un meklēšanas operācija, lai visi cilvēki tiktu izglābti un nogādāti drošībā ostā. Nākamā mūsu atbildības joma būtu iespējamā piesārņojuma savākšana un visi darbi, kas saistīti ar piesārņojuma seku likvidēšanu, un arī tam mēs bijām sagatavojušies. Kas attiecas uz pašu kuģi, par to atbildīga ir kuģa kompānija. Lai cik paradoksāli tas izklausītos, mums īsti nav tiesību ar kuģi kaut ko pasākt. Pamatojoties uz provizoriskajiem datiem, sazinājāmies ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, lai noskaidrotu, vai viņi no savas puses varētu sniegt atbalstu, ja ugunsgrēks turpinātu izplatīties. Jāteic, ka ugunsdzēsējiem, kam parasti jādzēš degoša māja vai šķūnis, kuģa dzēšana nav ikdienas darbs, kuģa dzēšana uz jūras ir pavisam cita specifika. Tieši tāpēc Rīgas un Liepājas ugunsdzēsēji nāk pie mums trenēties sev nepierastos apstākļos. Lai gan ugunsdzēsēji bija gatavi pieslēgties, atbalstīt un vajadzības gadījumā pat kāpt uz kuģa, tas šoreiz nebija vajadzīgs. Uzturējām sakarus arī ar robežsargiem, kuri uz notikuma vietu aizsūtīja savu helikopteru, kas no gaisa ar termokamerām veica vizuālo novērošanu un kuģa apskati, un arī viņi ziņoja, ka neredz ugunsgrēku, atklātu liesmu vai sadūmojumu uz kuģa. Man pagaidām nav zināmi oficiālie izmeklēšanas rezultāti, bet no savas pieredzes secinu, un tas ir tikai mans personiskais viedoklis, ka CO2 ugunsdzēsšanas sistēma tomēr bija nostrādājusi un tieši tāpēc uguns nekur tālāk neizplatījās, bet, ja sistēma arī nebija nostrādājusi, tad apkalpei bija izdevies hermētiski noslēgt mašīntelpu, un uguns liesmas, nepieplūstot skābeklim, tika aplāpētas. Lai kā arī būtu, pats galvenais bija tas, ka uguns neizplatījās.

Medijos diezgan liela ažiotaža sacēlās par to, ka kuģi ir bīstama krava, bet taisnības labad jāteic, ka tie bija tikai divi konteineri ar krāsām un kādu plastmasas vielu, kas tiek klasificēta kā toksiska. Informāciju par kuģa kravu mēs uz zinājām tāpēc, ka šāda informācija ir jānorāda kuģa kravas ziņojumā, un viens no iemesliem, kāpēc tas jā dara, ir tas, lai šādos vai līdzīgos gadījumos, kad jāiesaistās glābējiem, būtu pilnīga informācija par to, ar ko viņiem ir darīšana. Lai gan uz kuģa bija tikai divi konteineri ar bīstamu kravu, publiskajā telpā izskanēja milzīgs satraukums, tāpēc, kad sniedzu interviju televīzijai, īpaši norādīju, ka ir divi konteineri un nav tā, ka visa kuģa krava būtu klasificējama kā bīstama.

Notikuma vietā ļoti ātri ieradās un glābšanas darbos operatīvi iesaistījās abi velkoņi. Par laimi, nedaudz mainījās vēja virziens, tāpēc nedaudz mainījās arī dreifa simulācijas prognozes uz pozitīvo. Tas deva laika rezervi, līdz Rīgas ostas velkonis dreifējošo kuģi paņēma tauvā, pēc brīža piesteidzās arī velkonis no Ventspils, kas kuģi buksēja no mugurpuses. Ļoti operatīvi rīkojās kuģa kompānija, izsaucot glābēju komandu, kas tajā pašā rītā ieradās no Polijas. Mēs savukārt



MRCC Rīga.

glābējiem sniedzām palīdzību un nogādājām viņus no Mērsraga ostas uz kuģi. Izrādījās, ka glābēji bija ieradušies ar nepilnvērtīgu ekipējumu, viņiem līdzī ne-bija elpošanas balonu, tāpēc atkal viņiem izpalīdzējām un iedevām elpošanas balonus no mūsu kuģiem, kuri atradās notikuma vietā, un, pateicoties tam, glābēji varēja kāpt uz kuģa, lai veiktu apskati, izņemot mašīntelpu, jo drošības noteikumi nosaka – ja mašīntelpā ir palaista CO2 sistēma, tajā drīkst iet tikai pēc noteikta laika. Ātrāk atvērt šo telpu var būt bīstami, arī uguns atkal var uzliesmot un atsākties ugunsgrēks. Drošības dēļ tika izsaukta vēl viena glābēju komanda no Nīderlandes, kura ieradās tās dienas vakarā, kad kuģis jau bija atvilks līdz Rīgas ostas reidam, un arī viņi kāpa uz kuģa, lai veiktu pirmatnējo izmeklēšanu. Līdz ar to mūsu uzdevums bija galā un mūsu darbības bija beigušās.

Vēlreiz vēlos īpaši uzsvērt, ka ar visām institūcijām un dienestiem, ko bijām informējuši un iesaistījuši šajā glābšanas operācijā, – VUGD, robežsardzi, NMPD, Jūras administrāciju un citiem bija vislabākā sadarbība.

– Šis bija ārkārtas gadījums, ko nevar salīdzināt ar izspēlētajām situācijām mācību laikā, taču mēdz teikt – grūti mācībās, viegli kaujā.

– Mēs šādām ārkārtas situācijām esam sagatavojušies, vienmēr uzturam savas spējas augstā līmenī, un arī šis gadījums to apliecina – operācijas iznākums bija veiksmīgs, visi cilvēki ir izglābti un dzīvi, piesārņojums nav noticis, kuģis nav uzskrējis uz sēkļa, neskatoties uz to, ka stundām ilgi tas dreifēja bīstamā rajonā. Arī pats kuģis glābšanas operācijas gaitā tika nogādāts drošībā, tāpēc varu teikt, ka esam nevainojami veikuši savu darbu.

– Vai simulācijas programmas versija, kas izspēlēja iespējamo kuģa pārvietošanos, sakrita ar reālajiem notikumiem jūrā?

– Jā, jūrā viss norisinājās ļoti tuvu simulētajai situācijai, un tikai tad, kad mainījās vējš, ko iepriekš nevarēja paredzēt, nedaudz mainījās un atšķīrās arī reālā situācija jūrā. Jāteic, ka šīs simulācijas programmas ir ļoti precīzas.



– Izspēlēsīm situāciju, kas būtu, ja būtu, un no kuģa jūrā izplūstu degviela. Kādas būtu tālākās sekas un jūsu rīcība?

– Tiktu iesaistīta Jūras incidentu novēršanas vienība no krasta ar bonu izlikšanu, būtu piesaistīts Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, jo arī viņu uzdevumos ietilpst šī funkcija, un no jūras puses iesaistītos mēs ar Jūras spēku kuģiem, lai mēģinātu savākt izplūdušo degvielu. Atkarībā no tā, cik liels būtu piesārņojums, vajadzības gadījumā mēs piesaistītu arī palīdzību no kaimiņvalstīm – Igaunijas vai Zviedrijas. Ir arī tāda institūcija kā Helsinku komiteja (HELCOM), kuras kuģi ir gatavībā, lai sniegtu palīdzību. Protams, tas aizņemtu laiku, kamēr kuģis atnāktu, tam būtu vajadzīga diena vai pat pusotras, jo tie bāzējas Zviedrijā, taču tās darbības, ko varam izdarīt paši, mēs veiktu nekavējoties un pilnā apmērā, lai likvidētu sekas.

– Visticamāk piesārņojums būtu nonācis arī līdz krastam.

– Ļoti iespējams, tas būtu atkarīgs no laika apstākļiem, uz kuru pusi vējš dzītu piesārņojumu – krastā vai jūrā, bet, ja tas būtu noticis šoreiz, tad ļoti iespējams, ka piesārņojums būtu iznests krastā, bet vēlreiz gribu uzsvērt, ka mēs tiešām gatavojāmies sliktākajam scenārijam.

– Daudzi satraucās, ka netika sasaukta ārkārtas darba grupa. Vai šis bija gadījums, kad tas bija jādara, un kurš par to ir atbildīgs?

– Krasta apsardzes dienests ir tā institūcija, kas sasauca Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) komisiju, un es personīgi esmu atbildīgs par šīs komisijas sasaukšanu, taču šoreiz tas tiešām nebija nepieciešams, nevaru darīt to, uz ko neattiecas reālie apstākļi, jo visas darbības ir stingri definētas.

Viens no komisijas sasaukšanas kritērijiem ir gadījums, ja tiek apdraudēta ļoti daudzu cilvēku dzīvība, kā tas bija, piemēram, pasažieru prāmja “Mona Lisa” gadījumā, vai arī tad, ja kuģa avārijas rezultātā rodas reāla degvielas noplūde un naftas piesārņojums pārsniedz piecus tūkstošus tonnu.

Sarežģītos gadījumos pati sliktākā ir nevajadzīga panikas sēšana, kad tie, kuri īsti nepārzina komisijas nolikumu un darbības, kādas jāveic tajā vai citā gadījumā, mēģina pēc sava prāta ietekmēt situāciju. Katram ir jādara savs darbs, te panikai nav vietas, jābūt precīzai un operatīvai rīcībai. Un šajā gadījumā visi lēmumi par glābšanas darbiem tika pieņemti saskaņā ar situācijas notikumu gaitu, protams, galvā visu laiku bija doma, kā rīkoties, ja situācija pasliktināsies. Un bija tādas indikācijas, ka situācija varētu pasliktināties gadījumā, ja pūstu stiprāks vējš, kas kuģi ar lielāku ātrumu dzītu uz krastu, ja velkoņi nevarētu pagūt ierasties vai būtu vēl kāds apstākļis, kas padarītu sarežģītākus glābšanas darbus. Tad, iespējams, mums nāktos sasaukt arī MRCC komisiju. Jāsaprot, ka arī komisijas sapulcēšanās aizņemtu laiku, piedevām šādos gadījumos notiek pamatīga situācijas apspriešana, bet nelaimes gadījumā un glābšanas darbos svarīga ir ne tikai katra stunda, bet arī katra minūte, tāpēc mēs rīkojamies atbilstoši savai kompetencei un savām spējām.



– Tieši negadījumi lieliski parāda, cik svarīgi būt sagatavotiem tādām un līdzīgām situācijām. Kā un cik bieži jums notiek mācības?

– Naftas savākšanas mācības mums notiek vairākas reizes gadā. Ir tādas starptautiskas mācības kā "LAT-EST Oilex", kurās strādājam kopā ar igauņu kolēģiem, ir mazās "Oilex" mācības, kas notiek sadarbībā ar mazajām un lielajām Latvijas ostām, kur piedalās mūsu naftas savākšanas vienības, kuģi un Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība. MRCC nevar izstrādāt kādu vienu šablonu, pēc kā rīkoties, jo nav divu vienādu situāciju, nekad neatkārtojas viens un tas pats scenārijs, tāpēc ir jābūt gataviem jebkuram izaicinājumam un jebkurai situācijai. Ja vēl par mācībām, tad augustā Rīgas jūras līcī paredzētas starptautiskas mācības "Balex Delta 23", kurās izspēlēsīm naftas piesārņojuma seku likvidēšanu, un tajās piedalīsies mūsu un daudzu citu valstu kuģi, kā arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD) un Valsts robežsardze (VRS). Mācības notiek pēc izdomāta scenārija, lai saprastu, kā tādā situācijā rīkoties, veicinātu kopējo procedūru saskaņošanu un spēju apzināšanu.

Vienas no pēdējām mācībām šā gada februārī notika sadarbībā ar Rīgas brīvostu, kur visas atbildīgās institūcijas sapulcējās Rīgas brīvostā un tika izspēlēts scenārijs par nelaimē nonākušu kuģi ostā. Visas atbildīgās iestādes veidoja rīcības plānu, apzināja resursus un iespējas, lai veiksmīgi atrisinātu negadījumu. Esmu domājis par to, ka turpmākāko plānoto mācību ietvaros nepieciešams sasaukt arī MRCC komisiju, lai visi iesaistītie saprastu savas rīcības scenāriju.

– Kādi cilvēku un tehniskie resursi ir MRCC rīcībā operāciju veikšanai?

– Šobrīd varam pilnvērtīgi veikt visus savus uzdevumus. Ņemot vērā, ka mums ir specifiskas prasības personālam, nav vienkārši tādu rekrutēt. Digitālajā laikmetā visas sistēmas attīstās, tāpēc darām visu, lai atbilstu šai attīstībai. Nākotnē mēs varētu skatīties, kādas ir iespējas dabūt specializētu glābšanas kuģi.



– Cik tālu esat no domas un cerībām līdz reālai iespējai tikt pie šāda kuģa?

– Pirms pāris gadiem Eiropas Savienībā parādījās projekts, kurā valstis varēja pretendēt uz šāda kuģa iegādi. Lietuvieši iesniedza savu pieteikumu un palaida projektu kuģa būvniecībai, bet šis process atdūrās pret to, ka iespējamie kuģa būves pretendenti apstrīdēja konkursa rezultātus, un galu galā, pēc neoficiālas informācijas, lietuvieši iztērēja naudu projektam, bet no Eiropas finansējumu tā arī nesaņēma un pie kuģa netika. Mūsu gadījumā Krasta apsardzes dienests ir zem Bruņotajiem spēkiem, līdz ar to nevaram pieteikties Eiropas līdzfinansējumam, jo kuģis nevar būt militārs.

Dažādās valstīs Krasta apsardzes dienesti ir atšķirīgā pakļautībā, ir arī pakļauti Jūras spēkiem tāpat kā mēs. Arī Igaunijas Krasta apsardzes dienests no 2023. gada ir nonācis Jūras spēku pakļautībā, iepriekš tas atradās Iekšlietu ministrijas pārziņā. Piemēram, ASV Krasta apsardze ir zem Aizsardzības ministrijas, bet tā ir milzīga struktūra ar lielu kuģu floti, personālu, līdzekļiem un iespējām.

– Ja atskatāmies uz aizvadīto gadu, kāds tas bijis Krasta apsardzei un glābējiem?

– Var teikt, ka gads ir bijis mierīgs, izņemot vienu gadījumu, kad pie Ventpils nokrita lidmašīna, un kaut kas tāds Latvijā notika pirmo reizi. Viens traģisks negadījums bija arī Rīgas jūras līcī, kad zvejnieks pārkrita pār kuģa bortu un tā arī aizgāja, neskatoties uz to, ka citi kuģi atradās blakus un bija gatavi palīdzēt. Saistībā ar šo negadījumu jāteic, ka diemžēl ne visi zvejnieki ar pilnu atbildības izjūtu izturas pret individuālo aizsardzības līdzekļu lietošanu, jo visi taču ir jūrnieki, gadiem ilgi strādājūrā, tāpēc domā, ka ar viņiem nekas slikts nevar notikt. Negadījumi tomēr notiek, un sekas mēdz būt traģiskas, jo zvejnieku lielie zābaki piesmeļas ar ūdeni, un cilvēks gluži kā cirvis ātri vien noiet uz grunti. Mūsu pienākums nav kontrolēt, vai zvejnieki lieto individuālos aizsardzības līdzekļus, bet atkārtoti un nenogurstoši aicinam katram pašam būt atbildīgam par savu drošību.

– Zvejnieki satiksmes ministram bija sūdzējušies par to, ka Jūras administrācija pārāk stingri uzrauga zvejas kuģu un laivu atbilstību drošības noteikumiem.





– Un pareizi dara Jūras administrācija, ka kontrolē, jo šiem peldlīdzekļiem ir jābūt piemērotiem un atbilstoši aprīkoti, jābūt nepieciešamajam glābšanas ekipējumam un sertifikācijai. Ja vajadzīgie kritēriji netiek sasniegti, tad tādām kuģim vai laivai nav jūrā ko meklēt. Ja nebūtu šādas kontroles, situācija veidotos vēl daudzreiz bēdīgāka, bet dažreiz pārgalvības un pašpārliecinātības līmenis, maigi sakot, pārsteidz.

– **Vai saistībā ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā arī Baltijas jūrā ir bijusi nepieciešamība veikt kādus īpašus pasākumus drošības garantēšanai?**

– Kas attiecas uz Krievijas kara kuģu kustību, tad viss notiek, kā tas bijis vienmēr. Krievijas kara kuģiem ir ceļš no Sanktpēterburgas uz Kaļiņingradu, un tie arī tagad turpina savas gaitas tieši tāpat, kā tas ir bijis vienmēr.

– **Liela vēriba tiek veltīta kibernetiskās drošības jautājumiem, ko jūs varat teikt šajā sakarā?**

– Reizēm saņemam signālus no mobilo tīklu operatoriem par traucējumiem, kas nāk no jūras, reizēm AIS sistēmā kuģiem tiek samainīti dati, esam novērojuši, ka kuģim gala osta ir norādīta cita, bet tas parādās tur, kur tam nevajadzētu atrasties. Kibernetiskā drošība pasaulē tiešām ir aktuālāko problēmu TOP jautājums, jo, piemēram, ir iespējams uzlauzt kuģu navigācijas sistēmas, kas īpaši bīstami varētu būt, kuģojot jūras šaurumos, ja tiek mainīta kuģa pozīcija. Pēc elektroniskajām kartēm vakts virsnieks redz vienu, bet patiesībā kuģim ir pavisam cita pozīcija, un tas iet nevis pa kuģa ceļu, bet gan pāris jūdzes pa labi vai kreisi, kur šo kuģi var pārsteigt sēklis vai vēl kas cits.

– **Tas nozīmē, ka arī mūsu Irbes šaurums ir iespējami bīstams kuģošanas reģions?**

– Es neteiktu, ka bīstams, bet kuģošanai Irbes šaurumā ir jāpievērš īpaša vēriba. Līdz šim, par laimi, nekas tāds nav novērots, tomēr uzmanības līmeni nekad nedrīkstētu pazemināt. Ir gadījumi, kad ceņšamies izsaukt uz sakariem kādu tirdzniecības kuģi, bet neviens no kuģa mums neatsaucas, tāpēc nav zināms, vai stūres mājā vispār kāds ir, vai kuģis uzlikts uz autopilota. Tāpat ļoti apšaubu, ka, ejot, piemēram, pa Irbes šaurumu, tirdzniecības kuģa apkalpe nodarbotos ar vizuālo navigāciju. Bākas krastā taču ir. Ja viss notiek tā, kā tam vajadzētu būt, kuģis veic vizuālo navigāciju, ņem peilējumus no bākām, atliek šīs pozīcijas uz papīra kartēm, un tad, pat ja izslēdz elektronisko karti, kuģošanas drošība nav apdraudēta, bet, ja tas netiek darīts, tad kibernetiskajās kuģu navigācijas sistēmās var būt bīstama. Noslāpējot vai mainot kaut tikai GPS signālu, kuģošana ir apdraudēta. Mūsu Jūras spēkos papīra kartes joprojām tiek izmantotas, lai cilvēkiem nezūd iemaņas ar tām strādāt, jo, ikdienā to nedarot, zināšanas pagaist.

– **Ir pietuvojusies jaunā vasaras kuģošanas sezona, kas noteikti līdzī nēsīs arī jaunus izaicinājumus. Par ko jūs īpaši vēlētos brīdināt visus tos, kas iesaistīsies kuģošanā vai aktivitātēs uz ūdens?**



– Kā katru gadu, un tā, visticamāk, būs arī šogad, vislielākās problēmas sev un glābējiem parasti sagādā atpūtnieki pludmalēs, uz jahtām, vēja dēļiem, mazajiem peldlīdzekļiem, laivās, un tieši viņus īpaši aicinām ievērot visus drošības pasākumus, būt atbildīgiem par sevi un pievērst uzmanību arī citiem, pieskatīt bērnus un līdzcilvēkus, nepeldēt aiz bojām, nelietot alkoholu. Ja braucat ar ūdens motociklu vai citu peldlīdzekli, līdzī vajadzētu būt sakaru līdzekļiem, lai varētu pasaukt palīgā un glābēji vajadzības gadījumā zinātu, kur cilvēku meklēt.

– Dīvaini, bet pat tie cilvēki, kas jau daudzus gadus nodarbojas ar aktivitātēm uz ūdens, ne vienmēr pievērš vajadzīgo vērību drošības pasākumiem.

Daudzi grēko, viņiem vajadzētu ģērbties spilgtas krāsas necaurļaidīgajos ūdens kostīmos, bet viņi lielākoties velk melnus, tumši zilus vai pelēkus tērpus, kas ūdenī padara viņus neredzamus, un, ja kas notiek, tad atrast viņus ir ļoti grūti. Viens no iemesliem, kāpēc neizdevās atrast pirms dažiem gadiem pazudušo cilvēku, kurš jūrā devās ar kajaku, bija tieši tas, ka viņam bija melns tērps melnā jūrā. Informējot sabiedrību, mūsu lielākā problēma ir sasniegt mērķauditoriju, jo pie katra klāt nepieiesi un neuzrunāsi, tāpēc sabiedrībai un katram cilvēkam ir jābūt atbildīgam par sevi un apkārt notiekošo.

Katrs šāds veiksmīgs glābšanas gadījums, kad varam izglābt bērnu, zvejnīku, jahtu vai kuģi jūrā, ir mūsu sasniegums, tieši tāpat pozitīvi vērtējama lieliskā sadarbība ar visiem glābšanas darbos iesaistītajiem dienestiem un institūcijām. Katra diena, kad nekas slikts nenotiek, ir laba diena. Diemžēl vienmēr neizdodas cilvēkus izglābt, bet ir arī labi stāsti, kad esam snieguši palīdzību, piemēram, jahtotājiem, kuru jahtas zaudējušas vadības spēju, un arī aizvadītajā sezonā bija tādi gadījumi. Mūsu cilvēkiem katra glābšanas operācija ir psiholoģiski un cilvēciski ļoti smaga, ja glābšanas operācija nav vainagojusies ar panākumu un nav izdevies glābt nelaimē nonākušu cilvēku. Jāatgādina, ka MRCC strādā 24 stundas diennakti un septiņas dienas nedēļā.

– Kādā no intervijām kapteinis teica, ka iepriekš nekad nevar paredzēt, kas ar kuģi var notikt, lai cik šķietami labi tas sagatavots reisam.

– Viņam ir pilnīga taisnība, to tiešām nevar paredzēt. Mazākie kuģi vētras laikā meklē patvērumu un nāk slēpties pie Kolkas, un tas liecina par to, ka kapteiņi izvērtē, cik droši vai bīstami ir kuģot sliktos laika apstākļos. Ja jūrā ir piecus metrus augsts vilnis, varbūt labāk nogaidīt un pārļaut šo laiku drošākā vietā. Lieliem kuģiem tas nav tik aktuāli, bet mazākiem noteikti, un jāatceras, ka Baltijas jūra vētras laikā nav nekāda dāvana kuģotājiem, un šādos laika apstākļos arī glābšanas darbi ir ļoti sarežģīti. Ceru, ka liels palīgs un atspajds būs jaunie Bruņoto spēku helikopteri, kuri vajadzības gadījumā mums sniegs atbalstu, jo helikopters glābšanas darbos ir praktiski neaizvietojams. Vēl labāk, ja helikopters būtu bāzēts Ventspilī, tad tas būtu ideāli drošībai un reaģēšanai negadījuma



situācijā. Ja kaut kas notiek jūrā, apziņotas, protams, tiek arī tuvākās valstis – Lietuva, Igaunija, Zviedrija, tāpat arī savā ikdienas darbā apmaināties ar informāciju, bet, ja nepieciešama palīdzība, tad kaimiņi piesakās palīgā, kā tas bija, piemēram, gadījumā ar lidmašīnu, kad lietuvieši tūlīt sūtīja savu helikopteru uz meklēšanas rajonu, tāpat igauņi bija gatavi sūtīt savu helikopteru apsekot degošo kuģi, bet šoreiz to izdarīja mūsu robežsardze. Droši var teikt, ka sadarbība Baltijas jūras reģiona valstu ietvaros ir ļoti laba un visi ir gatavi palīdzēt savu iespēju robežās, izvērtējot katru atsevišķo gadījumu un nepieciešamību. Ļoti novērtējam arī sadarbību ar civilajiem kuģiem, kā tas šoreiz bija ar “Kairit”,



kas uzņēma jūrniekus no degošā kuģa, vai arī ar prāmi “Urg”, kas lidmašīnas avārijas gadījumā pēc mūsu lūguma iesaistījās meklēšanas operācijā.

– Laikam jau psiholoģiski grūti ir piedalīties meklēšanas, nevis glābšanas operācijās?

– Mēs, protams, veicam operācijas pēc sava algoritma, kurā noteikts – aiz šīs līnijas beidzas glābšanas darbi, jo teorētiski vairs nevar atrast izdzīvojušos, un tad sākas meklēšanas operācija, taču līdz šai līnijai mūsu pienākums ir darīt visu iespējamo, lai izglābtu nelaimē nonākušos. Psiholoģiski ir grūti, un mūsu koordinācijas centra darbinieki pie tā nevar pierast. Nevieni to nevarētu, ir ļoti grūti tikt galā ar stresa situācijām, jo glābšanas darbu organizēšana ir milzīga atbildība, un glābēji to izjūt kā personīgu atbildību. Ja neizdodas izglābt, vienmēr nodarbina jautājums, ko es izdarīju nepareizi? Vajadzības gadījumā mūsu speciālistiem tiek sniegta psiholoģiskā palīdzība, jo Jūras spēkiem ir savs psihologs, tāpat var runāt arī ar kapelānu, un katrs personīgi izvērtē, cik lielā mērā viņam šī palīdzība ir nepieciešama.

– Vai arī pašam ir kāds notikums, kas joprojām nepagaist no atmiņas?

– Tāds ir gadījums, kad piedalījās zvejas kuģa “Beverīna” glābšanas darbos. Bija tumšais laiks, vairs neatceros, cik īsti bija pulkstenis, varbūt vienpadsmit vai divpadsmit naktī, vilņi bija četri pieci metri, mēs sagatavojām štāba un apgādes kuģi A-53 “Virsaitis”, lai ietu un mēģinātu ņemt nelaimē nonākušo zvejas kuģi tauvā. Zvejas kuģis jau bija izmetis enkurus, ar kapteini nodibinājām sakarus, vispirms apkalpe bija gatava pamest kuģi, bet tad kapteinis pieņēma



lēmumu kuģi nepamest. Bijām tam pavisam tuvu piegājuši, un tas bija viens mirklis, kad redzējām, kā kuģis apgāžas.

– Ir pagājis diezgan ilgs laiks, bet varu saprast, ka no šī traģiskā notikuma jums joprojām ir palikusi psiholoģiska trauma.

– Domāju, ka tā tas ir visiem, kuri toreiz piedalījās šajā glābšanas operācijā. To, ko mēs tur redzējām, aizmirst nevar. Tāpat nedomāju, ka, neapdraudot mūsējos, varējām vēl ko vairāk izdarīt, jo laist glābšanas laivu jūrā tādos apstākļos un viļņos būtu neprāts, un pat nezinu, vai tas pat īsti būtu iespējams.

Un te nu atkal jāteic, ka komandieris ir atbildīgs par to, kādus lēmumus viņš pieņem attiecīgajā situācijā.

Anita Freiberga

P.S. Pēc “Beverīnas” glābšanas operācijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 “Virsaitis” komandieris Pauris stāstīja: “Tie, kas stāvēja pie prožektoriem, sāka kliegt, ka kaut kas mirgo. Izskatījās pēc glābšanas bojas, kas uzpeld, kad kuģis iegrimst noteiktā dziļumā. Jūrnieki pamanīja, ka no kuģa virs ūdens palikuši vairs tikai kādi piecdesmit centimetri. Nākamā komanda meklēja cilvēkus. Jūrnieki starp kastēm un tīkliem ieraudzīja vīrieti, kurš māja ar roku un mēģināja noturēties virs ūdens. Tad cilvēks pazuda. Tā sajūta ir briesmīga. Tu redzi cilvēku uz ūdens un neko nevari izdarīt.”

Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas speciālisti veica izmeklēšanu par zvejas kuģa “Beverīna” un sešu tā apkalpes locekļu bojāeju 2008. gada 2. decembrī. Kuģis nogrima netālu no Liepājas ostas.

Par “Beverīnas” apkalpes locekļu bojāejas cēloni tika atzīta kuģa kapteiņa nespēja izvērtēt radušos apstākļu bīstamību un pieņemt kardinālu lēmumu ekstremālā situācijā. Kuģa kapteinis savlaicīgi nedeva briesmu signālu un nepieprasīja apkalpes evakuāciju. Tāpat netika dots rīkojums apkalpes locekļiem atstāt kuģi un pāriet uz glābšanas plostu, kad situācija bija kļuvusi galēji kritiska. Bez tam, strādājot uz kuģa vētras laikā, apkalpes locekļiem nebija dots rīkojums uzvilkt glābšanas vestes.

“Beverīnas” īpašnieks nesniedza detalizētu informāciju par kuģa tehniskajām problēmām un patieso kravu ne Liepājas ostas Kuģu satiksmes dienestam, ne Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram. Tāpat īpašnieks nepieprasīja apkalpes evakuāciju.■



VISLABĀKĀ GLĀBŠANAS LAIVA IR PATS KUĢIS

Nīderlandes karoga konteinerkuģis "Escape", kura garums ir 168,03 metri, platums 25,83 metri, bruto tonnāža 17 368 tonnas un pilna kravnesība 21 293 DWT, bija ceļā no Klaipēdas uz Rīgu, kad uz tā izcēlās ugunsgrēks, kura rezultātā kapteinis pieņēma lēmumu apkalpei pamest kuģi.

Kad apkalpe bija nogādāta drošībā un kuģis, ar velkoņu palīdzību atvilkts līdz Rīgas ostai, piekļuve tam bija atļauta tikai apkalpes locekļiem un personām, kas iesaistītas negadījuma izmeklēšanā. Tika veikta kuģa degšanas vietas apskate, kurā noskaidrojās, ka nedz mašīntelpa, nedz krava ugunsgrēkā nav cietusi. Izdedzis bija kuģa skurstenis un virsbūve ap skursteni. Kuģim atjaunoja elektroapgādi, bet kravas izkraušanu kuģa aģents koordinēja ar stivdorkompāniju, saskaņojot visas darbības ar Rīgas ostas kapteiņdienestu. Kuģa īpašnieks rīkojās atbilstoši starptautisko likumu normās paredzētajai kārtībai, no Nīderlandes operatīvi ieradās divas speciālistu grupas, kuģa "Escape" glābšanas darbos iesaistījās velkoņi "Stella" un "Orion", kas aprīkoti ar ūdens stobriem un putu ģeneratoriem, lai nepieciešamības gadījumā veiktu kuģa dzēšanas darbus, situāciju jūrā uzraudzīja MRCC un notikumu gaitai, kā to paredz spēkā esošie normatīvie akti, sekoja līdzī arī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti. Tā kā situācija tika kontrolēta un kuģis neradīja draudus cilvēkiem un apkārtējai videi, kā arī visi dienesti rīkojās atbilstoši reālajai situācijai,



Konteinerkuģis "Escape".



nebija nepieciešams izsludināt ārkārtas situāciju un sasaukt krīzes darba grupu. Ugunsgrēka izcelšanās un kapteiņa rīcības iemeslus izmeklē kuģa karogvalsts Nīderlandes satiksmes drošības izmeklēšanas iestāde.

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas departamenta direktors Raitis Mūrnieks: "Informāciju par degošo kuģi Baltijas jūrā Latvijas Jūras administrācija saņēma no Krasta apsardzes dienesta agri no rīta. Pirmā informācija liecināja, ka uz kuģa izcēlies ugunsgrēks mašīntelpā un apkalpe ir pametusi kuģi ar glābšanas laivu. Apkalpi no glābšanas laivas uzņēmis tuvumā esošs kravas kuģis, kas ar glābšanas laivu tauvā ir ceļā uz Rīgas ostu. Kuģis pamests dreifējot, un ziņošanas brīdī uz kuģa degšana nebija novērota.

Mums kā Jūras administrācijai, kas atbildīga arī par kuģošanas drošību Latvijas ūdeņos, vienmēr ir svarīgi zināt negadījuma iemeslus, lai izdarītu secinājumus un nepieciešamības gadījumā veiktu izmaiņas normatīvajos aktos un procedūrās sadarbībā ar citām institūcijām.



Iepazīstoties ar vispārējo situāciju, tas vispirms lika aizdomāties par mūsdienu jūrnieku sagatavotību, noturību, spēju analizēt un pieņemt pareizus lēmumus ārkārtas situācijās. To, vai attiecīgais lēmums ir bijis pareizs, var novērtēt tikai pēc kāda laika, kad briesmas vairs nedraud.

Pēc sākotnējās informācijas zinājām, ka uz kuģa bija ugunsgrēks, kas it kā izcēlies mašīntelpā, bet mēs gribētu saprast, kāpēc tika pieņemts lēmums pamest kuģi, jo jūrniecībā visi lieliski zina, ka labākā, lielākā un drošākā glābšanas laiva ir pats kuģis, ja vien tas negrimst vai nav izcēlies ugunsgrēks, ko nevar nodzēst vai ierobežot. Zinām, ka ugunsgrēki uz kuģiem ir lielākais drošības jautājums jūrniecības nozarē, it sevišķi, ja ugunsgrēks izceļas mašīntelpā, kā rezultātā kuģis paliek bez iespējas manevrēt. Analizējot pieejamo informāciju, redzu, ka šim kuģim ir brīvi kritoša glābšanas laiva, kas atrodas kuģa aizmugurē, un arī ugunsgrēks bija kuģa aizmugurē. Varbūt kapteinim šķita, ka ugunsgrēks ir nekontrolējams un deg tik stipri, ka vienīgā pareizā izvēle ir pamest kuģi ar glābšanas laivu, kamēr vēl ir iespēja. Nevar jau nevienu nosodīt, jo apkalpe palika dzīva, krava – neskarta, videi piesārņojums arī nebija. Pirms kuģa pamešanas apkalpe varēja izritināt loču trapu gar kuģa bortu, kas, ja nepieciešams, atvieglotu atgriešanās iespēju uz kuģa. Kad redzēja, ka ugunsgrēks vairs neizplatās, kuģa apkalpe būtu varējusi atgriezties uz kuģa un sagaidīt glābējus.



Jautājums paliek atklāts: ja ugunsgrēks bija lokāls un nebija izplatījies pa visu kuģi, kāpēc kuģis bija jāpamet?

Ja kapteinis būtu no kādas siltā klimata valsts, tad vēl varētu pieļaut, ka viņu lielā mērā ir ietekmējuši laika apstākļi – tumšs, auksts, vējš, bet uz kuģa bija kapteinis no Polijas, kurš pie šādiem klimatiskajiem apstākļiem ir pieradis, tāpēc uz tumsu un aukstumu visu nevarētu norakstīt. Jāgaida izmeklēšanas rezultāti, lai pilnvērtīgi varētu izanalizēt situāciju.

Kā mēdz teikt, pēc kaujas jau visi gudri, un, sēžot pie galda, var izspēlēt dažādus scenārijus, tomēr pamest kuģi kapteinim vienmēr ir smags lēmums, kas jāpieņem relatīvi īsā laikā posmā, domājot, pirmkārt, par apkalpes drošību.

Taču vēlreiz vēlos uzsvērt jau pieminēto par kuģa apkalpes noturību. Viena no EMSA iniciatīvām ir vērsta uz to, kā uzlabot kuģa komandas sadarbību negadījumos un ārkārtas situācijās, un arī šis gadījums liek aizdomāties, vai mūsdienās jūrnieki ir pietiekami sagatavoti, lai cīnītos ar dažādiem izaicinājumiem, bez kuriem kuģošana nav iedomājama. Labi, ka šis negadījums notika tuvu krastam un attiecīgie dienesti varēja ātri reaģēt. No katra šāda negadījuma mācās gan jūrniecības nozare, gan kuģošanas kompānija, gan arī paši jūrnieki.”

PIEŅEMT TĀDU VAI SAVĀDĀKU LĒMUMU IR KAPTEIŅA KOMPETENCĒ

Kapteinis Viesturs Viksna: “Uzzinot informāciju, ka kuģa apkalpe atstājusi kuģi, pirmā doma bija, ka kuģim ir bijusi tāda bīstamības pakāpe, ka tiešām nav cita varianta – jāevakuējas. Bet tā kā par notikumu ar kuģi Baltijas jūrā pieejamā informācija liecina, ka mašīntelpā bija ugunsgrēks, kas tālāk nav izplatījies, tad, protams, ir jautājums, kāpēc vajadzēja atstāt kuģi? Arī manā pieredzē ir bijuši gadījumi, kad uz kuģa degušas atsevišķas lietas, bet tāpēc jau nav jāpieņem tik radikāli lēmumi. Iespējams, ka kapteinis ir pieņēmis pārsteidzīgu lēmumu, tomēr varam tikai minēt, kas uz kuģa notika un kāds būtu bijis pareizi pieņemts lēmums. Arī gadījumos, kad atslēdzas elektrība, uz kuģa vajadzētu ieslēgties avārijas ģeneratoram. Vēl jāņem vērā, ka ugunsgrēks izcēlās naktī, un tumsā viss ir daudz baismīgāk, un arī tas varētu būt papildu iemesls. Mans uzskats ir, ka vislabākā glābšanas laiva ir pats kuģis, lai kāda situācija būtu uz kuģa, protams, ja šis kuģis negrimst, un šajā situācijā kuģis bija peldēt spējīgs.

Gadījumā, ja es būtu pieņēmis tādu lēmumu, tieši tāpat, kā tas ir šajā gadījumā, notiktu izmeklēšana, lai vispirms noskaidrotu, kāpēc vispār ugunsgrēks varēja izcelties, analizētu, vai lēmums pamest kuģi ir bijis pamatots, visu izmeklētu soli pa soli, lai izvērtētu situāciju, cik tā ir bijusi bīstama apkalpei, cilvēku dzīvībām, un izdarītu vajadzīgos secinājumus. Kuģošanas drošība un cilvēku drošība ir tie jautājumi, kas nekad netiek noņemti no dienas kārtības, bet katrā konkrētā situācijā pieņemt tādu vai savādāku lēmumu ir kapteiņa kompetencē, un tikai kapteinis zina un var pamatot, kāpēc tāds ir bijis viņa lēmums.”



IZMEKLĒŠANĀ NOSKAIDROS VISUS AVĀRIJAS IEMESLUS

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs Aleksandrs Pavlovičs komentē kuģa avāriju: “Saskaņā ar Eiropas un IMO regulējumu veikt kuģu avārijas izmeklēšanu ir absolūta karoga valsts prioritāte un pienākums, tāpēc tikai loģiski, ka Nīderlandes karoga kuģa “Escape” ugunsgrēka iemeslus izmeklē Nīderlandes atbildīgās institūcijas. Jābūt ļoti nopietniem iemesliem, lai mēs pārņemtu izmeklēšanas vadību, tāpēc šīs avārijas izmeklēšanā esam piedalījušies tikai kā *costal state*, tātad valsts, kuras ūdeņos ir noticis negadījums. Nīderlandes atbildīgo dienestu vārdā, kā to paredz Eiropā apstiprināta kārtība, veicām visas nepieciešamās sākotnējās darbības: komanda tika izglābta un izmitināta viesnīcā, uzklusijām liecības un noorganizējām videokonferenci, kuras laikā Nīderlandes izmeklētāji pa vienam intervēja visus apkalpes locekļus.

Mūsu dienestu gatavība bija augstā līmenī, bija nodrošināta laba informācijas aprīte un iesaistīto institūciju apziņošana, un Krasta apsardze kontrolēja situāciju.

Parasti izmeklēšanas laikā netiek sniegta detalizēta informācija, un arī šajā gadījumā mēs neesam tiesīgi sniegt nekādas ziņas, vēl jo vairāk tāpēc, ka visu izmeklēšanu veic Nīderlandes puse, mēs neesam tiesīgi informēt par visām incidenta detaļām. Tāpēc arī publiski tiek izpausta tikai vispārīga informācija, un tie ir jau zināmie fakti: kuģis aizdegās un ugunsgrēka iemesls nav skaidrs, bet ļoti iespējams, ka jau tagad izmeklētāji ir ko vairāk noskaidrojuši, tomēr līdz izmeklēšanas pabeigšanai nekas vairāk netiks publiskots.

Par pašu avāriju runājot, jāteic, ka visiem – gan apkalpei, gan arī mums kā valstij, kuras ūdeņos notika šī avārija, ļoti paveicās ar laika apstākļiem. Pirmkārt, apkalpe pameta kuģi laikā, kad vējš nebija spēcīgs, otrkārt, šajā maršrutā bija intensīva kustība, tāpēc pavisam neilgi pēc kuģa pamešanas apkalpi uzņēma tuvumā esošais kuģis.



Aleksandrs Pavlovičs.



JŪRAS SPĒKI

Protams, avārijas sakarā radušies ļoti daudzi jautājumi: kāpēc izcēlās ugunsgrēks, kāpēc tika pieņemts lēmums apkalpei pamest kuģi un kāpēc netika izmests enkurs?

Visticamāk, kapteinis pieņēma šādu lēmumu, jo izplatījās ugunsgrēks, kuģis palika bez gaitas un elektrības, arī avārijas ģenerators nenostādāja, bet, lai veiktu ugunsdzēsības pasākumus, ir nepieciešama strāvas padeve. Tā nu kuģa apkalpe palika aci pret aci ar ugunsgrēku un rokas ugunsdzēsamajiem aparātiem. Tagad neņemos spriest, cik pareizs bija kapteiņa lēmums, bet labākais un galvenais šajā gadījumā ir tas, ka incidents beidzās bez zaudējumiem: kuģa apkalpe ir sveika un vesela, kuģis ir saglabāts un arī videi nav radīts kaitējums. Iespējams, kapteinis varēja pieņemt lēmumu turpināt cīnīties ar uguni, bet mēs to varam apspriest tikai teorētiski, taču jāatceras, ka atbildība vienmēr ir uz kapteiņa pleciem. Piedevām jāņem vērā, ka avārija notika diennakts tumšajā laikā.

Tagad atliek gaidīt izmeklētāju slēdzieni, kas noskaidros visus neskaidros jautājumus.”■



DIENESTI SADARBOSIES, LAI OPTIMIZĒTU KUĢOŠANAS DROŠĪBAS UZRAUDZĪBU DAUGAVĀ

26. maijā Latvijas Jūras administrācijas speciālisti tikās ar NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Patruļkuģu eskadras, kā arī Rīgas pašvaldības policijas pārstāvjiem, lai kuģošanas drošību Daugavā uzraugošo institūciju pārstāvjus iepazīstinātu ar kuģošanas drošību regulējošo normatīvo aktu prasībām.

Tikšanās gaitā tika uzsvērts, ka jebkurš kuģošanas līdzeklis, ar ko tiek veikti pasažieru pārvadājumi komerciālos nolūkos, jāreģistrē Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā (KR). Bez reģistrācijas KR minētos pasažieru pārvadājumus nav atļauts veikt. Protams, dažkārt ir grūti pierādīt, ka peldlīdzeklis veic komerciālus pasažieru pārvadājumus, tomēr visbiežāk nelegālie komercpārvadātāji savus pakalpojumus reklamē dažādās interneta vietnēs, kas vismaz daļēji var atvieglot kontrolējošo iestāžu darbu.

Runājot par kuģošanas līdzekļu reģistrāciju, sanāksmes dalībnieki atzina, ka problēmas joprojām sagādā jahtu īpašnieki, kuri par lētu naudu iegādājas jahtas ārzemēs, visbiežāk Zviedrijā, kur šo peldlīdzekļu reģistrācija nav obligāta. Nereti šādu neregistrētu kuģu īpašnieki paceļ uz savas jahtas Zviedrijas karogu, lai demonstrētu jahtas piederību Zviedrijas valstij, taču šāda karoga lietošana ir pretlikumīga, ja peldlīdzeklis nav reģistrēts nevienā no konkrētās valsts reģistriem.

Jūras spēku un pašvaldības policijas speciālistiem tika izskaidrots, kādiem dokumentiem jāatrodas uz KR reģistrēta kuģa, kā pārbaudīt dokumentu derīgumu un ko vēl ir svarīgi kontrolēt, pārbaudot kuģi, sākot ar to, vai apkalpe ir adekvāta (piemēram, nav lietots alkohols), un beidzot ar glābšanas aprīkojumu, tā pieejamību un lietošanu bērniem.

Sanāksmes nobeigumā tās dalībnieki vienojās, ka jāveic kopīgas kuģu pārbaudes, lai uzlabotu uzraugošo institūciju darbu un savstarpējo sadarbību. ■



NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA PALĪDZ PAAUGSTINĀT VISPĀRĒJO KUĢOŠANAS DROŠĪBAS LĪMENI

Jūras negadījumu tehniskā izmeklēšana palīdz paaugstināt vispārējo kuģošanas drošības līmeni Eiropā, un EMSA šajā ziņā pilda svarīgu lomu, uzņemoties pienākumu apkopot ES dalībvalstīs notikušos nelaimes gadījumus, lai, izanalizējot incidentu iemeslus, izdarītu secinājumus un sniegtu padomus. EMSA uztur negadījumu datubāzi EMCIP, kurai datus iesniedz nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes, un tajā iekļautā informācija ir vērtīgs pamats drošības analīžu veikšanai, kuru rezultāti veicina pareizu lēmumu pieņemšanu drošības jautājumos, kas saistīti ar navigācijas negadījumiem un negadījumiem, kuros iesaistīti pasažieru kuģi, *ro-ro* prāmji, konteinerkuģi un zvejas kuģi. Katru gadu datubāzē vidēji tiek reģistrēti vairāk nekā 3000 negadījumu un incidentu. Arī 2023. gadā EMSA turpinās analizēt EMCIP datus, lai, pamatojoties uz datu analīzes rezultātiem un ES līmenī iegūtās pieredzes, izstrādātu kuģošanas drošības ceļa karti. Ar EMCIP starpniecību EMSA palīdzēs nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm un jūras drošības iestādēm izplatīt izmeklēšanas datus reģionālā un globālā līmenī, piemēram, IMO globālajā "The IMO's Global Integrated Shipping Information System" (GISIS) un HELCOM datu bāzē, neprasot nekādus papildu ieguldījumus un pūles no dalībvalstīm. Uzlabots un pilnveidots pārskats par jūras negadījumiem un incidentiem arī turpmāk katru gadu tiks publicēts EMSA tīmekļa vietnē. Visbeidzot, 2023. gadā EMSA pabeigs pētījumu, lai noteiktu iespējamās ar Covid-19 saistītās drošības problēmas, pandēmijas izraisītās sekas un iespējamos jaunos riskus, kas varētu veicināt jūras negadījumus un incidentus.■

Latvijā reģistrēti 10 594 aktīvie jūrnieki

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

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

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

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





2022. GADS TIEK VĒRTĒTS KĀ JŪRNIĒKU LABKLĀJĪBAS ATJAUNOŠANĀS GADS

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



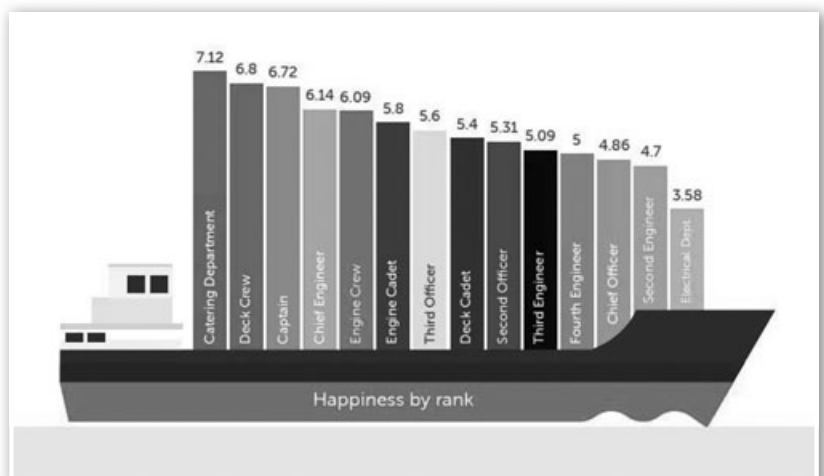
The
Seafarers
Happiness
Index

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

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

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

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



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



ES ATJAUNINA STRATĒGIJU, LAI AIZSARGĀTU JŪRNICĪBAS JOMU PRET JAUNIEM APDRAUDĒJUMIEM

Kopš ES Jūras drošības stratēģijas pieņemšanas 2014. gadā ir palielinājies drošības apdraudējums, kā arī radušās vēl citas problēmas, kas prasa jaunu un pastiprinātu rīcību. Tādas nelikumīgas darbības kā pirātisms, bruņota laupīšana jūrā, migrantu un cilvēku kontrabanda, ieroču un narkotiku nelikumīga tirdzniecība, kā arī terorisms joprojām ir kritiski svarīgas problēmas. Taču klāt vēl nāk jauni izaicinājumi un apdraudējums, kas jārisina saistībā ar pieaugošo ģeopolitisko konkurenci, klimata pārmaiņām un jūras vides degradāciju, kā arī hibriduzbrukumiem un kibernetiskiem uzbrukumiem.

Lai sekmīgāk risinātu visas šīs problēmas, 2022. gada 10. martā Eiropas Komisija pieņēma kopīgu paziņojumu par ES Jūras drošības stratēģijas papildinājumiem, lai nodrošinātu drošu kuģošanu un aizsargātu jūrniecības jomu pret jauniem apdraudējumiem. Pieņemts arī atjaunināts rīcības plāns, ar kura palīdzību stratēģija tiks īstenota. ES dalībvalstis veido lielāko jūras ekskluzīvo ekonomisko zonu pasaulē, un ES ekonomika lielā mērā ir atkarīga no droša un aizsargāta okeāna. Vairāk nekā 80% pasaules tirdzniecības notiek pa jūru, un aptuveni divas trešdaļas pasaules naftas un gāzes tiek iegūtas jūrā vai transportētas pa jūru, 99% globālo datu plūsmu tiek pārraidītas pa zemūdens kabeļiem, tāpēc pasaules jūrniecības jomai ir jābūt drošai, lai pilnībā atraisītu okeānu potenciālu un ilgtspējīgu zilo ekonomiku. ES plāno pastiprināt plašo instrumentu klāstu, kas ir tās rīcībā, lai veicinātu gan civilās, gan militārās jūras satiksmes drošību.

UZMANĪBAS CENTRĀ JŪRAS DROŠĪBA

Saskaņā ar ES tiesisko regulējumu jūras satiksmes drošība vispirms jau balstīta uz preventīviem pasākumiem, kas tiek veikti, lai nepieļautu nelikumīgas darbības, piemēram, pirātismu, bruņotu laupīšanu, terorismu un vardarbību jūrā. Eiropas Komisija (EK) sadarbībā ar EMSA un EBTA Uzraudzības iestādi palīdz nodrošināt ES jūras satiksmes drošības tiesību aktu īstenošanu dalībvalstīs un seko visām izmaiņām, kas var būt svarīgas, lai uzlabotu vispārējo jūras satiksmes drošības līmeni. 2023. gadā EMSA palīdzēs EK un EBTA Uzraudzības iestādei veikt jūras satiksmes drošības inspekcijas, kā arī turpinās uzturēt ziņošanas moduli THETIS-EU, kas dalībvalstu iestādēm palīdz veikt jūras drošības inspekcijas uz kuģiem. Tāpat aģentūra palīdzēs EK pilnīgot valstu drošības inspektoru akreditācijas procesu saskaņā ar ES tiesību aktiem un turpinās strādāt drošības jautājumos, sniedzot praktiskus norādījumus dalībvalstu iestādēm.



SNIEDZ PASTĀVĪGU ATBALSTU ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS ĶĪMISKĀ APDRAUDĒJUMA GADĪJUMOS

Piecpadsmit gadus EMSA kopā ar "The European Chemical Industry Council" (CEFIC) un "The Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution" (CEDRE) ir strādājušas, lai sniegtu pastāvīgu atbalstu ārkārtas situācijās, kas rodas vai var rasties ķīmiskās rūpniecības darbības rezultātā un ķīmiskā apdraudējuma gadījumos. 2023. gada janvārī šis organizācijas pagarināja savu sadarbības līgumu līdz 2027. gadam.

2008. gadā tika izveidots ķīmisko vielu ekspertu tīkls, kas pazīstams kā "MAR-ICE" tīkls, lai veidotu informācijas bāzi par ķīmiskajām vielām, kas iesaistītas ārkārtas situācijās jūras piesārņojuma gadījumos Eiropas ūdeņos. Šajā laikā "MAR-ICE" dienests ir aktivēts vairāk nekā 60 reizes, un tas noticis gan mācību ietvaros, gan reālu incidentu gadījumos, kas lieliski apliecina sadarbības pievienoto vērtību.

Pēc pieprasījuma un ar vienota kontaktpunkta starpniecību tīkls ES dalībvalstīm un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) piekrastes valstīm sniedz informāciju par konkrētiem produktiem, kā arī ekspertu konsultācijas par ķīmiskajām vielām, kas iesaistītas jūras piesārņošanas incidentos.

EMSA PIEDĀVĀ TĀLVADĪBAS GAISA KUĢU SISTĒMAS PAKALPOJUMUS

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) visām ES dalībvalstīm piedāvā tālvadības gaisa kuģu sistēmas (RPAS) pakalpojumus, kas izstrādāti, lai palīdzētu jūras uzraudzības operācijās un kuģu emisiju monitoringā, un tie var darboties visās Eiropa Savienības jūrās. RPAS pakalpojumi var sniegt atbalstu tradicionālajām krasta apsardzes funkcijām, tostarp meklēšanai un glābšanai, kā arī piesārņojuma novēršanai un reaģēšanai uz tiem. Pakalpojumi dalībvalstīm tiek piedāvāti individuāli, kā daļa no EMSA reģionālās RPAS stratēģijas. 2023. gadā plānota turpmāka RPAS reģionālā paplašināšana. Tā, piemēram, EMSA sāks izmantot savus tālvadības gaisa kuģu pakalpojumus, lai atbalstītu Itālijas krasta apsardzi, paplašinātu informāciju par Dženovas līci un palīdzētu uzlabot kuģošanas drošību un drošumu reģionā, kā arī palīdzētu meklēšanas un glābšanas misijās. Jūras vides aizsardzība ir vēl viens svarīgs operācijas aspekts, un lidojumi tiks izmantoti, lai uzraudzītu vaļu migrāciju Pelagos aizsargājamā teritorijā jūras zidītājiem.

Bezpilota lidmašīnai "AR-5 Evo" ir vairākas funkcijas, kas padara to piemērotu meklēšanai un glābšanai, kā arī piesārņojuma novēršanai, tā aprīkota ar optiskajām un infrasarkanajām kamerām, jūras radaru, AIS uztvērēju un avārijas pozīcijas norādīšanas radiobākas (EPIRB) antenu. Izmantojot satelītu sakarus, gaisa kuģim ir arī iespēja veikt gan dienas, gan nakts operācijas.■



POLITISKIE UZSKATI STĀV ĀRPUS ARODBIEDRĪBAS RINDĀM

“2023. gads bija pirmais gads pēc pandēmijas, kad cilvēki varēja brīvi pārvietoties, strādāt un tikties, tomēr jāatzīst, ka pandēmija ir atstājusi savu negatīvo nospiedumu uz cilvēkiem krastā un jūrā. Cietusi ir ne tikai cilvēku veselība, šī negatīvā ietekme jūtama arī visā jūrniecības nozarē, un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) patērēja daudz laika, lai pandēmijas apstākļos palīdzētu jūrniekiem. Ja kādam ārstam vaicātu, kāds ir bijis aizvadītais gads, viņš noteikti atbildētu, ka cilvēki slimoja, vienam bija saaukstēšanās, bet citam problēmas ar sirdi. Līdzīgi par 2023. gadu varētu atbildēt arī no arodbiedrības skatu punkta: gads kā jau gads, palīdzējām jūrniekiem, kad tas bija nepieciešams, un arī tagad nekas nav mainījies, jo mūsu uzmanības centrā vienmēr ir mūsu jūrnieks,” atskatoties uz aizvadīto gadu, saka LTFJA prezidents IGORS PAVLOVS.



Igors Pavlovs.

– Sarunājoties ar jūrniekiem, nākas pārliecināties, ka ļoti daudzus joprojām satrauc nodokļu jautājums. Lai gan par to ne mazums jau ir runāts, tomēr šķiet, ka atkal un atkal pie šī jautājuma jāatgriežas. Vai arī arodbiedrība šo jautājumu patur savā redzeslokā?

– Arodbiedrība diezgan uzmanīgi seko tām diskusijām, kas saistītas ar nodokļiem kopumā, bet īpašu vērību, protams, pievēršam tam, kas varētu attiekties uz jūrniekiem, jo esam ieinteresēti, lai turpinātos esošā nodokļu politika attiecībā uz jūrniekiem, kad jūras virsnieki un ierindas jūrnieki maksā uz viņiem attiecināmo nodokļu apmēru. Sistēma strādā ļoti labi, un tie jūrnieki, kuri ir mūsu arodbiedrības biedri, godprātīgi aizpilda gada deklarācijas. Ja nepieciešams, viņi vērsas pie mums pēc palīdzības, lai aizpildītu deklarāciju, bet pārsvarā to dara katrs



pats, un cilvēki to dara brīvprātīgi. Ja Latvijā joprojām ir pelēkā ekonomika un problēmas ar aplokšņu algām, tad jūrniecības nozarē, kas attiecas uz jūrniekiem, šādas problēmas nav, jo visi godprātīgi nomaksā valstij nodokļus, tāpēc esmu pārliecināts – ja ir izveidota laba sistēma, kas stabili strādā, tad ir svarīgi to nenojaukt, un ar šo jautājumu problēmu nav, jo valsts politika attiecībā uz jūrnieku nodokļiem vismaz pašlaik ir palikusi nemainīga.

– Ienākuma nodoklis ir mazākā problēma, šo sistēmu jūrnieki pamatā saprot un akceptē, bet pavisam cita situācija ir tad, kad runa ir par sociālo nodokli. Jūrnieki vēlas dzīvot šeit un tagad, bet kā ir ar nodrošinājumu sociālajā jomā? Tas taču neattiecas tikai uz pensijām vien.

– Lūk, tas laikam ir viens no jautājumiem, par kuru kā arodbiedrības vadītājs domāju diezgan bieži un kas mani nepamet visus tos garos gadus, kopš vadu arodbiedrību. Kāpēc līdz pat šim tāds jautājums joprojām ir aktuāls? Saskaņā ar likumu visiem Latvijas iedzīvotājiem, tai skaitā arī jūrniekiem, ir tiesības brīvprātīgi pievienoties sociālā nodokļa maksāšanai, lai veidotu savu sociālo nodrošinājumu, un tas nozīmē, ka katrs var aizpildīt anketu un nomaksāt valstij



nodokli. Ja jau šāda sistēma ir izveidota, vai vajadzētu vēl ko speciāli darīt, lai kā īpaši mudinātu cilvēku pieņemt lēmumu? Lūdzu, durvis ir atvērtas! Vai tomēr to vajadzētu darīt piespiedu kārtā, kā tas notiek ar obligāto civiltiesisko apdrošināšanu automašīnām? Varbūt, zinot cilvēka dabu, to, cik grūti viņam šķirties no naudas, ja to var nedarīt, lēmums to darīt obligāti palīdzētu izvairīties no nevajadzīgām problēmām. Vai tas būtu demokrātiski? Ne visai, bet efektīvi.

– Kas attiecas uz darba devējiem, tad viņiem šādas izvēles nav.

– Mūsu darba devējiem nav izvēles, ir jāpilda likums attiecībā uz nodokļiem un par saviem darba ņēmējiem jāmaksā, bet pavisam citā situācijā ir jūrnieki, kuri strādā starptautiskajās kuģošanas kompānijās, kur viņu darba devējiem nav saistoši sociālā nodokļa maksājumi par jūrnieku. Tā kā mūsu jūrniekiem darba devēji pārsvarā ir ārpus Latvijas, ienākuma nodokli noteiktajā kārtībā jūrnieki maksā paši, bet, kas attiecas uz sociālo nodokli, to jūrnieki var maksāt brīvprātīgi, ko daži arī dara.

– No jaunākās paudzes jūrniekiem esmu dzirdējusi, ka viņi savu sociālo uzkrājumu veido akciju tirgos un biržās, kā arī iegādājoties nekustamo īpašumu. Pieļauju, ka jūras virsnieki šajā ziņā ir avancēti un prot rīkoties ar saviem ienākumiem, bet kā ir ar ierindas jūrniekiem?



– Virsniekiem pieņemt šādus lēmumus ir daudz vieglāk, jo viņu atalgojums ir pietiekami stabils un liels, lai tā varētu rīkoties ar savu naudu, bet pavisam citādi ir ierindas jūrnīkam. Viens, ja tava alga ir trīs tūkstoši, bet pavisam cits stāsts, ja tā ir divpadsmit plus tūkstoši. Un tomēr, lai arī ierindas

das jūrnīkiem nākas domāt, kā dzīvot šodien, lai kāda ir pašreizējā alga, būtu loģiski, ja cilvēkam būtu izpratne, ka gadi nežēlīgi ātri skrien uz priekšu. Ja dievs dos iespēju nodzīvot līdz pensijas vecumam, katram pašam vajadzētu apzināties, ka atrast darbu pēc sešdesmit piecu gadu vecuma būs grūti, tāpat nebūs arī viegli noturēties darba tirgū, tāpēc jau laikus vajadzētu sev uzdot jautājumu: kā es dzīvošu? Viens stāsts ir tad, ja cilvēks jau līdz pensijas vecumam ir nopelnījis naudu fondos, varbūt viņam ir nekustamais īpašums, kas ļauj būt drošam par laiku pēc aktīvo darba gaitu pabeigšanas. Bet ko tad, ja tā visa nav? Runājot ar jūrnīkiem, vienmēr esmu akcentējis – tev vajadzētu padomāt, kā tu dzīvosi, kad aiziesi pensijā. Taču nevēlos dot padomu, kā veidot uzkrājumu, jo šādi padomi, kas saistīti ar finansēm, ir visai slidena lieta, es varu tikai rosināt cilvēku padomāt par šo tematu, bet kādu lēmumus viņš pieņems, tas paliek paša ziņā.

– Ja jau cilvēks ir atnācis līdz arodbiedrības birojam, tad viņam, visticamāk, ir kāda problēma – kaut kas noticis saistībā ar darbu, radušās naudas grūtības vai vēl kas cits.

– Simtprocentīgi. Pie mums ir kā slimnīcā – vesels cilvēks uz slimnīcu nedodas. Ar vecāka gadagājuma jūrnīkiem ir savādāk, viņi mēdz pie mums iegriezties, lai vienkārši parunātos, lai pajautātu: Igor (vai priekšsēdētāja kungs), kā iet, kas jauns noticis, kāda situācija ir Latvijā? Ar jauno paaudzi tā nav, jaunie vairāk koncentrējas uz praktiskām lietām – es strādāju, viss ir normāli, kāpēc man vajadzētu apmeklēt arodbiedrību? Ja tā, tad ļoti labi, sistēma strādā, esam izveidojuši un nostiprinājuši arodbiedrības kustību, kas efektīvi darbojas. Kuģu īpašnieki zina, ka ir arodbiedrība, arī visiem pārējiem tas ir zināms, tāpēc darba devēju un darba ņēmēju attiecības ir sakārtotas, un nevienam liekas problēmas nav vajadzīgas.

– Jūrnīki apzinās, ka viņiem ir jumts.

– Mēs sakām – jūrnīkiem ir lietussargs, jo “jumtam” pēc deviņdesmito gadu sākuma notikumiem reputācija nav īpaši laba. Arī starptautiski arodbiedrības



lieto šo vārdu – *umbrella*. Lai iespējami labāk pasargātu savus jūrniekus, strādājam ar valdību, Jūras administrāciju, Jūras akadēmiju un, protams, arī ar kuģu īpašniekiem, ar kuriem visiem ir noslēgts koplīgums. Jūrniekiem ir jāzina, ka viņu drošākais garants darba tirgū ir koplīgums, kura jēga un nozīme cilvēkam ne vienmēr ir līdz galam skaidra. Jā, darba līgums – tā ir saprotama lieta, bet vajadzētu apzināties, ka tieši koplīgums ir ļoti svarīgs juridisks dokuments, kurā aprakstītas visas minimālās prasības attiecībā uz jūrnieka darbu. Būtībā tā ir kā valsts konstitūcija, jo koplīgums nozīmē kārtību. Ja to parakstījusi arodbiedrība un no darba devēja puses kuģošanas kompānija vai menedžmenta kompānija, tad tas ir dokuments, ko darba devējs nedrīkst pārkāpt. Ja cilvēks strādā kuģošanas kompānijā, kurā ir spēkā koplīgums, tad viņš var būt drošs. Diemžēl cilvēki mēdz nepamanīt arodbiedrības lietussarga nozīmi, kā reizēm nepamana, ka spīd saule.



– **Ja saule nespīd, tad gan pamana...**

– Precīzi!

– **Lai gan par to, šķiet, jau daudzas reizes esam runājuši, lūdzu, vēlreiz paskaidro lasītājiem, tātad arī jūrniekiem, kā tas notiek. Teiksim, jūrnieku pieņem darbā kādā no pasaules kuģošanas kompānijām. Vai tad, ja uz kuģa, uz kura viņš strādās, ir spēkā koplīgums, tas šo jūrnieku automātiski pasargās? Un vai LTFJA, iekļaujoties Starptautiskajā transporta darbinieku arodbiedrību federācijā ITF, pārstāv Latvijas jūrnieku intereses?**

– No vienas puses, varētu jautāt, kāpēc vispār nepieciešama arodbiedrība. Cilvēki bieži vien nesaprot arodbiedrības lomu un vietu, bet vajadzētu apzināties, ka arodbiedrības misija ir pārstāvēt cilvēka intereses sarunās ar darba devēju. Saskaņā ar Latvijas likumiem un starptautiskajām konvencijām tikai arodbiedrībai, nevis kādai politiskai partijai vai sabiedriskai organizācijai, ir tiesības pārstāvēt darba ņēmējus sarunu procesā ar darba devējiem. Tas neattiecas tikai uz kādu noteiktu nozari, tas attiecas uz visiem, un darba devējiem nav tiesību atteikt arodbiedrībai izvirzīt savas prasības un runāt par koplīgumu. Darba devēji var mēģināt vienoties par maigākiem nosacījumiem vienā vai otrā punktā vai prasībā, bet viņi nevar atteikt. Viens šajā gadījumā nav cīnītājs. Protams, kapteinis vai vecākais mehāniķis, kuri ir pieprasīti darba tirgū, var runāt ar darba devēju, lai, neskatoties uz koplīguma nosacījumiem, viņiem



maksātu lielāku algu. Ja kuģa īpašnieks būs ieinteresēts, viņš noteikti pieliks algu, bet jautājums ir par to, ka šī alga nedrīkst būt zemāka par koplīgumā noteikto. Arī jūrnieka slimības gadījumā darbojas koplīgumā iekļautie nosacījumi, saskaņā ar koplīgumu jūrnieka nāves gadījumā izmaksājama tāda un tāda naudas summa. Kuģu īpašnieki brīvi var palielināt atalgojumu, lai piesaistītu labus speciālistus, un ir tikai viens dzelzains nosacījums – nekas nedrīkst būt mazāk vai zemāk par koplīgumā noteiktajām prasībām. Taču jāatceras, ka koplīgums nestrādā tikai darba ņēmēja labā, tas pasargā arī darba devēju. Ja jūrnieks nepilda savus pienākumus tādā līmenī, kā to nosaka koplīgums, darba devējam ir tiesības neizmaksāt algu pilnā apjomā, un, ja darba devējs var pierādīt jūrnieka pārkāpumus, arodbiedrība noteikti nostāsies darba devēja pusē un jūrniekam norādīs, ka pats vien pie visa ir bijis vainīgs, un arī šajā gadījumā tā ir jūrnieka problēmas risināšana, norādot uz viņa pārkāpumiem. Piemēram, jūrnieks ir lietojis alkoholu, par ko ir norakstīts no kuģa. Tādu gadījumu nav daudz, bet tomēr ir, un cilvēks sūdzas – mani norakstīja no kuģa, bet es neesmu vainīgs, es vienkārši nepatiku kuģa administrācijai. Pavisam ko citu saka darba devējs, viņam ir juridiski pareizi noformēts dokuments, ko parakstījuši divi liecinieki, kas apliecina, ka jūrniekam konstatētas tik un promiles, lai gan viņš zināja, ka uz kuģa nedrīkst lietot alkoholu.

– Ar kādām diagnozēm jūrnieki pie jums vēršas?

– Lielākā problēma jūrniekiem parasti ir norakstīšanās no kuģa, kad kāda iemesla dēļ viņiem nevar atrast maiņu. Jau tā sarežģīto situāciju vēl pasliktina karš Ukrainā, kura dēļ problēmas ar vīzām ir Krievijas jūrniekiem, un arī ukraiņiem starptautiskā stāvokļa dēļ diemžēl ir dažādas problēmas. Bet ko darīt Latvijas jūrniekiem, ja pienāk osta, kur vajadzētu būt maiņai, bet tās nav? Ar cerībām nākas gaidīt nākamo ostu, neskatoties uz to, ka kontrakta laiks jau beidzies. Tad jūrnieks zvana uz arodbiedrību – tā un tā, mans kontrakts ir pārkāpts. Šajā gadījumā mēs cenšamies mazināt spriedzi, ik pēc pāris dienām sazināties ar kuģošanas kompāniju, lai atkal un atkal apvaicātos, kā lieta virzās, bet jūrniekam nosūtām ziņu, ka viņa jautājumu vai sūdzību paturam savā kontrolē. Datorā esam izveidojuši īpašu failu “Jūrnieku norakstīšana”, kam ļoti rūpīgi sekojam.

Diezgan populārs jautājums ir norakstīšana no kuģa pirms laika. Saskaņā ar koplīgumu jūrnieka kontrakts ir četri mēneši plus minuss viens mēnesis. Juridiski tas nozīmē, ka jūrniekam uz kuģa obligāti jānostrādā ne mazāk par trim, bet ne vairāk par pieciem mēnešiem. Ja jūrnieks no kuģa būtu norakstīts pēc diviem mēnešiem un divdesmit deviņām dienām, tad viņam vajadzētu saņemt divu dienu bāzes kompensāciju. Kuģa īpašnieks prāto, vai tiešām jāmaksā, bet jūrnieks zina un, ja naudu nesaņem, ziņo arodbiedrībai.

Ja kuģa īpašnieks vēlas kuģi pārdot, viņam vajadzētu ar jūrnieku pārtraukt kontraktu, bet viņš apsola jūrnieku pārcelt uz citu savas kompānijas kuģi. Saskaņā ar koplīgumu tas ir pieļaujami, bet ir jautājums, cik ātri tas tiks



izdarīts – nekavējoties, nedēļas laikā vai vēl kādā citā termiņā. Faktiski tam vajadzētu notikt uzreiz, jo cilvēkam ir jāsaņem nauda bez pārtraukuma, taču gadās, ka jūrnieks tiek nosūtīts mājās, kur viņš gaida, kad saņems izsaukumu, bet darba devējs viņu it kā ir aizmirsis. Jūrnieks gaida un zvana, zvana un atkal gaida – nav ne kompensācijas, ne darba, pat ne atbildes. Tikai pēc pāris mēnešiem jūrnieks meklē palīdzību arodbiedrībā: ko darīt? Šādos un līdzīgos gadījumos jūrniekiem vajadzētu atcerēties, ka tūlīt ir jāzvana uz arodbiedrību, lai saņemtu padomu un palīdzību. Ja cilvēks ir gatavs mūs informēt, mēs strādājam, lai palīdzētu.

– Tātad arodbiedrība aicina savus biedrus ziņot par visiem gadījumiem, kad ir pārkāptas viņu tiesības?

– Noteikti. Pat tad, ja cilvēks, strādājot uz kuģa, nav īsti pārliecināts, kādu lēmumu pieņemt, noteikti vajag zvanīt mums un lūgt padomu. Mēs vairs neesam tādā situācijā, kāda bija pirms divdesmit gadiem, kad sakari ar krastu bija praktiski neiespējami. Bet jūrnieki reizēm baidās sazināties ar arodbiedrību, jo domā, ka tā viņi izrādītu nelojalitāti darba devējam un tam varētu būt sekas, un tas ir cilvēciski saprotams, jo nevienam jau nepatīk saņemt kritiku. Arī gadījumā, ja cilvēks tikai aizstāv savas tiesības.



– Kāda, arodbiedrības skatījumā, ir jūrnieku lielākā problēma, strādājot jūrā?

– Pirmkārt, ļoti svarīgi, lai jūrniekam kontrakta parakstīšanas laikā būtu zināmi arī koplīguma nosacījumi. Saskaņā ar MLC 2006 darba devējam vai kruinga kompānijai ir pienākums jūrnieku iepazīstināt ar koplīgumu, taču teorija ir viena lieta, bet realitāte pavisam cita. Nereti nevienam it kā nav laika par koplīgumu domāt, bet tas tiešām ir ļoti nopietni, jo ir svarīgi zināt noteikumus. Ja jūrniekam ir tikai tā informācija, kas rakstīta privātajā kontraktā, tad viņš arī neko vairāk nezina kā vien savu darba algu.

Reizēm jūrniekam rodas veselības problēmas. Saskaņā ar koplīgumu darba devējam ir pienākums risināt jūrnieka veselības problēmas, ja tādas ir radušās. Viena situācija ir tad, ja kuģis atrodas okeāna vidū, tad pirmo palīdzību sniedz īpaši apmācīts virsnieks. Pavisam cita situācija, ja kuģis atrodas ostā, tad jūrniekam ir tiesības krastā apmeklēt ārstu, bet darba devējam nav tiesību to liegt. Taču darba devējam tas nav izdevīgi un viņš nevēlas to pieļaut – jo vairāk būs šādu gadījumu, jo lielākas nākamajā gadā būs apdrošināšanas izmaksas. Protams, trīsdesmit un trīsdesmit piecu gadu vecumā cilvēkam ir daudz mazāk veselības problēmu nekā piecdesmit un



sešdesmit gadu vecumā, taču dzīve rāda, ka jaunākie jurnieki kautrējas runāt par savām veselības problēmām, savukārt vecākie baidās apmeklēt ārstu, jo baidās zaudēt darbu. Atkal un atkal jurniekiem lieku pie sirds – ar veselību nedrīkst jokoties! Un vienmēr aicinu atcerēties, ka nekādā

gadījumā jurnieks nedrīkst kontrakta beigās norakstīties no kuģa, ja ir slims. Kāpēc? Ja cilvēks ir norakstīts no kuģa slimības dēļ, viņam krastā pienākas kompensācija, bet ja viņš no kuģa norakstīts pēc kontrakta izbeigšanās, tad nekāda kompensācija nepienākas, neskatoties uz to, ka viņš ir slims, jo juridiski to nevarēs pierādīt. Īpaši tad, ja tā ir kāda nopietna veselības problēma vai smaga slimība. Nekādā gadījumā nedrīkst klusēt un kautrēties, bet tādi gadījumi tomēr notiek, un tad cilvēki meklē arodbiedrības palīdzību, savukārt mēs meklējam izeju no situācijas un pierādījumus, ka cilvēks jau uz kuģa nav juties īsti labi, zvanām viņa kolēģiem, apjautājamies, pārliecināties. Cilvēki parasti ir gatavi mutiski apliecināt situāciju, bet neviens to nevēlas darīt rakstiski, jo baidās, kā uz to raudzīsies darba devējs. Miļais draugs, no tavas liecības taču ir atkarīgs tas, vai tavš kolēģis saņems veselības kompensāciju, bet diemžēl ar to ir ļoti sarežģīti.

Slēdzot līgumu, jurnieki parasti visvairāk interesē alga, varbūt vēl arī darba laiks, cik dienas nedēļā jāstrādā, un viss. Tādu jautājumu, kāda manai ģimenei būs kompensācija, piemēram, manas nāves gadījumā, cilvēki parasti neuzdod, jo šādu situāciju pat domās nepieļauj, bet koplīgumā tāds punkts ir obligāts, un arodbiedrība šajā ziņā runā kā jurnieka pārstāvis, sākot no algām un darba nosacījumiem līdz kompensācijām slimības vai nāves gadījumā. Ja darba devējs uzdod jautājumu, vai tad visi jurnieki ir slimi, tad parasti atbildu, ka šis nav pareizs jautājums, jo neviens nevar paredzēt, kādas situācijas var izveidoties. Starptautiskajā tirdzniecības flotē sešdesmit procenti kuģu strādā ar koplīgumu, bet četrdesmit procentiem koplīguma nav, ir tikai kontrakts starp jurnieku un darba devēju, kur iekļauti tikai paši minimālākie nosacījumi.

– Vai arodbiedrība stingri turas pie principa, ka vajadzības gadījumā palīdzība tiek sniegta tikai arodbiedrības biedriem?

– Saskaņā ar likumu iestāšanās arodbiedrībā ir brīvprātīga lieta, un ja tā, tad arodbiedrībai ir tiesības rīkoties atkarībā no situācijas.



– Paskaidro, lūdzu, kā tu to domā.

– Ja cilvēks, kurš nav arodbiedrības biedrs, strādā uz kuģa, kur nav koplīguma, un par arodbiedrību iedomājas tikai tad, kad viņam rodas problēmas, mēs viņam sakām – atvainojiet! Bet, protams, ir izņēmumi: ja cilvēkam ir divdesmit četri vai divdesmit pieci gadi, tad sakām – stāsti, kas par problēmu! Tas tāpēc, ka jaunam cilvēkam nezināt par arodbiedrību ir pieļaujams, jo viņam ir citas intereses un cits dzīves ritms, tāpēc svarīgi viņam paskaidrot, kāda ir arodbiedrības loma. Taču, ja palīdzību meklē četrdesmit, piecdesmit un vēl vecāki cilvēki, tad muļķīgi ir aizbildināties, ka viņi neko nav dzirdējuši par arodbiedrību.

Taču ir viens gadījums, kurā nekad neat-sakām palīdzību, un tas ir jurnieka nāves gadījums. Ja zvana radnieki un lūdz atbalstu, tad nav svarīgi, bija vai nebija mirušais jurnieks arodbiedrības biedrs, mēs sniedzam tuviniekiem visu nepieciešamo palīdzību, un tā ir tikai normāla, humāna rīcība.



– Vai aizvadītajā gadā arodbiedrības rindas ir krietni papildinājušās?

– Varbūt nav tik daudz jaunu biedru, bet tendence ir pozitīva, jo katru mēnesi mums nāk klāt trīs četri biedri. It kā nav daudz, bet tas notiek brīvprātīgi, piedevām notiek arī paaudžu maiņa.

– Varbūt vajadzētu lielāku publicitāti?

– Diezgan bieži man jautā, kāpēc nav bukletu vai kādas citas informācijas, bet es domāju, ka tas ir lieki, jo tie cilvēki, kuri strādā jūrā, ļoti labi zina, kas ir ITF un kas ir mūsu arodbiedrība, bet tie, kuri vēl nezina, gan uzzinās. Par mums uzzina pēc mūsu darbiem un iesaistīšanās dažādās jurniecības norisēs, piemēram, ar prieku atbalstām vidusskolēnu konkursu “Enkurs”, piedalāmies RTU Latvijas Jūras akadēmijas padomes darbā, arī citos jurniecības pasākumos. Mēs to cenšamies darīt, jo apzināmies savu lomu ne tikai jurniecības nozarē, bet arī vispār, runājot par dzīvi Latvijā. Mūsu nosaukumā pirmais vārds ir Latvija, un tas nozīmē, ka arī mēs esam atbildīgi par savu valsti. Ne visai aktīvi esam politiskos jautājumos, jo viedokļi var būt atšķirīgi, kas demokrātiskā sabiedrībā ir normāli, bet, ja vēlamies LTFJA saglabāt draudzīgu vidi, tad tautība, reliģiskā piederība un politiskie uzskati stāv ārpus arodbiedrības rindām. ■



KAPTEIŅI SPRIEŽ PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS NĀKOTNI

2023. gada 16. martā uz savu ikgadējo kopsapulci pulcējās Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) biedri, lai izvērtētu padarīto un saliktu ceļa zīmes nākamajam darba posmam. Patiesībā kapteiņi kopā nāca pēc trīs gadu pārtraukuma, jo Covid pandēmijas dēļ bija liega pulcēšanās. Gada sapulcē no vairāk nekā 200 biedriem piedalījās 35 kapteiņi, kas skaidrojams ar to, ka daudzi bija jūrā, vēl kāda daļa slimoja, jo kovids vēl joprojām ir aktīvs. Pēdējā gada laikā Kapteiņu asociācijā iestājušies 26 jauni biedri, izstājušies deviņi kapteiņi, bet mūžībā devušies pieci, to skaitā arī kapteinis Jānis Līckalns, kurš bija jūrnieks ar vairāk nekā sešdesmit gadu stāžu jūrā un līdz savas dzīves pēdējai dienai joprojām bija aktīvs jūrnieks. No vairāk nekā 200 asociācijas biedriem 62 kapteiņi ir pensijā.

LKKA prezidents Jāzeprs Spridzāns atskaitījās par paveikto, akcentējot, ka pēdējo gadu laikā asociācijas valde vislielāko uzmanību veltījusi jūrniecības izglītības jautājumiem. Kapteinis Spridzāns ar dziļu nožēlu atzina, ka jūrniecības nozares izstrādātā jūrniecības izglītības koncepcija nav guvusi atbalstu Izglītības un zinātnes ministrijā. "Jūras akadēmija ir iekļauta RTU ekosistēmā, kas nav pieņemami jūrniecības sabiedrībai, par ko nozares darba devēji un ņēmēji, nozares NVO, akadēmijas absolventi un studenti pēdējā gada laikā daudzreiz ir vērsušies ar vēstulēm gan IZM, gan citās valsts institūcijās. Tas ir pilnīgi pretrunā ar nozares izstrādāto IZM iesniegto jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa projektu, kas paredz veidot autonomu konsolidētu jūrniecības iestāžu sistēmu vienotā blokā un atbilstošā jūrniecības ekosistēmā. Tieši šis





modelis dotu iespēju turpināt attīstīt kvalitatīvu starptautiski reglamentētu jūrniecības izglītību, konsolidēt jūrniecības mācībspēkus un specifisko materiāltehnisko nodrošinājumu, kas nepieciešams jūrniecības programmu īstenošanai. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija kategoriski neatbalsta IZM piedāvāto reorganizācijas modeli.

Latvija ir neliela valsts cilvēku skaita ziņā, bet mēs esam ceturtnā lielākā jūrniecības nācija pasaulē, Latvijas jūrnieku prestižs ir ļoti augsts, tāpēc nav saprotams ministrijas pieņemtais lēmums. Stepanova kungs minēja, ka, iekļaujot akadēmiju RTU sastāvā, tiks veicināta Latvijas jūrniecības izglītības stabilitāte un ilgtspēja, jaunā normatīvā regulējuma ietvaros tā varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu nozares vajadzībām un akadēmijai būs iespēja izmantot RTU identitāti. Atvainojiet, Latvijas Jūras akadēmijai jau ir sava identitāte un vārds, ko ļoti labi pazīst starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, kur neko nenozīmē RTU identitāte, tāpēc nedomāju, ka RTU vārds varētu dot kādu labumu,” teica Jāzeps Spridzāns.

LKKA prezidents uzsvēra, ka asociācijai ir laba sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju, Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Darba devēju konfederāciju, kas jo īpaši izpaudusies, strādājot pie jūrniecības izglītības konsolidācijas, kā arī diskusijās ar IZM. Tāpat LKKA aktīvi piedalās starptautisko asociāciju darbā un ir CESMA un IFSMA biedre.

Kapteiņu asociācijas prezidents ar gandarījumu atzīmēja, ka kapteiņi tur godā jūrniecības tradīcijas, pulcējoties Ainažos, lai kopā ar jūrniecības nozari godinātu veco jūrnieku piemiņu.

Kopsapulce par LKKA prezidentu nākamajam darba posmam atkārtoti ievēlēja kapteini Jāzepu Spridzānu.■



Jāzeps Spridzāns.



Artis Ozols.





SĀKUSI DARBOTIES LATVIJAS KUĢU MEHĀNIĶU ASOCIĀCIJA



2023. gada 1. jūnijā sāka darboties biedrība “Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija” (LKMA), kas ir kuģu mehāniķu, elektromehāniķu un citu jūrniecības speciālistu profesionālā organizācija.

“Ideja dibināt Latvijas Kuģu mehāniķu asociāciju bija jau sen, vēlējos izveidot sabiedrisku organizāciju, kas apvienotu kuģu mehāniķus un elektromehāniķus, lai savā vidē un savā garā mēs varētu apmainīties ar pieredzi, sadarboties un īstenot savas idejas,” saka asociācijas dibināšanas idejas iniciators un tagad arī tās valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls. “Bet impulsu šīs idejas realizēšanai deva notikumi jūrniecības izglītības jomā, kas faktiski ir nolikuši tās nākotni krustcelēs – būt vai nebūt jūrniekiem Latvijā. Pēdējos gados diemžēl ir vērojama strauja jūrniecības izglītības kvalitātes un jūrnieku skaita krišanās, it īpaši kuģu mehānikas specialitātēs, par ko liecina arī statistika – 2022. gadā kuģu elektromehānikas specialitātē netika uzņemts neviens students, un diemžēl viss liecina, ka krītas jūrnieka profesijas popularitāte. Nevienam arī nav noslēpums, ka ne vienu vien gadu Jūras akadēmijai ir bijušas dažādas problēmas, tāpēc līdz prestižai mācību iestādei tai ir diezgan patālu.”

Edijs Štāls uzsver, ka asociācijas galvenais mērķis un uzdevums ir stiprināt Latvijas sabiedrības izpratni par jūrniecību kā valsts ekonomiskās labklājības pamatu, popularizēt jūrnieku profesijas,



Edijs Štāls.

jo īpaši kuģu mehāniķu un elektromehāniķu, un piesaistīt tām jauniešus, veicināt jūrnieku profesionālās sagatavošanas kvalitāti un jūrskolotāja profesijas prestižu, sekmēt zinātnes attīstību un jaunāko tehnoloģiju ieviešanu jūrniecībā, kā arī aizstāvēt savu biedru tiesības un intereses, īpaši domājot par jūrnieku sociālajiem jautājumiem.



“Sapratu, ka nevaru stāvēt malā un gaidīt, lai kāds cits dara, bet es tikai noskatīšos,” savu viedokli pauž Edijs. “Apspriežoties ar kolēģiem, sapratām, ka veidosim savu organizāciju, lai koncentrētā veidā iestātos un rūpētos par vienu konkrētu jomu, jo kuģu mehāniķu jautājums ir ļoti nopietns. Nereti ir signāli no kuģošanas nozares un kuģošanas kompānijām, ka mūsu jūrniekiem, lai cik augstu viņi joprojām tiek vērtēti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, nonākot uz ļoti moderna kuģa, reizēm pietrūkst zināšanu par jaunajām tehnoloģijām. Un tad ir jautājums, kādus speciālistus sagatavo jūrniecības mācību iestādes? Ļoti iespējams, ka mācību iestādes nespēj pilnībā izsekot līdz visām pārmaiņām kuģu tehnoloģijās, un tad šo funkciju centisimies pildīt mēs, kuģu mehāniķi, kuri lielākoties ir aktīvie jūrnieki, kas strādā uz moderniem kuģiem. Noteikti vērsisimies pie kuģošanas kompānijām un meklēsim sadarbības iespējas, protams, veidosim dialogu ar jūrniecības mācību iestādēm, tāpat Rīgas Tehnisko universitāti, lai pilnīgotu izglītības saturu un iespējami kvalitatīvi sagatavotu jaunos speciālistus. Ja vēlamies nodrošināt labu izglītības kvalitāti, noteikti jāseko līdz jaunākajām tendencēm un jābūt skaidrībā par to, ko reāli pieprasa nozare un kuģošanas bizness, tāpēc mūsu asociācija ir apņēmības pilna virzīt idejas un sniegt nepieciešamo informāciju. Ja izdosies celt izglītības kvalitāti un izglītības iestādes prestižu, varēsīm cerēt, ka vairošies jauniešu interese un viņi izvēlēšies apgūt kādu no jūrnieka profesijām.”

Sava mērķa sasniegšanai asociācija ir atvērta sadarbībai ar izglītības iestādēm, valsts un pašvaldību iestādēm, radniecīgām nozares organizācijām. “Kuģu mehāniķu asociācijā diskutēsīm par sev svarīgiem jautājumiem, un tad jau varam nākt kopā ar citām sabiedriskajām organizācijām – Latvijas Jūrniecības savienību, kas aptver visu jūrniecības nozari kopumā, Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju, kas iestājas par kapteiņu interesēm, vēl citām sabiedriskajām un profesionālajām organizācijām, lai kopīgi vairotu izpratni par jūrniecības nozari. Tas ir ļoti svarīgi, jo tagad vērojama sabiedrības atsvešinātība no jūrniecības nozares, neizpratne un nezināšana par šīs nozares būtību, tās nozīmi tautsaimniecībā, problēmām un arī tradīcijām. Gadiem ilgi valsts līmenī nav rasts pietiekams finansējums jūrniecības izglītībai un tās izaugsmei, novārtā atstāti jūrnieku sociālie jautājumi, tāpēc var teikt, ka nozarei un Latvijai ir nodarīts milzīgs un, iespējams, pat neatgriezenisks kaitējums. Taču mēs nedrīkstam pieļaut, ka

UZZIŅAI

Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija par savu mērķi izvirzījusi popularizēt kuģu mehānikas profesijas un piesaistīt tām jauno paaudzi, veicināt jūrnieku profesionālās sagatavošanas kvalitāti un jūrskolotāja profesijas prestižu, sekot zinatnes attīstību un jaunāko tehnoloģiju ieviešanu jūrniecībā, risināt jūrnieku sociālos un nodarbinātības jautājumus, aizstāvēt savu biedru tiesības un intereses, aktualizēt nozares jaunumus, izvērst mentoringa praksi, kā arī stiprināt Latvijas sabiedrības izpratni par jūrniecību kā valsts ekonomiskās labklājības pamatu.



iznīkst mūsu kultūrvēsturiskais mantojums un izzūd viens no senākajiem arodiem – jūrnieka profesija, tāpēc asociācija savā pulkā aicina visus, kam sirds deg par jūrniecības nākotni, lai kopīgi aizstāvētu tās intereses,” saka Edijs Štāls.

Asociācijai svarīgs un augsti vērtēts ir katrs biedrs, tādēļ tai piebiedroties tiek aicināti visi, kas var un vēlas veltīt savu laiku, enerģiju, profesionālās zināšanas un pieredzi sabiedrības un jūrniecības nozares labā, veidot jaunas tradīcijas un atbalstīt savus biedrus, kā arī palīdzēt augt jaunajiem jūrniekiem un pilnveidoties pašiem.

LKMA dibināšanu ļoti atzinīgi vērtē un atbalsta Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs. “Ar biedrības palīdzību centīsimies kļiedēt esošos jūrniecības sabiedrības stereotipus un veicināt apziņu, ka kuģa mehāniķa profesija ir tikpat prestiža un pasaulē novērtēta kā kuģa vadītāja profesija,” uzsver Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss.

“Nereti kuģu mehāniķi savā darbā saskaras ar tehniskām problēmām un ārkārtas situācijām, un, lai novērtētu situāciju, noteiktu problēmas cēloni un nekavējoties to novērstu, viņi domā ātri un rīkojas praktiski. Mehāniķu lietišķais prāts ļauj tiem efektīvi izmantot savas zināšanas un pieredzi dažādās dzīves situācijās, arī jūrniecības nozares problēmu risināšanā. Ir liels prieks, ka kuģu mehāniķi apvieno savus spēkus un ka mūsu vidū jūrniecības gars ir dzīvs un ieguvis jaunu enerģiju,” uzskata tankkuģa “Belgravia” vecākais mehāniķis Rauls Klaučāns.

Lai iegūtu vairāk informācijas par asociāciju, iespējām kļūt par tās biedru vai atbalstīt tās centienus, aicinām apmeklēt interneta vietni www.lkma.lv.■



IZVEIDOTA "BALTIC BRANCH OF THE NAUTICAL INSTITUTE" FILIĀLE

Četru Baltijas jūras valstu – Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Somijas – jūrniecības nozares entuziasti izveidojuši starptautiskās organizācijas "The Nautical Institute" Baltijas filiāli jeb atzaru ("Baltic Branch of NI"). "The Nautical Institute" ir sabiedriska organizācija, kas apvieno jūrniekus un nozarē strādājošos visā pasaulē, veic brīvprātīgo darbu, galvenokārt investējot resursus jūrniecības izglītībā un jūrnieku profesionalitātes paaugstināšanā.

Organizācija pastāv jau 50 gadus, tajā ir vairāk nekā 7000 biedru. Galvenā mītne atrodas Londonā, taču daudzās valstīs ir reģionālās filiāles. Jaunizveidotās Baltijas filiāles galvenais mērķis ir jūrnieku apvienošana, jūrniecības profesiju popularizēšana un profesijas prestiža celšana.

"Viena no populārākajām NI darbības formām ir pieredzes apmaiņa starp jūrniekiem kā profesionālās kvalifikācijas celšanas līdzeklis. Tiek organizēti semināri un sanāksmes gan klātienē, gan tiešsaistē, gan abējādi. Visi šie pasākumi ir bez maksas, tie tiek finansēti gan no organizācijas, gan sponsoru līdzekļiem. Arī mūsu valstu jūrniekiem ir tēmas, ar kurām tie interesanti ne tikai Baltijas reģionā, bet visā pasaulē. Piemēram, mēs esam ļoti spēcīgi ledus navigācijā. Latvija vispār ir unikāla valsts – maza zeme ar salīdzinoši lielu jūrnieku skaitu. Vēl relatīvi nesen bijām ne tikai vienā no pirmajām vietām Eiropā jūrnieku skaita ziņā pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, bet arī jūrnieku skaita ziņā valstī! Turklāt mums ir starptautiski atzīts augsts jūrniecības izglītības līmenis. Liela daļa mūsu ierindas jūrnieku paaugstina kvalifikāciju, lai kļūtu par virsniekiem. Mums ir, ko parādīt un pastāstīt citām valstīm, taču, protams, esam gatavi arī mācīties no citiem!" uzsver Jānis Sticenko, viens no "Baltic Branch of NI" dibinātājiem.

Savukārt "Baltic Branch of NI" pārstāvis Aleksandrs Osanovs piebilst, ka jaunajai biedrībai būtu jāklūst par sava veida jūrnieku klubu, kas dotu iespēju nozarē strādājošajiem sazināties un satikties, lai pārspiestu kopīgas problēmas un meklētu risinājumus. "Nereti ir tā, ka pat kursa biedri satiekas tikai nejauši vai nesatiekas vispār. Tā tam nav jābūt. Domāju, ka ar laiku mēs varēsim rīkot arī dažādus neformālus pasākumus, kopīgus izbraukumus un tamlīdzīgi," skaidro Aleksandrs Osanovs.

Biedrības darbu vada un organizē biedri – aktivisti, un tas ir brīvprātīgais darbs, par ko netiek saņemta atlīdzība.

8. jūnijā Rīgā notika jaunās NI filiāles dibināšanas pasākums, kurā piedalījās vairāk nekā 90 interesentu no visām četrām valstīm.



Atklāšanas pasākumā piedalījās “The Nautical Institute” pārstāvji Džeimss Lečfords un Kasims Masūds, Somijas aktivisti kapteine Hanna Kujala un kapteinis Pasi Leino, Igaunijas pārstāvis kapteinis Jānuss Matso, Lietuvas pārstāve Rima Mickiene, kā arī Latvijas pārstāvis kapteinis Aleksandrs Osanovs un aktivisti kapteinis Elvijs Šmits un Jānis Sticenko. Pasākuma laikā tika pārrunātas vairākas aktuālas tēmas – polārā un ledus navigācija, jaunā pieeja LNG bunkurēšanā, jūrnieku informācijas sistēma Igaunijā, mūsdienu izglītības sistēma Lietuvā.

Pasākumu apmeklēja arī citu jūrniecības nozares sabiedrisko organizāciju pārstāvji. “Mēs esam uzrunājuši Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju, Latvijas Kuģu mehāniķu asociāciju, ostu un izglītības iestāžu pārstāvjus. Esam vienojušies, ka mums visiem ir kopīgi mērķi, visi esam ieinteresēti apvienot un saliedēt jūrniecības nozari, ciešāk sadarbojoties. Plānojam paplašināt sadarbību arī ar kuģu īpašniekiem, kruingkompānijām, stividoru kompānijām un tā tālāk. Tas pats notiek arī pārējās trīs valstīs,” piebilst J. Sticenko.

“The Nautical Institute” biedri pamatā ir privātpersonas, citas organizācijas iesaistās darbā kā atbalstītāji. Ir arī iestādes, kas gatavas iesaistīties kā sponsori, piemēram, “Luminor” banka Latvijā. Biedrības biedri maksā dalības maksu, taču aktīvajiem jūrniecības studentiem dalība ir bez maksas, vienlaicīgi viņiem tiek nodrošināta iespēja gan piedalīties visos organizācijas rīkotajos pasākumos, gan saņemt dažādus profesionālajai izglītībai nepieciešamos materiālus.

Biedrības darbu vada un organizē biedri – aktivisti, un tas ir brīvprātīgais darbs, par ko netiek saņemta atlīdzība.

Vairāk informācijas par “Baltic Branch of the Nautical Institute” var saņemt, rakstot uz e-pastu: baltic.branch@nautinst.org.■



ARĪ JŪRNIKAM MAKSĀT NODOKĻUS IR LABĀK, NEKĀ NĒMAKSĀT

Lai gan šķiet, ka jūrniekiem vajadzētu būt informētiem par to, kāda nodokļu maksāšanas kārtība uz viņiem attiecas, tomēr, dzirdot jautājumus, ko jūrnieki nereti uzdod saistībā ar pensijām, rodas secinājums, ka īstas skaidrības nav. Atbilstoši Jūrnieku reģistra jūrnieku sertificēšanas datubāzē esošajai informācijai Latvijā 2023. gada 1. janvārī bija 12 125 aktīvie jūrnieki, kuru vidējais vecums ir 44 gadi. Aptuveni 11 tūkstoši no visiem aktīvajiem jūrniekiem ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, bet nedaudz vairāk par tūkstošiem darbam uz zvejas flotes kuģiem un iekšējo ūdeņu kuģiem. Aptuveni desmit tūkstoši Latvijas jūrnieku – pilsoņi, nepilsoņi un citu valstu jūrnieki, kas dzīvo Latvijā, ir nodarbināti uz ārvalstu karoga kuģiem.

Kāds Latvijas jūrnieks raksta: “Nesen sāku strādāt kompānijā “Stena Line” uz pasažieru prāmja, kas kursē maršrutā Ventspils – Nīnashamna. Interesē jautājums par nodokļiem, sociālajām iemaksām un pārējo, proti, kā tas notiek, vai tas jādara pašam, kuros datumos, kādas summas, – viss par un ap šo tēmu. Tā kā līdz šim esmu strādājis citās darbavietās, kur darba devējs pats visu nokārtoja un apmaksāja, man nav ne mazākās nojausmas par šo lietu kārtošanu. Jau iepriekš pateicos par sniegto atbildi!”

Atbildi jūrniekam sagatavoja Valsts ieņēmumu dienesta sabiedrisko attiecību speciāliste Kristīne Augstkalne-Jaunbērziņa un Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras Pabalstu metodiskās vadības daļas vecākā eksperte Rasma Kalniņa.

Jūrniekam, kurš nodarbināts uz starptautiskajos pārvadājumos izmantojama kuģa, ar iedzīvotāju ienākuma nodokli (turpmāk – nodoklis) apliekamais objekts ir:

- virsniekam – 2,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2022. gadā – 1250 eiro);
- pārējam personālam – 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2022. gadā – 750 eiro).

2022. gadā minimālā mēneša darba alga bija 500 eiro. Šādā veidā ar nodokli apliekamo ienākumu aprēķināja visām personām, kas nodarbinātas uz starptautiskajos pārvadājumos izmantojama kuģa, neatkarīgi no tā, ar kādas valsts karogu kuģis ir reģistrēts.



Ja jurnieku nodarbina darba devējs, kurš nav Latvijas Republikas rezidents un kura pienākums nav ieturēt nodokli izmaksas vietā, jurniekam līdz nākamā gada 1. jūnijam, bet, ja 2022. gada ienākumi pārsniegs 78 100 eiro, – no 1. aprīļa līdz 1. jūlijam Valsts ieņēmumu dienestā (turpmāk – VID) ir jāiesniedz gada ienākumu deklarācija, uzrādot jurnieka ienākumu deklarācijas D 2¹ pielikumā, un jānomaksā nodoklis vienotajā kontā.

Sastādot gada ienākumu deklarāciju, jurnieku ienākumiem ir piemērojami: attaisnotie izdevumi (valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas, izdevumi par izglītību un ārstniecisko pakalpojumu izmantošanu, ziedojumi un dāvinājumi, t. sk. politiskajām partijām, iemaksas privātajos pensiju fondos un dzīvības apdrošināšanas (ar līdzekļu uzkrāšanu) prēmiju maksājumi);

- gada diferencētais neapliekamais minimums;
- nodokļa atvieglojumi.

Ienākumam piemēro progresīvo nodokļa likmi:

- 20% – gada ienākumam līdz 20 004 eiro;
- 23% – gada ienākuma daļai, kas pārsniedz 20 004 eiro, bet nepārsniedz 78 100 eiro;
- 31% – gada ienākuma daļai, kas pārsniedz 78 100 eiro.

VALSTS SOCIĀLĀS APDROŠINĀŠANAS OBLIGĀTĀS IEMAKSAS

Ja fizisku personu nodarbina uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, kurš kuģo ar Eiropas Savienības, Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai Šveices Konfederācijas karogu, obligātās iemaksas Latvijā netiek veiktas, jo jurnieki ir sociāli apdrošināmi valstī, ar kuras karogu kuģo kuģis.

Obligātās iemaksas Latvijā var veikt darba devējs vai šo pienākumu pildīt pats darbinieks, ja viņš un darba devējs ir savstarpēji vienojušies. Lai veiktu obligātās iemaksas, darba devējam vai darbiniekam ir jāreģistrējas kā obligāto iemaksu veicējam Latvijā.

Obligāto iemaksu veikšanai jurnieks var reģistrēties VID kā iekšzemes darbaņēmējs pie darba devēja – ārvalstnieka – 10 dienu laikā pēc līguma noslēgšanas (uzrādot personu apliecinošu dokumentu un noslēgto līgumu).

Iekšzemes darbaņēmēja pie darba devēja – ārvalstnieka – obligāto iemaksu likme vispārējā gadījumā ir 34,09%.

Iekšzemes darbaņēmējam pie darba devēja – ārvalstnieka – ir pienākums līdz ceturksnim sekojošā mēneša 17. datumam, t. i., līdz 17. aprīlim, 17. jūlijam, 17. oktobrim, 17. janvārim, iesniegt VID ziņojumu par obligāto iemaksu objektu un obligātajām iemaksām. Iekšzemes darbaņēmējs pie darba devēja – ārvalstnieka – veic obligātās iemaksas līdz ceturksnim sekojošā mēneša 23. datumam.



Jūrnieki valsts sociālajai apdrošināšanai var pievienoties brīvprātīgi Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Latvijas kompetentā institūcija sociālā nodrošinājuma jomā ir Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra.

Saskaņā ar Regulas Nr. 883/2004 (attiecas uz ES/EEZ valstīm un Šveici) nosacījumiem uz personām, kuras nodarbinātas uz jūras kuģa, kas brauc ar dalībvalsts karogu, attiecas minētās dalībvalsts (karoga valsts) tiesību akti. Tas nozīmē, ka sociālās iemaksas ir veicamas tajā dalībvalstī, ar kuras karogu brauc kuģis. Tādējādi, ja persona ir nodarbināta uz kuģa/prāmja, kas brauc ar Zviedrijas karogu, tad sociālās apdrošināšanas iemaksas par šo personu ir jāveic Zviedrijā.

Savukārt persona, kura tiek nodarbināta uz kuģa, kas brauc ar kādas dalībvalsts karogu, taču saņem atalgojumu no darba devēja, kuram juridiskā adrese vai uzņēmējdarbības vieta ir citā dalībvalstī, ir pakļauta otras minētās dalībvalsts tiesību aktiem, ja tā pastāvīgi dzīvo minētajā valstī. Piemēram, ja persona, kuras dzīvesvieta ir Latvijā, ir nodarbināta uz kuģa, kas brauc ar Zviedrijas karogu, bet saņem atalgojumu no Latvijā reģistrēta uzņēmuma (darba devēja), tad uz šādu personu attiecas Latvijas tiesību akti un sociālās apdrošināšanas iemaksas darba devējs par šo personu maksā Latvijā.

Tā kā no uzdotā jautājuma nav saprotams, kurā valstī ir reģistrēts darba devējs un vai par personu tiek/netiek veiktas sociālās apdrošināšanas iemaksas valstī, ar kuras karogu brauc kuģis, personai jāvēršas pie darba devēja un jānoskaidro šie jautājumi.

VALSTS PENSIJAS APMĒRS IR ATKARĪGS NO PERSONAS APDROŠINĀŠANAS STĀŽA UN IEMAKSU APMĒRA

Valsts pensijas apmērs ir atkarīgs no personas apdrošināšanas stāža un valsts sociālo apdrošināšanas iemaksu apmēra. Latvijas jūrniekam, kurš strādā uz kuģiem ar Latvijas karogu, ir tāds pats sociālais nodrošinājums un tiesības uz visiem valsts sociālajiem pakalpojumiem kā Latvijā nodarbinātam iedzīvotājam, jo Latvijas darba devēji (kuģu īpašnieki) maksā valsts normatīvajos aktos noteiktās sociālās iemaksas.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns skaidro, ka zems sociālais nodrošinājums ir jūrniekiem, kuri strādājuši uz ārvalstu kuģiem un nav maksājuši sociālās iemaksas Latvijā. Vairāk nekā 80% pasaules kuģniecības uzņēmumu ir reģistrēti ārzonās (beznodokļu zonās), kurās likumi neparedz sociālo nodrošinājumu jūrniekiem no citām valstīm. Kuģi tiek reģistrēti ar tādu valstu karogiem kā Bahamas (Bahamu Salas), Māršala Salas, Panamas Republika u. c. Ārvalstu nodarbinātības nosacījumi neparedz obligātu sociālā nodrošinājuma maksājumu veikšanu Latvijā, un jūrniekiem netiek veikts apdrošināšanas stāža un sociālās apdrošināšanas maksājumu uzkrājums Latvijā. Ja netiek veiktas



valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas Latvijā, tad jūrnieks nevar šeit saņemt pabalstus, pensijas un citus sociālos pakalpojumus. Bieži jūrnieki saņem nelielu pensiju vai pat tikai minimālo valsts pensiju, kas ir krietni mazāka par iepriekš saņemto atalgojumu uz kuģa. Starp Latviju un Norvēģiju ir noslēgts līgums, kas noteic, ka Latvijas jūrniekiem, kuri ir nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā reģistrā reģistrētiem kuģiem, ir tāda pati sociālā drošība kā jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas karoga kuģa. Norvēģijas karoga kuģu īpašnieki reģistrē Latvijas jūrniekus kā sociāli apdrošinātas personas un par jūrniekiem veic noteiktus sociālos maksājumus Latvijā. Pamatojoties uz iepriekšminēto, izriet, ka Latvijas jūrnieki, kuri strādā uz Norvēģijas Starptautiskajā reģistrā reģistrēta kuģa, ir sociāli apdrošināti.

Valsts Ieņēmumu dienests ir izveidojis informatīvu materiālu "Nodokļi no jūrnieku, kuri nodarbināti uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ienākumiem".■



ZINĀŠANAS DOD STABILITĀTI UN PĀRLIECĪBU

2023. gada maijā “LVR Flote” hidrogrāfi Līga Cerusa un Rūdolfs Pundiņš saņēma starptautiski atzītu “B” kategorijas diplomu hidrogrāfijā, pabeidzot kompānijas “Skilltrade B.V.” speciālo kursu. “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš ir gandarīts par kompānijas darbinieku iegūto kvalifikācijas sertifikātu un uzskata, ka visnozīmīgākās ir tās investīcijas, kas tiek ieguldītas cilvēkos. Līga un Rūdolfs ir piepulcējušies tiem trim hidrogrāfiem Latvijā, kuriem jau ir šāds starptautiski atzīts “B” kategorijas sertifikāts. Minētie trīs hidrogrāfi strādā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestā.

Atbilstoši Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) standartiem Nīderlandes kompānija “Skilltrade B.V.” šādus kursus organizē kopš 2000. gada, sākumā tie notika Roterdamā, bet kopš 2014. gada janvāra ir pārcelti uz Ijmuidenu, “Nova College”, kas ir daļa no Nīderlandes Jūras akadēmijas struktūras.

Kā stāsta Līga un Rūdolfs, pirms pandēmijas kursi pilnībā notika klātienē, un tieši tā savulaik tos pabeidza Jūras administrācijas hidrogrāfijas speciālisti. Senākā kārtība bija tāda, ka teorētiskās mācības notika Nīderlandē, bet praktisko darbu vajadzēja veikt katram savā valstī vai arī tur, kur cilvēks tiks nosūtīts, bet Covid-19 ieviesa korekcijas, un arī kursu organizētāji bija spiesti pielāgoties jaunajai situācijai, rīkojot kursus attālināti.

“Pēc pandēmijas mēs bijām pirmie, kas, mācoties attālināti, uz sešām nedēļām braucām praksē klātienē,” stāsta Līga.

Bet, pirms doties praksē, vispirms bija jāiziet nopietnas teorētiskās mācības un jānokārto eksāmeni. “Teorētiskās daļas studijas attālināti sākām jau 2022. gada vasaras beigās un turpinājām līdz šā gada pavasarim. Mācību process bija ļoti nopietns un slodze pietiekami liela. Arī tas, ka angļu valoda nav mūsu pirmā valoda, sagādāja papildu slodzi, tāpēc nācās pielāgoties,” saka Rūdolfs. “Teorētiskās daļas eksāmens, kas arī notika attālināti, tiešām bija ļoti nopietns. Tika pieslēgtas divas kameras – viena datoram un otra mobilajam telefonam, un eksāmena procesam līdzī sekoja speciāla programma, lai pārlicinātos, ka netiek izmantoti nekādi palīgmateriāli. Eksāmens bija piecos speciālajos priekšmetos, un mums ar Līgu ļoti paveicās – nebija jākārto eksāmens matemātikā, fizikā un navigācijā, jo mums jau bija mācību diplomu par iegūto izglītību Latvijā, un SOLAS sertifikāti mums jau bija, tāpēc no šo tēmu kārtošanas bijām atbrīvoti. Tikai sekmīgi nokārtojot visus eksāmenus noteiktajā līmenī, varējām turpināt kursu praktiskajā sadaļā. Klātienē grupā bija divdesmit



2023. gada neklātienu grupa, kas sešas nedēļas mācījās klātienu praksē.



Līga Ceresa kopā ar savu prakses grupu.

astoņi cilvēki, kas tika sadalīti trijās atsevišķās grupās. Mēs ar Līgu uz praktiskajiem kursiem aizbraucām aprīļa beigās, bijām pirmajā desmit cilvēku grupā, ko sadalīja vēl divās grupās, un iznāca tā, ka katrs bijām savā grupā.”

“Man bija internacionāla komanda: bija pakistānietis, kurš dzīvo Nīderlandē, viens no Nīderlandes, pa vienam no Dienvidāfrikas un Skotijas. Katrs runāja savā dialektā, arī pieredze katram bija savādāka. Varu teikt, ka, strādājot kopā ar tik dažādiem cilvēkiem, ieguvu nenovērtējamu pieredzi. Hidrogrāfija ir ļoti specifiska profesija, ja ikdienā tajā nestrādā, mācību procesā varēja rasties problē-

mas, bet mana priekšrocība bija tā, ka es jau strādāju šajā specialitātē, piedevām man bija kolēģi, kuriem varēju palūgt palīdzību un padomu. Lai arī cik grūtas bija mācības, ne mirkli nebija šaubu, ka ar visu tikšu galā, un nebija pat domas, ka varētu atkāpties. Praktiskajā daļā bija jāveido projekts, kā tas notiek reāli dzīvē – no projekta pieteikuma līdz prezentācijai. Bija dots uzdevuma apraksts un izvirzīti sasniedzamie mērķi, atbilstoši tam katrs izstrādājām savu piedāvājumu. Diezgan plaša bija aprakstošā daļa, un mums valodas dēļ tas paņēma vairāk laika. Šīs sešas nedēļas bija ļoti interesantas un arī intensīvas, bez brīvdienām, no agra rīta līdz vēlam vakaram, redzējām vien to, ka saule lec un saule riet. Un vēl mēs centāmies viens otram palīdzēt. Patiesību sakot, cilvēkam ļoti svarīgs ir atbalsts. Divas dienas no astoņiem rītā līdz desmitiem vakarā studentu viesnīcas ēdamistabā kopā ar otru studentu rakstījām katrs savu darbu, bet bija labi apzināties, ka blakus



ir cilvēks, kuram tu vajadzības gadījumā vari pajautāt padomu. Man ļoti patika, ja varēju otram palīdzēt, un ja tev pasaka paldies, tad neko labāku nevar vēlēties. Bez tehniskām zināšanām ir arī citas vērtības.”

Arī Rūdolfš atzīst, ka grupu darbs, attiecības un mikroklimats ir bijis ļoti svarīgs. “Visās grupās mikroklimats varbūt nebija tik labs kā Līgas grupā, bet arī

mūsu grupā bija lietas, ko savā starpā pārrunājām, kā labāk risināt. Lai gan nebija ideāls variants, tomēr notika sarunas un domu apmaiņa, un mēs ieguvām pieredzi, kā grupā veidot saprašanos. It kā visi strādājām uz vienu mērķi, bet, ja kāds cilvēks par sevi ir pārliecinātāks, viņš varbūt mēģina sevi izcelt un parādīt labākā gaismā, nekā tas komandas darbā būtu nepieciešams. Katram ir sava pieredze, un katrs domā, ka viņa pieredze ir tā pareizākā, un brīžiem mēģina uzspiest savu viedokli. Mērķis jau mums visiem bija viens – nonākt pie rezultāta un iegūt sertifikātu. Komandas kopējais darbs bija datu



iegūšana, bet pie iegūto datu apstrādes katrs strādāja pats, projekta rezultāta sasniegšana un prezentācija bija individuāls darbs. Tas, kā tu interpretē iegūtos datus, ir tavs skatījums, un tieši tāpat notiek arī ikdienas darbā: tu iegūsti datus un izdari secinājumus, un tad šie secinājumi ir jāaizstāv. Tā arī nonācām līdz saviem sertifikātiem.”

Līga Cerusa sarunā uzsvēra, ka viena no atziņām, ko viņa guvusi pēc kursa beigšanas, ir tā, cik ļoti svarīgi ir mācēt strādāt komandā, tieši tas ļauj sasniegt labu rezultātu, bet Rūdolfš Pundiņš piebilda, ka sertifikāts dod stabilitāti. “Mēs tagad varam droši teikt, ka mūsu kvalifikācija atbilst IHO prasībām. Lai



Līga Ceresa un Rūdolfs Pundiņš.

tāpēc bija ļoti noderīgi, ka kursos liela vērība tika veltīta datu menedžmenta platformām, kurās šos datus glabāt un piedāvāt klientiem. Datu glabāšana un sistematizēšana ir visas pasaules problēma, un to jau ikdienā redz arī katrs no mums. Ja kādreiz gada laikā bija viens albums ar bildēm, tad tagad telefonā simtiem fotogrāfiju tikai mēneša laikā vien nāk klāt, un bieži vien tu nevari atrast vajadzīgo. Un tieši tāpat ir ar hidrogrāfijas datiem, kuru apjoms ir milzīgs, tāpēc pats svarīgākais ir, kā šos datus padarīt viegli pieejamus, un te ir vajadzīgas sistēmas, programmas un datu menedžments."

UZZIŅAI

2018. gadā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfe Līga Goba, pabeidzot mācību kursu Nūhempšīras universitātē (ASV), ieguva starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu un pagaidām ir vienīgā šādas kategorijas speciāliste Baltijas valstīs, bet "B" kategorijas hidrogrāfa sertifikāts ir pieciem speciālistiem.

Rūdolfs Pundiņš un Līga Ceresa abi ir mācījusies Latvijas Jūras akadēmijā. "Savulaik bijām seši, kas no kuģu vadītājiem pārgājām uz hidrogrāfijiem. Pēc studijām atnākot strādāt uz Rīgas ostu, šeit sastapāmies ar hidrogrāfijas speciālistiem, kuri izglītību bija ieguvuši vēl padomju gados," stāsta Rūdolfs. "Pie viņiem sākām strādāt un vēlāk arī nomainījām viņus šajā darbā, bet es esmu ļoti pateicīgs šiem cilvēkiem par tām zināšanām un prasmēm, ko apguvu, strādājot kopā ar viņiem, jo viss sākas no pamatiem, un pieredze rodas tikai strādājot. Iznāk, ka mēs bijām tāds kā tilts starp vecajiem hidrogrāfijas speciālistiem un jauno hidrogrāfiju, kas ienāca kopā ar mums. Nākamais jautājums, pie kā būs jāstrādā, ir jaunas hidrogrāfu paaudzes

gan hidrogrāfa izglītību esmu ieguvis Latvijas Jūras akadēmijā, laiki mainās, tehnoloģijas attīstās, tāpēc tagad iegūtās zināšanas ir daudz plašākas nekā tolaik iegūtās. Tagad datu aprīte un tas, ko mēs no šiem datiem sagaidām, ir pavisam savādāka nekā pirms vairāk nekā divdesmit gadiem. "LVR FloTE" ir paplašinājusi savu pakalpojumu klāstu, un, ja kādam no sadarbības partneriem vai klientiem rodas jautājumi par personāla sagatavotību un kvalifikāciju, tad mūsu iegūtais sertifikāts ir ļoti labs arguments un apliecinājums, ka mūsu kvalifikācija atbilst starptautiskajiem standartiem."

"Rūdolfs jau minēja pieaugošo datu apjomu, kas kļūst arvien liekāks,



audzināšana, jo jauni speciālisti būs vajadzīgi. Gandrīz droši var teikt, ka Jūras akadēmijā netiks atvērta hidrogrāfijas programma, tāpēc ir derīgi zināt, ka Nīderlandē ir šādi kursi, kuros var iegūt hidrogrāfa sertifikātu, kas atbilst starptautiski noteiktajiem standartiem. Turklāt, lai mācītos šajosursos, hidrogrāfa izglītība nav obligāta, galvenais, lai cilvēkam būtu tehniskās zināšanas, piemēram, mūsu kursā bija cilvēki ar ģeodēzista un jūrnieka izglītību.”

Līga studijas sāka Jūras akadēmijas Hidrogrāfijas nodaļā. “Visa mana ģimene ir saistīta ar jūru, un man, kad vajadzēja izvēlēties nākamo specialitāti, nebija ne mazāko šaubu, ka studēšu Jūras akadēmijā. Kad stājos akadēmijā, tur otro gadu uzņēma hidrogrāfijas specialitātē. Sekmīgi iestājos, bet diemžēl naudas trūkuma dēļ šo nodaļu likvidēja, tāpēc studijas pabeigt nācās jau citā augstskolā, iegūstot kartogrāfa un ģeodēzijas speciālista diplomu. Jau tolaik, kad strādāju ostā, man nebija ne mazākā nodoma mainīt darbu. Hidrogrāfa profesija ir ļoti interesanta, jo tu nekad nevari paredzēt, kādi mērījumi būs un kas tevi sagaida. Kad saņem sertifikātu, protams, ir gandarījums, un arī zināšanu apjoms ir liels.”



Rūdolfs Pundiņš.

Speciālistiem, kuri ieguvuši “Skilltrade B.V.” sertifikātu, atvērts viss starptautiskais darba tirgus, kas ir ļoti plašs. Ja Latvijā hidrogrāfija pamatā palīdz nodrošināt kuģošanas drošību un uzturēt dziļumus ostās, tad pasaulē hidrogrāfijai ir ļoti plašs pielietojums, sākot no naftas platformām līdz vides standartu jautājumiem. Piedevām pasaulē šo speciālistu ļoti trūkst, tāpēc tiem ir milzīgas iespējas un arī labs atalgojums. Rūdolfam Pundiņam un Līgai Cerusai “Skilltrade B.V.” kursus apmaksāja “LVR Flote”, tāpēc tagad viņi ar kompāniju par darba attiecībām atbilstoši likumdošanai noslēguši līgumu, bet abi ir vienisprātis, ka tas nekādā gadījumā nesagādā problēmas. “Mēs turpinām strādāt “LVR Flotē”, un nav bijusi pat doma šo darbu pamest. Varam droši teikt, ka mūsu kvalifikācija ir atbilstoša starptautiskajiem standartiem. Zināšanas esam papildinājuši pie ļoti kvalificētiem speciālistiem, no kuriem varējām daudz mācīties, un tagad šīs zināšanas varēsim likt lietā, strādājot savā kompānijā un sniedzot pakalpojumus klientiem visā Latvijā,” atzīst Līga un Rūdolfs.■



DROŠI UN AR LABU CEĻAVĒJU BURĀS



Kad pirms četriem gadiem iepazinās ar Askoldu Hermani un intervēju viņu žurnālam “Jūrnieks” par jahtošanas lietām, Askolda darbs, aizraušanās, prieks un dzīvesveids bija burāšana. Bet toreiz viņš arī teica, ka neviens no mums nekad nevar zināt, kā un kas notiks, ko darīsim pēc gada vai diviem. Šajā ziņā viņam ir taisnība, jo dzīve ir interesanta tieši ar to, ka mēdz būt mainīga. Tagad Askolds atzīst, ka pašam vairs nav tās milzīgās degsmes un raušanās burāt par katru cenu, jo arī ostā esot pietiekami feini. Tas gan nenozīmē, ka Askolds jūras lietas būtu atstājis novārtā, tikai tagad viņš vairākos virzienos darbojas no krasta puses. Kad jautāju: “Kā tu teiktu, kas tagad esi?”, viņš atteic, ka tāda cilvēku klasificēšana nekam neder. Tomēr tas, ko cilvēks dara, ļoti daudz par viņu pasaka, un Askolds tiešām dara daudz, pie tam dažādas lietas: ir uzņēmējs, jahtu kapteinis, burāšanas skolas “Nautica.lv” īpašnieks un dibinātājs, starptautiska līmeņa burāšanas instruktors ar inženiera grādu mehānikā, viņš veido televīzijas raidījumus par jūras lietām un ir Latvijas Kruīzjahtu asociācijas valdes loceklis. Šoreiz saruna ar ASKOLDU HERMANI būs par krasta jautājumiem, kas cieši saistīti ar jūras lietām.

– Tu gluži kā žonglieris veikli tiec galā ar daudzām un ļoti atšķirīgām tēmām – veido raidījumus, māci topošos jahtu kapteinus un cīnies ar likumu nepilnībām, kas saistītas ar jahtošānu kā brīvā laika pavadīšanu. Esi gluži kā cilvēks orķestris.

– Man mājās ir mūzikas instrumentu kolekcija un pat īsta dziedātāja (Askolda sieva ir dziedātāja un vokālā pedagoģe Annija Putniņa – red.), bet kāds nu cilvēks orķestris, drīzāk esmu tāds eksemplārs, kurš sakomplektēts no vecām rezervēm daļām un kuru kāds spēks vienmēr ir vilcis uz jūru. Domājot par to, kāpēc man tāda vilkme uz jūru, apjautu, ka, visticamāk, dzīvē nejaušību nav, visam ir savs pamats. Bet mamma gan ļoti negribēja, lai tuvojos ūdeņiem, pat kompi nopirka, tomēr nekas nelīdzēja, no jūras nekur neesmu aizmucis.

Kad biju sīks, tētis strādāja zvejnieku kolhozā, viņš reiz atnesa mājās norakstītu sešvietīgu glābšanas plostu, to biju uzpūtis mūsu dzīvokļa lielajā istabā, un plosts bija mana mīļākā vieta. Savulaik tēvs četrus gadus dienēja kara flotē, vectēvs kā jūras skauts bija saņēmis Pelēkā vilka ordeni, bet pavisam nesen uzzināju vēl par kādām savām saknēm, saistītām ar jūru. IZRĀDĀS,



Askolds Hermanis.

vecvectēvs Kārlis Bezbailis bija mācījis Ainažu jūrskolā, braucis par kapteini, pašam piederējuši divi Ainažos būvēti lielie buru kuģi, no kuriem viens uzskrējis klintīm pie Anglijas krastiem, otrs strandējis pie Portugāles, bet visi jūrnieki laimīgā kārtā izglābušies. Ja to visu saliek kopā, tad iznāk, ka tā sēdēšana plostā varbūt nebija nemaz tik nejausa.

RESTARTS RAIDĪJUMAM PAR JŪRU

– “Ūdens ir stihija, Latvija ir jūras valsts. Mēs dzīvojam pie jūras, mēs kuģojam pa jūru, un jūra ir mūsu visu sirdis. Jūsu uzmanībai raidījums “Nautica” – dzīve uz viļņa!” Tā sākas katrs raidījums, ko esi veidojis jau vairākus gadus, un šajos raidījumos tu stāsti par jahtošānu, jahtklubiem un cilvēkiem, tāpat sniedz tīri praktiskus padomus, piemēram, kā labāk iegādāties jahtu un pierēģistrēt to Latvijā, bet tagad saki, ka savos raidījumos vēlies ienest jaunas vēsmas.

– Vispār raidījumu veidošana iesākās ar to, ka man patīk filmēt, *fočēt*, un tas vienmēr ir bijis paralēli jūrai un burāšanai. Kā izrādījās, arī šī nodarbe, tāpat kā jūra, man ir iekodēta gēnos, jo otrs vecvectēvs savulaik bijis fotogrāfs. Redzi, esmu salasīts no visiem kopā, un, kā jau teicu, sakomplektēts no vecām rezerves daļām, starp citu, vēl kādam sencim bijusi laba muzikālā dzirde, un arī es tīri ciešami varu padziedāt.

Sāku veidot raidījumus par burāšanu, jo nekā tāda nebija, un šī niša bija tukša, taču finālā pašam vairs nebija īpaši interesanti tas, ko daru. Tu intervē kādu cilvēku un viņam jautā, piemēram, vai burāt ir interesanti, un viņš sāk stāstīt, bet tevi tās atbildes nemaz īsti neinteresē, jo pats to visu lieliski zini no galvas. Veselu gadu veidoju tādus raidījumus, bet no skatītājiem preti nesaņēmu nekādu reakciju, tikai vēlāk dzirdēju atsauksmes, ka cilvēki to visu ir skatījušies, taču, kā jau kūtri latvieši būdami, savu attieksmi nav izrādījuši. Vēlāk šos raidījumus divas reizes mēnesī rādīja ReTV, bija pat diezgan labs reitings, bet jāsaprot, ka burāšanas tēma diemžēl nemaz tik populāra nav un tik daudzus neinteresē.



– Tomēr esi apņēmības pilns atkal veidot raidījumus. Kāpēc otrais piegājiens?

– Tagad ir doma taisīt raidījumus par jūrniecību, bet jau plašākā nozīmē. Sapratu, ka tā ir tēma un joma, par kuru arī pats daudz ko nezina, tāpēc būtu interesanti uzzināt jaunas lietas un arī citiem par tām pastāstīt. Piemēram, par simulatoriem, ar kuriem topošie kuģu vadītāji mācās stūrēt. Kur tad es pie šādiem simulatoriem tāpat vien varētu tikt, bet, pateicoties raidījumam, varu tos ne tikai apskatīt un nofilmēt, bet uz tiem izmēģināt savas prasmes. Vai arī ar karakuģi izmest kādu likumu. Starp citu, Aizsardzības akadēmijā mācu burāšanas



pamatus, tā veidojas draudzība ar kara jūrniekiem, un arī Jūras spēku tēma ir tik interesanta, lai par to pastāstītu citiem. Ja pirmajā raidījumu ciklā mana pieredze bija tikai informēt citus, tad tagad esmu pārliecināts, ka, veidojot sižetus, kas aizrauj mani pašu, tie noteikti interesēs arī skatītājus, un tā ieguvēji būsim mēs visi.

– Vai esi jau atradis interesantas tēmas?

– Daži raidījumi jau ir gandrīz gatavi, vēl tikai jāpieliek klāt kāds fakts. Viens raidījums būs par Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, otrs par Ainažu jūrskolu un manu vecvectēvu Kārli Bezbailli, bet trešais par braucienu uz Zviedriju pirkt jahtu, kurā stāstīšu un rādīšu, kā notiek jahtas pirkšana un reģistrēšana, ar vārdu sakot, par šo tēmu no A līdz Z. Vēlos arī kļiedēt mītu par to, ka Latvijā grūti pierēģistrēt jahtu.

LATVIJAS VAI ZVIEDRIJAS KAROGS?

– Redzi, šī tiešām ir interesanta tēma. Kad braucu pa jūras krastu no Rīgas līdz Liepājai, pa ceļam, protams, ir vairākas ostas ar jahtu piestātnēm – Engure, Mērsrags, Roja, Pāvilosta, un visās stāv jahtas ar Zviedrijas karogu. Kad jautāju, piemēram, Rojas ostas kapteinim Gunāram Reinholdam, vai šodien zviedru pieplūdums, viņš tikai atmeta ar roku, tās esot letiņu jahtas ar zviedru karogu, jo pierēģistrēt tās Latvijas reģistrā esot problēma, liela ķēpa. Savukārt Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzskata, ka viena no lielākajām problēmām, kas ļoti nepatīk jahtu ipašniekiem, ir prasība par notariāli apstiprinātu pirkuma līgumu. Problēma tā, ka Latvijā šāda prasība ir, Zviedrijā nav, bet, ja nav pierādāms pirkuma darījums, kā gan Jūras administrācija var pārliecināties, ka attiecīgais peldlīdzeklis tiešām pieder šim cilvēkam? Tāpēc, ja jahta tiek pirktā Zviedrijā, ir vajadzīgs notariāli apstiprināts dokuments, bet, ja tas tiek darīts Lietuvā vai Igaunijā, tad pie notāra nav jādodas. Kā tu šo problēmu esi izkodis?



– Atklāšu vienu lietu: tie, kuru jahtas pie mums stāv ar Zviedrijas karogu, Zviedrijas karogā tās, visticamāk, nav reģistrējuši, bet nopirkuši ar visu karogu, taču viņiem nav nekādu tiesību te braukāties ar Zviedrijas karogu, jo tas der tikai Zviedrijas pilsoņiem vai rezidentiem. Tikpat labi uz jahtas varētu uzlikt Zimbabves vai Maltas karogu, tāpēc tas ir tikai laika jautājums, kad šiem jahtu īpašniekiem radīsies problēmas. Varētu jautāt, kāpēc jahtu īpašnieki nedodas reģistrēt savas jahtas mūsu Kuģu reģistrā, un atbilde būtu – tāpēc, ka pa ceļam viņi nav sakārtojuši kādus dokumentus. Lūk, viens piemērs. Kopā ar kolēģi braucām uz Somiju pirkt vienkāršas un lētas jahtas, ko varētu Daugavā izīrēt tiem, kuri “Nautica.lv” ieguvuši jahtas kapteiņa tiesības, lai viņi varētu praktizēties braukšanā. Tā kā pats esmu izgājis cauri jahtu pirkšanas procesam, lieliski saprotu, kas notiek ar cilvēku, kurš deg nepacietībā iespējami ātrāk tikt pie laivas.



Askolds Hermanis (no kreisās) un Imants Burvis.

Acīs ir skaidri redzams gribulis, viņš tik ļoti to vēlas, ka širmis pilnīgi aiziet ciet. Kolēģim saku – pagaidi un nomierinies, stop, stop, stop! Ir nepieciešams tas, tas un vēl arī tas dokuments, to visu vajag pareizi noformēt, bet cilvēks tik met ar roku – gan jau būs labi! Nē, nebūs labi! Piemēram, pērkam Somijā jahtu un parakstām pirkšanas līgumu: somi paraksta ar elektronisko parakstu, un arī mēs parakstām ar elektronisko parakstu, bet izrādās, ka somu elektroniskais paraksts nav derīgs, jo tas netiek klasificēts kā drošs. Taču jahtas pircējs ir tik pārlaimīgs, ka jahta tūlīt būs rokā, ka viņam ir vienalga, ko paraksta un cik droši paraksta, bet finālā šādā gadījumā tieši pircējs iesprūst starp reģistriem. Somijas pusē ir vienkārši, tur no reģistra laiva tiek noņemta un dati izdzēsti, bet mūsu reģistrs neņem preti, jo nav kārtībā pirkšanas dokumenti. Starp citu, Zviedrijā nemaz nav šāda reģistra, pareizāk sakot, tas nav obligāts, tāpēc lielākā daļā zviedru savas jahtas pieraksta tikai jahtklubā, kura biedri tie ir. Esmu mēģinājis nopirkt arī vienu šādu zviedru jahtu ar visu karogu, tāpēc varu droši apgalvot, ka neizbēgami būs problēmas. Kad vērīgi paskatīties, ko tad tas zviedrs par to naudu pārdod un kāda ir jahtas



komplektācija, tad redzi, ka tur nav ne vestu, ne raķešu un arī daudz kā cita. Lai to visu sapirktu atbilstoši drošības prasībām, būs jāšķiras no krietnas summiņas. Ja kāds domā, ka drošības prasības ir pārspīlētas, viņš alojas, tās nekādā gadījumā nav pārspīlētas, jo, dodoties jūrā, ir vajadzīgas rācijas, glābšanas vestes, ugunsdzēsamais aparāts, citi glābšanas rīki, tās ir tikai elementāras prasības. Lai nenokomplektētu jahtu pierēģistrētu Latvijā, protams, sanāks ļoti dārgi, un ne jau tāpēc, ka pati reģistrēšana būtu dārga, bet gan tāpēc, ka jāiegādājas nepieciešamais aprīkojums. Visas jahtas, ko esmu pircis, mierīgi Latvijā pierēģistrēju, un nevarētu teikt, ka es būtu pats bagātākais cilvēks. Esmu redzējis arī to, ka čaljiem uz galda stāv konjaks par vairākiem simtiem, bet uz jahtas nav glābšanas vestu, un tas ir tikai attieksmes jautājums.

VAI VAR BŪT BĪSTAMI VIZINĀT CILVĒKUS?

– **Sākoties vasaras sezonai, allaž aktualizējas kuģošanas drošības jautājumi. Kādi ir tavi vērojumi, vai cilvēkiem beidzot ir radusies lielāka saņemšana par šiem jautājumiem?**

– Ja runājam par sapratni, varu teikt, ka pagaidām vēl nav sapratnes. Paši burātāji jau robežas nepārkāpj, bet izprieču dalībnieki bieži vien vispār nekādas



robežas neredz. Viens kapteinis teica: "Atnāk cilvēki, aiziet lopi!" Arī man ir nācies piedzīvot dažādas situācijas, kad cilvēks iekrīt ūdenī, gandrīz noslikst, izkritot no katamarāna. Ir bijuši vācu studenti, viens ielec Daugavā, tu viņu izvelc laukā un jautā, kas

par lietu, bet viņš atbild, ka viņam esot peldēšanas sertifikāts. Nav komentāru – kāds sertifikāts! Līgava kuģu ceļā ielec Daugavā nopeldēties ar visu savu balto kleitu, un šādā situācijā tu reāli nesaproti, kā reaģēt. Protams, zini, ka jāvelc laukā, bet situācija ir vairāk nekā stulba, tas ir šausmīgi stresaini. Cilvēki domā, ka drīkst visu, palaiž bremzes vaļā.

– **Izklausās ne visai forši. Izrādās, vizināt cilvēkus var būt bīstami.**

– Reizēm ir gadījies, ka būtu noderējis apsargs, jo tu jau nevari stūrēt jahtu un tai pašā laikā uzraudzīt un tikt galā ar satrakojušos publiku. Tāpēc jau arī šādiem braucieniem uzliek tādu cenu, lai pārietu apetīte braukt un nemaz negribētos vizināties. Kā burāšanas skolas īpašnieks nepazīstamas kompānijas vispār nevizinu, braucu tikai kopā ar tādiem cilvēkiem, kurus pazīstu. Ja zvana un saka, mēs te, angļu jaunieši, vēlamies uz jahtas rīkot vecpuišu ballīti, tad uz



redzēšanos, no tādiem pa gabalu. Reiz divi nopietni un cienījami vīri uz jahtas priekšgala bija iejutušies Lāčplēša un Melnā bruņinieka lomās – vienam rokā baltvīna, otram sarkanvīna pudele, vienā brīdī tās šķīst kopā, stikli pa gaisu, klājs pielijis ar vīnu, gatavais ārprāts. Tu nekad nezini, par cik tirgo savus nervus un vai vispār ir vērts to darīt, bet cilvēks, kurš tā ālējas, īsti nemaz nezina, kādu produktu viņš vēlas pirkt, un tas jau kaut ko liecina par mūsu sabiedrību un postpadomju idiotismu. Ja kādreiz jahtošana bija aristokrātiska nodarbe, tad tagad viss ir sagriezies ar kājām gaisā. Varam godīgi atzīt, ka drošība nav īsti asinis.

KĀ PADARĪT BURĀŠANU PIEEJAMĀKU?

– Pirms četriem gadiem tu intervijā teici, ka savulaik, kad Latvijā biji pabeidzis kursus, neprati pietauvoties, jo tie jahtu īpašnieki, kuri tevi ņēma par kuģa puiku, pietauvošanos veica paši, tu varēji izlēkt un piesiet, paraut un pastūrēt, tikai ne pietauvoties. Ja gribētu ar jahtu pavizināt draugus, netiktu laukā no ostas, jo varētu būt problēmas ar attauvošanos, kur nu vēl pietauvošanos atpakaļ. Toreiz tu teici, ka Zēģelētāju savienība, prasot bezjēdzīgas lietas topošajiem burātājiem, dara visu, lai būtu iespējami mazāk cilvēku, kas ar šo lietu vēlētos nodarboties. Pagājuši daži gadi, vai šajā ziņā ir notikušas kādas būtiskas pārmaiņas? Kā tagad ir ar burāšanu un vai pieaug interese par jahtas kapteiņa tiesību iegūšanu?

– Latvijas Kruizjahtu asociācija joprojām dara lietas, lai sakārtotu vidi. Kad saņēmām daudz sūdzību par to, ka esošā buru jahtu vadītāju vērtēšanas un sertificēšanas kārtība ir subjektīva un nepilnīga, ka pienācis laiks padarīt burāšanu pieejamāku, lai vienkāršākā veidā varētu saņemt tiesības, Latvijas Kruizjahtu asociācija 2021. gadā nosūtīja vēstuli tā laika satiksmes ministram Tālim Linkaitam par atpūtas kuģošanas jomas uzlabošanu. Vēstulē norādījām, ka, ilgstoši un aktīvi organizējot un piedaloties ar burāšanu saistītajos procesos valstī, jo īpaši atpūtas burāšanas apmācībā, jahtu kapteiņu sertificēšanā un buru jahtu reģistrācijā, esam sastapušies ar virkni izaicinājumu, kurus iesakām kopīgiem spēkiem risināt, un to palīdzētu veikt grozījumi normatīvajos aktos, kas būtiski uzlabotu procesus, maksimāli pietuvinoties pieņemtajai praksei Baltijas jūras valstu reģionā, kas savukārt veicinātu industrijas infrastruktūras un pakalpojumu attīstību, uzlabotu iekšējo kuģošanas tūrismu un celtni

UZZIŅAI

Latvijas Kruizjahtu asociācija par savu mērķi izvirzījusi: atbalstīt atpūtas kuģošanu, sadarbības veidošanu, pieredzes un informācijas apmaiņu ar citu valstu kruizjahtu asociācijām, vienotas eksaminācijas kārtības ieviešanu visā reģionā, kruizjahtu burāšanu kā ekotūrisma un veselīga dzīvesveida popularizēšanu, ģimeņu burāšanas attīstību Latvijā, piesaistot ES finansējumu, drošības uzlabošanu uz ūdens sadarbībā ar valsts institūcijām un izglītības iestādēm, kā arī vēl citu jautājumu risināšanu.



ārvalstu kapteiņu interesi par Latvijas atpūtas kuģošanas telpu, kā arī būtiski uzlabotu kuģošanas drošību, jo īpaši Latvijai piegulošajā jūras akvatorijā. Mums izdevās panākt, ka 2022. gada augustā tika paplašinātas CSDD sertificēšanas iespējas, buru un motorizēto atpūtas kuģu vadītājiem būs vienkāršota pieeja, un mēs ticam, ka tas veicinās burāšanas kultūras attīstību Latvijā. Zēģelētāju savienība, kas izstrādājusi jahtu kapteiņu eksāmena uzdevumus, ir izdarījusi to nekvalitatīvi, tāpēc joprojām eksāmens ir pilns ar nevajadzīgiem jautājumiem un kļūdām, daudzi jautājumi domāti sportistiem, nevis tiem, kuri kuģo vienkārši sava prieka pēc.

Latvija ir jūras lielvalsts, bet atšķirībā, piemēram, no Igaunijas, savu potenciālu atpūtas jahtu jomā izmantojam nepietiekami, jo nozares attīstību kavē nesakārtotā administratīvā puse un informācijas apmaiņas tīkla trūkums, tāpat aktuāls, protams, ir jautājums par drošību uz ūdens, tieši tāpēc Latvijas Kruizjahtu asociācijas mērķis ir pulcēt līdzīgi domājošos, lai kopīgi ar valsts institūcijām sakārtotu un attīstītu Latvijas atpūtas kuģošanas jomu.■

Anita Freiberga



IEDVESMO SENĀS KUĢU BŪVES TRADĪCIJAS

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

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

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

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

Kad burinieku ziedu laiki gāja uz beigām, sāka plēnēt arī piekrastes kuģu būvētāju slava, bet vieta jau nekad tukša nepaliek. Latvijā radās pavisam cita tipa kuģu būvētavas. Tā 1911. gada nogalē inženieris Karls Heincs Cīze, kurš pārstāvēja slaveno





vācu kuģu būves firmu "F. Šihau" un bija ne tikai talantīgs inženieris, bet arī tālredzīgs stratēģis, ar lūgumu vērsās cariskās Krievijas Jūras ministrijā, lai tā dod svētību kuģu būves rūpnīcas celtniecībai Rīgas ostā, ko arī saņēma. Tā kā pasaule jau gatavojās Pirmajam

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

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



STRĀDĀ AR AUGSTU PRECIZITĀTI UN ATBILDĪBU

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

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

“ASK Enterprise” būvē specifiskas tehniskās flotes kuģu korpusus, kas kalpo robežsardzei, policijai, ātrajai palīdzībai, ugunsdzēsējiem uz ūdens, būvē arī dažāda veida un mērķa laivas: makšķerēšanai, atpūtai, patrulēšanai, niršanai, piegādei. Tāpat tiek būvēti glābšanas, loču un pasažieru katamarāni. No kuģa skices līdz tā reālai nolaišanai ūdenī paiet vismaz viens gads, lielākiem kuģiem pat divi gadi, bet “ASK Enterprise” būvētie līdz 40



Irēna Kuprijanova.





tonnām smagie alumīnija kuģu korpusi tiek eksportēti uz dažādām pasaules valstīm, galvenokārt uz Norvēģiju, Dāniju, Zviedriju un Somiju.

AR LEPNUMU PAR KUĢU BŪVES NOZARI

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

2009. gadā, kad SIA "AtoZ Group" uzsāka savu darbību, tā bija vērsta uz rezerves daļu un aprīkojuma piegādi, kuģu remontu, kā arī tehnisko projektēšanu. "Tātad izpildījām arī rasējumus kuģu modernizācijas darbiem, kur tas nepieciešams," stāsta uzņēmuma izpilddirektors Eduards Šeremets. "Tāda bija mūsu uzņēmuma ikdiena, bet, kad beidza pastāvēt "Rīgas kuģu būvētava" un pēc tam vēl daži kuģubūves uzņēmumi, klienti uzdeva jautājumu, vai Latvijā joprojām tiek būvēti kuģi, jo daudziem, kuri kādreiz te bija pasūtījuši kuģus, ir saglabājusies vēsturiskā atmiņa par to, ka šeit tiek veikts kvalitatīvs darbs. Tad nu kopā ar uzņēmuma īpašniekiem spriedām par savām iespējām būvēt kuģus un sapratām, ka nedrīkstam pamest šo nišu tukšu, tāpēc pieņēmām lēmumu, ka soli pa solim jāattīsta kuģu būve, protams, turpinot strādāt arī jau ierastajā biznesā, un tagad varam droši teikt, ka mūsu darbībai klāt nākusi vēl arī kuģu būve. Vēl gan neesam uzbūvējuši nevienu kuģi, bet jau nodibinājām sadarbību ar norvēģu partneriem, kas ir mūsu galvenie klienti. Tagad veicam





visus nepieciešamos sagatavošanās darbus: iekārtojam ražošanas telpas Rīgā, veicam sertifikāciju un visu pārējo, lai šā gada nogalē – novembrī vai decembrī – uzsāktu pirmā kuģa korpusa būvi. Esam sev definējuši mērķi – būvēt līdz trīsdesmit metrus garus dažāda pielietojuma kuģus: baržas, velkoņus un atpūtas kuģus, kuru korpusa būvei tiks izmantots alumīnijs un kompozitmateriāls. Klasifikācijas sabiedrība “Bureau Veritas” mums izsniegusi sertifikātu par metināšanas darbiem, par kvalitātes vadības sistēmu, par IN 10-90 Eiropas standartu ar C marķējumu alumīnijam un tēraudam, un, protams, esam saņēmuši Jūras administrācijas atzinumu, ka varam veikt projektēšanas, remonta un kuģu būves darbus.”

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

– Kā jau minēju, vispirms nodarbojāmies ar rezerves daļu piegādi to komerckuģu remontam, kas strādā visā pasaulē, neierobežojot savu darbību tikai Latvijas tirgū. Arī kuģu remonts, ko veicām, bija specifisks, nereti šos darbus veicām pat ārkārtas situācijās, kad kuģim bija atgadījusies kāda problēma. Tā kā viens no mūsu darbības virzieniem bija projektēšana, gadījumos, kad kuģa remontam bija vajadzīgs projekts, mēs nodrošinājām arī šo pakalpojumu.



Eduards Šeremets.

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

– Ja jānomaina tikai bojāta detaļa, tad, protams, nekāds rasējums nav vajadzīgs, pietiek ar rezerves daļu, bet kuģu remonts tomēr ir diezgan plašs



jēdziens. Gadījumos, kad jāremontē kuģa korpuss vai kuģim tiek veikta modernizācija, kad nepieciešami metināšanas darbi, visdrīzāk nevar iztikt bez rasējuma, pēc kura var izgriezt metālu, sagatavot caurules vai arī nodrošināt jebko citu, lai darba veicēji, ielūkojoties rasējumā, var saprast konkrēti darāmos darbus, jo parasti viņi darbus veic pēc rasējumiem.

SPECIĀLISTU JAUTĀJUMS IR PIRMAJĀ VIETĀ

– Savulaik, intervējot “Rīgas kuģu būvētavas” vadību, jautāju par speciālistiem, kas vajadzīgi tik specifiskā nozarē kā kuģu būve un remonts, un rūpnīcas vadība toreiz uzsvēra, ka speciālistu sagatavošana ir viņu pašu problēma, jo Latvijas Jūras akadēmija māca kuģu speciālistus, bet nesagatavo kuģu būves speciālistus. Tāpēc viņi bija spiesti meklēt risinājumu, un viens no risinājumiem bija uzņēmumam par saviem līdzekļiem sūtīt savus speciālistus mācīties. Piemēram, metinātāju sagatavošanai rūpnīcai bija pašai savs mācību kombināts. Varbūt tagad šie speciālisti strādā pie jums?

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

Pagaidām mūsu uzņēmumā esam trīs projektētāji, un diemžēl jāatzīst, ka esam spiesti izmantot ārpalpojumu, piesaistot cilvēkus no ārzemēm, kuri var veikt to darbu, ko paši pagaidām nevaram. Tagad uzņēmumā strādā trīsdesmit cilvēku, bet varam dot darbu vēl lielākam speciālistu skaitam. Tieši tāpēc viens no mērķiem ir audzēt mūsu spējas – audzināt un izglītot savus cilvēkus, ieguldīt šajā procesā finanses. Paplašināt darbību un piesaistīt vēl vairāk speciālistu ir gan mūsu, gan mūsu īpašnieku vēlme, un viņi ir gatavi šajā biznesā investēt.

– Kas ir “AtoZ Group” īpašnieki?

– Uzņēmumam ir divi īpašnieki – viens Latvijas, otrs Igaunijas pilsonis, un viņi abi ir jūrniecības nozares speciālisti, profesionāļi, no kuriem viens ir



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

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

– Šajā tirgū, līdz trīsdesmit metrus garu kuģu būvē, tiešām valda konkurence, īpaši Nīderlandē, arī Īgaunijā, bet, lai gan mums šajā tirgū nebūs tas lētākais piedāvājums, tomēr esam jau atraduši partnerus Norvēģijā, kuri neskatās uz lētāko cenu, bet augstu vērtē piedāvātā produkta kvalitāti, attieksmi, ar kādu tiek veikts darbs, un attieksmi pret klientu. Mēs būvēsim kuģi konkrētam pasūtītājam, izmantojot jaunākās tehnoloģijas, ar kurām var nodrošināt mūsu norvēģu partneri, jo Norvēģija augstu vērtē visu, kas attiecas uz zaļo kuģošānu. Par laimi, esam atraduši partneri, kurš prot novērtēt gan mūsu attieksmi pret darbu, gan mūsu darba kvalitāti un procesu papildina ar savām tehnoloģijām un zināšanām. Protams, Eiropā konkurence ir, būs un nekur nepazudīs, bet droši varu teikt, ka mēs būsime tie, kuri ražos produktu ar ļoti lielu pievienoto vērtību, un šo produktu izmantos klienti, kuri to prot novērtēt. Piemēram, tie būs kuteri ar ūdeņraža un elektrisko piedziņu, kas nozīmē nulles emisijas, vai arī mūsu un norvēģu kopražojuma kuģi, būvēti ar īpašas konstrukcijas korpusiem, lai neradītu viļņošanos un varētu kuģot arī seklos ūdeņos. Šādas konstrukcijas kuģus jau esam piedāvājuši Rīgas domei, domājot par kuģošānu Daugavā un pilsētas kanālos.

AUTONOMIE KUĢI UN TEHNOĻIJAS

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

– Autonomo kuģu tehnoloģijas un intelektuālo īpašumu noteikti attīstīsim un pilnveidosim arī Latvijā, jo tā ir viena liela jaunās kuģošānas sastāvdaļa, ko



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

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

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

KONKURENTI VAI LĪDZGAITNIEKI?

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

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

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



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

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

– Visā, kas attiecas uz jaunajām tehnoloģijām, mēs ļoti uzticamies saviem norvēģu partneriem, jo gadījumā, ja ienāk kas jauns, ko mums vajadzētu zināt un pielietot, tad skaidrs, ka šīs tehnoloģijas ar lielu iespējamību jau būs pieejamas Norvēģijas tirgū. Taisnību sakot, tieši tāpēc, ka mūsu partneri ir norvēģi, kuri ir zinoši IT jomā, varam paļauties uz viņu kompetenci, jo vajadzības gadījumā viņi sniegs padomu un palīdzēs arī ieviest visu jaunāko, protams, ja mūsu klientam tas būs nepieciešams. Nīderlandē jau kuģo autonomie bezpilota kuģi, un arī Norvēģijā šī joma attīstās, tāpēc IT tehnoloģiju ieviešana ir neizbēgama. Daudzi netic autonomo kuģu ienākšanai, citi ir pārliecināti, ka revolūcija kuģošanas biznesā ir nenovēršama, vēl citiem bezpilota kuģošana jau ir ikdiena, tomēr jāatzīst, ka kopumā jūrniecības nozare ir diezgan konservatīva un pārmaiņas notiek ļoti sāpīgi visiem.

ZAĻĀ KUĢOŠANA

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

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



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

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

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

Anita Freiberga

Jūra projekta gūstā

Baltijas jūrā iepretim Pāvilostai, Ulmalei, Labragam un Jūrkalnei līdz 2030. gadam iecerēts izbūvēt vēja parku. Tas ir "Elwind", Latvijas un Igaunijas kopīgs pārrobežu atkrastes vēja enerģijas projekts, kas veicināšot Latvijas enerģētisko neatkarību. Pretestība vēja parkam ir liela, jo tas iecerēts grandioza izmēra, vēja ģeneratori plānoti 252 metru augstumā. Jūrkalnes, Pāvilostas un Sārnates iedzīvotāji kritiski vērtē LIAA pasūtītā projekta priekšizpēti, ko veicis Nīderlandes uzņēmums "Pondera", jo uzskata, ka tas ietver apšaubāmus un arī klaji nepatiesus datus par Kurzemes piekrasti un tur notiekošajām aktivitātēm, tai skaitā uzņēmējdarbību un tūrismu. No pētījuma izriet, ka visā Kurzemes piekrastē ir vien daži tūrisma objekti, nav ne kultūrvēsturisku pulcēšanās vietu, ne piekrastes iedzīvotājiem nozīmīgu kultūras vērtību, nenotiek nekādas jūras aktivitātes – nav ne ūdenssporta, ne jahtu un mazo kuģu, ne ostu, ne atpūtas tūrisma vispār.

Latvijas un Igaunijas kopprojektam piešķirts 18,7 miljonu eiro līdzfinansējums no Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras "CINEA", projektu iecerēts pabeigt 2030. gadā, vēja parka kopējā plānotā jauda Latvijā ir no 500 līdz 1000 MW, kas atkarīgs no pieejamās tehnoloģijas projekta īstenošanas brīdī, bet platība paredzēta aptuveni 200 km². "No kopumā pieciem plānotiem parkiem četrus būvēs Kurzemes piekrastē, jo šeit vienkārši pūš vējš," saka Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras direktora vietniece investīciju un enerģētikas jautājumos Laura Štrovalde. "Projekta izpēte turpināsies, skaitīsim putnus, pētīsim roņus, urbsimies gultnē un skatīsimies, vai gultne ir piemērota. Ļoti daudz visādas izpētes, tas mums noteikti prasīs vairāk nekā divus gadus."

"Tas nav Latvijas valsts interesēs, jo šīs elektrības jaudas, kas tiks izbūvētas ap 2030. gadu, faktiski neko nemainīs Latvijas elektrības tirgū," uzskata Eiropas Parlamenta viceprezidents Roberts Zīle.





JŪRAS PIESĀRŅOJUMS: IETEKME UZ JŪRAS UN ČILVĒKA DZĪVI

Zinātnieki atzīst, ka okeāns ir viena no vismazāk izpētītajām mūsu planētas daļām ar milzīgu daudzumu noslēpumu. No pēdējās desmitgadēs veiktajiem pētījumiem izriet, ka okeāna vidi nopietni apdraud cilvēku iejaukšanās: jūras dzīvnieki cieš no kaitējuma, ko rada ūdeņu ķīmiskais piesārņojums un miljoniem tonnu nepareizi apsaimniekotu atkritumu, kas katru gadu tiek izgāzti okeānos. Rezultātā ik gadu iet bojā vairāk nekā 100 miljoni jūras dzīvnieku un tiek degradēta okeāna ekosistēma. Gandrīz 1000 jūras dzīvnieku sugu ietekmē okeāna piesārņojums, un tagad jau ir vairāk nekā 500 vietu, kas reģistrētas kā mirušās zonas, kurās jūras dzīvība nevar pastāvēt.

OKEĀNA PIESĀRŅOJUMA STATISTIKA

- Tiek lēsts, ka pašlaik mūsu okeānos ir no 75 līdz 199 miljoniem tonnu plastmasas atkritumu.

- Katru gadu no plastmasas atkritumiem vien iet bojā vairāk nekā 100 miljoni jūras dzīvnieku.

- 100 tūkstoši jūras iemītnieku katru gadu iet bojā, sapinoties plastmasā, un tās ir tikai tās radības, kas tiek atrastas.

- Klusā okeāna ziemeļu daļā zivis katru gadu uzņem 12–14 tūkstošus tonnu plastmasas.

- Pēdējo 10 gadu laikā cilvēki saražojusi vairāk plastmasas nekā visā 20. gadsimtā.

- Lielākā piesārņojuma vieta uz planētas ir lielais Klusā okeāna atkritumu plankums.

- Ķīna ierindojas pirmajā vietā pēc nepareizi apsaimniekotiem atkritumiem no plastmasas, bet ASV ierindojas starp pirmajām 20 valstīm ar lielāko plastmasas patēriņu uz vienu cilvēku.

- Katru gadu tiek saražoti 300 miljoni tonnu plastmasas, kas sver tikpat, cik visa cilvēku populācija, un tikai 50% ir vienreiz lietojami.

- Tiek lēsts, ka mūsu okeānos ir 5,25 triljoni plastmasas atkritumu gabalu, 269 tūkstoši tonnu peld, bet četri miljardi mikrošķiedru uz vienu kvadrātkilometru atrodas zem ūdens virsmas.

- 70% mūsu atkritumu nogrimst okeāna ekosistēmā, 15% peld un 15% nonāk krastā.

- Plastmasas noārdīšanās prasa 500–1000 gadu; pašlaik 79% tiek nosūtīti uz atkritumu poligoniem vai izmesti okeānā, tikai 9% tiek pārstrādāti un 12% sadedzināti.



■ Katru gadu jūrā tiek izmesti 8,3 miljoni tonnu plastmasas, no kuras 236 tūkstoši tonnu ir mikroplastmasa, ko jūras radības maldīgi uzskata par pārtiku.

■ No 1950. līdz 1998. gadam okeānos veikti vairāk nekā 100 kodolizmēģinājumu.

■ 500 vietas jūrā visā pasaulē ir reģistrētas kā mirušās zonas, to kopējā platība līdzinās Apvienotās Karalistes platībai (245 000 km²)

■ 80% pasaules jūras piesārņojuma rada lauksaimniecība, neattīrīti notekūdeņi, barības vielu un pesticīdu novadišana.

■ 90% atkritumu pasaules okeānos nāk tikai no 10 upēm.■



AIZSARGĀJAMIE JŪRAS ŪDENI. KĀ UZLABOT BALTIJAS JŪRĀS “VESELĪBU”?

Par to, ka Baltijas jūra ir nogurusi kalpot cilvēkam, liecina satraucošie dati. Daļa jūras gultnes pasludināta par mirušu – tādu, kurā dzīvības faktiski vairs nav. Rūpēs par jūras un tās iemītnieku “veselību” Latvijas piekrastē jau noteiktas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas. Pašreiz pētnieki vērtē bioloģisko daudzveidību arī atklātos ūdeņos, lai, iespējams, pavisam drīz rosinātu vēl trīs dabas aizsardzībai atvēlamu teritoriju noteikšanu. Taču savu atbildīgas rīcības pilienu nogurušajā Baltijas jūrā var radīt katrs pats, pārdomājot savus ikdienas paradumus – izvēlēto zivi uz pusdienu šķīvja, dārza vagas apsaimniekošanas paņēmienus un pat mazmājiņas darišanas.

AIZAUGOT – ATMIRST

Baltijas jūra gar Latvijas krastu veido teju piecus simtus kilometru garu pavedienu. To ikviens var savā pieredzē iepīt, piemēram, ejot Jūrtakas maršrutu un piedzīvojot kā Dižjūru, tā Mazjūru, kā smilšainas un akmeņainas pludmales, tā stāvkraustus – kaut vai pa nogrieznītim katru vasaru. Tiesa, vēlams pēc putnu ligzdošanas laika, tātad vasaras otrajā pusē. Taču līdzās 496 kilometrus garajai krasta līnijai Latvijas pārziņā ir arī 28 000 kvadrātkilometru Baltijas jūras, ko par savu mājvietu uzskata daudzas bezmugurkaulnieku, zivju, putnu un augu sugas.

Kā norāda Pasaules Dabas fonds, Baltijas jūra var lepoties ne tikai ar to, ka ir jaunākā jūra uz planētas, bet arī ar citu, daudz skumjāku titulu, – tā ir ne tikai viena no intensīvāk izmantotajām, bet arī viena no piesārņotākajām jūrām pasaulē. Piesārņojums, pārzveja, pieaugošās klimata pārmaiņu sekas – tas viss ietekmē Baltijas jūras ekosistēmu. Pēdējo simt gadu laikā lauksaimniecības, satiksmes, rūpniecības, kuģošanas un māsaimniecību notekūdeņu barības vielas “atēdusies”, Baltijas jūra eitroficējas. Citiem vārdiem sakot, jūra aizaug. Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas jeb HELCOM dati liecina, ka, ņemot vērā pārmērīgo barības vielu noplūdi, līdz pat 97% Baltijas jūras cieš no eitrofikācijas – pārāk daudz barības vielām nonākot ūdenī, noris pārmērīga dažu sugu aļģu augšana. Pašreiz Baltijas jūrā atsevišķas zonas, kas, pēc Pasaules Dabas fonda datiem, veido vairāk nekā sesto daļu visas jūras gultnes, ir pat pasludinātas par mirušām, jo aizaugšanas rezultātā tajās rodas skābekļa



badis, un šajos jūras apgabalos var dzīvot tikai organismi, kuriem skābeklis nav vajadzīgs. Sugu izplatību, kā arī šīm sugām nepieciešamās barības pieejamību ietekmē arī klimata pārmaiņu ietekmē notiekošā ūdeņu pasiltināšanās un ūdens sāluma samazināšanās Baltijas jūrā.



TERITORIJAS JŪRAS VESELĪBAI

Lai saglabātu jūras dibena jeb bentiskos biotopus un tajos mītošās sugas, kā arī aizsargātu migrējošām putnu sugām nozīmīgas barošanās un ziemošanas vietas, Latvijā kopš 2010. gada izveidotas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas: Nida – Pērkone, Irbes šaurums, Akmensrags, Rīgas līča rietumu piekraste, selga uz rietumiem no Tūjas, Vitrupe – Tūja un Ainaži – Salacgrīva. Vienlaikus šīs teritorijas, kuras aizņem 15% no Latvijas pārvaldībā esošajiem jūras ūdeņiem, ir arī Eiropas Savienības aizsargājamo teritoriju tīkla “Natura 2000” sastāvdaļas, saudzējot Latvijai saistošās direktīvās likumiski noteiktas putnu sugas un dzīvotnes. Šobrīd visām Eiropas Savienības dalībvalstīm saskaņā ar Bioloģiskās daudzveidības stratēģiju 2030 ir noteikts uzdevums aizsargāt 30% no valstij piekritīgajiem jūras ūdeņiem.

Kā stāsta Dabas aizsardzības pārvaldes pārstāve un jūras aizsargājamo biotopu izpētes projekta “LIFE REEF” vadītāja Ilze Sabule, aizsargājamas jūras teritorijas statusu piešķir, lai nodrošinātu teritorijai raksturīgā jūras ekosistēmas kompleksa saglabāšanu un biotopu aizsardzību no mehāniskas bojāšanas: “Jūras teritoriju dabas lieguma zonās ir aizliegta grunts mehāniskā bojāšana – nav pieļaujams uzstādīt vēja elektrostacijas un iegūt derīgos izrakteņus, kā arī nav atļauts ierīkot jaunas grunts novietnes un veikt aļģu un gliemeņu rūpniecisku ieguvu. Rīgas līča rietumu piekrastē atsevišķās zonās papildus ir noteikts sezonālais liegums: no 1. jūnija līdz 15. augustam ir aizliegts pārvietoties ar ūdens motocikliem un nodarboties ar kaitbordu, veikbordu un ūdensslēpošanu.”

Aizsargājamās jūras teritorijas ir noteiktas, balstoties uz zinātniskiem pētījumiem, kas veikti jūras vidē, proti, uz biotopu, zivju, putnu populāciju novērtējumu. Piemēram, teritorijā Ainaži – Salacgrīva atrodas vienīgā parastā akmeņgrauža atradne Latvijas piekrastē, kā arī šī teritorija ir viens no svarīgiem upes nēģu barošanās rajoniem. Savukārt Irbes šaurums, kur vērojami arī tādi



ūdensputni kā brūnkakla gārgale, melnkakla gārgale, tumšā pīle, melnā pīle, kākaulis, mazais ķīris un melnais alks, ir pārrobežu putniem svarīga ziemošanas vieta, atpūtas vieta ceļošanas laikā un ir tā saucamā migrāciju “pudeles kakla” vieta. Turpretī Vitrupes – Tūjas teritorijā atrodami īpaši unikāli ģeoloģiskas izcelsmes rīfi – smilšakmens atsegumi, kurus kūstošais ledājs pārklājis ar laukakmeņu slāni: viļņu darbības rezultātā laukakmeņi iegrimuši mīkstajā smilšakmens substrātā, veidojot smalkas, trauslas smilšakmens struktūras, kas sniedz patvērumu daudzām zemūdens bezmugurkaulnieku sugām.

Lai samērotu jūras lietotāju – atpūtnieku, zvejnieku, rūpnieku, kuģotāju interesi ar tās “pamatiedzīvotāju” – jūras biotopus apdzīvojošo sugu interesēm, dažādu jomu eksperti 2019. gadā kopā izstrādāja stratēģisku jūras izmantošanas ilgtermiņa redzējumu: to, kā jūru pašreiz Latvijā saredz valstiskā līmenī, nosaka Jūras plānojums 2030. Stratēģiskais dokuments, kas raksturo vēlamo situāciju līdz 2030. gadam, kā galvenās prioritātes norāda veselīgu jūras vidi, stabilu ekosistēmu un valsts drošību, savukārt no tautsaimniecības nozarēm kā prioritāras izvirza jūrniecības attīstību un drošu kuģu satiksmi, ilgtspējīgu zivsaimniecību un tūrismu, kā arī atjaunojamo energoresursu ieguvu jūrā, nosakot šiem mērķiem atbilstošas teritorijas Baltijas jūras ūdeņos. Piemēram, vēja parku izpētes zonas nedrīkst pārklāties ar esošajām “Natura 2000” teritorijām, tātad jūras aizsargājamajās teritorijās vēja ģeneratori nedrīkst atrasties.

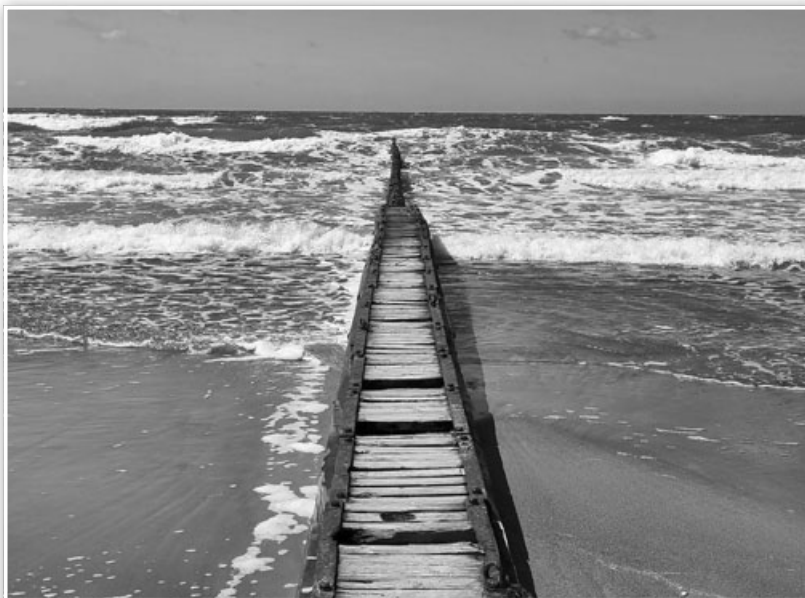
AIZSARGĀJAMI IR SMILTS SĒKĻI UN AKMENS SĒKĻI

Daudzveidība, kas atpūtniekam piedzīvojama, mērojot Baltijas jūras krasta līniju pa piekrasti, pētnieku acīm paveras arī zem ūdens. Latvijas ūdeņos par aizsargājamiem zemūdens biotopiem jeb dzīvotnēm, kas nozīmē dzīvesvietu noteiktu augu un dzīvnieku sugu pastāvēšanai, ko raksturo noteikts vides apstākļu kopums, ir uzskatāmi divi: smilts sēkļi un akmens sēkļi jūrā. Tur mājō tās zemūdens sugas, kurām nepieciešama mīksta grunts, piemēram, Baltijas plankangliemene, lielā smilšu gliemene, mizīdas, garneles. Smilts sēkļi ir nozīmīga barošanās vieta zivīm, piemēram, mencām un plekstēm, jo šajās vietās ir viegli pieejama daudzveidīga barības bāze.

Turpretī akmens sēkļi jūrā ir veidojušies no dažāda izmēra laukakmeņiem un dolomīta plāksnēm. Šos sēkļus lielākoties apdzīvo gliemenes, jūras zīles, mīdijas, sānpeldes, garneles, arī aļģes, kuru audzes ir nozīmīgas zivju nārsta barošanās vietas. Bļivi apdzīvoti sēkļi ir ne tikai piemērota vieta zivīm, tostarp butēm un mencām, bet arī putniem, jo akmens sēkļi ir svarīga to barošanās vieta.

PĒTA DZIĻĀK ATKLĀTĀ JŪRĀ

Kam jānotiek, lai varētu kādu jūras teritoriju noteikt par aizsargājamu? “Nav tādas vienas konkrētas sugas, kuras saglabāšanai tiek veidota aizsargājama jūras teritorija. Viss tiek vērtēts kompleksi. Ja Baltijas jūras piekrastes ūdeņi ir



daudzmaz pētīti un vērtēti, tad dziļūdens zonas līdz šim nebija pētītas nemaz," skaidro Ilze Sabule.

Līdz 2024. gada beigām Dabas aizsardzības pārvalde projektā "LIFE REEF" veic zinātniskās izpētes darbus, padziļināti pētot trīs jaunas teritorijas, kuras varētu tikt pēcāk iekļautas jau esošajā aizsargājamo teritoriju tīklā. Lielākā no jaunveidojamajām teritorijām ir Zēģelnieku sēkli pie Ventspils, tuvāk Pāvilostai teritorija, kas nodēvēta par Alku sēkli, jo šajā teritorijā mēdz pārziemot melnie alki, kā arī Liepājas apkaimē esošā Papes kalve, kuras gultne ir bagātīgi klāta ar akmeņiem un to krāvuļiem. Līdz ar trīs jauno teritoriju virzīšanu aizsargājamo statusam Latvijas jūras ūdeņos iecerēts sasniegt 30% aizsardzību.

"Pašreiz pētām trīs jaunas teritorijas atklātā jūrā. Tur notiek putnu, zivju un biotopu pētījumi, gultnes reljefa skenēšana, biotopu filmēšana ar un bez nīšanas un tamlīdzīgas lietas, vārdu sakot, pilnīga inventarizācija," stāsta projekta "LIFE REEF" eksperts ornitologs Pēteris Daknis. "Lai izveidotu aizsargājamo teritoriju, ir jākonstatē, ka tur uzturas vismaz 1% no "mūsu" bioģeogrāfiskās populācijas, tāpēc nereti šis sugu uzskaitījums šķiet knaps, parasti vien pāris sugas. Taču tas nebūt nenozīmē, ka šajā vietā citu sugu nav. Parasti putniem izveidotās aizsargājamās jūras teritorijas ir piemērotas kā barošanās un līdz ar to arī atpūtas vieta dažādām ūdensputnu sugām. Atšķirībā no pārējās akvatorijas, kur skaita ziemojošos ūdensputnus, šajās teritorijās putnu uzskaitē notiek arī vasarā."



Lai arī pēc likuma burta jūras piekraste neietilpst aizsargājamajā jūras teritorijā, tomēr šos ūdeņus izmanto arī piekrastē ligzdojošie putni, lai barotos, tālab ieteicams putnu ligzdošanas laikā būt uzmanīgiem arī piekrastē, piemēram, netrāmdīt putnus ar suņiem, pārgājienus gar jūru plānot vasaras otrajā pusē, kad putni ir izligzdojuši, kā arī nedoties uz pludmali ar motorizētiem transportlīdzekļiem.

“BEZBIĻĒTNIKI” BALTIJAS JŪRAS ŪDEŅOS

Klimatam un līdz ar to arī jūras ūdeņiem pasiltinoties, notiek sugu migrācija. To, kuras sugas ir jaunpienācējas šajās teritorijās tieši klimata pārmaiņu ietekmē un kā tās ietekmē vietējo faunu, pētnieki vēl tikai izzina. Baltijas jūras ūdeņos jau mīt “bezbiļētnieki”, kurus ierasti labāk pazīstam ar ne tik glaimojošo titulu “invazīva suga”. Pie mums no Tālajiem Austrumiem jau atceļojis Ķīnas cimdīnkrabis, ēdelīgs un tāds, kurš bojā zvejnieku izliktos tīklus, turklāt pārnēsā arī cilvēka veselībai bīstamus plaušu parazītus. Sastopami arī dubļu krabji, kuri, visticamāk, ieceļojuši ar kuģiem no Ziemeļamerikas, tie ierokas gruntī, kurā mājot arī citas sugas, un apēd tārpus, tā samazinot vietējo zivju sugu “ēdienkartes” apmērus. No tālā Meksikas līča atceļojusi divvāku gliemene, kas pirmo reizi atrasta Liepājas ostā, bet nu jau manīta arī Pāvilostā. Pētnieki pieļauj, ka šī suga ieceļojusi ar ostas padziļināšanas darbiem nepieciešamo tehniku.

Ilze Sabule atzīst, ka svešzemju sugu skaits jūras ūdeņos ir grūti nosakāms: “Šābrīža aplēses liecina, ka Baltijas jūrā varētu būt ap 220 svešzemju sugu, no kurām 17 – 18 ir izveidojušas dzīvotspējīgas populācijas. Viens no populārākajiem ieceļotājiem ir apaļais jūrasgrundulis. Ar savu ienākšanu no Melnās jūras šī suga ir apdraudējusi vietējās gliemeņu populācijas, tās tiek apēstas. Šobrīd veicam apaļo jūrasgrunduļu populācijas izpēti. Esam iezīmējuši 8000 apaļo jūrasgrunduļu, lai noteiktu populācijas pārvietošanos un uzvedību.”

Ikviens ir aicināts arī ziņot, ja novēro kādu no invazīvajām sugām, reģistrējot novērojuma vietu Invazīvo sugu pārvaldniekā!

KĀ ES VARU SAUDZĒT BALTIJAS JŪRU?

Šobrīd Baltijas jūras jutīgā ekosistēma cieš no cilvēces industriālā dzīvesveida, kura izvēlē ir līdzatbildīgs ikviens – gan savā individuālajā rīcībā, gan kolektīvos lēmumos. Jūras aizsargājamo biotopu izpētes projekta vadītāja Ilze Sabule uzsver: “Jūras ūdeņiem jātiek galā ar lielām cilvēka radītām slodzēm, piemēram, rekreāciju, transportu, ostām, zveju un pārzveju. Arvien lielāku interesi par jūras ūdeņiem izrāda tie, kas vēlas nodarboties ar vēja parku būvniecību un akvakultūru ieviešanu. Pēc pētījumu un novērojumu rezultātiem, par lielāko negatīvo ietekmi uz jūras ekosistēmu uzskata biogēnu ienesi jūrā un eitrofikāciju, klimata izmaiņas un ūdens brūnēšanu. Vislielākais piesārņojums jūrā nonāk līdz ar upju noteci no lauksaimniecības, mežsaimniecības un



notekūdeņu iekārtu darbības. Mēs katrs individuāli varam jūrai palīdzēt, kaut vai savas dabiskās vajadzības nokārtojot tam paredzētajās vietās, nevis ūdenī.”

Savukārt Pasaules Dabas fonds rosina paraudzīties katram uz savu dzīvesveidu, izvērtējot savus paradumus pārtikas iegādē un patēriņā, personīgās higiēnas jautājumos, mājokļa un vasarnīcas uzturēšanā un atkritumu apsaimniekošanā. Lūk, daži pašpārbaudes punkti!

■ Ēd zivis, kas nav apdraudētas. Lai uzzinātu, kuras tās ir, aplūko Pasaules Dabas fonda Zivju gidu.

■ Ja iespējams, ēd vietējo pārtiku. Īsāki pārvadāšanas attālumi nozīmē mazāk slāpekļa emisiju gaisā, kas veicina eitrofikāciju.

■ Samazini gaļas patēriņu. Gaļas ražošanā rodas liels daudzums kūtsmēsļu, kas ir primārais barības vielu avots, kas izraisa eitrofikāciju. Ēdot lielu daudzumu dzīvnieku izcelsmes produktu, var paaugstināties arī slāpekļa līmenis cilvēka urīnā, kas apgrūtina Baltijas jūru pat pēc attīrīšanas.

■ Izmanto videi draudzīgus – fosfātus nesaturošus – tīrīšanas un personīgās higiēnas līdzekļus ar ekomarķējumu.

■ Neizlej ārā neattīrītus sadzīves notekūdeņus.

■ Neizmanto jūru, ezerus un upes, lai mazgātos pats vai tajā mazgātu automašīnu, jo mazgāšanas līdzekļu sastāvā esošās vielas veicina ūdens aizaugšanu.

■ Lai ietaupītu ūdeni un enerģiju un efektīvāk samazinātu barības vielas, nomaini vasaras mājā moderno tualeti ar kompostējošo.

■ Parūpējies, lai vasarnīcas un pirts notekūdeņi tiek attīrīti pirms nonākšanas augsnē vai ūdenskrātuvēs.

■ Dārzā neizmanto sintētiskos kaitēkļu apkarošanas līdzekļus, daļa no tiem nonāk jūrā.

■ Izmanto tikai tik daudz mēslojuma, cik nepieciešams, pārpalikums nonāk ūdenstilpēs, kur tas veicina aļģu pārmērīgu augšanu.

■ Veido kompostu no organiskajiem atkritumiem.

■ Dedzini tikai ar sintētiskām vielām neapstrādātu koksni, uzmanot, lai pelni nenonāk ūdenī.

■ Kurini ugunsgrākus prom no ūdens, lai samazinātu pelnu nokļūšanu ūdenī.

■ Neizlej jūrā sadzīves notekūdeņus, neizmet atkritumus un jebko citu, kam tur nav īstā vieta.

■ Savāc dabā izmestos atkritumus.■

Kitija Balcare



HELCOM VĪZIJA – BALTIJAS JŪRA LABĀ VIDES STĀVOKLĪ AR ATJAUNOTIES SPĒJĪGU EKOSISTĒMU

Bioloģiskās daudzveidības zudums, ko izraisa cilvēka darbība, ir atzīts par vienu no lielākajiem pašreizējiem globālajiem draudiem cilvēcei, ko rada ietekme uz ekosistēmām un barības tīklu darbību. No otras puses, atjaunotas un pienācīgi aizsargātas jūras ekosistēmas var sniegt būtiskus ieguvumus veselības, sabiedrības un ekonomikas jomā. HELCOM galvenā vīzija par bioloģisko daudzveidību ir veselīga Baltijas jūras vide ar dažādiem bioloģiskajiem komponentiem, kas darbojas līdzsvarā, kā rezultātā tiek iegūts labs ekoloģiskais stāvoklis. Īstenojot darbības, kas iekļautas Baltijas jūras 2021. gada rīcības plānā (HELCOM 2021a), HELCOM līgumslēdzējas puses ir darijušas zināmu savu stingro apņemšanos nodrošināt jūras vides pašatjaunošanās iespēju, saglabāt tās ekoloģisko līdzsvaru un veikt atbilstošus pasākumus, lai saglabātu dabiskās dzīvotnes un bioloģisko daudzveidību un aizsargātu Baltijas jūras ekoloģiskos procesus.

2022. gada 1. jūlijā, pārņemot pilnvaras no Vācijas, Latvija kļuva par prezidējošo valsti Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencijas pārvaldes organizācijā – Baltijas jūras vides aizsardzības komisijā jeb Helsinku komisijā (HELCOM). Latvijas prezidentūra ilgs divus gadus – līdz 2024. gada 30. jūnijam. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) kā atbildīgā iestāde par konvencijas ieviešanu pārstāv Latviju HELCOM un nodrošina prezidentūras koordināciju. Prezidentūras galvenā prioritāte ir rīcībspējīga, efektīva un labi funkcionējoša reģionālās sadarbības organizācija, lai sasniegtu konvencijā izvirzīto mērķi un papildītos HELCOM vīzija par Baltijas jūru labā vides stāvoklī ar atjaunoties spējīgu ekosistēmu, tāpat arī veicināt efektīvu un racionālu HELCOM struktūras funkcionēšanu un aktualizēt Baltijas jūras rīcības plāna ieviešanu, kā arī nodrošināt rīcībspējīgu un efektīvu HELCOM darbību konvencijas mērķu sasniegšanai *force majeure* situācijā, ņemot vērā aktuālo ģeopolitisko situāciju. VARAM norāda, ka īpaša uzmanība pievērsta vienota un saskaņīga aizsargājamo jūras teritoriju tīkla izveidei Baltijas jūrā un ekosistēmas pieejā balstītai ilgtspējīgai jūras izmantošanai, integrējot vides aizsardzības un sociālekonomiskos aspektus. HELCOM priekšsēdētājas pienākumus pilda Valsts vides dienesta ģenerāldirektora vietniece, Zvejas kontroles departamenta direktore Evija Šmite, bet priekšsēdētājas vietniece ir VARAM Dabas aizsardzības departamenta direktora vietniece Ilona Mendziņa.



HELCOM ZIŅOJUMS SNIEDZ JAUNĀKO BALTIJAS JŪRAS VIDES NOVĒRTĒJUMU

2023. gada 26. maijā tika publicēts jaunākais HELCOM ziņojums par Baltijas jūras vides stāvokļa novērtējumu, aptverot vairākus galvenos Baltijas jūras ekosistēmas komponentus, tostarp pelaģiskās un bentosa dzīvotnes, zivis, ūdensputnus un jūras zīdītājus, kā arī vairākas cilvēka izraisītas slodzes. Jaunie rādītāji cita starpā ietver ziņojumus par cūkdelfīnu populācijas pārlieku pieaugumu un izplatību, pludmales piesārņojumu, skābekļa samazināšanos ūdenī, kā arī vara koncentrāciju.

Ja iepriekš nebija vienošanās par metodiku, lai novērtētu situāciju, tad tagad šāda metodika ir izstrādāta un vienota ar ES mērogā notiekošajiem procesiem. Pirmo reizi piemērojot vienotas robežvērtības, ir izvērtēta, piemēram, zemūdens trokšņu ietekme uz vidi, kā arī noslikušo zīdītāju un ūdensputnu skaits zvejas rīkos (piezvejas rādītājs). HELCOM rādītāji palīdz novērtēt progresu, kāds sasniegts virzībā uz reģionāli saskaņotiem mērķiem un uzdevumiem, kas noteikti Baltijas jūras rīcības plānā (BSAP). Rādītāji arī nodrošina mehānismu, kas nepieciešams īstenoto pasākumu efektivitātes uzraudzībai un reģionālo datu regulārai apkopošanai, lai novērtētu reālo veikumu mērķu sasniegšanā.

Pētījuma rezultāti skaidri parāda, ka arī turpmāk ir jāveic koordinēti pasākumi Baltijas jūras vides uzlabošanai un atveseļošanai. Attiecībā uz HELCOM bioloģiskās daudzveidības rādītājiem pētījums apliecina, ka visā Baltijas jūras telpā un visos barības tīkla līmeņos stāvoklis ir neatbilstošs. Tikai dažiem rādītājiem atsevišķās reģiona daļās ir pieņemams līmenis, bet nevienā no tiem nav neviena pilnīgi apmierinoša rādītāja visās jomās. Tā, piemēram, attiecībā uz zivīm tikai četri no piecpadsmit komerciālajiem zivju krājumiem uzrāda labu stāvokli, savukārt zvejas piezveja atstāj ietekmi uz ūdensputniem, kas barojas ar pelaģiskajām un bentiskajām sugām, jo attiecībā uz pelaģiskajām un bentosa barotavām visi apgabali no Kategata līdz Austrumu Gotlandes baseinam neatbilst laba stāvokļa robežvērtībai attiecībā uz piezveju.

Pašlaik HELCOM Baltijas jūrā pārskata biotopus un izvērtē apdraudētos, kuri līdz 2024. gada beigām jāiekļauj aktualizētajā Baltijas jūras biotopu un biotopu kompleksu sarkanajā sarakstā.

Valstu aizsargājamās jūras teritorijas (AJT) gadu desmitiem ir bijušas instruments Baltijas jūras reģionam, un pirmās HELCOM AJT tika noteiktas jau 1994. gadā. Pēc 2007. gada Baltijas jūras rīcības plāna (BSAP) pieņemšanas aizsargājamo teritoriju īpatsvars palielinājās līdz 10,3%, padarot Baltijas jūru par pirmo jūras reģionu pasaulē, kas sasniedzis mērķi saglabāt vismaz 10% piekrastes un jūras teritoriju, kā noteikts ANO Konvencijā par bioloģisko daudzveidību. Baltijas jūras aizsargājamo teritoriju tīkls pašlaik aptver 16,5% jūras, bet nākotnē sagaidāms ievērojams telpiskā pārkļūjuma pieaugums. Kopumā Baltijas jūras vides atjaunošana ir un paliek aktuāls temats, jo šis process lielā mērā ir tikai sākumstadijā.■



NEREDZAMIE PIESĀRŅOTĀJI – SPOKU TĪKLI



SIA “Neste Latvija” sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Latvijas Jūras akadēmiju un Zinātnes un inovāciju centru netālu no Engures ostas no jūras izcels pirmos t.s. spoku tīklus – pamestus vai nozaudētus zvejas rīkus, kas turpina nekontrolēti zvejot vēl daudzus gadus pēc to izlikšanas jūrā. Pasaules Dabas fonda Baltijas jūras un saldūdens programmas vadītāja Magda Jentgena uzsver, ka nekontrolēti klejojošie tīkli ir bīstami kuģiem, jo var radīt būtisku kaitējumu, aptinoties ap kuģa dzenskrūvi, bet arī ir liels drauds Baltijas jūras biodaudzveidībai. “Ik gadu tīklos sapiņas un mirst gan zivis, gan citas jūras radības. Ir aplēsts, ka katru gadu Baltijas jūrā tiek pazaudēti aptuveni 10 tūkstoši tīklu, tāpēc ikkatrs izvilktais spoku tīkls ir no svara,” viņa skaidro.

Piesaistot nirējus, pirmie tīkli tiks izcelti no jūras Engures pusē. Sadarbībā ar RTU Latvijas Jūras akadēmiju un Zinātnes un inovāciju centru netālu no Engures ostas jau ir identificēts kuģa vraks, ko nirēji attīrīs no spoku tīkliem, mazinot to radītās negatīvās sekas.

SPOKU TĪKLI TURPINA NEKONTROLĒTI “ZVEJOT”

Baltijas jūra ir mūsu lepnums un dabas dailes etalons. Baudot vasaru lieldagā, ir grūti iztēloties, ka tā varētu būt vēl perfektāka. Taču varētu! Jo, raugoties viļņos vai saulrietā, mēs neredzam jūras cīņu par dzīvību, ko zem ūdens līmeņa tā iznīcina ar cilvēku radīto piesārņojumu. Pilnīgi visus jūras iemītniekus apdraud zvejniekiem zudušie tīkli, kas jūrā turpina bezgalīgu un nepārtrauktu zveju.

Sauszemes atkritumi ir vides piesārņojuma redzamākā daļa, tomēr ne visi zina, ka arī jūras dzelmē slēpjas liels apjoms atkritumu, kas ne tikai piesārņo dabu, bet arī ir atbildīgi par jūras radību bojāeju. Lai vērstu uzmanību uz Baltijas jūras piesārņotības līmeni un biodaudzveidības apdraudējumu, nozares eksperti skaidro, kas ir spoku tīkli, kādēļ tiem jāpievērš uzmanība tieši šobrīd un ko ikviens no mums var darīt, lai problēmu mazinātu.

KAS IR SPOKU TĪKLI?

“Spoku tīkls ir jebkurš pamests vai nozaudēts zvejas rīks, kas turpina nekontrolēti zvejot vēl daudzus gadus pēc tā izlikšanas jūrā. Ņemot vērā, ka



mūsdienās tīklu izgatavošanai pārsvarā izmantota plastmasa, tīkli pēc nozaudēšanas nenoārdās un tādējādi kļūst par ilggadēju piesārņotāju mikroplastmasas dēļ. Tāpat arī nekontrolēti klejojošie tīkli ir ne vien bīstami kuģiem, jo var radīt būtisku kaitējumu, aptinoties ap kuģa dzenskrūvi, bet arī liels drauds Baltijas jūras biodaudzveidībai – ik gadu tīklos sapinas un iet bojā gan zivis, gan citas jūras radības, tostarp arī roņi. Ir aplēsts, ka katru gadu Baltijas jūrā tiek pazaudēti aptuveni 10 000 tīklu, tāpēc katrs izvilktais spoku tīkls ir no svara,” skaidro Pasaules Dabas fonda Baltijas jūras un saldūdens programmas vadītāja Magda Jentgena.

Pasaulē veikti vairāki pētījumi par spoku tīkliem, kas pierāda to negatīvo ietekmi uz ūdens ekosistēmām. Zivis un citi ūdens iemītnieki, sapinoties tīklos, iet bojā. Ziņojumā “Apturiet spoku zvejas rīkus – nāvējošākos plastmasas atkritumus jūrā” skaidrots, ka spoku zvejas rīki ir atbildīgi par 45% jūras zīdītāju sugu, 21% jūras putnu sugu un visu bruņurupuču sugu apdraudējumu, ļoti bieži pakļaujot sugu īpatņus lēnai nāvei. Katru gadu Pasaules okeānā tiek pazaudēti vai izmesti līdz pat miljonom tonnu zvejas rīku. Pamestie tīkli, auklas, virves un troses veido aptuveni 46% Klusā okeāna lielā atkritumu plankuma.

KAS DARĪTS LĪDZ ŠIM, LAI CĪNĪTOS PRET SPOKU TĪKLIEM?

Stāstot par līdzšinējo darbu cīņā ar spoku tīkliem, Valsts vides dienesta ģenerāldirektora vietniece, Zvejas kontroles departamenta direktore Evija Šmite saka: “Valsts vides dienests ik gadu no iekšējiem ūdeņiem izņem aptuveni



2000 tīklu – gan likumīgos, gan nelikumīgos, taču Baltijas jūra līdz šim nav attīrīta, jo procesu sarežģī fakts, ka jūra ir krietni dziļāka, aukstāka un plašāka par upēm un ezeriem, līdz ar to arī nepieciešamie resursi ir krietni apjomīgāki. Šobrīd, kad Latvija ir prezidējošā valsts Baltijas jūras vides aizsardzības komisijā (HELCOM), mūsu primārais uzdevums ir nodrošināt Baltijas jūras rīcības plāna ieviešanu, kā arī līdz 2024. gada beigām izstrādāt vienotu sistēmu, kas paredz visu zvejas tīklu izsekojamību un uzskaiti.”



KĀDS IR BALTIJAS JŪRAS ATTĪRĪŠANAS PLĀNS?

Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas asociētā profesore Dr. oec. Astrīda Rijkure stāsta, ka Latvijā spoku tīklu problēmu aktualizēja Latvijas Mazo ostu asociācijas vadītājs un

Rojas un Engures ostu pārvaldnieks Jānis Megnis, kurš, sākot studijas doktorantūrā Latvijas Jūras akadēmijā, par savu promocijas darba tēmu izvēlējās spoku tīklu problēmu. Izpētot un identificējot, cik aktuāla ir šī problēma, kļuva skaidrs, ka nepieciešams tehnoloģisks risinājums, kā atbrīvot un izcelt spoku tīklus.

“Niršana Baltijas jūrā ir sarežģīts process vairāku iemeslu dēļ. Baltijas jūra jau 10 metru dziļumā ir nakts melna, tāpat arī laikapstākļi būtiski ierobežo cilvēka spēju izpētīt jūras dzelmi,” stāsta Astrīda Rijkure. “Tādēļ ir tik svarīgi, ka šobrīd jau esam sagatavojuši zemūdens drona papildaprīkojuma skices un plānojam drīzumā izstrādāt arī prototipu. Šis papildaprīkojums jau pavisam tuvā un pārskatāmā nākotnē ļaus zem ūdens neierobežoti apsekot kuģu vrakus, ar tā palīdzību varēsim vieglāk attīrīt vrakus no spoku tīkliem un izcelt tos no jūras dzelmes. Ņemot vērā, ka spoku tīklu izcelšana no jūras ir gan laikietilpīgs, gan finansiāli apjomīgs process, ir svarīga katra iniciatīva, kas to atbalsta. Latvijas Jūras akadēmijā bijām sagatavojuši vairākus projektu pieteikumus, lai piesaistītu finansējumu šīs iniciatīvas attīstīšanai. Mūsu aktivitātes pamanīja un mūs uzrunāja “Neste Latvija”. Šā gada jūnijā “Neste Latvija” sarunu festivālā “Lampa” sarīkoja diskusiju “Spoku tīkli”: ko sevī slēpj Baltijas jūra?”, kur pievērsām sabiedrības uzmanību tīrai Baltijas jūrai, un tas bija sākums “Neste Latvija” šīs vasaras kampaņai – jūlijā un augustā katrs, kas iegādājās degvielu “Neste”



degvielas uzpildes stacijās, izmantojot mobilo aplikāciju, ziedoja 10 centus šai aktivitātei, lai sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmiju un Zinātnes un inovāciju centru veiktu pirmo Baltijas jūras attīrīšanas posmu – ar nirēju palīdzību no spoku tīkliem attīrītu kādu kuģa vraku netālu no Engures os-



tas. Kad tīkli būs izcelti, tie tiks nogādāti mikroplastmasas laboratorijā tālākai izpētei. Plānojam arī aicināt studentus rast pielietojumu izzvejotajiem tīkliem, tādējādi veicinot veiksmīgu aprites ekonomiku.”

KO VARAM IESĀKT?

Runājot par iespējām, kā ikviens var palīdzēt risināt spoku tīklu problēmu, eksperti skaidro, ka par atrastu tīklu ir jāziņo Valsts vides dienesta lietotnē “Vides SOS”. Patvaļīga tīklu izvilkšana var būt bīstama, tāpēc pašiem to darīt nevajadzētu. Tāpat arī iespējams palīdzēt, izvēloties tikai sertificētus jūras produktus un tādējādi atbalstot zvejniecību, kas neattīsta spoku tīklu darbību.

“SPOKU TĪKLU” PROGRAMMA

“Baltijas jūra, kuras krastos dzīvojam, ir tuvākais, par ko varam rūpēties, tādēļ, apzinoties Baltijas jūras piesārņotības un biodaudzveidības apdraudējuma rādītājus, saprotam, ka tai nepieciešams tūlītējs atbalsts atveseļošanās procesā,” teic SIA “Neste Latvija” valdes priekšsēdētājs Armands Beiziķis. “Īstenojot uzņēmuma ilgtspējas programmu, mums ir svarīgi jau šovasar panākt reālu situācijas uzlabojumu, tādēļ esam izlēmuši atbalstīt “Spoku tīklu” programmu, kuras ietvaros sadarbībā ar RTU Latvijas Jūras akadēmiju un Engures ostu meklēsim un izcelsim no jūras pazudušos zvejnieku tīklus. Aicinām arī tevi atbalstīt šo projektu!”■



LATVIJA IESAISTĀS STARPTAUTISKAJĀ KAMPAŅĀ PAR TĪRU BALTĪJAS JŪRU

25 pilsētas un to iedzīvotāji no astoņām valstīm – Somijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Zviedrijas, Dānijas un Vācijas, kas atrodas apkārt Baltijas jūrai, apstiprinājuši savu iesaisti organizācijas “Let’s do it World” šā gada iniciatīvā “Save Our Sea” (“Glābsim mūsu jūru”) jeb “SOS”. Kampana notiks no šā gada 31. augusta līdz 16. septembrim – Pasaules talkai jeb “World Cleanup Day”, un šo divu nedēļu laikā astoņās Baltijas jūras valstīs notiks izpratnes veidošanas un piekrastes sakopšanas akcijas. No Latvijas dalību pieteikušas sešas pašvaldības – Rīga, Jūrmala, Liepāja, Ventspils, Ādažu novads, Talsu novads un Valmieras novads. Lai gan Valmieras novads neatrodas tieši pie jūras, pašvaldības pārstāvji uzskata, ka, dzīvojot Gaujas krastos, ir jādomā arī par Baltijas jūras tīrību.

“Save Our Sea” ir 2023. gada Eiropas Zaļās galvaspilsētas Tallinas, Helsinku un “Let’s do it World” kopīgs projekts, kura mērķis ir pievērst uzmanību Baltijas jūras vides problēmām un dot iespēju tās krastos dzīvojošajiem rīkoties pašiem un sakopt Baltijas piejūras zonas, pludmales un kāpas.

Lielās talkas vadītāja Vita Jaunzeme sola kampanjā aktualizēt jautājumu par mikroplastmasas piesārņojumu, kas sevī ietver arī izsmēķus un citus sīkus plastmasas atkritumus, tostarp izlietotās elektroniskās cigaretes. “Šim





kopīgajam mērķim veltīts arī šā gada Pasaules talkas sauklis “Tīra vai netīra vide sākas mūsu galvās!”, jo tikai no mūsu zināšanām, izpratnes un rīcības atkarīgs, vai piesārņojums arvien turpinās pieaugt, vai arī ikviens no mums darīs visu iespējamo, lai to samazinātu,” uzsvē Vīta Jaunzeme. “Baltijas jūra un mūsu meži ir Latvijas galvenā vērtība – gan mūsu resurss, gan skaistuma un labsajūtas avots. Ir ļoti svarīgi, lai mēs ieguldītu savus personīgos resursus – līdzekļus un darbu – mūsu vērtību saglabāšanā un sakopšanā. Tāpēc man prieks, ka jau otro gadu pēc kārtas varam piedalīties kampaņā, kuras mērķis ir sakopt Baltijas jūru un tās piekrasti. Lielā talka ir organizācijas “Let’s do it World” pārstāve Latvijā, un, gatavojoties Pasaules talkai, šī ir lieliska iespēja pievērst uzmanību Baltijas jūras tīrības problēmām.”

UZZIŅAI

Jau otro gadu pēc kārtas Pasaules talkas jeb “World Cleanup Day” organizatori “Let’s do it World” rīko kampaņu, kas orientēta uz Baltijas jūras piekrastes sakopšanu. Ja pērn organizētajā kampaņā iesaistījās tikai trīs Baltijas valstis, tad šogad pasākums ir daudz plašāks un iekļauj teju visas Baltijas jūras reģiona valstis.

AKCIJĀ “MANA JŪRA” NOIET 500 KILOMETRU GARO LATVIJAS JŪRAS ROBEŽU

Lai pievērstu sabiedrības uzmanību atkritumu piesārņojumam Baltijas jūras pludmalēs, tradicionāli tika dots starts nu jau ikgadējai akcijai “Mana jūra”. Tās laikā aktīvisāti kājām izstaigāja visu Latvijas piekrasti, lasīja un skaitīja atkritumus, lai saprastu, kuras ir tīrākās un, tieši pretēji, piesārņotākās pludmales Latvijā. Līdzšinējie dati gan nav bijuši iepriecinoši – Baltijas jūras liedags kļūst tikai netīrāks.

Ekspedīcija “Mana jūra” sākās pašos piekrastes ziemeļos – pie Ainažu mola, un mēneša laikā akcijas dalībnieki ar kājām nogāja visu 500 kilometru garo Latvijas jūras robežu.

Akcija gan nav vienkārši pārgājiens gar





jūru. Tās laikā brīvprātīgie lasa atkritumus un veic to uzskaiti, lai saprastu, kādi gruži piekrastē atrodami visbiežāk un kur tie ir sastopami lielākajā apjomā. Lai arī kampaņa notiek jau divpadsmito gadu, vides aktīvisti secina, ka piesārņojums mūsu pludmalēs aizvien ir liela problēma.

“Diemžēl mēs esam nevis par kādu procentu prom no Eiropas mērķa, esam par kārtu prom. Labs vides stāvoklis skaitās, ja ir 20 atkritumu vienību uz 100 metriem, mums ir vairāk nekā 200. Acīmredzot tas patēriņš pieaug tā, ka vidējā situācija pēdējos piecos gados ir pasliktinājies vēl par 20%,” saka kampaņas “Mana jūra” vadītājs Jānis Ulme.

UZZIŅAI

Kopš 2012. gada kampaņas “Mana jūra” ietvaros vasaras Zālās ekspedīcijas komanda mēneša laikā mēro Latvijas piekrasti, kas ir aptuveni 500 kilometru garš ceļš, katru dienu ejot ar kājām 10 līdz 25 kilometrus garus posmus. Ik dienu tiek veikts jūru piesārņojošo atkritumu monitorings, lai apzinātu reālo piesārņojuma situāciju, veidojot pamatu praktiskai rīcībai un risinājumu meklēšanai ilgtspējīgai piekrastes apsaimniekošanai.

Šogad komanda ir sākusi jaunu datu uzskaites un apkopošanas sistēmu, ar kuru būs iespējams daudz precīzāk identificēt atkritumus, piemēram, plastmasas piesārņojumu un vienreizlietojamās preces, smēķēšanas atkritumus, kā arī jaunus atkritumu veidus. Iepriekšējos gadus, apkopojot datus par piekrastes atkritumu noslodzi, tika identificēti 80 dažādi atkritumu veidi, tagad iespējams identificēt vairāk nekā 180 veidu.

“Esam gandarīti, ka vieni no pirmajiem Baltijas jūras krastos esam pārgājuši uz jauno JPA monitoringu datu uzskaites metodoloģiju, kas ļauj daudz precīzāk atpazīt piekrastes atkritumu veidus un meklēt to cēloņus un risinājumus. Prieks, ka par spīti mainīgajiem apstākļiem un grūtībām ekspedīcijai pievienojas arvien jauni dalībnieki un pēc pieredzētā kļūst par mūsu vēstnešiem, tālāk nododot ziņu par pludmales piesārņojuma patieso situāciju,” saka Jānis Ulme. “Arī šogad apstiprinājās iepriekšējo gadu secinājumi, ka pludmalēs visbiežāk atrastie atkritumi gadu no gada ir vieni un tie paši. Tie ir mazāki vai lielāki plastmasas gabaliņi, šādi vai citādi celofāna maisiņi, kā arī izsmēķi. Akcijas organizatori pat ironizē, ka mūsu piekraste ir lielākais pelnutrauks Latvijā. Tā ir



liela problēma, un arī šogad redzam, ka tā ir it kā tik vienkārša, bet skaitliski lielākā problēma, jo izsmēķis nav ne kartons, ne papīrs. Tas ir plastmasas izstrādājums, kas turklāt sadalās tūkstošos mikroplastmasas šķiedru daļiņu. Plus vēl atdod augsnei un ūdenim visas tās ķīmiskās vielas.”

Pirmajā ekspedīcijas posmā Ainaži – Kuiviži devās aptuveni 20 brīvprātīgo, starp kuriem bija gan tādi, kam tā bija pirmā šāda pieredze, gan tādi, kuriem aiz muguras jau vairāki īsāki vai garāki “Mana jūra” pārgājieni, un visi uzsver, ka šeit viņi ir tāpēc, ka rūp, lai Baltijas jūra būtu tīra. “Ir jātur tā vide tīra, mēs te dzīvojam, te aug mūsu bērni, dzīvas radības, un tas ir svarīgi – tā vide, ko veidojam sev apkārt. Mūsu mērķis ir ne tikai izkustēties dabā, bet arī apskatīties, kas te visapkārt ir un kā varam uzlabot vidi, kurā dzīvojam,” saka Laima, viena no brīvprātīgajām.

“Diemžēl cilvēki labāki nekļūst, atkritumu daudzums nesamazinās. Cilvēki nedomā. Būtu labi, ja vairāk cilvēku nāktu un piedalītos. Šeit ir bērni, kuri piedalās gājienos pie jūras, viņi nekad tā nedarīs, nekad nemetīs atkritumus zemē,” piebilst Ina.■





VĒRIENĪGAJĀ RĪGAS LĪČA REGATĒ AICINA IESTĀTIES PAR BALTIJAS JŪRAS TĪRĪBU

Dienu pēc Jāņiem, 25. jūnijā, Ventspils jahtu ostas ūdeņus un Ventas upi saviļņoja burātāju jahtas, kas svinīgi atklāja Latvijas lielāko jūras burāšanas notikumu – Rīgas līča regati jeb “Gulf of Riga Regatta” (GoRR). Regate ilga vienu nedēļu ar pieciem sacensību posmiem, pēc kuru veikšanas noskaidrojās GoRR uzvarētāji, Latvijas jūras burāšanas čempioni un Livonijas kausa ieguvēji. GoRR ir kļuvusi par ikgadēju un nozīmīgu pasākumu zēģelētāju kalendāros – šogad tā notika septīto reizi, un tai bija pietiekušās 46 komandas no četrām Baltijas jūras valstīm.



“Priecājamies pēc divu gadu pārtraukuma atkal atgriezties Ventspilī un burāt Baltijas jūrā,” pirms starta sacīja sacensību organizators un Latvijas Jūras burāšanas asociācijas (LJBA) valdes priekšsēdētājs Valters Romans, piebilstot, ka tieši dažādie sacensību maršruti un

iespēja viesoties ostās, kur citkārt nesanāk iegriezties, ir tas, kas patīk daudziem burātājiem.

Vaicāts par to, ar ko šā gada regate atšķirsies no iepriekšējām, Romans pastāstīja, ka šogad ierasto četru ostu vietā jahtas piestās trīs ostās – Ventspilī, Rojā un Kuresārē Sāmsalā, kas dos iespēju burātājiem plašāk izbaudīt tieši piekrastes sacensības. “Šogad pirmo reizi GoRR vēsturē ir izveidota grupa daudzkorpusu jahtām, kurā sacentīsies katamarāni,” tā Romans.

Rīgas līča regates laikā uzmanība tika pievērsta arī vides un ekoloģijas jautājumiem, īpaši akcentējot Baltijas jūras vides veselību.

Regates noslēgumā notika uzvarētāju apbalvošana. Ātrāko jahtu ORC1 grupā sīva cīņa izvērtās starp īpaši meistarīgām komandām no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas. Astoņu jahtu konkurencē pašmāju komanda “Thora”, piekāpjoties



vien par diviem punktiem, izcīnīja augsto otro vietu, tikmēr uzvaras laurus ar 12 punktiem plūca lietuvieši – komanda “Arabela”. Igaunijas burātāji “Cafe Sailing”, iegūstot 20 punktus, ierindojās trešajā vietā.

Latvijas apmērīšanas sistēmas lielāko jahtu grupā LYS1 piedalījās 10 komandas, no tām astoņas no Latvijas, viena no Lietuvas un viena no Igaunijas. Sīvākā cīņa izvērtās starp pirmās un otrās vietas ieguvējiem un arī starp trešo un ceturto vietu. Zelta un sudraba medaļnieki – komandas “Gabriel” un “Brigitta” regāti noslēdza ar vienādu punktu skaitu – 10, taču sacensību piecos posmos Latvijas komandai “Gabriel” bija par vienu izcīnīto pirmo vietu vairāk nekā igauņiem, tāpēc latvieši kāpa uz pjedestāla augstākā pakāpiena. “Brigitta”komandai sudrabs. Ar 19 punktiem bronzu izcīnīja komanda no Lietuvas “Prus Primo”, ceturtajā vietā ar 21 punktu atstājot leģendāro komandu “Spaniel”.

“Mums patiesībā gāja ļoti labi. Esam apmierināti ar sniegumu un īpaši gribam pateikt paldies “Gabriel” komandai, kas padarīja cīņu mūsu grupā daudz interesantāku. Viņi tiešām ir ļoti ātri un labi sportisti. Tiksimies ar viņiem atkal



nākamgad," tā "Brigita" komandas pārstāvis Ermo Mihotins. Arī "Gabriel" komanda neslēpa apmierinātību ne tikai ar komandas sniegumu, bet arī ar regati kopumā.

"Lai labāk saprastu, ko mums, burātājiem, nozīmē GoRR, būtu gluži korekti salīdzināt šos

burāšanas svētkus ar Dziesmu un deju svētkiem. Neraugoties uz sportisko sāncensību, visu nedēļu valdīja sirsniņa un pacīlātība. Mums paveicās ar laikapstākļiem – Baltijas jūrā un Rīgas līcī valdīja Vidusjūras klimats. Tam visam pāri pasakainā komanda un jaukā organizēšana," tā "Gabriel" jahtas īpašnieks Andris Zirdziņš. "Protams, mums liels prieks, ka esam pirmie savā grupā. Kā jau daudziem, arī mums netrūka tehnisko izaicinājumu – noplēsām spinakeram (pavēja burai) stūri, bet veiksmīgi izdevās visu atrisināt." Vaicāts par cīņas biedriem uz citām jahtām, Zirdziņš vaļširdīgi atzina: "Sāncensība, protams, pastāv, tomēr par katru grupas komandu, kura piedzīvo neveiksmi, pārdzīvojam kā par savu."

Noslēdzoties 2023. gada GoRR, organizatori atskatījās uz sacensību norisi un kopumā bija gandarīti par pasākuma gaitu. "Īpaši liels prieks par to, ka šogad



nebijām spiesti laikapstākļu dēļ atcelt vai pārcelt kādu no posmiem un ka visi burātāji ir pabeiguši regati bez būtiskām traumām,” sacīja GoRR līdzorganizatore Ilona Skorobogatova. “Lepojamies ar līdz šim sasniegto lielāko dalībkomandu skaitu. Esam augoša regate, un gribas prognozēt, ka teju visās grupās dalībnieku skaits nākamgad varētu pieaugt.”

Regates organizatori atklāj, ka uzreiz pēc notikuma tiek kalti plāni 2024. gada GoRR. “Neslēpsim, esam jau sākuši domāt par nākamā gada GoRR,” sacīja regates direktors Romans. “Varam pačukstēt, ka, visticamāk, finišēsim Pērnavā. Ar pārējām ostām pārrunas notiks jau drīzumā.” Viņš atzīst, ka nu jau ir sasniegts līmenis, kad ostas ir gatavas pacīnīties par regates viesošanas to akvatorijā. “Tas ir ļoti svarīgi, ka varam augt kopā ar mūsu ostām un jūtamies gaidīti,” bilst Romans.

“Nākamgad, ja mums izdosies saskaņot, lai regates norises datumi nepārklājas un lai ir vismaz nedēļa starpā ar Igaunijas lielāko regati “Muhu Vaina”, GoRR varētu norisināties nedēļu vēlāk,” saka regates līdzorganizatore Kanska, paskaidrojot, ka ierasti GoRR sākas Jāņu nedēļā, bet nākamgad Līgo iekrīt pirmdienā, un tādā gadījumā 24. jūnijs būtu jāieplāno jau kā pirmā reģistrācijas diena. “Lai arī varam organizēt grandiozu regates sākumu ar ielīgošanu, tomēr vēlamies to maksimāli fokusēt uz sportu un centīsimies salāgot 2024. gada jūras burāšanas kalendāru ar mūsu kaimiņiem igauņiem,” viņu papildina Skorobogatova, norādot, ka daudzas gan Latvijas, gan Igaunijas komandas pēc dalības GoRR izvēlas startēt Igaunijas lielākajā jūras burāšanas regatē “Muhu Vaina”, kas jau gaidāmajā nedēļā tiks aizvadīta 66. reizi.■



VĒJI SKRIEN PRET KRASTU

Pašlaik Latvijas krastu stabilitāte tiek nodrošināta ar viļņiem, kurus veido divi galvenie vēja virzieni – dienvidrietumu un ziemeļrietumu. Ja kāds no šiem vēja virzieniem kļūs dominējošs, var tikt mainīti smilšu pārvietošanās virzieni un pastiprināties krastu noskalošanās. Meklējot risinājumus pašreizējām un nākotnes problēmām, ko var izraisīt krasta zonas izmaiņas, trijās Baltijas valstīs un Norvēģijā notiek pētījums, lai izprastu, kā mainās mūsu krasti un kuras vietas var tikt apdraudētas nākotnē.

AIZVĒJĀ

Modelētie dati rāda, ka, sākot no 1990. gadu vidus, ir nedaudz mainījušies viļņu virzieni. Vētras, kas ietekmēja Baltijas jūras atklāto daļu, vairs tik spēcīgi neietekmē Rīgas līča krastus, un otrādi – vētras, kas ietekmē Rīgas līča krastus, vairs tik spēcīgi neietekmē atklāto Baltijas jūras daļu. Ja nākotnē mainīsies vēju un viļņu virzieni, tas īpaši spēcīgi varētu ietekmēt tieši Rīgas līča rietumu piekrasti, kas pašlaik atrodas tādā kā aizvējā. Ja mainīsies vētru pārvietošanās virzieni un viļņi mainīs pienākšanas leņķi, tieši līča rietumu piekraste nākotnē varētu vairāk ciest no erozijas. Arī vētru stiprums ietekmē krasta zonas izmaiņas. Pēdējo gadu laikā ir novērots, ka vētru intensitāte pieaug un spēcīgākās vētrās veidojas lielāki viļņi, kas var apdraudēt plašākas krasta zonas.

Latvijas un visas Baltijas jūras piekraste ir ļoti mainīga – dažviet krasts atkāp-

jas, dažviet krasta zona kļūst lielāka. Tikai pēc novērojumiem vien ir grūti prognozēt, kā tas mainīsies nākotnē. Galvenie procesi, kas veido krasta zonu, notiek tieši zemūdens daļā, un izmaiņas, ko redzam krastā (krasta erozija), ir rezultāts šiem procesiem. Piekrastes zona, kurā saskaras pludmale un jūras seklūdens josla, ir ļoti aktīva. To ietekmē vējš, tā izraisītie viļņi un straumes.





Paisums un bēgums Baltijas jūrā ir minimāls, vien pāris centimetru, tāpēc galvenais enerģijas avots un krastu veidotājs ir tieši vēja izraisītie viļņi.

Zemie viļņi ir krastu veidojoši – tie pienes smiltis krastam, un ūdens lēnām iesūcas smiltīs. Atlūdi ir vāji vai to nav vispār. Zemie viļņi pārsvarā ir raksturīgi vasarā. Šādos viļņos ir mazāk enerģijas, tā tiek iztērēta, virzoties uz krastu, un vairs nepietiek, lai aiznestu prom materiālu no krasta uz jūru.

Savukārt augsti viļņi, kas ar lielu spēku plūst tuvu krastam, ir destruktīvi, pludmali noārdoši. No šādiem viļņiem krasta zonā nonāk lielāks ūdens daudzums, ir spēcīgi atlūdi, lielāks smilšu apjoms tiek ieskalots jūrā un ir izveidojusies vai arī sāk veidoties izskalošanās kāple. Šādi viļņi biežāk ir sastopami ziemā. Vienā un tajā pašā krasta posmā var būt gan augstie, gan zemie viļņi, padarot piekrastes zonu dinamisku.

Baltijas jūrā vislielākie postījumi notiek tieši lielu vētru laikā, kad augstie viļņi var apdraudēt līdz šim pat it kā stabilus krasta posmus.

Uzzinot vairāk par viļņiem un to mainību laika gaitā, ir iespējams paredzēt, kuri krasta posmi nākotnē var tik izskaloti.



PĒTĪJUMS

Lai izprastu, kā mainās mūsu krasti un kuras vietas var tikt apdraudētas lielu vētru laikā, potenciāli bīstamie krasta posmi šajā pētījumā tika meklēti ar matemātiskās modelēšanas metodēm. Krasta izmaiņas nosaka daudzu faktoru kopums, piemēram, viļņu enerģija, vēja virziens, piekrastes straumes, veģetācijas daudzums, cilvēka izraisītās pārmaiņas krasta zonā.

Prognozēt visu faktoru ietekmi uz krastu ir sarežģīti un dārgi, kā arī nav zināmi visi iespējamie faktori, kas ietekmē krasta izmaiņas.

Šajā pētījumā tika izvēlēts viens galvenais krastu veidotājs – viļņi. Piekrastes potenciālās izmaiņas tika aprēķinātas pēc simulētās viļņu aktivitātes gandrīz 40 gadu ilgā periodā. Pētījums parādīja, ka laika gaitā vētras ir kļuvušas spēcīgākas un līdz ar to pēdējos gados arī krasta procesi ir kļuvuši aktīvāki. Bet, skatoties uz garkrasta sanešu plūsmas aktivitāti, kopējais smilšu daudzums, kas tiek pārvietots garkrasta zonā, pieaug tikai līdz pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu vidum, vēlāk šis apjoms ar tādu pašu ātrumu samazinās.

Garkrasts ir jūras seklūdens josla gar krastu (no krasta līdz aptuveni četru metru dziļumam), savukārt garkrasta sanešu plūsma ir smilšu pārvietošanās



jūras seklūdens zonā vēja izraisītas viļņošanās un straumju iedarbības rezultātā. Gultnei piekrastes zonā paliekot seklākai, viļņi sāk gāzties un smiltis piegrunts zonā tiek paceltas. Viļņi darbojas kā smilšu uzjundītāji, un tālāk tās gar krastu tiek pārvietotas ar straumju palīdzību.

Tātad kopējā aktivitāte smilšu uzjundīšanas ziņā Latvijas piekrastē pieaug, bet rezultātā tās netiek aiznestas tālāk gar krastu. Viļņu intensitāte ir kļuvusi spēcīgāka Baltijas jūras Latvijas piekrastē, bet smiltis pavisam maz tiek nestas prom no erodētā krasta posma.



JAUNAS METODES

Viens no galvenajiem faktoriem, kas rada garkrasta sanešu plūsmas izmaiņas, ir tieši vēja un tā izraisīto viļņu virzienu maiņa. Viļņu pienākšanas virziena izmaiņas varētu būt saistītas ar ciklonu pārvietošanās trajektoriju maiņu mūsu reģionā. Viļņu un sanešu plūsmas izmaiņas norāda, ka ir mainījies virziens, no kura pienāk

spēcīgākās vētras. Šis pētījums parāda, ka, sākot no deviņdesmito gadu vidus, vētras sāk citādāk ietekmēt Rīgas līci un atklāto Baltijas jūras krastu. Vētras, kas spēcīgi ietekmē Kurzemes rietumu piekrasti, Rīgas līča piekrasti vairs neietekmē tik spēcīgi kā agrāk, savukārt vētras, kas ietekmē Rīgas līci, vairs tik spēcīgi neietekmē atklāto Baltijas jūras daļu. Pētījums arī parāda, ka pēdējo 30 gadu laikā klimats Baltijas jūras dienvidaustrumu reģionā ir mainījies.

Kādreiz drošie krasta posmi nākotnē var sākt atkāpties, un tas var apdraudēt piekrastē esošo infrastruktūru.

Sanešu plūsmas modelēšana var palīdzēt atklāt potenciāli bīstamas un ļoti mainīgas vietas Baltijas jūras krastos. Šis modelis parāda vietas, kur smilšu plūsma maina virzienu, kurās vietās sanešu plūsma koncentrējas un no kurienes tā plūst prom. Meklēt sanešu plūsmas saplūšanas jeb konverģences vietas un pretējās – sanešu plūsmas deficīta jeb diverģences vietas ir pilnīgi jauna metode. Līdz šim lielāka uzmanība pētījumos tika pievērsta sanešu plūsmas apjomu izmaiņām, nevis vietām, kur sanešu plūsma maina virzienus. Šajā pētījumā



tika meklētas vietas, kur, satiekoties diviem straumju virzieniem, smilšu apjoms palielinās vai arī samazinās, ja garkrasta sanešu plūsma ir vērsta pretējos virzienos – smiltis tiek nestas prom no šīs vietas. Sanešu plūsmas konverģences un diverģences vietu izmaiņas arī norāda uz pārmaiņām mūsu reģionā klimata mainības ietekmē.

Pētījumā tika konstatētas vairākas sanešu koncentrēšanās un deficīta vietas. Viena no šīm interesantajām vietām ir Kuršu kāpa Lietuvā. Šeit pēc aprēķiniem var redzēt vienu sanešu koncentrēšanās punktu, kas gadu gaitā maina atrašanās vietu. Šis punkts bīdās šurpu turpu gar krastu visas kāpas garumā. Tas nozīmē, ka kāpai ar viļņiem tiek piegādāti sedimenti no viena gala Krievijā pie Sambijas pussalas līdz pat Klaipēdai Lietuvā. Katru gadu mainās vieta, kur tiek pienestas smiltis, bet rezultātā gandrīz katrs Kuršu kāpas posms saņem jaunu sanešu daudzumu aptuveni desmit gadu ilgā periodā. Šis process nodrošina pussalas stabilitāti pašreizējā viļņu režīmā.

Ja viļņu virziens vai stiprums mainīsies tuvāko gadu laikā, tas var nopietni apdraudēt šo smilšaino pussalu.

Toties Akmeņragā ir pretējs process. Šeit atklājās punkts, no kura saneši visu laiku virzās prom un kurš praktiski nemaina savu atrašanās vietu un parādās gandrīz visos modelētos gados. Proti, Akmeņrags veido dabisku barjeru smilšu plūsmai, kas sadala garkrasta sanešu plūsmu divās daļās – no Sambijas pussalas līdz Akmeņragam un tālāk no Akmeņraga līdz Kolkas ragam. Šis plūsmas diverģences punkts ir izveidojies, pateicoties viļņu kustībai gar krastu, kā arī krasta novietojumam pret sanešu avotiem. Šai vietā krasts strauji maina savu vērsumu, pirms Akmeņraga krasts ir vērsts pret rietumiem, bet uzreiz pēc tam pagriežas par 45 grādiem un ir vērsts pret ziemeļrietumiem. Šī sanešu plūsmas samazināšanās pie Akmeņraga arī veicina daudz spēcīgāku smilšu noārdīšanos krasta posmā pie Jūrkalnes. Uzreiz pēc Akmeņraga straumes nav bagātinātas ar smiltīm, tādēļ spēj aiznest prom vairāk materiāla un paņemt smiltis tālākos krasta posmos.

Iespējams, šī procesa rezultātā mēs arī varam novērot skaistos un strauji noārdošos stāvkrastus pie Jūrkalnes.

Bernātu rags arī ir interesanta vieta, tas parādās jau piekrastes monitoringa datos. Tas pēdējos 50 – 60 gadus tiek spēcīgi ietekmēts vētru laikā. Kādreiz šajā vietā krasti bija lēzeni un smiltis pat uzkrājās, bet 20. gadsimta vidū krasts sāka pastiprināti atkāpties. Ir prognozes, ka nākotnē šajā vietā varētu izveidoties pat neliels stāvkrasts.

KAS IZRAISĪJIS ŠĪS PĀRMAIŅAS?

Piekrastes sanešu plūsmas modelētajos datos var redzēt, ka no šīs vietas smiltis tiek nestas prom. Tas nenotiek katru gadu, bet kopējā tendence parāda sanešu apjoma samazināšanos. Izmaiņas šajā krasta posmā varētu būt



saistītas ar vēja izraisīto straumju virzienu maiņu pēdējos gados. Šis krasta posms ir ļoti interesants ar sarežģītiem un neprognozējamiem straumju virzieniem. Arī vietējie iedzīvotāji atzīst, ka te jūra mēdz būt neparedzama un bīstama.

Sanešu plūsmu modelēšana var palīdzēt atklāt vēl citas potenciāli bīstamas un ļoti mainīgas vietas Baltijas jūras krastos. Tādā veidā būtu iespējams kaut

daļēji prognozēt bīstamos krastu posmus un sagatavoties jūras ietekmei.

Sanešu plūsma tika aprēķināta gandrīz četrdesmit gadu ilgam laika periodam (1970. – 2007. gadam) izmantojot CERC (*Coastal Engineering Research Centre* – Piekrastes inženierzinātņu pētniecības centrs) metodi, kas izstrādāta Amerikas Savienotajās Valstīs. Tā balstās uz principa, ka viļņu izraisītais garkrasta sanešu transports ir proporcionāls viļņu enerģijas plūsmai jeb viļņu spēkam. Šajā metodē tiek iekļauts arī princips, ka pludmalēm piemīt tāds kā līdzsvara stāvoklis. Tas nozīmē, ka pēc jebkuras vētras un aktīvas viļņu darbības pludmalē tās profils miera periodā cenšas ieņemt noteiktu formu, kāda tā bija pirms vētras. Šo profilu jeb līdzsvara pludmales slīpumu ir iespējams aprēķināt, ja ir zināms, kādā dziļumā viļņi ietekmē piekrastes gultni un kāds ir šīs aktīvās joslas platums. Garkrasta sanešu plūsma tika aprēķināta pēc modelētajiem viļņu datiem. Pašlaik pētījums tiek turpināts ar lielākas izšķirtspējas un jaunākiem viļņu datiem, kas varētu parādīt pēdējās tendences krastu potenciālajām izmaiņām un radīt detalizētāku priekšstatu par apdraudētajiem krasta posmiem.■

Raksta pamatā M. Viškas doktora disertācija "Garkrasta sanešu plūsmas izmaiņas Baltijas jūras austrumu piekrastē". Pētījums tiek turpināts Baltijas pētījumu programmas projektā Nr. EMP 480 SolidShore "Risinājumi pašreizējām un nākotnes problēmām dabiskajās un izmainītajās krasta zonās Baltijas jūras austrumu daļā". Projekta partneris – Daugavpils Universitātes aģentūra "Latvijas Hidroekoloģijas institūts".

Ostu pārvaldības modeļa vēstures līkloči

Tas ir pašsaprotami, ka nauda un vara nav atdalāmi lielumi, un tās abas vieno arī īpatnība, ka nedz vienas, nedz otras parasti nevar būt par daudz. Arī stāsts par Latvijas ostu likuma pieņemšanu būtībā ir stāsts par naudu un varu. Bija jau 1994. gads, bet jūrniecības nozarei joprojām nebija uzrakstīti likumi. Visa darbība notika gandrīz vai pēc džungļu likumiem – izdzīvo stiprākais. Tā laika Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons atceras, ka, lai glābtu situāciju, 1994. gadā 81. panta kārtībā pieņēma Jūras kodeksu, bet ar Ostu likumu tik viegli negāja, jo bija izveidojušās un samilzušas ārkārtīgas pretrunas starp valsti un pašvaldību, kur vienā pusē stāvēja Lembergs ar pašvaldības interesēm, bet otrā pusē Šteinerts, kurš uzskatīja, ka ostām jābūt valsts pārvaldībā. Uldis Pētersons: “Tā laikam bija viena no lielākajām deviņdesmito gadu sākuma pretrunām, jo nevarēja panākt vienošanos par ostu pārvaldības modeli, neviens nebija gatavs piekāpties ne soli atpakaļ, bet vajadzēja taču viņus visus reiz vest pie kaut kādas jēgas un samanas! Lai izietu no situācijas, mums nekas cits neatlika, kā pētīt citu valstu pieredzi un pārvaldību Eiropā. Dzima doma, ka ostas pārvalde varētu būt sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kur piecdesmit procenti piederētu valstij un piecdesmit procenti pašvaldībai. Ostas pārvalde iznomā zemi un piestātnes, jo tās nevar nodot privatizācijai. Kad likums jau bija gatavs un likumprojekts iesniegts Saeimā, avīzē parādījās raksts par kaut kādu SIA, kur notikusi blēdība, un žurnālisti sacēla tādu traci par mahinācijām un nelikumībām. Jūrniekiem tādas blēžu lietas nevar būt! Un likumprojektu nozāgēja, bet bez Ostu likuma nevar, un satiksmes ministrs Gūtmanis jauna likuma radīšanai piesaistīja Lembergu, no Ministru kabineta tādu Freibergu, Vismani Valdi un no Jūrniecības departamenta Imantu Sarmuli. Lembergs pastāvēja uz savu, citi atkal nepiekāpās, un tad mūs, darba grupu, kas strādāja pie likuma, iespundēja uz “Varmas” un teica, ka ārā nelaidīs, kamēr nebūsim vienojušies. Diezgan ilgi villojāmieš, kamēr piedzima šis diezgan kroplais Likums par ostām, kas pēc būtības ir ne vista, ne ola, un ko ar gariem zobiem tomēr pieņēma.”





RĪGĀ NOTIEK BPO KONFERENCE

2023. gada 20. jūnijā Rīgā norisinājās Baltijas ostu organizācijas (*Baltic Ports Organization*, BPO) rīkota starptautiska konference “Ports 4.0. Conference”. Tās galvenā tēma bija ostu darbības efektivitātes paaugstināšana un procesu digitalizācija.

UZZIŅAI

Baltijas ostu organizācija dibināta 1991. gadā Kopenhāgenā un šobrīd apvieno 49 biedrus – Baltijas jūras reģiona galvenās ostas un ieinteresētās puses. Tā ir plaši atzīta Baltijas jūras reģionā, ES struktūrās un citos Eiropas reģionos. Organizācijas misija ir dot ieguldījumu ekonomiski, sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgā jūras transporta un ostu nozares attīstībā Baltijas jūras reģionā, tādējādi stiprinot tās globālo konkurētspēju.

ta šobrīd attīsta centrālo digitālo ostas informācijas sistēmas platformu, modernizē kuģu vadības sistēmu, ievieš ģeogrāfiskās informācijas sistēmu, kā arī automatizētu un autonomu piekļuves vadības sistēmu, un īsteno citas, ne mazāk svarīgas aktivitātes. Tiek veidota digitālā infrastruktūra, lai automatizētu

UZZIŅAI

“Ports 4.0. Conference” diskusiju centrālie temati ir komunikācija, drošība un datu pārvaldības uzlabošana, ostu “digitālie dvīņi”, jūras un sauszemes satiksmes vadības sistēmas u.c. nozarei šobrīd aktuālas tēmas. Konferencē eksperti no Oslo, Haminas–Kotkas, Antverpenes–Briges, Esbjergas, Jēvles, Bergenas, Tallinas, Rīgas un Rijekas ostām dalījās pieredzē un diskutēja par digitalizācijas nākotnes perspektīvām.

“Ostas procesu digitalizācija un automatizācija ir neatņemama mūsdienīgas ostas ikdienas darba sastāvdaļa. Vairs nav pietiekami tikai īstenot ostas funkcijas, lai saglabātu konkurētspēju, tās nepieciešams veikt efektīvi, izsekojami, nodrošinot pietiekamu digitālas informācijas apriti. Šodienas un nākotnes izaicinājums transporta un loģistikas nozarē ir uzturēt un celt konkurētspēju. Rīgas brīvostas

ar kravu apriti saistītās informācijas apmaiņu starp klientiem, kontroles dienestiem – muitu un robežsardzi, kā arī automatizētu transportlīdzekļu un personu identifikāciju pie ostas vārtiem,” stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, vienlaikus uzsverot, ka digitalizācija nodrošina ne tikai efektīvāku, bet arī videi draudzīgāku ostas darbu, kas mūsdienās ir ne mazāk svarīgs faktors.■

BALTIJAS OSTU KONFERENCĒ APSPRIEŽ REĢIONA PROBLĒMAS UN IESPĒJAS

No 6. līdz 8. septembrim Zviedrijas pilsētā Īstadē norisinājās Baltijas ostu organizācijas (BPO) konference, kurā piedalījās vairāk nekā 100 dalībnieku un kurā tika plaši diskutēti par jautājumiem, kas pašreizējās ģeopolitiskās situācijas, klimata pārmaiņu un tehnoloģiju attīstības apstākļos ietekmē Baltijas



jūras ostas, galvenokārt koncentrējoties uz to, kas nepieciešams, lai Baltijas ostu nozare saglabātu proaktīvu un noturīgu darbību laikā, kam raksturīgi lieli izaicinājumi.

Neviens no konferences dalībniekiem nenoliedza faktu, ka savstarpējs atbalsts un sadarbība ir Baltijas jūras reģiona tālākās attīstības panākumu atslēga. Lai ostām būtu izšķiroša nozīme Eiropas nākotnē, nozarei ir jāpieņem sadarbības gars: vai tās būtu zinā-



šanas, idejas vai pieredze, gan laba, gan slikta, tikai sinerģija veidos pamatu spēcīgai un noturīgai jūrniecības kopienai un līdz ar to arī Eiropai.

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

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

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

BPO ģenerālsekretārs Bogdans Oldakovskis norādīja arī uz citiem ostu nozares attīstību noteicošiem virzītājspēkiem. "Ielūkojoties nākotnē un cenšoties noskaidrot, kur Baltijas ostu sektors varētu atrasties tuvāko desmit gadu laikā, jāatzīst, ka tā būs arvien pieaugošā vajadzība pēc tehnoloģiskām inovācijām, visefektīvāko risinājumu izvēle un īstenošana, taču



nenoliedzami daudzas problēmas radis demogrāfiskie aspekti, kas saistīti ar darbaspēka novecošanos un jauna darbaspēka piesaistes problēmām," teica Bogdans Oldakovskis.

UZZIŅAI

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

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

BPO konferencē kā pozitīvs piemērs tika minēta Liepājas osta, kas pēdējo pāris gadu laikā guvusi lielus panākumus *ro-ro* prāmju satiksmes paplašināšanā. No 2020. līdz 2022. gadam pārkrauto kravu apjoms pieauga par vairāk nekā 60%. Uz jautājumu, kāda ir Liepājas ostas panākumu atslēga, atbilde bija: savu stipro pušu izmantošana un vēlme ieguldīt pat tad, kad ir grūti

laiki. Neskatoties uz skarbo biznesa klimatu, ar ko saskaras visi, piegādes ķēdes efektivitātes palielināšanai var būt labvēlīga ietekme uz izmaksu un līdz ar to arī inflācijas samazināšanu.

TEHNOLOĢIJAS UN INOVĀCIJAS

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

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



Igors Udodovs stāsta par Ventspils brīvdostas plāniem.

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



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

KLIMATA PĀRMAIŅU IETEKME UZ OSTU ATTĪSTĪBU

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

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



Ir parakstīta Īstades klimata deklarācija.

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

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

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

Nākamā BPO konference notiks 2024. gada septembrī Klaipēdā.■



SEG EMISIJU SAMAZINĀŠANĀ VĒL DAUDZ DARĀMĀ

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

IMO 2023. gada SEG stratēģija nosaka:

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

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

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



Saimons Benets.

Pāreja uz alternatīvām degvielām, kas saistīta ar nepieciešamību vai nu modernizēt esošos kuģus, vai ieguldīt jaunos kuģos, lai izmantotu alternatīvās degvielas, ir ne tikai sarežģīta, bet arī neticami dārga. BPO uzsver, ka šie lēmumi ietekmē visus kuģu īpašniekus visā pasaulē, un tas būs izaicinājums pat lielākajiem nozares spēlētājiem. Papildus ietekmei uz uzņēmējdarbības modeļiem, investīciju plāniem un flotes paplašināšanu pastāv arī jautājums par nulles siltumnīcefekta gāzu flotes degvielas pieejamību, kas, kā norāda "International Chamber of Shipping" (ICS) ģenerālsekretāra vietnieks Saimons Benets, ne tuvu nav vajadzīgajā līmenī.



BALTĪJAS REĢIONA OSTAS IR GATAVAS SNIEGT IEGULDĪJUMU

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

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

“Ostu loma jūras transporta radīto SEG emisiju samazināšanā ir būtiska. Pirmkārt, ostas kopā ar plašu ieinteresēto personu loku smagi strādās pie tā, lai jaunas mazemisiju vai bezemisiju degvielas būtu pieejamas un droši bunkurētas, kad kuģis piestāj ostā. Baltijas ostām jau ir 15 gadu darba pieredze šajā jomā, kas nāk no sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) bunkurēšanas. Otrkārt, ostas jau ir investējušas un turpinās ieguldīt krasta elektroenerģijā pasažieru kuģiem un konteinerkuģiem, kā noteikts ES paketē “Gatavi mērķrādītājam 55%”. Šis process prasa un vēl prasīs daudz pūļu un kapitāla, kā arī radīs citas nopietnas problēmas, kas jāpārvar, piemēram, tādas kā standartizācija un energotīklu jaudas trūkums ostās,” paziņoja BPO ģenerāļsekretārs Bogdans Oldakovskis. “Mūsu dalībvalstu ostas ir apņēmušās samazināt savu oglekļa nospiedumu, bet tikai ar savstarpēju atbalstu un sadarbību pasaules jūrniecības kopiena varēs gūt panākumus, ievērojot IMO nolīgumā noteiktos termiņus, tāpēc BPO vēlas aicināt visas iesaistītās puses sadarboties un kā vienmēr ir gatava ieguldīt savas zināšanas un pieredzi, lai padarītu jūras transportu “zaļāku”.”■



PAR OSTU REFORMU – PĀRDOMAS BEZ STATISTIKAS

Ostu reforma ir iesprūdsi kaut kur starp vēlmi reformēt ostu pārvaldību un neskaidriem ieguvumiem, ko pārvaldības modeļa maiņa dos. Ostu reforma nozares dienaskārtībā ir jau vairākus gadus, tomēr ne līdz galam izplānota, ne līdz galam uzsākta, ar lielu risku, ka tā nemaz netiks īstenota. Kā galvenais arguments no reformas virzītāju puses tiek piesaukts tas, ka ostu pārvaldības modelis nav efektīvs, neatbilst OECD rekomendācijām un, ieviešot valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus ostu pārvaldībā, tā tiks atbrīvota no politiskās ietekmes, jo tiks nodota konkursa kārtībā atlasītu profesionāļu rokās. Tomēr jāsaprot, ka ostu pārvaldības modeļa maiņa nav garantija ostu attīstībai, jo institucionālajai reformai nevajadzētu būt pašmērķim, bet tikai līdzeklim, lai sasniegtu konkrētus un skaidri definētus sabiedrības interešu mērķus. Būtisks trūkums šai reformai ir tas, ka tās pamatā nav skaidri noteiktu mērķu.

Ir skaidrs, ka Latvijas ostas ir būtisks Latvijas tautsaimniecības un Latvijas sabiedrības resurss, tai pašā laikā nav skaidrs, ko mēs vēlamies ar šo resursu darīt. Valstij būtu jānodēfina skaidri mērķi, ko mēs sagaidām no veiksmīgas Latvijas ostu darbības, tomēr šobrīd skaidru plānu un mērķu nav, jo skaidrs virziens ostu attīstībai nav iezīmēts. Piemēram, Transporta attīstības pamatnostādņēs, kas ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, izvirzītais mērķis ir vērsts uz kopēju ilgtspējīgu transporta nozares attīstību. Kā nozares attīstības mērķis pamatnostādņēs ir minēts, ka nepieciešams attīstīt integrētu transporta sistēmu, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni. Ļoti skaisti, bet ostu attīstībai un nozīmei šajā dokumentā pievērsts maz uzmanības. Savukārt Latvijas ostu attīstības programma, kas ir vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikti Latvijas ostu attīstības mērķi, galvenie darbības virzieni un prioritātes to sasniegšanai, pēc 2020. gada netika izstrādāta.

Skatoties uz mūsdienu realitāti, ir skaidrs, ka ģeopolitiskā situācija ir negatīvi ietekmējusi tranzīta kravas un tādējādi kopējo kravu apjomu Latvijas ostās. Lai ostas varētu sekmīgi attīstīties, ir jānodēfina jauni attīstības virzieni un jāsaprot, kādi resursi nepieciešami, lai ostas varētu efektīvi izmantot savu potenciālu noteiktajos attīstības virzienos, piemēram, ražošanas teritoriju attīstībā, Baltijas jūras atkrastes enerģijas sektora atbalsta infrastruktūras izveidē un uzturēšanā, alternatīvu loģistikas koridoru izveidē, NATO kravu apstrādē un tamlīdzīgi.



Valsts prezidents E. Rinkēvičs, tiekoties ar RTU studentiem un atbildot uz jautājumu par ostu reformu un attīstību, norādīja, ka nākotnē ostām būs nepieciešams vairāk sadarboties. Bet, lai ostas varētu veiksmīgi attīstīt sadarbību, vispirms ir nepieciešams ostu attīstības plāns, kurā būtu skaidri iezīmēts attīstības virziens. Izvērtējot ostu iespējas realizēt attīstības potenciālu, jāskatās uz Latvijas ostām kā uz vienotu kompleksu, vienotu sistēmu, kurā darbojas lielas un mazās ostas, un tikai tad jāvērtē esošā ostu darbības modeļa atbilstība, nepieciešamības gadījumā nākotnē veicot pārdomātas un mērķētas reformas noteiktās jomās, lai novērstu šķēršļus un kavēkļus attīstības potenciāla realizēšanai atbilstoši iepriekš definētajam attīstības plānam.

Satversmes tiesas 2023. gada 9. novembra spriedumā par Ostu likuma grozījumu atbilstību satversmei norādīts, ka ostu institucionālās pārvaldības modeļa izvēle ir likumdevēja kompetence. Tas, kādu ostu pārvaldes institucionālo modeli likumdevējs izvēlas, un tas, vai pašvaldības tajā tiek iesaistītas, ir lietderības jautājums. Ostu pārvaldība ir valsts pārvaldes funkcija, tāpēc, nosakot ostu attīstības virzienu un skaidrus mērķus, kas jāsasniedz, nevajadzētu būt problēmām no valsts puses plānot reformas un arī tās īstenot. Ir jābūt tikai politiskajai gribai un vēlme šo jautājumu pārdomāti sakārtot.

Jāsaprot, ka ostu pārvaldība vēsturiski ir veidojusies kā kompromiss starp dažādām interesēm un vēlmēm pēc ietekmes. Reāli kaut ko reformēt un attīstīt ostu jomā, izvirzot skaidrus mērķus, būs iespējams tikai tad, kad mēs sabiedrības labumu un Latvijas ieguvumus nostādīsim augstāk par individuālām ambīcijām.■

Roberts Gailītis, LJS valdes priekšsēdētājs



KRAVU APGROZĪJUMS 2023. GADĀ OSTĀM LIEK MEKLĒT JAUNUS STRATĒGISKĀS ATTĪSTĪBAS VIRZIENUS

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

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

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

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

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



Ventspils ostā pērn pārkrauti 10,4 miljoni tonnu, kas ir par 29,3% mazāk nekā gadu iepriekš. Ievērojami samazinājās naftas produktu, ogļu, kokmateriālu un ro-ro kravu apjoms. Vienlaikus ostai izdevās rūdas kravu apjomu kāpināt par 18,4% un labības kravu apjomu par 7,2%, kā arī 4,3 reizes palielināt celtniecības materiālu apgrozījumu.

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

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



LATVIJAS OSTAS VARĒTU KĻŪT PAR ENERĢĒTISKĀS NEATKARĪBAS PAMATU



14. aprīlī Liepājā notika ekonomikas ministres Ilzes Indriksones un satiksmes ministra Jāņa Vitenberga organizēta diskusija "Latvijas ostas kā enerģētiskās neatkarības pamats" par vēja parku projektu realizāciju Baltijas jūrā un Latvijas ostu iesaisti nepieciešamās loģistikas nodrošināšanā. Diskusijā piedalījās Satiksmes ministrijas,

Ekonomikas ministrijas, Vēja enerģijas asociācijas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, "Latvenergo", Latvijas Stividorkompāniju asociācijas, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas, Rīgas brīvostas un Ventspils brīvostas pārstāvji. Iesaistītās puses vienojās par prioritāti izvirzīt ostu iesaisti enerģētiskās neatkarības nodrošināšanā. Sarunu fokusā bija Baltijas jūras potenciāls vēja parku un ar to saistīto industriju attīstībai un ostu nepieciešamība piesaistīt privātos investorus, lai šo attīstību veicinātu.

"Svarīgi, ka visas iesaistītās puses beidzot sēdusās pie viena galda, lai meklētu kopīgu efektīvāko risinājumu. Šodien guvām plašāku izpratni par Latvijas ostu kopējo konkurētspēju tieši vēja parku attīstībā, un tas mums palīdzēs izveidot precīzu stratēģiju, lai palielinātu ietekmi Baltijas jūras reģionā vēja parku projektos un kļūtu par elektroenerģijas eksportētāju. Ne mazāk svarīga ir valsts iesaistīšanās atbalsta sniegšanā," norādīja satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs.

Vizītes laikā abi ministri apmeklēja arī Liepājas speciālo ekonomisko zonu. Tajā ietilpst gan osta, gan Liepājas lidosta, gan arī kapitālsabiedrības, kurām tiek piemēroti tiešo nodokļu atvieglojumi 80% apmērā. Īpaša uzmanība tika pievērsta topošajam ūdens terminālim, kas jau drīzā nākotnē sniegs iespēju šo vērtīgo resursu eksportēt.

Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji – atjaunojamās enerģijas klastera attīstītājs Kaspars Liepiņš un mārketinga speciāliste Kristīne Jansone diskusijas dalībniekus iepazīstināja ar jau paveikto, kā arī plānotajiem darbiem atkrastes vēja parku apkalpošanai Ventspils brīvostā. Ventspils osta varētu būt visizdevīgākā vieta atkrastes vēja parku apkalpošanai. Jau sāktas sarunas ar parku attīstītājiem par iespējamo sadarbību un izsludināts konkurss par pētījuma veikšanu, lai uzbūvētu ostas infrastruktūru, kas atbilstu atkrastes vēja parku apkalpošanai nepieciešamajām specifiskajām prasībām. ■



SADARBĪBA STARP LATVIJAS UN KAZAHSTĀNAS UZŅĒMĒJIEM IR SVARĪGA ABĀM VALSTĪM

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

LSA uzsver, ka sadarbība starp Latvijas un Kazahstānas uzņēmējiem ir svarīga abām valstīm, jo gan Kazahstāna, gan Latvija vēlas turpināt attīstību un saglabāt konkurētspēju. Kazahstāna šobrīd aktīvi meklē jaunus transporta ceļus ar izeju uz Baltijas jūru, un LSA ir patiesi gandarīta, ka Kazahstānas uzņēmēji savu kravu eksportam uz dažādām pasaules valstīm, tai skaitā uz Eiropas Savienības dalībvalstīm, ir izvēlējušies arī Latviju.

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

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


LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2022. – 2023. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2022. gadā			2023. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	16 300,2	7 219,7	23 519,9	12 853,4	5 941,0	18 794,4
Ventspils	9 893,3	4 853,1	14 746,4	5 820,0	4 598,4	10 418,4
Liepāja	5 584,7	2 023,9	7 608,6	5 658,8	1 573,4	7 232,2
Salacgrīva	350,6	18,4	369,0	420,3	36,3	456,6
Mērsrags	451,9	99,8	551,7	500,8	55,3	556,1
Roja	64,5	13,8	78,3	63,7	14,5	78,2
Pāvilosta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulte	1 041,7	162,7	1 204,4	1 047,0	72,3	1 119,3
Mazās ostas kopā	1 908,7	294,7	2 203,4	2 031,8	178,4	2 210,2
Kopā visas ostās	33 686,9	14 391,4	48 078,3	26 364,0	12 291,2	38 655,2

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2016. – 2023. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	32 805,6	33 362,9	37 251,8	34 922,6	21 230,0	20 200,2	25 607,5	21 062,4	-17,7
ķīmiskās beramkravas	3 293,0	2 732,5	2 559,8	2 339,5	1 833,1	1 777,2	779,6	623,7	-20,0
ogles	16 727,8	17 591,6	20 874,4	16 897,8	3 474,0	1 761,0	8 416,8	3 706,4	-56,0
labība un tās produkti	5 239,0	5 392,1	4 837,7	5 507,3	6 209,6	6 187,9	6 251,3	7 124,9	14,0
koksnes šķelda	1 301,7	1 469,0	1 594,2	2 050,7	2 061,9	2 011,3	1 918,4	1 932,1	0,7
Lejamkravas	19 482,9	16 915,0	15 059,7	14 597,0	11 686,6	8 824,0	8 577,6	4 532,3	-47,2
sašķidrinātā gāze	440,5	473,8	443,2	440,9	331,2	357,9	224,6	67,8	-69,8
nafta	54,5	34,2	52,6	44,2	46,6	28,1	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	18 713,2	16 110,0	14 159,4	13 752,0	10 967,9	8 126,0	7 897,8	4 078,1	-48,4
Ģenerālkravas	10 827,6	11 599,1	13 863,4	12 859,6	12 035,7	12 706,5	13 893,2	13 060,5	-6,0
konteinerizētas kravas	4 096,7	4 658,7	4 977,6	4 885,2	4 705,9	4 357,9	4 771,2	5 122,9	7,4
(TEU)	38 848,4	45 071,1	47 445,1	47 075,2	45 797,9	42 887,9	47 220,2	46 900,1	-0,7
Roll on/Roll off	2 781,6	3 186,5	3 489,8	3 419,7	3 088,5	3 534,5	3 883,1	3 401,7	-12,4
vienības	17 429,9	20 506,1	21 998,0	21 035,0	14 896,8	15 678,7	18 666,9	17 257,0	-7,6
kokmateriāli	3 415,3	3 243,8	4 809,3	4 119,2	3 784,1	4 335,1	4 742,3	4 002,7	-15,6
tūkst. m ³	4 111,9	3 785,0	5 475,3	4 850,6	4 561,6	5 410,8	5 857,9	5 244,8	-10,5
metāli	313,0	308,3	398,5	310,3	331,6	345,7	91,7	71,9	-21,6
Kopā	63 116,1	61 877,0	66 174,9	62 379,2	44 952,3	41 730,7	48 078,3	38 655,2	-19,6

SM informācija





RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2016. – 2023. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	22 393,1	20 915,8	23 688,3	20 839,7	13 544,1	12 024,1	14 503,5	10 219,8	-29,5
labība un tās produkti	1 928,5	1 964,5	1 554,6	2 067,6	2 862,5	2 794,6	2 648,0	3 261,0	23,1
ķīmiskās beramkravas	2 811,6	2 392,3	2 056,5	1 693,7	1 434,6	1 339,6	499,0	462,0	-7,4
ogles	13 291,9	11 776,1	14 220,4	10 357,7	2 678,0	1 119,4	5 148,5	1 379,1	-73,2
koksnes šķelda	555,0	646,4	941,6	1 133,4	1 181,0	765,6	846,2	846,0	0,0
Lejamkravas	8 166,0	5 728,1	4 121,4	3 829,9	2 764,2	2 269,2	1 468,4	846,2	-42,4
naftas produkti	8 102,5	5 644,9	4 085,1	3 791,3	2 669,0	2 174,1	1 350,6	734,1	-45,6
Ģenerālkravas	6 511,2	7 030,8	8 622,2	8 092,6	7 403,8	7 205,5	7 548,0	7 728,4	2,4
konteinerizētas kravas	4 059,0	4 605,0	4 909,6	4 862,6	4 637,9	4 233,7	4 651,8	5 108,0	9,8
(TEU)	38 5 937	44 5 984	46 9 343	46 6 893	45 3 578	41 5 644	46 0 694	46 5 391	1,0
Roll on/Roll of	259,2	427,2	518,1	532,1	171,6	0,0	18,6	20,2	8,6
vienības	64 177	83 985	85 826	76 434	20 589	0	753	1 004	33,3
kokmateriāli	1 819,5	1 606,8	2 705,5	2 347,6	2 208,8	2 591,1	2 666,1	2 336,8	-12,4
tūkst. m ³	2 213,1	1 908,1	3 163,7	2 812,8	2 730,7	3 338,3	3 379,2	3 036,7	-10,1
metāli	297,5	303,3	398,5	310,3	331,6	342,0	88,7	70,6	-20,4
Kopā	37 070,3	33 674,7	36 431,9	32 762,2	23 712,1	21 498,8	23 519,9	18 794,4	-20,1

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2016. – 2023. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	4 274,2	4 858,5	5 731,0	5 570,3	4 800,9	4 724,3	5 110,7	5 079,4	-0,6
ogles	460,0	1 197,3	1 467,9	1 053,8	272,7	28,8	85,0	15,0	-82,4
labība un tās produkti	2 877,8	2 509,8	3 034,4	2 893,8	2 879,7	2 807,2	3 210,7	3 449,7	7,4
celtniecības materiāli	901,0	932,2	762,5	1 011,9	739,8	777,3	780,2	736,4	-5,6
koksnes šķelda	254,1	260,5	186,7	317,8	240,0	350,7	261,3	306,2	17,2
Lejamkravas	379,4	478,4	432,2	571,5	598,2	545,9	318,2	263,9	-17,1
jēlnafta	54,6	34,2	46,2	44,2	46,6	28,1	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	271,8	376,1	312,3	448,5	458,1	438,6	294,1	260,7	-11,4
Ģenerālkravas	1 026,1	1 251,7	1 374,4	1 192,4	1 204,1	1 786,5	2 179,7	1 888,9	-13,3
konteinerizētas kravas	36,4	52,7	47,7	38,8	63,5	142,8	141,5	42,5	-70,0
skaitis TEU	2 312	3 829	2 996	2 881	4 143	13 235	11 526	3 610	-68,7
Roll on/Roll off	496,0	652,3	758,9	760,5	784,5	1 268,3	1 515,5	1 556,6	2,7
skaitis	30 465	39 261	45 739	49 296	41 384	63 689	89 757	97 419	8,5
kokmateriāli	370,4	470,0	500,8	363,0	313,6	333,2	359,6	272,1	-24,3
tūkst. m ³	408,5	547,0	501,2	407,8	357,6	372,3	402,2	315,2	-21,6
metāli	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	3,0	1,3	-56,7
Kravas kopā	5 679,7	6 588,6	7 537,6	7 334,2	6 603,2	7 056,7	7 608,6	7 232,2	-4,9

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ
2016. – 2023. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	5 407,3	6 830,9	7 174,4	7 795,7	2 078,8	2 448,1	5 143,4	4 830,5	-6,1
minerālmēsli	347,0	195,1	386,5	476,4	236,5	289,6	125,0	34,0	-72,8
ogles	2 975,9	4 618,2	5 186,1	5 486,3	523,3	612,8	3 183,3	2 312,3	-27,4
labība un tās produkti	410,3	353,0	235,3	543,9	435,5	566,0	373,6	400,4	7,2
Lejamkravas	10 928,0	10 693,0	10 490,1	10 176,4	8 306,8	5 991,9	6 771,0	3 410,2	-49,6
nafta	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	10 345,0	10 089,0	9 762,0	9 512,2	7 840,8	5 513,3	6 253,1	3 083,3	-50,7
Ģenerālkravas	2 474,2	2 511,0	2 661,4	2 484,7	2 516,5	2 641,4	2 832,0	2 177,7	-23,1
konteinerizētas kravas	1,3	1,0	20,3	2,8	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	234	256	2 112	301	258	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	2 026,3	2 107,0	2 212,8	2 127,1	2 132,4	2 266,2	2 349,0	1 824,9	-22,3
vienības	80 097	80 989	88 415	84 620	86 995	93 098	96 159	74 147	-22,9
kokmateriāli	532,3	391,2	421,3	347,5	378,0	366,7	434,4	351,6	-19,1
tūkst. m ³	482,8	434,1	472,4	395,5	420,2	413,7	489,9	396,8	-19,0
metāli	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	18 809,5	20 034,9	20 325,9	20 456,8	12 902,1	11 081,4	14 746,4	10 418,4	-29,3

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2015. – 2023. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022. %
Pārvadājumi kopā	55 646,7	47 821,4	43 791,7	49 265,6	41 492,0	24 113,0	21 963,0	21 588,0	15 636,0	-27,6
Iekšzemes pārvadājumi	1 672,1	1 482,5	1 653,4	1 366,5	1 710,1	2 066,0	1 970,0	1 698,0	1 630,0	-4,0
Starptautiskie pārvadājumi	53 974,6	46 338,9	42 138,3	47 899,0	39 782,0	22 047,0	19 993,0	19 890,0	14 006,0	-29,6
Eksporta pārvadājumi	1 515,2	989,5	351,8	316,7	280,8	2 024,0	2 123,0	3 724,0	3 499,0	-6,0
Importa pārvadājumi	4 172,1	3 951,7	3 067,3	3 120,6	3 324,7	16 305,0	13 473,0	14 072,0	9 633,0	-31,5
Transzīta pārvadājumi kopā	48 287,3	41 397,7	38 719,2	44 461,7	36 176,5	19 028,0	17 084,0	17 599,0	12 187,0	-30,8
Transzīts caur ostām	45 438,8	39 481,2	35 039,1	39 416,6	31 630,9	15 310,0	12 687,0	15 505,0	11 313,0	-27,0
Sauszemes tranzīts	2 848,5	1 916,5	3 680,1	5 045,1	4 545,7	3 718,0	4 397,0	2 094,0	874,0	-58,3

SM informācija





RĪGAS OSTAS TERMINĀĻI PIEMĒROTI MILITĀRĀS LOĢISTIKAS OPERĀCIJU VEIKŠANAI



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

Rīgas ostā ir vairāki termināļi, kas ir pilnībā piemēroti un gatavi apjomīgu militārās loģistikas operāciju veikšanai.

"Šī ir jau otrā operācijas "Atlantic Resolve" rotācija, kurā izmantojam Rīgas ostas tehnikas un ekipējuma loģistikai. Līdz šim mēs neesam saskārušies ar situāciju, kad osta nebūtu spējīga kaut ko izdarīt. Esam pārliecinājušies, ka gan ostas infrastruktūra, gan personāls pilnībā atbilst procesa vajadzībām," apstiprina Pārvietošanas koordinācijas centra komandieris pulkvežleitnants Lauris Bļodons.

UZZIŅAI

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

ASV militārpersonas atzīst, ka pašreizējā operācija Rīgas ostā demonstrē labu sadarbību starp ASV bruņotajiem spēkiem un NATO sabiedrotajiem Latvijā, kas ir ļoti svarīgi ātrai un efektīvai reaģēšanai iespējama apdraudējuma gadījumā. "Sadarbība ar Rīgas ostu un Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem ir veiksmīga un ļoti palīdz mūsu misijā," uzsver 151. MCT kustību kontroles virs-

nieks 1. leitnants Fernando Garsija. "Mums ir ļoti detalizēts piegāžu plāns, un mēs to izpildām praktiski bez kavējumiem."

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



RĪGAS OSTA PIEDALĀS KRUĪZU NOZARES FORUMĀ "SEATRADE CRUISE GLOBAL"

No 27. līdz 30. martam Rīgas brīvosta kopā ar sadarbības partneriem "RoPax", "RIGA Cruiseship Agency" un "Rīgas pasažieru osta" piedalījās pasaulē lielākajā kruīzu nozares forumā "Seatrade Cruise Global", kas norisinājās Fortlauderdalei, ASV, un šogad pulcēja aptuveni 14 tūkstošus apmeklētāju. Tas ir nozīmīgākais industrijas pasākums, kur ik gadu tiekas kruīzu kompānijas, kuģu aģenti, ostu un tūrisma industriju profesionāļi no vairāk nekā 100 valstīm, lai iezīmētu nākamo sezonu kruīzu maršrutus un dibinātu jaunus ilgtermiņa biznesa kontaktus.

Paredzams, ka līdz 2028. gadam pasaules kruīzu floti papildinās 66 jauni kruīza kuģi, no kuriem daļa nonāks arī Baltijas jūrā. Kopējais kruīzu tirgus pasaulē šogad varētu pārsniegt 30 miljonus pasažieru. Pirmais kruīza kuģis šosezon Rīgā ienāca aprīļa beigās. ■



GALVENAIS AKCENTS OSTU DARBĪBĀ TIEK LIKTS UZ DAUDZFUNKCIONALITĀTI

22. martā Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš ESPO vadības delegācijas sastāvā Briselē tikās ar ES transporta komisāri Adinu Vaeleanu. Tikšanās gaitā tika pārrunāta Eiropas ostu šābrīža dienaskārtība un izaicinājumi, apspriesti kopīgi sasniedzamie mērķi, tai skaitā, investīciju iespējas, ilgtspējas politika, kā arī





akcentēta Eiropas ostu loma un kompetence zaļā kursa iniciatīvu ieviešanā. Galvenais akcents ostu darbībā tiek likts uz daudzfunkcionalitāti, jo ostas no tradicionāliem kravu apstrādes un transporta mezgliem pārvēršas par daudzfunkcionāliem tehnoloģiju un biznesa hubiem, kuru atbildības jomas un ietekme uz ekonomikas procesiem jau sen sniedzas ārpus to robežām.

Ostu sekmīga darbība vairs netiek saistīta tikai ar pārkrauto tonnu miljoniem, lielākais akcents tiek likts uz ievērojami plašāku funkciju un kompetenču kopumu, kas ostās jau šobrīd tiek veiksmīgi attīstīts, veicinot reģiona kopējo investīciju iespēju paplašināšanos un uzņēmējdarbības vides uzlabošanu.■

ATTĪSTA VĒSTURISKO EKSPORTOSTAS TERITORIJU

“Riga Port” grupas uzņēmums “Rīgas centrālais termināls” (RCT) ekspluatācijā nodevis divas tenta angāra tipa noliktavas ar kopējo platību 10 000 m², kur varēs uzglabāt līdz pat 48 000 tonnu beramkravu – graudu vai kokskaidu granulu, kā arī ģenerālkravas, kam nepieciešama uzglabāšana slēgta tipa noliktavās.



RCT šobrīd strādā pie dažādu beramkravu, ģenerālkraavu, t.sk. konteinerkravu piesaistes un apgrozījuma palielināšanas. Termināli iecerēta kravu apstrādes tehnikas modernizācija, tiek plānota vieta loģistikas parka iz-

veidei, kā arī rit aktīvs darbs pie jaunā pasažieru termināļa “Riga RoPax” projekta attīstīšanas, lai radītu publiski izmantojamu ūdensmalu un modernu infrastruktūru pasažieru un *ro-ro* kravu apkalpošanai.■

APGŪST PIEREDZI UN VEIDO SADARBĪBU

Marta sākumā Rīgas brīvdostas un “LVR Flote” vadība kopā ar VAS “Elektroniskie sakari” pārstāvjiem apmeklēja Plimutas ostu, kur atrodas starptautiski pazīstams jūrniecības zinātnes un pētniecības izcilības centrs. Vizītes mērķis bija iepazīties ar Lielbritānijas kolēģu pieredzi 5G testēšanā un izmēģinājuma programmas īstenošanā, veicināt starpvalstu sadarbību biznesa un akadēmiskās vides veidošanā 5G/6G tehnoloģiju jomā starp Apvienoto Karalisti un Baltijas valstīm.

Plimutas ostai šajā ziņā ir liela pieredze, jo tā, piesaistot vērienīgu valsts finansējumu, kopīgi ar militāro sektoru, pašvaldību un Plimutas universitāti ir



radījusi unikālu tehnoloģisku sadarbības platformu, kur testē dažādas inovācijas un tehnoloģiskos risinājumus, īpaši fokusējoties uz autonomiem kuģošanas līdzekļiem, sakaru tehnoloģijām, sensoriem, *smart* jeb viedajām transporta sistēmām, kas var būt noderīgas kā pašvaldību, tā ostu nākotnes darbā. Plimuta pēc *Brexit* ir viena no astoņām Lielbritānijas ostām, kam noteikts brīvostas statuss, un osta to cenšas izmantot kā vienu no savas darbības dzinējspēkiem. ■



PIEAUG KAZAHSTĀNAS METĀLU KRAVU APJOMS

“Jaunie kravu pārvadājumi caur Rīgas ostu un jaunu loģistikas virzienu izveidošanās viennozīmīgi ir saistīta ar Krievijas uzsākto karu Ukrainā un tā rezultātā sagrautajām ierastajām loģistikas ķēdēm,” skaidro loģistikas uzņēmuma SIA “Nurminen Maritime Latvia” partneris Māris Luns. “Kopš kara sākuma starptautisko konteinerlīniju kuģi neiet uz Krievijas ostām, radot lielas problēmas ne tikai Krievijas, bet arī Kazahstānas eksportētājiem. Sāpīgi tas skar vienu no Kazahstānas nozīmīgākajām eksporta nozarēm – krāsaino metalurģiju, kuras produkcija līdz kara sākumam tika sūtīta patērētājiem visā pasaulē caur Krievijas ostām. Likumsakarīgi, ka jau pagājušā gada martā Kazahstānas klienti sāka interesēties, vai var pieņemt un nosūtīt kravas caur Rīgas ostu.”

Kazahstānas metālu kravu pārvadājumi caur Rīgas ostu iezīmē trīs jaunus piegāžu ceļus. Pirmkārt, ostā pa dzelzceļu konteineros nonāk Kazahstānas metalurģijas uzņēmumos ražotie krāsaino metālu lējumi – cinka, svina, kadmija un alumīnija lietņi, kā arī vara loksnes, kas tālāk ar kuģiem tiek nogādāti ražotājiem visā pasaulē, galvenokārt Eiropā – Vācijā, Itālijā, Nīderlandē, kā arī ASV un Indijā. Uz tuvajām Eiropas valstīm Lietuvu, Poliju, Ukrainu metāli tiek vestī arī ar autotransportu.

Otrs jaunais kravu virziens saistīts ar Kazahstānas ferosakausējumu eksportu. Kazahstānas ferosakausējumu rūpnīcas ir nozīmīgs šīs izejvielas piegādātājs pasaules tērauda ražotājiem. Arī ferosakausējumi Rīgas ostā tiek saņemti konteineros pa dzelzceļu un tālāk nosūtīti ar kuģiem tērauda ražotājiem galvenokārt Eiropas valstīs – Vācijā un Itālijā, kā arī Dienvidamerikā – Čīlē un Peru. Kazahstānas ferosakausējumi gan nav pilnīgi jauna krava Rīgas ostā, tā atgriežas pēc ilgu gadu pārtraukuma.



Trešais kravu piegādes virziens savukārt izveidots, lai nodrošinātu Kazahstānas krāsaino metālu nozari ar nepieciešamajām izejvielām. Galvenā krava šajā piegāžu ceļā ir svina rūdas koncentrāts, ko Kazahstānas ražotāji saņem no Meksikas un Peru. Rīgas ostā šo kravu pieved ar kuģiem konteineros un tālāk sūta pa dzelzceļu uz Kazahstānu.

Jauno metālu kravu plūsmu apstrādi – izkraušanu, uzglabāšanu, sagatavošanu un uzkraušanu tālākai nosūtīšanai veic ostas stividoruzņēmumā SIA "Jaunzeltiņi". "Šobrīd ostas uzņēmumiem ir jārēķinās ar nepārtrauktām un straujām pārmaiņām. Jaunas kravas, jauni transportēšanas veidi un jauni iepakojumi prasa atrast efektīvus kraušanas risinājumus un tehnoloģijas, lai ātri un kvalitatīvi izdarītu klientiem nepieciešamo," uzskata "Jaunzeltiņi" valdes priekšsēdētājs Artūrs Veispāls. "Pastāvīgi domājam par investīcijām uzņēmuma infrastruktūrā, tehnoloģiskajos risinājumos un darba efektivitātes uzlabošanā. Šobrīd fokusējamies tieši uz jaunajiem kravu veidiem un jaunajām klientu prasībām. Pašreiz aprikojam mūsu noliktavas, papildinām esošās kraušanas iekārtas ar tehniskiem uzlabojumiem, pielāgojot tehniku jaunajiem kravu un kraušanas veidiem. Tā kā šī ir dārga krava, īpašu uzmanību pievēršam drošības, kravas izsekošanas un uzskaites risinājumiem." ■

RCT DARBOJAS PIE EKSPORTOSTAS TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS

"Rīga Port" grupas uzņēmums "Rīgas centrālais termināls" (RCT), kas darbojas vēsturiskajā Eksportostas teritorijā, ekspluatācijā nodevis divas tenta angāra tipa noliktavas ar kopējo platību 10 000 m². Turpmāk tajās varēs uzglabāt līdz pat 48 000 tonnu beramkravu, piemēram, graudus vai kokskaidu granulas, kā arī ģenerālkraavas, kurām nepieciešama uzglabāšana slēgtā tipa noliktavās.



"Pēc ogļu kravu operāciju pārceļšanas prom no pilsētas centra esam sakārtojuši termināļa teritoriju, tai skaitā daļēji demontējot dzelzceļa sliedes, kas bija kļuvušas liekas pēc dzelzceļa preču stacijas "Rīga–Krasta" slēgšanas 2020. gadā, kā arī veikuši laukumu atjaunošanu. Līdz ar noliktavās glabājamo kravu pieprasījuma palielināšanos pērn varējām uzsākt

jaunu infrastruktūras objektu būvniecību termināļa teritorijā," stāsta RCT valdes locekle Jūlija Bērziņa, atzīmējot, ka tagad klientiem pieejamā termināļa kopējā slēgtā tipa noliktavu platība pieaugusi par 25%.



“Uzņēmuma pašreizējā stratēģija vērsta uz dažādu beramkravu, ģenerālkrauvu, tajā skaitā konteinerkravu piesaisti un to apgrozījuma palielināšanu. Tādēļ arī radās nepieciešamība pēc jaunām, mūsdienīgām slēgta tipa noliktavām, kas atbilstu termināļa attīstības plāniem, tirgū valdošajam pieprasījumam un kvalitātes prasībām no klientu puses,” stāsta J. Bērziņa.

Saistībā ar kravu nomenklatūras diversifikāciju termināli iecerēta arī kravu apstrādes tehnikas modernizācija. Šogad plānots investēt 12 jaunu tehnikas vienību, tajā skaitā mobilo celtnu, frontālo iekrāvēju un specializēto ostas konteineru vilcēju, iegādē.

Papildus kravu pārkraušanas un uzglabāšanas operācijām RCT aktīvi darbojas arī pie kopējās Eksportostas teritorijas attīstības vīzijas īstenošanas. Teritorijā plānota vieta loģistikas parka izveidei, ja būs atbilstošs pieprasījums, aktīvi noris darbs pie jaunā pasažieru termināļa “Rīga RoPax Terminal” projekta attīstīšanas. Tā iecere ietver publiski izmantojamu ūdensmalu, jaunas komercietelpas, radošās telpas, plašākas mazumtirdzniecības iespējas un modernu infrastruktūru pasažieru un *ro-ro* kravu apkalpošanai, kā arī labiekārtotu publisko telpu un papildu infrastruktūru kruīza kuģu apkalpošanai ar perspektīvu izveidot kruīza līnijas mājas ostu ar restorānu un kafejnīcu pieejamību apkaimes iedzīvotājiem, ar skaņas un gaisa piesārņojuma samazinājumu pilsētas centrā, kā arī drošas gājēju un transporta kustības nodrošināšanu. Paredzams, ka projekts tiks realizēts līdz 2027. gada beigām.■

DARBA VIZĪTĒ RĪGAS OSTU APMEKLĒ ĀRLIETU MINISTRS EDGARS RINKĒVIČS

Ministram tīkoties ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu, tika pārrunātas ostas aktualitātes un šā brīža ģeopolitiskie izaicinājumi, kā arī uzsvērta nozaru sadarbības nozīmība. Vizītes ietvaros E. Rinkēvičs apmeklēja arī Kuģu satiksmes vadības centru un iepazinās ar tā darbu.■



NOSLĒGUSIES KUNDZIŅSALAS TILTA PĀRBŪVE

Rīgas brīvostas pārvalde ir pabeigusi auto un dzelzeļa tilta pārbūvi Kundziņas salas dienvidu daļā. Līdz ar to ir noslēdzies pirmais posms vērienīgā projekta īstenošanā, kas paredz stiprināt Rīgas ostas komerciālo konkurētspēju, vienlaikus uzlabojot Latvijas un sabiedroto militāro mobilitāti. Lai to īstenotu,



šā gada pavasarī tika noslēgts trīspusējs līgums starp Rīgas brīvostas pārvaldi, Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūru (CINEA) un SIA "Baltic Container Terminal" (BCT) par Rīgas ostas duālas izmantošanas jaudas palielināšanu, uzlabojot ostas infrastruktūru Kundziņsalā. Darbi pie projekta realizācijas Kundziņsalā turpinās: ir sākti aktīvās būvniecības fāze projekta sadaļā, ko veic SIA "Baltic Container Terminal", – kuģu piestātņu līnijas pagarināšana, kas ļaus terminālī vienlaicīgi pietauvot un apkalpot divus lielus konteinerkuģus, *ro-ro* kuģus (kravas prāmjus) vai militāros kuģus, kā arī pietauvot kuģus, kuru garums sasniedz 340 metrus. Visas aktivitātes projekta ietvaros plānots pilnā apjomā pabeigt līdz 2024. gada beigām. ■

RĪGAS BRĪVOSTAI JAUNS VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJS

26. jūlijā Rīgas brīvostas valdes sēdē par Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāju tika ievēlēts Gints Siviņš, bet valdes priekšsēdētāja vietnieks turpmāk būs Edgars Štelmahers.

"Mans pienākums kā valdes priekšsēdētājam būs turpināt uzsākto darbu ostas efektivitātes un konkurētspējas paaugstināšanā, kas būs gana izaicinoši šajā nenoteiktību pilnajā laikā. Manuprāt, ir svarīgi paātrināt ostas procesu digitalizāciju un automatizāciju, kā arī turpināt ostas infrastruktūras sakārtošanas projektus. Tāpat viena no prioritātēm būs ostas industrializācija, piesaistot gan ārvalstu, gan vietējās investīcijas ostas teritorijām. Vienlaikus vēlētos attīstīt ostu par videi un apkaimēm draudzīgu loģistikas izcilības centru, uzsākot jaunu sadarbību ar augstskolām, pētniekiem, nevalstiskajām organizācijām un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem," norāda jaunais Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Gints Siviņš.



Gints Siviņš.

Gintam Siviņam ir maģistra grāds tiesību zinātnēs. Strādājis komercietišību nozarē un dažādu jomu uzņēmumu vadīšanā, sniedzot pakalpojumus un konsultācijas juridiskos un finanšu jautājumos. Pašreiz jau otro sasaukumu strādā Ogres novada pašvaldībā,



pildot Ogres novada domes priekšsēdētāja vietnieka pienākumus. Gints Siviņš ir Rīgas brīvostas valdes loceklis kopš 2021. gada, kur iecelts kā Ekonomikas ministrijas pārstāvis.

Edgaram Štelmaheram ir bakalaura grāds biznesa administrācijā un vadībā, kā arī pieredze lielu uzņēmumu vadīšanā. Pašreiz Edgars Štelmahers ir Rīgas domes deputāts, SIA "New Rosme" valdes loceklis un SIA "Funky Fish" valdes loceklis, kā arī Latvijas Komandu sporta spēļu asociācijas prezidents. Edgars Štelmahers ir Rīgas brīvostas valdes loceklis kopš 2023. gada un pārstāv Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju.■

UZZIŅAI

Rīgas brīvostas valde ir ostas augstākā lēmējinstiitūcija, un tās sastāvā ir četri valdes locekļi – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzīti pārstāvji. Pašreiz Rīgas brīvostas valdes locekļi ir Gints Siviņš (EM), Edgars Štelmahers (VARAM), Baiba Bāne (FM) un Liene Priedīte-Kancēviča (SM).

“BALTIC INDUSTRIAL COMPOSITES” VEIKSMĪGI ATTĪSTA RAŽOŠANU UN EKSPORTU

Kopš 2020. gada uzņēmums “Baltic Industrial Composites” veiksmīgi strādā Rīgas ostas teritorijā Bolderājā, ražojot un eksportējot liелgabarīta stiklaplasta konstrukcijas, tā dodot ieguldījumu kopējā Rīgas ostas kravu apgrozījumā. Saražotās konstrukcijas tiek eksportētas galvenokārt uz Skandināvijas valstīm, arī uz citām Eiropas valstīm, ASV, Kolumbiju un Meksiku. “Baltic Industrial Composites” liелgabarīta produkcija tiek eksportēta ar kuģiem no blakus esošā kravu pārkraušanas uzņēmuma SIA “WT Terminal” piestātnēm, un šāda veida sinerģija starp ražošanas uzņēmumiem un loģistikas pakalpojumu sniedzējiem veido ostas kā biznesa un investīciju vietas unikālo konkurēnces priekšrocību.



Ostas uzņēmuma izpilddirektors Gints Briedis atzīst, ka uzņēmuma konkurētspējas pamatā ir atrašanās ostas teritorijā, kas dod iespēju lētāk un izdevīgāk transportēt lielmēra konstrukcijas ar kuģiem, kā arī pašu apmācīti augsti kvalificēti darbinieki, kas ļauj nodrošināt nemainīgi augstu produkcijas kvalitāti. “Stratēģisko mērķi – sākt liелgabarīta produkcijas ražošanu ostas teritorijā, ko bijām izvirzījuši, dibinot uzņēmumu, esam veiksmīgi sasnieguši. Spēja ražot jebkura izmēra stiklaplasta konstrukcijas un nodrošināt to izdevīgu transportēšanu ir mūsu konkurētspējas pamatā,

**UZZĪNAI**

“Baltic Industrial Composites” stiklaplasta konstrukcijas tiek izmantotas ķīmiskajā un naftas rūpniecībā, metalurģijā un enerģētikā. Produkcijas klāstā ir pēc klienta pasūtījuma izgatavotas stiklaplasta cisternas, rezervuāri un reaktori, kas tiek izmantoti gaisa un ūdens attīrīšanas iekārtās, kā arī ķīmikāliju un dažādu agresīvu gāzu uzglabāšanai un transportēšanai.

bet turpmāk galvenais būs investēt darbiniekos, ceļot viņu kvalifikāciju un uzlabojot darba apstākļus. Kvalitātes ziņā kompromisus nedrīkstam pieļaut, jo tehnoloģiskajā procesā ir daudz roku darba, tāpēc darba kvalitāte lielā mērā ir atkarīga no darbinieku kvalifikācijas, prasmēm un attieksmes,” uzsver Gints Briedis.

“Redzam, ka aizvien vairāk uzņēmumu izvēlas atvērt un attīstīt ražotnes Rīgas ostas teritorijā, veidojot ostu par augstas pievienotās vērtības industriālo klasteri ar jaudīgiem loģistikas pakalpojumu sniedzējiem, mūsdienīgām ražotnēm, inovāciju un pētniecības centriem. Uzņēmumiem atrašanās ostā dod iespēju paaugstināt konkurētspēju, optimizējot produkcijas loģistiku, savukārt ostai ražošanas attīstība ir veids, kā ilgtermiņā nodrošināt stabilu kravu apgrozījumu, darba vietas un ieņēmumus,” saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

RĪGAS OSTU APMEKLĒ LUKSUSA KLASES KRUĪZA KUĢIS – BURINIEKS “SEA CLOUD SPIRIT”

2023. gada sezonā Rīgas ostā kopumā pieteiktas 63 kruīza kuģu vizītes no 21 kruīzu līnijas, to vidū līdz šim Rīgā nebijušas līnijas “Ambassador Cruise Line” no Lielbritānijas. Seši kuģi Rīgu apmeklēja pirmo reizi, bet 11 kuģi Rīgā pavadījis divas dienas. Visu pieteikto kuģu maksimālā kapacitāte ir vairāk nekā 90 tūkstoši pasažieri. Saskaņā ar pašreizējo grafiku sezonas pēdējās kruīza kuģu vizītes plānotas septembra beigās.

15. jūlijā Rīgas ostu apmeklēja unikāls luksusa klases kruīza kuģis – trīsmastu burinieks “Sea Cloud Spirit”.



138 metrus garais un 17 metrus platais kuģis šobrīd ir viens no lielākajiem buriniekiem pasaulē. Kuģim ir pieci klāji, 69 premium klases pasažieru kajītes, uz tā vienlaikus var ceļot 136 pasažieri un 85 cilvēku liela apkalpe.

“Sea Cloud Spirit” ir viens no trim vācu kruīzu operatora “Sea Cloud Cruises” flotes kuģiem, kas saviem



pasāžieriem piedāvā ekskluzīvu un personalizētu ceļošanas pieredzi, apvienojot tradicionālo burāšanu ar kruīza kuģa ērtībām un komfortu.

“Sea Cloud Spirit” ekspluatācijā nodots 2021. gadā, tā būvniecība kuģa īpašniekiem izmaksājusi 100 miljonus dolāru. Uz burinieka atrodas SPA un skaistumkopšanas komplekss, fitnesa centrs, baseins, bibliotēka, vairāki restorāni un bāri, turklāt šis ir pirmais buru kuģis pasaulē, uz kura ir ierīkots arī pasažieru lifts.

Buriniekam ir pašam sava zodiaku (ātrumlaivu) flote, piedāvājot iespēju pasažieriem ceļojuma laikā doties piekrastes un akvatorija izpētes izbraucienos, kā arī iesaistīties dažādās sporta un atpūtas aktivitātēs uz ūdens.

Rīgā burinieks “Sea Cloud Spirit” ieradās Baltijas jūras 12 dienu kruīza ietvaros, kas sākās 7. jūlijā Ķīles ostā Vācijā. Ievērojot tradīciju, uz burinieka viesojās Rīgas ostas pārstāvji, lai sveiktu kuģa kapteini un apkalpi ar pirmo vizīti Rīgā un svinīgā ceremonijā apmainītos ar kuģa un ostas piemiņas ģerboņiem.■



Edgars Sūna sveic “Sea Cloud Spirit” kapteini.

SATIKSMES MINISTRS APMEKLĒ HIDROGRĀFIJAS KUĢI “KRISTIĀNS DĀLS”

28. jūnijā satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs apmeklēja Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls”. Uz kuģa ministrs tika iepazīstināts ar hidrogrāfisko mērījumu veikšanas procesu un kuģa apkalpes un hidrogrāfu darba apstākļiem.

Kuģis “Kristiāns Dāls” būvēts 2001. gadā Somijā pēc JA hidrogrāfu izstrādāta projekta. Tas ir pirmais Latvijas brīvvalsts laikā uzbūvētais kuģis, kas paredzēts speciāli hidrogrāfijas vajadzībām.■





RĪGAS OSTA VĒLAS PLAŠĀKU SADARBĪBU AR PILSĒTU



Gints Siviņš.

6. decembrī norisinājās ikgadējā Rīgas brīvdostas vadības tikšanās ar ostā strādājošajiem komersantiem, lai pārrunātu ostas darbu aizejošajā gadā, iezīmētu plānus nākamajam gadam, kā arī diskutētu par ostas nākotnes izaugsmes stratēģiju. Turpmākajos gados ostas attīstība fokusēsies ne tikai uz kravu apstrādes un pārkraušanas operācijām, liela uzmanība tiks pievērsta arī ostas procesu digitalizācijas turpināšanai un industriālā klastera attīstīšanai, tāpat plānotas nozīmīgas investīcijas ostas infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā.

Neraugoties uz kopējo kravu apjoma kritumu ostā, Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzskata, ka ostas uzņēmumi ir strādājuši veiksmīgi, ņemot vērā sarežģīto un neprognozējamo situāciju nozarē. Iezīmējot ostas stratēģisko nākotnes redzējumu, valdes priekšsēdētājs Gints Siviņš uzsvēra, ka viens no lielākajiem Rīgas ostas vadības nākamo gadu izaicinājumiem būs panākt lielāku pilsētas pašvaldības iesaisti un līdzdalību ostas darbā. 2022. gadā Rīgas ostas biznesa klasterī bija nodarbināti 4165 cilvēki un nodokļos nomaksāti 33,3 miljoni eiro. Turklāt Rīgas brīvdostas pārvalde ik gadu pilsētas budžetā maksā 10% no ostu maksu ieņēmumiem, kas 2022. gadā bija 2,6 miljoni eiro. "Kopīga ostas un pilsētas transporta infrastruktūras attīstības stratēģija veicinātu ostas konkurētspēju, savukārt vienots skatījums uz lielu industriālu projektu attīstību veicinātu investīciju piesaisti, ostas teritoriju attīstību un industrializāciju ostā," ir pārliecināts Gints Siviņš.■



NOTIKUŠI VEIKSMĪGI 5G JŪRAS TEHNOĻĪJU IZMĒGINĀJUMI RĪGĀS OSTĀ

Latvijas mobilo sakaru operators un tehnoloģiju uzņēmums LMT sadarbībā ar Rīgas brīvdostas pārvaldes kapitālsabiedrību – ostu tehnisko pakalpojumu sniedzēju SIA “LVR Flote” – veicis veiksmīgus 5G jūras tehnoloģiju izmēģinājumus, kas nākotnē ļaus izmantot 5G priekšrocības atklātā jūrā. 5G jūras tehnoloģiju pārbaude tika veikta Rīgas brīvdostā Daugavas ūdeņos uz “LVR Flote” kuģiem, un tās laikā LMT rīcībā esošās tehnoloģijas spēja nodrošināt nevainojamu 5G mobilo datu pārraidi gan starp sauszemi un kuģi, gan starp diviem kuģiem. 5G savienojums ar kuģi tika izveidots, izmantojot sauszemes 5G tīklu, un 5G tīkla savienojamība tika veiksmīgi nodrošināta no kuģa līdz galalietotājam. LMT un “LVR Flote” plāno turpināt 5G jūras tehnoloģiju pārbaudes jau plašākā mērogā Baltijas jūrā.

“Šobrīd atklātā jūrā sakarus var nodrošināt tikai ar satelītiem, kas nenodrošina pilnībā to, kas nepieciešams jaunu, “prasīgu” lietojumu nodrošināšanai. Pateicoties 5G tehnoloģijām, mēs nākotnē varēsim nodrošināt kvalitatīvu datu pārraidi apstākļos, kad īsā laikā nepieciešams pārraidīt milzīgu



datu apjomu no kuģa uz kuģi vai no kuģa uz ostu, bet tradicionālās datu pārraides metodes neattaisno uz sevi liktās cerības. Ņemot vērā, ka jūras loģistikas sistēmu, t.i., jūras pārvadājumu izmantošanas īpatsvars ar katru gadu aug un jūras 5G tīkla un tajā balstīto risinājumu ieviešana kļūst arvien nozīmīgāka, mūsu izmēģinātajam risinājumam var prognozēt lielu eksporta potenciālu,” norāda LMT prezidents Juris Binde.

“Datu apjoms, kas atbilstoši mūsdienu prasībām jāapstrādā ostā, ir milzīgs un turpina augt. Tāpat mūsdienīgi loģistikas, ostu un kuģošanas drošības risinājumi prasa datu drošu apmaiņu starp visiem dalībniekiem reālā laikā, tāpēc Rīgas osta aktīvi iesaistās dažādās tehnoloģiju iniciatīvās, lai pētītu un testētu



UZZIŅAI

Datu pārraides nodrošināšanai 5G tehnoloģijas jūrā izmanto stafetes principu – 5G tīkla signāls tiek nodots no viena kuģa uz nākamo, tādējādi ļaujot uzturēt sakarus gan starp kuģiem un ostām, gan starp kuģiem jūrā. Tehnoloģiju koncepts paredz 5G tīklu un 5G bāzes staciju izvietošanu uz kuģiem. Tā kā 5G pārklājuma nodrošināšana atklātos ūdeņos ir sarežģīta, līdz šim pasaulē veiktie pētījumi un pārbaudes reti bijušas veiksmīgas. Nesenais LMT un "LVR Flote" veiktais izmēģinājums norāda uz iespējamu pagriezienu punktu 5G savienojamības nodrošināšanā jūrā, kā arī vieš pamatotas cerības, ka ar izmēģināto 5G jūras tehnoloģiju palīdzību varētu nodrošināt 5G pārklājumu Baltijas jūrā, pārvēršot to par testa vidi jūras inovācijām.

risinājumus, kā datu apstrādē un ostu pārraudzībā efektīvāk izmantot jaunās paaudzes tīklus un inovācijas. Esam gandarīti, ka LMT un mūsu meitas kompānijas "LVR Flote" veiksmīgā sadarbība varēja dot pienesumu 5G tehnoloģiju testēšanā Rīgas ostā, lai stiprinātu mūsu valsts un sabiedroto militāro kapacitāti. 5G eksperimentā, ko oktobrī īstenoja LMT sadarbībā ar Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un NATO, "LVR Flote" piedalījās ar peldošo dronu "Otter", kas LMT izstrādātajā informācijas sistēmā darbojās kā viens no sensoriem situācijas apzināšanai uz ūdens," stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

"Ostu tehnisko pakalpojumu sniedzējs "LVR Flote" atbalsta inovāciju un jaunu tehnoloģisko risinājumu attīstīšanas iniciatīvas jūrniecības nozarē. "LVR Flote" ir ieinteresēta sniegt augstas kvalitātes pakalpojumus ostām, tāpēc atbalstām ostu konkurētspēju veicinošus projektus. 5G tīkla priekšrocības

paver jaunas iespējas "LVR Flote" darbā gan hidrogrāfisko mērījumu veikšanā, gan navigācijas tehnisko līdzekļu apkalpošanā, līdz ar to esam priecīgi, ka mūsu sadarbība ar LMT jau praktiski realizējas tuvāk 5G tehnoloģiju ieviešanai jūrā. Mēs uzskatām, ka sadarbība ir efektīvākais ceļš uz attīstību," skaidro "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.■



“LVR FLOTE” NOSLĒDZ LĪGUMU PAR DAUDZFUNKCIONĀLA HIBRĪDPIEDZIŅAS LEDUS KLASES KUĢA ĪEGĀDI

Rīgas brīvostas pārvaldes kapitālsabiedrība “LVR Flote” novembrī noslēdza līgumu ar “Baltic Workboats AS” par jauna daudzfunkcionāla hibrīdpiedziņas ledus klases kuģa iegādi. Kuģa iegādes izmaksas 50% apmērā segs Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūras (CINEA) līdzfinansējums, un paredzams, ka kuģis ekspluatācijā tiks nodots līdz 2024. gada beigām. Papildus pamatfunkcijām tas nodrošinās arī militārās izmantošanas iespējas – vajadzības gadījumā sniegs atbalstu Valsts robežsardzes, Jūras spēku un Krasta apsardzes dienestiem, tādējādi paaugstinot valsts militārās mobilitātes kapacitāti.

Kuģa iegāde sekmēs Rīgas brīvostas stratēģisko mērķu sasniegšanu – uz turēt drošu un ilgtspējīgu kuģu infrastruktūru un mazināt ostas darbības ietekmi uz vidi, un tas būs nozīmīgs solis, īstenojot “LVR Flote” apņemšanos līdz 2026. gadam veikt ostas tehniskās flotes modernizāciju, pakāpeniski ieviešot atjaunīgo energoresursu izmantošanas tehnoloģijas.

“Eiropas un arī Baltijas reģiona ostu ilgtspēja iet roku rokā ar inovatīvu vides tehnoloģiju attīstību un savas darbības pozicionējumu jauno energoresursu izstrādē. Veiksmes pamatā ir sadarbība, zināšanas un labākas prakses ieviešana. Rīgas brīvosta jau vairākus gadus, sadarbojoties ar Latvijas inovāciju uzņēmumiem un apmainoties pieredzē ar tādiem ES ostu nozares līderiem kā Roterdama, Trieste, Stokholma, Plimuta un citas, velta lielas pūles un resursus, lai arī Rīga šajos ģeopolitiski sarežģītajos apstākļos turētos uz ilgtspējīgas attīstības viļņa, un daudzfunkcionāla hibrīdpiedziņas ledus klases kuģa iegāde ir aizsākums ostas flotes modernizācijai, lai pārietu uz bezizmešu tehnoloģijām ostas ikdienā, tā sekmējot Rīgas iekļaušanos Eiropas nākotnes zaļo transporta koridoru tīklā,” kuģa iegādi komentē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Mūsdienīgais un daudzfunkcionālais tehniskās flotes kuģis būs piemērots ne tikai ledus laušanai ostas akvatorijā un Rīgas līcī, bet arī citu ostas darbībai nepieciešamu funkciju pildīšanai, tostarp boju izcelšanai, hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kā arī atbalsta sniegšanai piesārņojuma savākšanas, glābšanas un evakuācijas darbos, ko jau pašlaik nodrošina “LVR Flote”.



“Raugoties nākotnē, šā kuģa veiktspēja pavērs mūsu uzņēmumam iespēju gan veidot jaunas sadarbības, gan sniegt jaunus pakalpojumus, piemēram, apkalpot jūrā vēja parkus. Ņemot vērā, ka kuģis ir piemērots militārās mobilitātes vajadzībām, saskatām perspektīvu arī pakalpojumu sniegšanā aizsardzības nozarei,” uzskata “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

Jaunais kuģis solās būt efektīvāks un manevrēt spējīgāks par pašreizējiem “LVR Flote” rīcībā esošajiem lielajiem ledlaužiem. Kuģa nelielā iegrime, kas nepārsniegs trīs metrus, ļaus kuģi izmantot arī seklākās vietās Rīgas ostā un piekrastē Jūras spēku un ostas kapteiņa vajadzībām.



Projektu īsteno Igaunijas kuģu būves uzņēmums “Baltic Workboats AS”, kas pasūtījumu ieguva atklāta konkursa rezultātā. Kuģi būvēs vienā no vadošajiem Eiropas kuģu

būves uzņēmumiem – “Damen Shipyards Hardinxveld”, Nīderlandē, un “LVR Flote” specifiskajām prasībām pielāgos “Baltic Workboats AS” kuģubūvētavā Sāremā, Igaunijā.

UZZIŅAI

Kuģa galvenie tehniskie parametri: garums – 27 m, platum – 9,1 m, iegrime – 2,9 m, tam ir nepieciešamā ledus klase 1C (*Finnish-Swedish Ice Class*). Hibrīdpiedziņa (dīzeļa un elektromotora) ietver divus dīzeļdzinējus ar kopējo jaudu 1940 kW, kā arī 160 kW elektrodzinēju un bateriju sistēmu, kas nodrošina vienas stundas kuģošanas autonomiju elektro režīmā. Projekta ietvarā Rīgas ostā tiks izveidota arī nepieciešamā elektrouzlādes infrastruktūra.

“Kuģa tehniskās specifikācijas izstrādē “LVR Flote” ir veikusi iesaistīto pušu visaptverošu aptauju, konsultējoties ar Latvijas lielo ostu pārvaldēm, Latvijas Jūras administrāciju, Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un citiem. No iesaistītajām pusēm tika saņemti vērtīgi komentāri, kas sekmē kuģa pielietojamību dažādu funkciju pildīšanai,” skaidro K. Ozoliņš.

Projekts “Mūsdienu un efektīva ledlauža iegāde ledus laušanas nodrošināšanai Rīgas jūras līcī” tiek īstenots ar CINEA līdzfinansējumu transporta militārās mobilitātes programmas ietvaros. Līgumā paredzētais investīciju apjoms jauna kuģa iegādei ir 10,498 miljoni eiro, un CINEA līdzfinansējums veido 5,076 miljonus eiro no projekta atbilstošajām izmaksām. ■



INOVĀCIJAS IR ARĪ DOMĀŠANAS MAIŅA

Kompānija “LVR Flote” nebaidās izvirzīt ambiciozus plānus, un viens no tādiem ir kļūt par kvalitatīvāko ostas tehnisko pakalpojumu sniedzēju Latvijā, nodrošinot uzticamus un stabilus pakalpojumus un dodot pienesumu Latvijas ostu konkurētspējai. Tomēr tā nav vienīgā ambīcija “LVR Flote” darbības stratēģijā, jo kompānija jau pēdējo pāris gadu laikā aktīvi iesaistās dažādos projektos, kas saistīti ar jaunāko tehnoloģiju ieviešanu, digitalizāciju, zaļo domāšanu un zinātnisko pētījumu atbalstīšanu.

“LVR Flote” Attīstības un komunikācijas projektu vadītāja Laura Apoga uzskata, ka pamatā šādai politikai ir “LVR Flote” vadības redzējums par uzņēmuma attīstību, mērķiem un to, kā šie mērķi tiek sasniegti. “Kompānijas redzējums par ilgtspējīgu attīstību nav tikai skaista, bet tukša frāze. Tā ir pilnīgi cita domāšana, ko ikdienā praktizējot, cilvēks uz daudzām lietām sāk skatīties pilnīgi savādāk, un tad vienā brīdī tu saproti, ka tas tiešām sāk aizraut. Līdzīgi domājošie veido komandu, kas īsteno projektus ar ilgtermiņa redzējumu. Droši varu teikt, ka mēs esam nākotnes kompānija, jo patiesībā visi mūsu aktuālāie projekti tiek attīstīti, domājot par moderno tehnoloģiju izmantošanu. Šīs mūsu stratēģijas pamatā ir doma, lai ar šo inovāciju ieviešanu mēs paši attīstītos kā uzņēmums, tajā pašā laikā uzlabojot savu pakalpojumu kvalitāti,” saka Laura Apoga. “Mēs darīsim tās lietas, kas spēj celt mūsu darba un pakalpojumu efektivitāti un kvalitāti. Beigu beigās no tā visa ieguvējs būs mūsu klients, jo ne velti mūsu misija ir ar savu pakalpojumu kļāstu veicināt Latvijas ostu konkurētspēju.”



Par labu piemēru tam, ka sadarbība ostu tehnisko jautājumu risināšanā ir efektīvs un produktīvs instruments, “LVR Flote” uzskata 1979. gadā Francijā ieviesto lielo ostu sadarbības modeli padziļināšanas darbu nodrošināšanai,

**UZZĪNAI**

Kopš 2022. gada 16. novembra Rīgas brīvostas uzņēmums "Rīgas brīvostas flote" ir pārtapis par SIA "LVR Flote", kas sniedz ostu tehniskos pakalpojumus, nodrošina ostām hidrogrāfijas, navigācijas tehnisko līdzekļu apkalpošanas, avārijas seku likvidācijas, kuģu nomas, ledus laušanas un citus infrastruktūras apsaimniekošanas pakalpojumus.

kurā apvienojās Francijas lielākās ostas Denkerka, Nante-Sennazēra, Larošela, Bordo un Marseļa, HAROPA PORT ostu pārvalde un Odefransas reģiona pārvalde, izveidojot atsevišķu ekonomisko interešu grupu EIG "Dragages-Ports", kuras dibināšanas mērķis ir dziļumu uzturēšanas izmaksu optimizēšana un flotes nodrošināšana dalībnieku vajadzībām. Šīs sadarbības formas pamatā ir efektīva tehnisko un finanšu resursu pārvaldība, efektīva darbu plānošana ilgtermiņā un vienota atbildība valsts ostu attīstības mērķu sasniegšanā.

Šāda sadarbība varētu būt aktuāla arī Latvijas ostām kaut vai attiecībā uz zemessmēlēja pakalpojumiem, jo mūsu ostās vēja un straumju ietekmē veidojas smilšu sanesumi, kas regulāri jātīra, kā tas, piemēram, ir Ventspilī, kur zemessmēlēja pakalpojumi ir regulāri nepieciešami. Vienas ostas vajadzībām atsevišķas tehnikas iegāde ir milzīga investīcija, taču arī Liepājai un Rīgai šāda tehnika noderētu, protams, ņemot vērā katras ostas specifiskās vajadzības. Ja resursu iegādi ostas plānotu centralizēti, kopējās izmaksas dalot starp ostām atbilstoši specifikai un noslodzei, šāda sadarbība tieši pierādītu sinerģisku rīcību un efektīvu saimniekošanu.

Arī "LVR Flote" vadītājs Kaspars Ozoliņš vairākkārt ir uzsvēris, ka tehniskos darbus ostu savstarpējā izolētība neveicina. Tāpēc, ilgtermiņā rūpējoties par Latvijas ostu un valsts konkurētspēju, jau tagad pieņemtajiem lēmumiem ir jābūt pārdomātiem, racionāliem un uz rezultātu mērķētiem. Lai dienaskārtībā esošā ostu reforma sasniegtu savu mērķi, tās uzdevums būtu rast labāko veidu, kā efektīvi risināt būtiskos ostu darba jautājumus gan īstermiņā, gan ilgtermiņā. Korporatīvā pārvaldība un tieši tās izpausmes galvenie akcenti – vides, sociālie un pārvaldības aspekti ir vitāli svarīgi ostu efektīvā pastāvēšanā. Lai būtu efektīvāka finanšu pārvaldība, racionāla tehnisko resursu izmantošana, mazāka birokrātija un ievērojama kopējā CO2 nospieduma samazināšana. Par "LVR Flote" šodienas projektiem, nākotnes plāniem un inovāciju nozīmi sarunā ar "LVR Flote" Attīstības un komunikācijas projektu vadītāju LAURU APOGU.

– Par vienu no ļoti svarīgiem savas darbības mērķiem esat izvirzījuši uzdevumu kļūt par ostas pakalpojumu sniedzēju visās Latvijas ostās. Jūs paužat pārliecību, ka koordinēta tehnisko pakalpojumu nodrošināšana ostās varētu ilgtermiņā veicināt ostu konkurētspēju, ļautu efektīvāk izmantot finanses un tehniskos resursus, kā arī sasniegt vides mērķus. Kā pēdējā gada laikā ir realizējusies šī jūsu uzņēmuma vīzija?

– Tā jau ir prakse, jo mēs sadarbojamies ar Liepājas un Ventspils ostām, tāpat esam izveidojuši sadarbību ar Rojas, Mērsraga, Engures un Skultes ostām,



drīzumā tāda būs arī ar Pāvilstu, un tas ļoti skaidri apliecina, ka esam pietiekami jaudīgi, lai sniegtu pakalpojumus un noklātu šo lauku. Un tas arī parāda, ka ostām šādi pakalpojumi ir nepieciešami. Arī mūsu sadarbības partneri piekrīt, ka vienmēr nemaz nav vajadzība iegādāties savu tehniku, ja tā par simt procentiem netiek noslogota un nespēj atdot ieguldītās investīcijas, tāpēc racionālāks saimniekošanas veids ir sadarbība. Jo-
projām esam pamatoti pārliecināti, ka ostu pakalpojumos ir nepieciešama kooperēšanās un sadarbība. "LVR Flote" ir pārliecināta, ka mūsu piedāvātais sadarbības modelis tehnisko pakalpojumu jomā ir saimnieciski pamatotākais veids, kādā praktiski īstenot ostu efektīvu pārvaldību, veicinot



Laura Apoga.

Latvijas ostu kopējo sinerģiju, ļaujot ostu pārvaldēm koncentrēties uz klientu piesaistes un stratēģiskās vadības jautājumu risināšanu, novēršot sadrumstalotību tehnisko pakalpojumu un resursu pārvaldības jomā, atslogojot ostu pārvaldes no birokrātiskām procedūrām un iepirkumu administrēšanas, kā arī nepieļaujot Latvijā ģenerētā kapitāla aizplūšanu uz citām valstīm, tādējādi stiprinot Latvijas ostu globālo konkurētspēju un ilgtspēju.

– Rīgas osta par savu mērķi ir izvirzījusi klimatneitralitātes sasniegšanu, un par vienu no aktivitātēm šā mērķa īstenošanā Rīgas brīvostas pārvalde ir izvirzījusi savas meitaskompānijas SIA "LVR Flote" ostas tehniskās flotes modernizāciju līdz 2026. gadam. Publiski pieejamā informācija liecina, ka "LVR Flote" ir spērusi lielu soli flotes modernizācijas virzienā un jau realizē projektu par jauna daudzfunkcionāla ostas tehniskās flotes kuģa iegādi, un šis noteikti ir nākotnes projekts, kam ambīciju netrūkst.

– Neviena projekta jau nerodas tukšā vietā. Arī mūsu pasūtītā kuģa projekts ir nemitīga un ilgstoša darba rezultāts, pie kura ir strādājuši un arī tagad, kad notiek kuģa būvniecība, turpina strādāt mūsu speciālisti, jo šis process ir ļoti stingri

UZZIŅAI

Plānots, ka kuģis varēs sniegt arī atbalsta funkcijas Valsts robežsardzes un Krasta apsardzes dienestiem, būs piemērots dažāda militāras nozīmes aprīkojuma un personāla pārvadāšanai, kā arī glābšanas operācijām. Jaunā kuģa iegāde izmaksās 10,79 milj. eiro, un šim projektam tiks piemērots ES fondu atbalsta līdzfinansējums līdz 50% apmērā.



jāuzrauga. Kuģošanas nodaļas speciālisti regulāri brauc uz rūpnīcu un seko, lai viss tiktu realizēts atbilstoši pasūtījumam, un šajās vizītēs iesaistās gan mūsu hidrogrāfi, gan Navigācijas nodaļa, jo jaunais kuģis būs daudzfunkcionāls, piemērots dažādu pakalpojumu sniegšanai, tai skaitā ledus laušanai, kā arī citu universālu funkciju īstenošanai, tostarp boju izcelšanai, mērījumu veikšanai un atbalsta funkciju nodrošināšanai piesārņojuma savākšanas un padziļināšanas darbos.

Gatavojot kuģa tehnisko dokumentāciju, konsultējāties arī ar Latvijas lielo ostu pārvaldēm, Latvijas Jūras administrāciju, Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un citām iesaistītajām pusēm, lai sekmētu kuģa pielietojamību dažādu funkciju veikšanai un nākotnē veicinātu sadarbību ar vairākām iesaistītajām pusēm.



Pašlaik mūsu komanda tur rūpi par būvniecības procesu, un kuģi jau 2024. gada novem-

bri pilnīgi apriķotu gaidām ierodamies Rīgas ostā. Ceram, ka būvniecība notīs bez aizķeršanās un kuģi Rīgā sagaidīsim paredzētajā laikā.

– Būtu dīvaini, ja, pasūtot kuģi, “LVR Flote” nebūtu padomājusi par videi draudzīgām tehnoloģijām.

– Kuģis tiešām tiek būvēts atbilstoši videi draudzīgiem standartiem, tas būs hibridzinēju kuģis, kas ostas iekšējā akvatorijā būs darbināms ar baterijām, tātad elektrisko uzlādi, bet jūrā darbosies ar konvencionālo degvielu, un tā tiešām ir ļoti nopietna attieksme un saudzīga izturēšanās pret vidi.

– Jūrniecības presē tiek atspoguļota informācija, ka starptautiskos jūrniecības forumos notiek diezgan asas diskusijas par to, ka izvirzītie vides standarti un prasības ir tik ļoti apjomīgas, ka noteiktajos termiņos nav reāli tās izpildīt un kuģošanas bizness ar to visu netiek galā.

– Vienmēr vajadzētu meklēt kompromisu starp to, kas tiek prasīts un kas ir reāli iespējams, un kur ir tā prasību daļa, ar ko varam doties pretī vides mērķu sasniegšanai. Tas tiešām ir ļoti svarīgs jautājums arī man kā cilvēkam, kurš jūt atbildību par saudzīgu attieksmi pret vidi, tāpēc par šīm lietām noteikti vajag runāt. Kad uzsākām darbu pie jaunā kuģa projekta, mēs ļoti nopietni uzklausījām Kuģošanas nodaļas argumentus par to, vai kuģis varētu darboties pilnībā zaļi. Lai to realizētu, kuģa parametriem vajadzētu būt daudz lielākiem, jo iekārtas šāda kuģa darbināšanai prasītu daudz lielākas telpas, tāpēc tika meklēts



kompromiss, kā soli pa solim mēs tomēr varētu iet zaļajā virzienā. Domājot par inovatīviem risinājumiem, ir daudzas praksē vēl nepārbaudītas lietas, tāpēc vienmēr ir jautājums, kurš būs pirmais, kas uzņemsies misiju inovācijas pārbaudīt. Vēlos uzsvērt, ka mēs ļoti nopietni sekojam visam un pētām jaunāko un modernāko, kas ienāk kuģošanas biznesā. Mūsu Kuģošanas nodaļas speciālisti veica pamatīgu izpēti, vai kuģi varētu darbināt tikai ar elektroapgādi, un, ņemot vērā tās specifiskās prasības, ar kurām saistīts jaunbūvējamā kuģa pakalpojumu klāsts, paredzot darbu ledus apstākļos un vēl citus darbus, secināja, ka ar elektroapgādi vien nebūtu pietiekama jauda.

INOVĀCIJAS IR CEĻŠ UZ PROGRESU

– Daudzas kompānijas, domājot par savām šodienas vajadzībām, baidās riskēt un kaut ko mainīt ierastajā rutinā. Ja šodien uzņēmums strādā sekmīgi, tad kāpēc kaut ko vajadzētu mainīt? Inovācijas ir laba lieta, bet tas ir arī risks: ja nu neizdodas? Cik viegli ir pieņemt lēmumus par inovācijām?

– Man šķiet, ka, domājot par vēl nezināmo nākotni, mums tomēr vajadzētu drosmīgi iet uz priekšu, jo, nogaidot un baidoties riskēt, varam palikt iepakalūs, un tad vienā brīdī kļūstam arī par zaudētājiem. Šajā ziņā “LVR Flote” nebaidās no saprātīga riska un inovatīviem, bet noteikti arī vispirms izsvērtiem un izanalizētiem projektiem. Viens no tādiem ir projekta “Mašīnbūves kompetences centrs” ietvaros SIA “WTM Solutions” un SIA “LVR Flote” 2023. gada 1. septembrī uzsāktais pētniecības projekts par kuģa dzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas reaktora prototipa izstrādi un testēšanu reālā darbības vidē. Šī, manuprāt, ir lieliska lieta, kad zinātnieks, kuram noteikti vēlām izdošanos, strādā kopā ar mūsu Kuģošanas nodaļas speciālistiem, lai reālajā vidē uz mūsu kuģa “Līva” pārbaudītu laboratorijas pētījumus un saprastu, kā viņa izstrādātās tehnoloģijas strādā. Projekta mērķis ir izstrādāt inovatīvu kuģu dīzeļdzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas reaktora prototipu, pārbaudīt to reālajā darbībā un publicēt zinātniskās publikācijas. Tas ir vēl viens projekts, kas vērsts uz mūsu darbības un pakalpojumu zaļināšanu. Ne vienmēr, būvējot kuģi, to var aprīkot ar zaļajām tehnoloģijām, jo reizēm tās nav piemērotas kuģa darba specifikai, tāpēc jāizmanto konvencionālā degviela, bet šajā gadījumā zinātnieka iecere ir izpētīt, kā mazināt šīs degvielas izplūdes negatīvo ietekmi uz vidi. Projektam ir vairākas sadaļas, viena no tām nolasīt reālos mērījumus, kādas izplūdes gāzes dod ārā kuģis “Līva”. Mums par lielu gandarījumu, negribu teikt, ka pārsteigumu, jo mēs ļoti labi kopjam savus kuģus, zinātnieks atzina, ka “Līva” ir pārāk tīra, lai viņš varētu veikt savus pētījumus. Eksperimentiem bija vajadzīgs piesārņošāks objekts. Tagad ir zinātniski pierādīts, ka “Līva” ir tīra, un tas liecina, ka ne vienmēr šādu kuģu atstātais iespaids uz vidi ir tik negatīvs, kā par to mēdz domāt. Arī šis zinātniskais projekts ir vērsts uz ilgtspējīgu darbību un saudzīgu



attieksmi pret vidi. Esmu pārliecināta, ka zinātnieka iecere realizēsies, un pat ja ne, tad ieguvums būs zinātniskās publikācijas, kas nākamajam zinātniekam dos pamatu jauniem pētījumiem un ieceres tālākai virzībai, un tas varētu būt kā pakāpiens nākamajam pētījumam.

Tāpat turpināsim sadarbību ar LMT, kuras ietvaros arī uz kuģa "Līva" tiek testētas 5G tehnoloģiju iekārtas ostā un jūrā.

– Kad runā par 5G, tas šķiet ļoti progresīvi, bet ko reāli dod 5G pārklājums jūrā?

– Šis ir ļoti labs jautājums, par ko ir daudz spriests, un kādā no diskusijām mums pat vajadzēja apmainīties ar idejām par to, ko tad tas tiešām dod, jo dažādos forumos 5G tehnoloģijām tiek veltīta arī diezgan liela kritika. Jāsaprot, ka tas, kas attiecas uz šo tehnoloģiju tehniskajiem risinājumiem jūrā, ir ļoti komplicēts jautājums, jo jūrā atšķirībā no krasta nevar uzstādīt stacijas, tāpēc tiek meklēti dažādi risinājumi, kā 5G pārklājumu nodrošināt starp ostas flotes kuģiem, kas varētu signālu padot tālāk. Tiek meklēti risinājumi, lai veicinātu kuģu ceļu uzraudzību, nodrošinot sakarus ar ostu, krastu un krasta dienestiem, no kā ieguvēji būtu gan kuģi, gan to apkalpes, gan pasažieri.

UZZIŅAI

Pētniecības projektu par kuģa dzinēja izplūdes gāzu attīrīšanas reaktora prototipa izstrādi un testēšanu reālā darbības vidē plānots realizēt līdz 2024. gada 31. augustam. Projekta kopējās izmaksas plānotas 278 482,32 eiro apmērā, tai skaitā 157 532,65 eiro Eiropas Savienības Atveseļošanas fonda finansējums.

Mums ir ļoti svarīgi savu pakalpojumu sniegšanā apmainīties ar liela apjoma datiem un panākt, lai tas būtu vienkāršāk un ātrāk izdarāms. Kad hidrogrāfi veic savus mērījumus, datu apjoms ir diezgan liels, un, lai veiktu mērījumu apstrādi, visi šie dati no kuģa jānosūta uz krastu. Ja domājam, kā samazināt pārraides laiku un paaugstināt darba efektivitāti, ļoti efektīvs risinājums būtu 5G pārklājums, tāpat arī informācijas aprīte starp dronu un kuģi, starp kuģi un krastu. 5G sakaru nodrošinājums būtu ļoti svarīgs arī navigācijas tehnisko līdzekļu uzturēšanā, kad mūsu kuģi dodas tālo boju apkalpošanā, kas atrodas Irbes jūras šaurumā. Sakaru uzturēšana ar tālajām bojām pašlaik notiek, izmantojot 2G un 3G pārklājumu, taču mūsu speciālisti pēta arī efektīvākus risinājumus sakaru nodrošināšanā ar bojām, kas ir vairāk IoT (*Internet of Things*) novirziens nekā 5G, bet tie, iespējams, nākotnē papildinās viens otru.

Navigācijas līdzekļu stāvoklim vienmēr ir nopietni jāseko, jo tas ir kuģošanas drošības jautājums. Jau kopš 2022. gada "LVR Flote" 5G tehnoloģiju izpētē un inovācijās sadarbojas ar LMT, lai ieviestu 5G tīklu Rīgas ostā un Baltijas jūrā.

– **Pieejamā informācija liecina, ka LMT jau vairākus gadus attīsta 5G inovāciju izpēti virzienus, piedaloties starptautiskajos Eiropas Savienības un NATO projektos mobilitātes, lietu interneta un aizsardzības jomā, meklējot risinājumus, kas saistīti ar dažādiem dronu pielietojumiem**



un citu uz drošības un aizsardzības stiprināšanu vērstu produktu izstrādi, un savos projektos LMT plaši iesaista arī vietējos Latvijas uzņēmumus un Latvijas zinātniekus. 5G tehnoloģijas ir ļoti aktuāls temats militāro tehnoloģiju vidē arī NATO līmenī, un jūsu piedalīšanās 5G eksperimentā, kuru rīkoja NATO un Aizsardzības ministrija, liecina, ka arī "LVR Flote" ir iesaistīta militārās mobilitātes projektos.



– Mūsu iesaistīšanās ir lielisks piemērs starpnozaru projektam, kur mēs varam piedalīties ar savām zināšanām un prasmēm, lai veidotu vienotu vidi un apliecinātu iesaistīto pušu spēju sadarboties arī kritiskās situācijās. 2023. gada oktobra beigās Ādažu militārajā bāzē norisinājās pētniecības un attīstības iniciatīvu demonstrācija 5G militārā pielietojuma testa vidē, kuru īstenoja LMT sadarbībā ar Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un NATO Sabiedroto transformācijas pavēlniecību (*Allied Command Transformation*).

Vienā no eksperimenta sadaļām kā LMT partneris piedalījās arī "LVR Flote" ar peldošo dronu "Otter", kas LMT izstrādātajā informācijas sistēmā darbojās kā viens no sensoriem situācijas apzināšanai uz ūdens.

Piedalīšanās šajā projektā patiesībā bija arī liels pagodinājums, jo pieredzējām iespēju būt vienam no sensoriem kopējā LMT veidotajā sistēmā. Lai gan tas bija eksperiments, tomēr deva mums jaunu pieredzi pilnīgi citā jomā, kur vajadzēja apliecināt savas spējas.

– Katra šāda jauna pieredze no uzņēmuma speciālistiem prasa arī specifiskas zināšanas.

– Visi "LVR Flote" dienesti un speciālisti nemitīgi turpina papildināt savas zināšanas. Par normu jau ir kļuvis tas, ka kolēģi apmeklē dronu vadības apmācības, un ne tikai ūdens dronu, bet arī gaisa dronu, jo autonomie transporta un sakaru līdzekļi arvien vairāk ienāk mūsu ikdienas dzīvē un jūrā, un arī mēs bez tiem neiztiksim.

Esam izveidojuši inovāciju partneru grupu, kur apvienojušies jūrniecības inovāciju jaudīgākie prāti, RTU pētnieki, LMT, "SUBmerge Baltic", VAS "Elektroniskie sakari", "LVR Flote" speciālisti, lai piedalītos prāta vētrās, veidotu savstarpēju sinerģiju un radošu domu apmaiņu. "LVR Flote" vadītājs Kaspars Ozoliņš kopā ar inovāciju partneru grupas kolēģiem apmeklēja Plimutas ostu, kas ir



jūrniecības inovāciju un digitalizācijas risinājumu izcilības centrs, lai apskatītu, kas pasaulē jau izdarīts, kas ir tās lietas, ko varam pārņemt Rīgā un ko no savas puses varam dot pasaulei.

2023. gada 15. augustā uz AB dambja peldošajā mājā “Noass” notika “ROBO RIGA 2023” pasākums, uz kuru pulcējās robotikas entuziasti un inovāciju un tehnoloģiju eksperti, lai ievīlnotu 2024. gadā gaidāmo pirmo ūdens robotikas



festivālu Rīgā. Pasākumā piedalījās arī “LVR Flote” hidrogrāfu komanda ar peldošo dronu “Otter”, demonstrējot piemēru, kā ūdens robotikas inovācijas var palīdzēt ostu tehnisko pakalpojumu attīstībā. Pricējāmajies pasākumā satikt arī savus inovāciju partnerus – LMT un RTU, ar kuriem vienmēr prieks apmainīties ar idejām un piedalīties diskusijās.

Nedrīkstam būt pārāk pieticīgi un stāvēt malā, jo arī mums ir ko teikt un ko parādīt. Inovāciju partneru grupa turpina tikties uz spriest, kādi varētu būt mūsu kopīgie projekti, iezīmēt aprises un pārrunāt sadarbības virzienus. Jāņem vērā, ka inovāciju process ir laikietilpīgs, lai nonāktu pie taustāma rezultāta, ir jānoiet krietns ceļa gabals, sākot no idejas un izpētes līdz domas realizēšanai. LMT viceprezidents Ingmārs Pūķis ir teicis, ka inovācijās, kamēr nonāk līdz izcilai idejai, pats galvenais ir izsēdēt neziņas laiku. Un man vienmēr ir iekšējs lepnums par katru izgudrojumu, kas top Latvijā, jo tas taču ir pie mums radīts. Inovāciju mērķis jau ir radīt papildu vērtību un konkurētspēju. Daudzi mēģina, un viņiem neveicas, bet daudziem veicas ļoti labi, tāpēc nevajag baidīties darīt.

“LVR Flote” ir iesaistījusies iniciatīvā, kurā apvienojušās vairākas valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības, jaudīgi un spēcīgi uzņēmumi, kuri savā starpā apmainās ar idejām par to, kādas izmaiņas normatīvajā regulējumā būtu nepieciešamas, lai varētu efektīvāk strādāt. Esam iesaistījusies šajā iniciatīvā un piedalāmajies darba grupās, jo mums ir svarīgi, ka inovāciju jautājumos nesam vieni, ka tie ir svarīgi arī citiem, kuri ir gatavi dalīties savā pieredzē. Ne vienmēr tam ir jābūt ļoti gudram tehnoloģiskam risinājumam, reizēm tā var būt pieeja kāda jautājuma risināšanā, kas var dot labumu pakalpojumu kvalitātes uzlabošanā. Mums visiem ir svarīgi ilgtspējības jautājumi, un inovācijas ir vajadzīgas arī mūsu domāšanai, lai celtu pašapziņu, jo bieži vien nenoticam savām spējām.

Inovācijas un attīstības projekti jau nav tikai būvēt jaunu kuģi vai jaunu dronu, tam visam pamatā ir domāšanas maiņa.■



LAIPNI GAIDĪTI PĒC PADOMA

No 1. jūnija par Ventspils ostas kapteini kļuvis tālbraucējs kapteinis AINĀRS AUSTRUMS, bet bijušais ostas kapteinis Gunārs Trukšāns tagad pilda ostas kapteiņa vietnieka pienākumus. Interesanti, ka abu kapteiņu profesionālie ceļi krustojas jau otro reizi – pirms 22 gadiem A. Austrums kā 3. stūrmanis pie pieredzējušā kapteiņa G. Trukšāna uz viņa vadītā tankkuģa “Zemgale” sāka kuģu vadītāja gaitas, un, kā saka A. Austrums, viņš pieredzējušo kapteini ļoti ciena un respektē.

2002. gadā Ainārs Austrums ieguva kuģu vadītāja diplomu Latvijas Jūras akadēmijā. “Mans mērķis bija saņemt augstāko līmeni – kļūt par tālbraucēju kapteini. Nevis tikai saņemt diplomu, bet reāli strādāt par kapteini, un šo mērķi esmu sasniegjis,” pirms sešiem gadiem intervijā žurnālam teica Ainārs Austrums, kurš tolaik piekto gadu stāvēja uz kapteiņa tiltiņa. Pēc akadēmijas viņš Rīgas Tehniskajā univer-



Ainārs Austrums.

sitātē ieguva maģistra grādu transporta loģistikas specialitātē. “To vajadzēja, lai zināšanas būtu daudzpusīgākas, jo dzīvē viss var gadīties,” teica Ainārs, piebilstot, ka īpaši tas būs nepieciešams, kad nākotnē tiks apsvērta iespēja pāriet krasta darbā. Toreiz gan viņš šādu iespēju vēl neapsvēra.

Kad jūnija sākumā ar kapteini Austrumu tikāmies Jūrniecības savienības pilnsapulcē, viņš bija apņēmības pilns piedalīties konkursā uz Ventspils brīvostas pārvaldnieka amatu, bet jūlija beigās, kad Ventspils kapteiņdienestā pie jaunā ostas kapteiņa Aināra Austruma ieradās uz interviju un jautāju, kas lika mainīt plānus, viņš atbildēja, ka izskaidrojums ir gaužām vienkāršs: viņš saņēmis ziņu, ka tālākajās konkursa kārtās netiek, tāpēc pieņēmis piedāvājumu kļūt par Ventspils ostas kapteini.



NO JŪRAS KRASTĀ

– Esmu gandrīz droša, ka daudzi jums jautā, un pieļauju, ka arī žurnāla lasītāji vēlētos zināt, kāpēc kapteinis Austrums, kuram ir bijusi veiksmīga jūras karjera, labs darbs un atalgojums jūrā, izlēma kāpt krastā un pieņemt ostas kapteiņa amatu?

– Tiešām, man šo jautājumu bieži uzdod, un arī darba intervijās jautāja, kas noticis, jo tad, ja viss ir kārtībā, kapteiņa tālbraucēja amatu tā vienkārši nepamet. Skaidrības labad izstāstīšu, kāpēc esmu pieņēmis šādu lēmumu. Gadiet, un līdz ar briedumu es sapratu, ka dzīvē visas vērtības negrozās tikai ap to, ka jāveido karjera, ka vari pelnīt lielu naudu jūrā, un tad nāk apjausma, ka patiesās vērtības ir tajā, ka biežāk jābūt kopā ar ģimeni, jāredz, kā uzaug



bērni. Paldies dievam, visus tos gadus, ko esmu nostrādājis jūrā, mājās ne reizi neradās neviena ārkārtas situācija, lai vajadzētu steidzami norakstīties no kuģa, bet mani sāka uztraukt doma, ka gadiet un ka tā tomēr kādreiz var notikt, taču galvenais bija, ka pietiekami bieži neredzu savus trīs

bērņus. Vēl nāca arī atziņa, ka visu naudu tāpat nenopelnīsi, un man jau būtībā ir tās pamata lietas, kas manai dzīvei vajadzīgas, arī kredīti ir atdoti, tāpēc tagad varu mierīgi uzelpot. Šogad man paliek četrdesmit trīs, tāpēc ir nopietni jāpievēršas domai par nodrošinājumu vecumdienās. Jūs jau ļoti labi zināt, kāda ir Latvijas nodokļu sistēma attiecībā uz jūrniekiem – mēs savas saistības pret valsti pildām ar iedzīvotāju ienākuma nodokļa nomaksu, bet sociālā apdrošināšana paliek katra paša ziņā. Lai gan līdz pensijai vēl ir vairāk nekā divdesmit gadu, kas šķietami ir tik tālu, šis jautājums mani tomēr sāka uztraukt. Piedevām apzinos arī to, ka ostas kapteiņa amata vakance ilgi nestāvēs brīva un nebūs iespēja jebkurā mirklī, kad izdomāšu beigt aktīvo darbu jūrā, atrast šādu darbu krastā. Vispār vēlme pārnākt krasta darbā radās jau 2021.–2022. gadā, kad piedalījies konkursā uz Jūras administrācijas valdes locekļa amatu. Tas bija pirmais mēģinājums uzdrīkstēties, pārkāpt pāri savai komforta zonai un ierastai darba videi, kad mana apziņa ļāva saprast, ka to varu un ka manā dzīvē kaut kas ir jāmaina. Diemžēl pēc trīs atlases kārtām šo amatu neieguvu, bet uzkrāju ļoti noderīgu pieredzi, lai piedalītos līdzvērtīgos konkursos darbam krastā.



No 2009. gada strādāju vācu kuģniecības kompānijā, kad gāju prom, viņi līdz pēdējam negribēja lauzt darba līgumu (*permanent contract*), jo cerēja, ka varbūt vēl pārdomāšu. No tankkuģa norakstijos 2022. gada 29. decembrī, un vēl līdz šī gada aprīlim viņi joprojām turēja atvērtu kontraktu un teica: labi, mēs jums pārstājam maksāt, kā kontraktā paredzēts, proti, ka alga tiek maksāta katru mēnesi, bet saglabājam visus nosacījumus. Kad Ventspils brīvostā saņēmumu paaugstinājumu, rakstīju kuģniecības kompānijai, ka tagad esmu ostas kapteiņa amatā, un atkārtoti lūdzu slēgt manu darba līgumu ar kompāniju. Tad viņi ar nožēlu saprata, ka es tiešām palieku krastā, bet apliecināja, ka viņu durvis man vienmēr būs atvērtas. Ar šo stāstu gribu kļiedēt jebkuras aizdomas par to, ka man jūrā būtu bijušas kādas problēmas, kas lika pārnākt krastā, jo darbu jūrā pabeidzu ar ļoti labām rekomendācijām. Pieņemt tādu lēmumu nav viegli, jo četrpadsmit gadus biju nostrādājis šajā vācu kompānijā pie ļoti laba kuģu īpašnieka. Uz kuģa, protams, ir visādas darba situācijas, bet tāpēc jau tas ir darbs, un nianse ir jebkurā darbā, taču kopumā darbs uz šīs vācu kuģu īpašnieku kompānijas lieltonnāžas tankkuģiem bija labs, atalgojums labs, plus dažādi bonusi, tā ka par to sūdzēties nevarēju, bet sapratu, ka jāiet uz priekšu un dzīvē kaut kas jāmaina. Vakance uz Jūras administrācijas valdes locekļa vietu, tad vakance uz ostas kapteiņa vietnieka amatu – tās bija zīmes, kas lika saprast – redz, krastā ir darbs, un šis ceļš man ir jāiet! Nospraudu kursu un gāju šo ceļu.

OSTU GAIDA LIELAS PĀRMAIŅAS

Kapteinis Austrums jau pašā sarunas sākumā īpaši uzsver, ka Ventspils ostā birst lielas pārmaiņas saistībā ar ostas digitalizāciju, kas nenoliedzami skars arī kapteiņdienestu, ka nāk jauni projekti, kas prasa dinamisku darbu un nepārtrauktu iesaistīšanos. Ir paredzēta kuģu satiksmes dienesta sistēmas modernizācija, kapteiņdienesta ēkas renovācija un vēl daudzas lietas, kas gados jaunākiem un enerģiskākiem cilvēkiem ir vairāk piemērotas un daudz vieglāk izdarāmas.

– Šodien nevienā vietā vairs nevar strādāt ar senām metodēm, jo dzīves temps prasa pavisam citus apgriezienus, sapratni un zināšanas, bet jauno digitālo instrumentu apgūšana ir arī liels izaicinājums.

– Tā tiešām ir, viss notiek attīstībā un dinamiskā kustībā. Digitālās tehnoloģijas ienāk arī brīvostas pārvaldes iekšējā un ārējā komunikācijā, kad visi procesi, tai skaitā iepirkumi, tagad pamatā notiek digitāli un no papīra formāta cenšas atteikties, tas arī skāra ostas kapteiņdienestu un nesa sev līdzīgas pārmaiņas vadībā. Temps ir ļoti straujš, un attīstības projekti prasa būt lietas kursā par visiem pasaulē notiekošajiem procesiem. Ja vēl pirms gada “The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities” (IALA) nebija izvirzījusi konkrētas prasības, tad tagad tas tiek darīts, un jaunās prasības uzliek par pienākumu konkrētus uzdevumus ostu pārvaldēm,



veidojot un modernizējot savus kuģu satiksmes vadības dienestus. Sekojam, lai mūsu Kuģu satiksmes vadības dienests būtu spējīgs konkurēt ar citu Baltijas un Eiropas ostu pakalpojumiem.

Lai gan Ventspils brīvostai vienmēr ir bijis milzīgs attīstības potenciāls tranzitkravām kā neaizsalstošai un ģeogrāfiski ļoti labi izvietotai ostai, saistībā ar sankcijām pret Krieviju kravu apgrozījums un kuģu skaits diemžēl ir ievērojami samazinājies. Tādas ir tendences, un tirgus kļūst arvien prasīgāks, tāpēc arvien lielāka nozīme būs pakalpojumu kvalitātei. Izdzīvos ostas, kas piedāvās



augstākas kvalitātes pakalpojumus, kur būs labāk organizēta komunikācija un sakārtota infrastruktūra, tāpēc šajā agresīvajā tirgū vairs nevar atļauties spēlēt ar veciem instrumentiem, domājot visplašākajā nozīmē. Ja kuģu vadības dienests nav tehnoloģiski piemēroti attīstīts vai tam ir novecojusi sakaru sistēma,

kas neļauj operatīvi reaģēt, paziņot vai apstiprināt, ja piedevām netiek sekots līdzī pēdējo gadu tendencēm, tā saucamajiem trendiem, tad, protams, osta zaudē savu konkurētspēju.

– Ja pareizi atceros, Ventspils ostas Kuģu vadības centrs modernizāciju piedzīvoja 1997. gadā, kas toreiz skaitījās gandrīz vai kosmos, bet vai tā pati aparatūra joprojām ir ierindā un nekas nav mainījies?

– Tā ir tiesa, ka firmas “STN Atlas Elektronik” tehnika, kas toreiz tika uzlikta, kalpo līdz pat šai dienai, jo tā ir kvalitatīva kā vecs “Mercedes” un tiek labi uzturēta, bet jāņem vērā, ka arī šī tehnika nav mūžīga, ir sarežģīti ar rezerves daļu piegādēm, tāpēc nevaram atļauties sagaidīt to brīdi, kad kaut kas iziet no ierindas, iestājas *blackout* un mēs vairs nespējam nodrošināt nepārtrauktu kuģu satiksmes organizāciju un efektīvu ostas darbību. No 2023. gada janvāra tiek strādāts pie vairākiem projektiem, tagad notiek izpētes process un tiek gatavotas tehniskās specifikācijas, lai sasniegtu optimālu rezultātu. Jau 2015. un 2016. gadā bija iepirkuma mēģinājumi jaunas tehnikas iegādei, bet tagad nav vērts skaidrot, kāpēc šie projekti netika novesti līdz galam, jo svarīgi ir skatīties uz priekšu un domāt, ko reāli varam paveikt. Rūpīgi analizējam, kāda aparatūra būtu nepieciešama radaru antenu torņiem un citviet ostā, tai skaitā videonovērošana.



Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietas izpildītājs Igors Udodovs ir ļoti ieinteresēts un piekrit, ka kapteiņdienesta modernizācija ir viens no svarīgākajiem jautājumiem, kas ir ostas pārvaldes dienaskārtībā, bet ļoti svarīgi arī saprast, kā visu sakārtot, kas ir svarīgākie darbi un ko varam atstāt vēlākai izpildei. Jāņem vērā finanšu iespējas un arī fakts, ka viss jādara atbilstoši iepirkuma procedūrai, tātad jāveic tirgus izpētes, publiskie iepirkumi un visas pārējās procedūras, kas, protams, arī aizņem laiku.

– Tātad, kādas ir kapteiņdienesta trīs prioritātes?

– Pirmkārt, aparatūras modernizācija, lai nodrošinātu ostas darbības nepārtrauktību. Otrkārt, svarīgs uzdevums ir nodrošināt un uzturēt maksimāli pieļaujamus dziļumus ostas akvatorijā. Treškārt, ostas piestātņu apsekošana, piestātņu fenderu un tauvošanās aprīkojuma tehnisko rādītāju izvērtēšana, lai saprastu, kādi uzlabojumi un remontu ir nepieciešami. Svarīga ir glābšanas līdzekļu pieejamība, kā arī vēl citi jautājumi.

Ventspils ostas attīstība ir komplekss pasākums, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai visas iesaistītās puses un dienesti būtu savu uzdevumu augstumos. Tāpat ar cerībām skatāmies uz iespējamo Eiropas fondu finansējumu ostu piestātņu elektrifikācijai un



ceram, ka to 15 miljonu eiro lielo finansējumu, ko paredzēts piešķirt trim lielajām Latvijas ostām, proporcionāli sadalīs starp Rīgu, Ventspili un Liepāju.

– Jau kopš kapteiņa Arvida Buka laikiem viens no Ventspils kapteiņdienesta sāpju bērniem ir bijusi ostas flotes modernizācija, kam vienmēr ir pietrūcis finansējums. Vai un kas šajā ziņā tagad varētu mainīties, un kādā stāvoklī vispār ir ostas flote?

– Kas attiecas uz loču transfēra kuģiem, tad jāatzīst, ka tas tiešām ir sāpīgs jautājums, jo kuģi, kas būvēti 1988. gadā, prasa lielākas investīcijas, nekā ir to rentabilitāte. Tā diemžēl ir realitāte, tomēr mums pagaidām nav domas atteikties no šiem kuģiem, jo tie pagājušajā gadā ir izgājuši dokus, tāpēc varu teikt, ka kuģi ir labi uzturēti un arī klases dokumenti ir kārtībā, un pašlaik nodrošinām divu loču kuģu pieejamību. Protams, pienāks laiks, kad šie kuģi būs jāmaina, bet nevaru izteikt nekādas prognozes, kad tas varētu notikt, jo ir svarīgi to visu skatīt saistībā ar ostas attīstības tendencēm, kravu apgrozījumu un paredzamo ostā ienākošo kuģu skaitu.



Viena no aktuālākajām Ventspils brīvostas vajadzībām, un to varētu minēt pie trim svarīgākajām, ir zemessūcējs, ko tagad ņemam kā ārpalpojumu, kas ir diezgan dārgs, bet citas izejas īsti nav. Zemessūcējs "Dzelme" ir pilnībā laukā no aprites, taču mēs to uzturam, un divu cilvēku komanda seko, lai kuģis būtu droši pietauvots un no tā nebūtu neparedzētas noplūdes. Pēdējo gadu laikā, kamēr "Dzelme" vēl strādāja, tā ostai palīdzēja uzturēt vajadzīgos dziļumus, taču rentabilitāte kritās lielo remonta izmaksu dēļ. Kuģa tehniskā ekspluatācija ir pilnībā neiespējama. Turklāt pašlaik Ventspils brīvostas pārvaldei un pilsētas pašvaldībai ir saistoša tiesvedība sakarā ar "Dzelmi". "Dzelmi" varētu pārdot Krievijā, kur kuģim būtu labs noieta tirgus, bet sakarā ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā šāda iespēja ir izslēgta.

No visām lielajām ostām tieši Ventspilij zemessūcēja jautājums ir visaktuālākais, jo valdošie dienvidrietumu, rietumu vēji pie Dienvidu mola vienmēr sanes smiltis un upes kanālā veidojas sanesumi. Par šo jautājumu ir bijušas daudzas sapulces, tikšanās un pārrunas ar ekspertiem. Ostas vadībai bija ideja par Dienvidu mola pagarināšanu, bet eksperti, izvērtējot visus par un pret, šo variantu neatbalstīja, jo tas varētu radīt problēmas pilsētai, piedevām sabojājot pludmales ainavu. Diemžēl ģeogrāfiskajai situācijai neko nevar padarīt, tāpēc cenšamies pielāgoties. Lai cīnītos ar smilšu sanesumiem un nodrošinātu piecpadsmit metru maksimāli pieļaujamo kuģu iegrīmi gan Ventspils rietumu kuģu ceļā no bojas "A" līdz jūras vārtiem, gan priekšostā, veidojam tā saucamo kabatu pie Dienvidu mola, kurā saslīd smiltis un kas darbojas kā buferis. Pagaidām šī bufera kabata pilda savas funkcijas un lēnām pildās, ko vēlāk zemessūcējs iztukšo. Tāpat ar kuģi "Skauts" regulāri veicam hidrogrāfiskos mērījumus, lai būtu droši, ka ostas dziļumi atbilst normai.

Savukārt velkoņu pakalpojumus nodrošina PKL ārpalpojums, ostā strādā četri velkoņi, un šī kompānija bez kavēšanās veic visus darbus. Mums ir ļoti laba sadarbība, tāpēc gadījumā, ja būtu tāda nepieciešamība, PKL varētu nodrošināt arī loču nogādāšanu uz kuģa, bet pagaidām tāda nepieciešamība nav bijusi.

– Viena no svarīgajām lietām, protams, ir ostas tehniskais aprikojums, bet otra, ne mazāk svarīga, ir zinošs un profesionāls personāls. Ieviešot jaunās digitālās sistēmas, tas no darbiniekiem prasa attiecīgu sagatavotību un zināšanas. Kādas problēmas nākas risināt kapteiņdienestā?

– Ostas kapteiņdienestā ir augsti kvalificēti un zinoši darbinieki, tai skaitā loči un loču transfēra kuģu grupas speciālisti, taču neviens jaunāks nepaliek, tāpēc agrāk vai vēlāk mums nāksies saskarties ar personāla maiņu. Piemēram, viens no kuģu ločiem šogad rudenī dodas pensijā, tāpat divi darbinieki no loču transfēra kuģu grupas jau devās pelnītā atpūtā, tāpēc ir veiktas darba grafiku izmaiņas – no sešpadsmit loču kuģu grupas komandām esam pārgājuši uz divpadsmit. Šāda iekšējā reorganizācija nekādā gadījumā neatsauksies uz



mūsu pakalpojumu pieejamību un kvalitāti, jo joprojām nodrošinām divu loču kuģu pieejamību un efektīvu darbību.

Lai gan Ventspils ostā navigācija nav īpaši sarežģīta, tomēr plānojam iegādāties jaunu aprīkojumu ločiem, kas ļaus viņiem darbu veikt efektīvāk un arī ērtāk. Piemēram, risinām digitālo uzlabojumu jautājumu, lai loču papīra kvītis varētu aizstāt ar digitāli noformētu kvīti, ko kuģa kapteinis paraksta planšetē. Lai to izdarītu, vadības līmenī ir jāatrisina dažas birokrātiskas nianšes.

Ieviešot jaunās tehnoloģijas, visam mūsu personālam, tai skaitā jau cienījamajam gados esošajam, būs nepieciešama papildu apmācība, lai varētu pilnvērtīgi ar tām strādāt.

Tas nebūs viegli, jo jau tagad, strādājot ar esošajām programmām, ne vienmēr ir vienkārši tikt galā, tāpēc jaunās sistēmas esošam personālam būs izaicinošs notikums. Ostas jaunajai digitālajai sistēmai ir jāstrādā kā vienotam kompleksam, kur katrs ķēdes posms ir maksimāli spēcīgs, bet jāsaprot, ka nekas nenotiek pats no sevis.



– Profesionāli speciālisti par savu darbu vēlas saņemt labu atalgojumu, vai Ventspils var piedāvāt konkurētspējīgu atalgojumu?

– Cilvēks jau vienmēr vēlas nopelnīt vairāk. Pašlaik mums ir sasāpējis loču atalgojuma jautājums. Savā laikā Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis ločiem ieviesa *gross tonnu* piemaksu, kas, no vienas puses, ir lieliski, bet tikai tajā gadījumā, ja kuģi uz ostu tiešām nāk lielā skaitā, jo pašreiz pamata alga mūsu ločiem ir zemāka nekā Liepājā un Rīgā. Loči brīvdostas pārvaldei uzrakstīja kolektīvu vēstuli, ka vēlas atteikties no šīs piemaksas, palielinot stundu likmes, un es kā ostas kapteinis nevaru un nevēlos viņus no tā atrunāt, jo, reāli skatoties uz šodienas situāciju un nākotnes perspektīvu fosilo degvielu un lejāmkravu ziņā, grūti paredzēt, vai Ventspils brīvdosta varētu piedzīvot milzīgu izrāvienu kravu apjoma un kuģu skaita ziņā.

Bet, domājot par jauno speciālistu ieinteresēšanu izvēlēties darbu Ventspilī, vienmēr jāpatur prātā, cik labu algu viņiem varam piedāvāt, un vēl, protams, ir jautājums, vai par šo atalgojumu Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrnieceības koledžas absolventi būs gatavi mainīt savu ierasto dzīves kārtību un pārnākt uz dzīvi Ventspilī?



VISA PAMATĀ IR KATRA CILVĒKA ATBILDĪBA

Kapteinis Ainārs Austrums, kurš jaunajā amatā nostrādājis nedaudz vairāk par diviem mēnešiem, atzīst, ka viņam vienmēr ir bijusi tuva jūra un jo īpaši Kurzemes piekraste. Daudziem jūra nepatīkot, un viņi domā, ka Ventspilī ir pārlietu vējaini un auksti, bet Ainārs esot īsts ziemeļu cilvēks, un viņam tas tīri labi iet pie sirds. Pa šo laiku ostas kapteinis paguvjis diezgan daudz paveikt. "Jau tad, kad sāku strādāt par ostas kapteiņa vietnieku, veicu dažus iepirkumus, piemēram, ločiem iegādājāmie jaunas atstarojošās vestes un jaunas virsjakas, lai viņi būtu pienācīgi apģērbti. Veicām pārbaudes personīgiem glābšanas līdzekļiem u.c. svarīgus darbus. Locis taču ir mūsu valsts vizītkarte uz ārvalsts kuģa, un mūsu loči ir Eiropas līmenī," saka kapteinis Austrums. Viņš aktīvi iesaistās visos brīvostas darba procesos un, kā pats saka, tur roku uz pulsa pat tad, ja tas tieši neattiecas uz kapteiņdienesta darbu, bet var skart ostas drošību, tostarp piedalāmies ugunsdrošības apmācībās kopā ar "Ventbunkers" un VUGD, sadarbojoties ar PKL velkoņu floti.

– Esat Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Jūrniecības savienības biedrs, tāpat esat publiski paudis savu viedokli par jūrniecības procesiem Latvijā. Vai jums rūp, kā attīstās jūrniecības nozare un ir svarīgi iesaistīties jūrniecības sabiedriskajā dzīvē?

– Latvijā jūrniecības nozares attīstībai un izaugsmei ir liela nozīme, jo, ja tagad mana paaudze lietas labā neko nedarīs, neviens cits to mūsu vietā nedarīs. Gan to tālbraucēju kapteiņu, kas iet jūrā, gan to, kas darbojas krastā, lielākais uzdevums ir sekot līdz attīstības tendencēm, esošajām un jaunākajām prasībām pret ostām un kuģiem, iesaistoties un darbojoties jūrniecības nozares labā, lai nākotnei ir perspektīvas un jauniešos neapsikst jūrniecības gars.

Jāatdzīst, ka dažreiz novēroju, ka mūsu jaunajos cilvēkos – augstskolu absolventos – nejūt īstu degsmi par darbu jūrā, šķiet, viņiem nav skaidras vizijas, ko īsti vēlas. Kad strādāju uz tankkuģa, praksē nāca kadeti no Bulgārijas, Horvātijas un citām Balkānu valstīm, un tur tu redzi viņu degsmi, vēlmi vairāk uzzināt un darīt, iesaistoties kuģa dzīvē. Esmu iesaistījies eksāmenu komisijās, tāpēc mūsu jaunos speciālistus sastopu gan Jūrnieku reģistrā, kad viņi nāk apliecināt savu profesionālo jūrnieku kompetenci, gan kvalifikācijas eksāmenos Liepājas Jūrniecības koledžā, kur bieži vien topošie, jaunie speciālisti izrāda tādu kā vienaldzību. Šķiet, viņi paši īsti nesaprot, vēlas vai nevēlas iet jūrā. Neviens no jaunā speciālista jau pirmajā dienā neprasa visu zināt un saprast, bet svarīgi redzēt viņa ieinteresētību un vēlmi iegūt papildu zināšanas – gan praktiskās, gan teorētiskās. Uz kuģa vienmēr esmu teicis, ka varu pat pievērt acis, ja cilvēks kaut ko nezina, bet, ja redzu viņa attieksmi, vēlmi uzzināt un mācīties, vienmēr esmu gatavs dot iespēju, dalīties savā pieredzē un zināšanās, palīdzot viņam izaugt. Nereti ir gadījies, ka uz kuģa atsūta gados vai amatā jaunu vecāko palīgu, kam trūkst praktisko zināšanu šajā atbildīgajā amatā, taču, ja viņš



vēršas pie kapteiņa, lai kopā apspriestu svarīgus darba jautājumus un kopīgi rastu risinājumus, tad tā ir ļoti pozitīvi vērtējama attieksme pret darbu, un tādā gadījumā vienmēr esmu gatavs palīdzēt. Ja virsnieks izrāda vienaldzību, viņu nekas neinteresē un ja viņš tikai atsēž savu jūras kontraktu, lai nopelnītu naudu, tad ir skumji.

– Bieži vien, saņemot atbalstu, cilvēks jūt motivāciju un atbildību, un tas var dot labu rezultātu, tieši tāpat kā savstarpēja komunikācija.

– Latvijā laikam lielākā problēma ir komunikācija, bet mēs visi taču esam vienā laivā, visi esam saistīti, jāstrādā kopā. Ostas akvatorijā, sadarbībā ar atbildīgajiem dienestiem un ostā esošiem termināļiem plānojam veikt dažādas apmācības ugunsdrošības un naftas un ķīmiskā piesārņojuma novēršanas jomā. Tieši tāpat, kā tas ir uz kuģa, arī ostā ir nepieciešams rīkot mācības, lai katrs ostas darbinieks un katrs dienests precīzi zinātu savus pienākumus un spētu tos pildīt. Tāpat svarīga ir informācijas aprīte un sadarbība starp ostas un krasta dienestiem. Kad tikos ar Ugunsdzēsības dienesta darbiniekiem, izrādījās, ka ir daudzas lietas, ko viņi par kuģiem, to uzbūvi un ugunsdzēsšanas iespējām tik labi nepārzina. Piemēram, kāda ir tankkuģu uzbūve, cik liela ir šo kuģu ugunsdrošība, kādas ugunsdzēsības sistēmas ir uz paša kuģa un cik daudz ugunsgrēka gadījumā uz kuģa var paveikt pats kuģis. Kā kuģa kapteinim man ir šādas zināšanas, tāpēc tās tagad izmantošu kopīgās apmācībās un kopīgiem spēkiem uzlabosim ugunsdrošību ostas akvatorijā.

Ļoti svarīgi, lai vadošos amatos, piemēram, ostas kapteiņa, ostas kapteiņa vietnieka, būtu mūsdienu prasībām atbilstoši speciālisti, ar jūrniecības izglītību, pietiekamu praktisko pieredzi kā kuģa kapteinim vai vismaz kapteiņa vecākajam palīgam darbā jūrā uz kuģiem. Tas, kas bija aktuāls pirms trīsdesmit gadiem, kaut vai tas, kas attiecas uz tankkuģiem, nav salīdzināms ar mūsdienu iespējām. Ļoti daudz kas ir mainījies – kuģu energoefektivitāte, ugunsdzēsības sistēmas, kravas sistēmas, balasta sistēmas un pat pati kuģu uzbūve. Lai adekvāti izvērtētu visas situācijas un pieņemtu pareizākos lēmumus, ir jābūt informētam un zinošam par visu jaunāko, kas ienāk nozarē.

Ir svarīgi būt pārliecinātam, ka attiecīgā situācijā katrs dienests zinās savus pienākumus, viens dienests no otra spēs pārņemt pilnvaras un turpināt darbu, un visi būs droši, ka darbs tiks turpināts. Tieši tāpat kā uz kuģa tiltiņa – kad sardzes stūrmanis nodod maiņu otram, viņš nedrīkst pamest tiltiņu, kamēr nav pārliecinājies, ka maiņnieks pilnībā saprot aktuālo navigācijas situāciju un ir gatavs darbam.■

Anita Freiberga



VENTSPILS BRĪVOSTAS VĒSTURĒ IERAKSTĪTS JAUNS PRĀMJU SATIKSMES REKORDS

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

UZZIŅAI

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

Prāmju satiksmes attīstība Ventspils ostā mērķtiecīgi sāka gadsimtu mijā kā viens no kravu diversifikācijas virzieniem, kā arī būtisks stimuls rūpniecības attīstībai, jo paver ērtu saražotās produkcijas eksporta iespē-

ju. Pirmo prāmju līniju no Ventspils atklāja 2000. gadā uz Vesterviku Zviedrijā. Kopš tā laika prāmju kravu apjoms palielinājies gandrīz 200 reizi. ■

“HEGEMANN I” PALĪDZĒS ATTĪRĪT KUĢU CEĻUS VENTSPILS OSTĀ

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

Kuģošanas ceļu dziļuma uzturēšana ir viena no Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijām, par ko tiek gādāts visa gada garumā, bet visvairāk darba

rodas pēc rudens un ziemas vējiem. Turklāt šie ir darbi, kurus nevar atlikt, jo no kuģošanas ceļu dziļuma ir atkarīga kuģošanas drošība.





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

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

UZZIŅAI

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

IZSLUDINĀTS KONKURSS UZ VENTSPILS OSTAS PĀRVALDNIKA AMATU

Ventspils brīvdostas pārvalde izsludinājusi atklātu konkursu uz Ventspils brīvdostas pārvaldnieka amatu, kurā pretendenti pieteikumus var iesniegt līdz 2023. gada 8. maijam. Amata kandidātiem nepieciešama akadēmiskā augstākā vai otrā līmeņa profesionālā augstākā izglītība vadībinībās, finansēs, ekonomikā, uzņēmējdarbībā, tiesību zinātnēs, inženierzinātnēs vai citā pielīdzināmā jomā, kas nodrošina nepieciešamo zināšanu un kompetenču kopumu, lai profesionāli pildītu amata pienākumus. Par priekšrocību tiks uzskatīta augstākā izglītība vai papildu augstākā izglītība, kas saistīta ar transporta nozari (piemēram, ostu pārvaldībā, transportā un loģistikā) vai ostu nozari (piemēram, navigācijā, kuģu vadībā). Ventspils brīvdostas pārvaldnieka amata atalgojums ir 7000 eiro mēnesī pirms nodokļu nomaksas.

Pēc savstarpējas vienošanās ar Ventspils brīvdostas valdi no 2023. gada 1. marta darba attiecības ar Ventspils brīvdostas pārvaldi pārtraucis līdzšinējais Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Andris Purmalis. Ievērojot labas pārvaldības principus, jauno brīvdostas pārvaldnieku plānots izvēlēties atklāta konkursa kārtībā.

No 1. marta Ventspils brīvdostas pārvaldes darbu vada pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs.■



IEPAZĪST APVIENOTĀS KARALISTES PIEREDZI ATKRASTES VĒJA PARKU APKALPOŠANĀ

Ventspils osta ģeogrāfiski ir īpaši labi piemērota efektīvai potenciālo atkrastes vēja parku apkalpošanai, tāpēc brīvostas pārvalde ir sākusi mērķtiecīgu darbu, lai jau pārredzamā nākotnē Ventspils osta varētu dot nozīmīgu pieensumu atjaunojamās enerģijas attīstībā. Šai nolūkā Ventspils brīvostas pārvaldes



tirgus izpētes analītiķis Mārcis Nēliuss kopā ar citiem Latvijas un Igaunijas vēja industrijas pārstāvjiem iepazīnās ar Apvienotās Karalistes pieredzi šajā jomā.

Apvienotā Karaliste ir viens no pasaulē lielākajiem jūras vēja enerģijas tirgiem ar vairāk nekā 10 GW kumulatīvo uzstādīto jaudu un vērienīgiem plāniem līdz 2030. gadam sasniegt

50 GW, kas dod valstij lielu pieredzi, no kuras Latvija var mācīties. Latvijas un Igaunijas vēja industrijas nozares pārstāvju vizīti Apvienotajā Karalistē organizēja Lielbritānijas vēstniecība Latvijā sadarbībā ar "Aberdeen International Associates" (AIA).

Šogad Ventspils brīvostas pārvalde plānojsi izstrādāt pētījumu par labāko risinājumu atkrastes vēja parku un saistītās infrastruktūras apkalpošanai ostā, kas ietvers arī jauna termināļa modelēšanu Ventspils Ziemeļu ostā. Tas ir viens no soļiem ilgtermiņa stratēģijā attīstīt atjaunojamās enerģijas ražošanas un apkalpošanas servisu Ventspils ostā.

Ventspils ir dziļūdens osta ar piemērotu infrastruktūru dažāda veida kravu apkalpošanai. Tas apvienojumā ar dabas doto reģiona vējainību un līdz ar to augstāko ikgadējo saulaino dienu skaitu Latvijā padara Ventspili perfekti piemērotu atjaunojamās enerģijas ražošanas un servisa mezgla attīstībai. ■

VENTSPILS BRĪVOSTĀ JAUNS OSTAS KAPTEINIS

No 1. jūnija par Ventspils ostas kapteini kļuvis tālbraucējs kapteinis Ainārs Austrums, bet pieredzējušais ostas kapteinis Gunārs Trukšāns, kurš pildīja šos pienākumus kopš 2019. gada jūlija, turpmāk būs ostas kapteiņa vietnieks.

Ainārs Austrums ir absolvējis Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu vadītāju fakultāti, iegūstot profesionālo bakalaura grādu kuģu vadīšanā, un Rīgas Tehnisko universitāti, kur iegūvis profesionālo maģistra grādu transportsistēmu inženierijā. Viņam ir liela pieredze dažādos amatos gan uz lieltonnāžas naftas



tankkuģiem, gan ķīmisko kravu tankkuģiem, bet pēdējos 10 gadus viņš bijis lieltonnāžas naftas un naftas produktu tankkuģu kapteinis Vācijas kuģniecības kompānijā. A. Austrumam ir arī administratīvā darba pieredze – divus gadus viņš bijis Vides aizsardzības daļas vadītājs Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.



Interesanti, ka abu kapteiņu profesionālie ceļi krustojas jau otro reizi – pirms 22 gadiem A. Austrums kā 3. stūrmanis pie pieredzējušā kapteiņa G. Trukšāna uz viņa vadītā tankkuģa "Zemgale" sāka kuģu vadītāja gaitas. ■

VENTSPILS BRĪVOSTAS TERITORIJĀ NORIT NOPIETNI GRUNTS ATTĪRĪŠANAS DARBI

Ventspils brīvostas pārvalde paredzējusi no vēsturiskā naftas produktu piesārņojuma operatīvi attīrīt teritoriju aptuveni kilometra attālumā no jūras, kur savulaik atradās tanku poligons un maģistrālie naftas produktu cauruļvadi. Šis sanācības projekts būs viens no vērienīgākajiem vides attīrīšanas projektiem Latvijā pēdējo gadu laikā, kas kopumā izmaksās piecus miljonus eiro. Lai vairāku hektāru platībā no gruntsūdeņiem izsūknētu naftas produktus, tiks izmantotas četras dažādas tehnoloģijas, kas ļaus līdz minimumam samazināt vai pat pilnībā likvidēt peldošo naftas produktu slāni. Konstatēts, ka zeme piesārņota 14 hektāru platībā, un vismaz divos hektāros naftas piesārņojums ļoti koncentrēti sasniedz gruntsūdeņus.

Attīrāmās teritorijas īpašnieks ir Ventspils pilsētas pašvaldība, bet abi īpašumi nodoti valdījumā Ventspils brīvostas pārvaldei, kas tos iznomājusi diviem komersantiem. Noslēgtais līgums paredz, ka pat pēc sanācības darbu pabeigšanas šajā teritorijā nedrīkstēs mainīt nomnieku, lai vajadzības gadījumā varētu turpināt attīrīšanas darbus un piesārņoto zemes gabalu attīrītu ar garantiju. Pašlaik





problēmas galvenokārt sagādā tieši peldošais naftas produktu slānis. Attīrīšanas darbi tika sākti jau marta beigās, un to izpildes termiņš ir viens gads.

"Attīrīšanas darbi ir sarežģīti, jo peldošais naftas produktu slānis ir izpleties divu hektāru platībā, un mūsu izaicinājums ir sanācijas termiņš – viena sezona. Sistēmas ir uzstādītas un darbojas ļoti labi. Jau pirmajā mēnesī peldošais slānis ir samazinājies par divdesmit pieciem procentiem, tomēr mēs ļoti labi apzināmies, kas parasti sakumā naftas produktus ir vieglāk atsūknēt, bet, jo vairāk peldošais slānis samazinās, jo grūtāk to izsūknēt," saka AS "VentEko" pārstāve Arta Bažovska. "Projekts paredz arī uzstādīt attīrošas barjeras sistēmu, kas ies paralēli Baltijas jūras krasta zonai vismaz 300 metru garumā, un tas pilnībā novērsīs jūras akvatorijas piesārņojuma risku. Jūras krastā tiek realizēts unikāls projekts – mēs veidojam filtrējošo barjeru gar krasta līniju, lai pasargātu Baltijas jūru no naftas produktu piesārņojuma nākotnē. Objekts, kas atrodas tikai dažu simtu metru attālumā no jūras krasta, pēc darbu pabeigšanas vēl tiks uzraudzīts vismaz piecus gadus."■

KOHĒZIJAS FONDA FINANSĒJUMS PALĪDZ ATJAUNOT VENTSPILS OSTAS HIDROBŪVES

Pateicoties Eiropas Savienības Kohēzijas fonda atbalstam, Ventspils brīvoostas pārvaldei bija iespēja ieguldīt ievērojamus līdzekļus Ventspils ostas lielāko hidrobūvju atjaunošanā, kas ir pamats ostas darbībai un nākotnes konkurētspējai. Šomēnes ir noslēdzies projekta atskaišu sagatavošanas, iesniegšanas un apstiprināšanas process, līdz ar to projektu var uzskatīt par pilnībā pabeigtu.

Piecu gadu laikā, īstenojot projektu "Ventspils brīvoostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana", Ventspils ostā atjaunoti abi moli, priekšostas krasta stiprinājums un krasta nostiprinājumi pie Dienvidu mola. Projekta kopējās izmaksas bija 21 905 933,61 eiro, kopējās attiecināmās izmaksas – 18,14 miljoni eiro, no tām 85% jeb 15,4 miljoni eiro bija ES Kohēzijas fonda finansējums.

Projekta mērķis ir uzturēt nemainīgi augstu drošības līmeni Ventspils brīvoostā, kas ir Ventspils brīvoostas pārvaldes prioritāte.■



ĀRLIETU MINISTRS EDGARS RINKĒVIČS IEPAZĪSTAS AR LSEZ ATTĪSTĪBAS PLĀNIEM

3. martā vienas dienas darba vizītē Liepājā ieradās LR ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs. Viens no vizītes mērķiem bija pārrunāt reģiona aktualitātes uzņēmējdarbības jomā. Ministrs iepazinās ar bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritoriju, kādu Liepājas SEZ pārvalde pārņēma no bankrotējušā uzņēmuma, iepazinās ar nākotnes attīstības plāniem un lokālplānojumu perspektīvas uzņēmējdarbības vides attīstīšanai.

Ministrs uzsvēra, ka ministrija tiešā veidā nenodarbojas ar uzņēmējdarbības atbalstu, tās galvenais uzdevums ir rūpēties par investīciju un finanšu resursu piesaisti uzņēmējdarbībai, tai skaitā no ES struktūrfondiem. "Tad ir nepieciešama izpratne, kur paliek nauda, kas piesaistīta, redzēt piemērus un zināt, kāda ir uzņēmējdarbības vide, iespējas un uzņēmumi, lai pamatotu savu viedokli karstās diskusijās. Mēs pārrunājam bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" attīstības iespējas un vajadzības. Šobrīd ļoti aktuāls ir viss, kas saistīts ar zaļo kursu, klimata pārmaiņām, un tieši "Liepājas metalurģis" teritorija labi tajā ierakstās. Tas varētu būt labs piemērs, kā transformēt ārkārtīgi piesārņotu padomju laika rūpnīcas teritoriju par modernu industriālu parku ar videi draudzīgām un uz aprites ekonomiku vērstām rūpnīcām. Patiesībā, ja tas izdosies, tas radīs pamatu jaunām investīcijām un būs paraugs, kā attīstīt teritorijas citur Latvijā."

"Caljan" jaunā rūpnīca ir labs piemērs, kādu vēlamies redzēt bijušo "Liepājas metalurģis" teritoriju. Ir ar ko salīdzināt. Vienā pusē žogam moderna ražotne, otrā degradēta teritorija. Pirms pieciem gadiem, noslēdzot nodomu protokolu par bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritorijas zaļo transformāciju un Liepājas industriālā parka izveidi, tā "ģenētiskajā kodā" tika ielikta ilgtspējīga domāšana, skaidri izvēloties izglītību, inovācijas un aprites ekonomikas pamatprincipus. Attīstot Eiropas zaļajam kursam atbilstošu industriālu parku, mums būs nepieciešams valsts atbalsts un finanšu resursi," norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.■





UZSĀK NOSLĒDZOŠO POSMU ZIEMEĻU VĀRTU INFRASTRUKTŪRAS UZLABOŠANĀ

Karostas kanālā pie Oskara Kalpaka tilta tika veikta ģeoloģiskā izpēte, kas ir svarīgs priekšnoteikums projekta "Kuģu vadulu izbūve Liepājas ostas Karostas kanālā izgriežamā tilta rajonā – būvprojekta izstrāde, būvdarbi un autoruzraudzība" īstenošanai.



Turpat divu nedēļu garumā ar speciālu tehniku aprīkots kuģis veica inženierģeoloģisko izpēti gan ūdenī, gan kanāla krastos. Tas bija nepieciešams tālākiem aprēķiniem Oskara Kalpaka tilta balstu aizsargkonstrukciju jeb vadulu izbūvei. Veiksmīgai projekta īstenošanai piesaistīta

inženierkonsultantu firma "Witteveen+Bos Latvia". Pēc ģeoloģiskās izpētes datu apkopošanas tiks veikti aprēķini, lai varētu noteikt vadulu jeb cauruļpāju izvietojumu un turpināt konstruktīvo elementu detalizācijas saskaņošanu ar speciālistiem. Vadulu izbūve paredzēta gan kreisajā, gan labajā pusē tiltam, kas aizsargātu šo tiltu no iespējamām avārijām. Pēdējā no tām notika 2006. gadā, kad tilta ziemeļu daļas balstā ietricās neuzmanīga kapteiņa vadītais Gruzijas tankkuģis "Anna", radot tik nopietnus bojājumus, ka tilts līdz rekonstrukcijas darbu beigām 2009. gadā nebija izmantojams. Aizsargbarjeras tiks projektētas tā, lai spētu atvairīt straujā gaitā braucoša līdz pat 150 metru gara kuģa triecienu. Tā kā 1906. gadā būvētais tilts ir inženiertehnikas piemineklis, tiek domāts par to, lai jaunās konstrukcijas nebojātu tā vēsturisko izskatu.

UZZIŅAI

Liepājas SEZ pārvalde turpina ES Kohēzijas fonda projektu "Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana". Uzsākta pēdējās komponentes īstenošana – vadulu jeb aizsargierīču uzstādīšana pie O. Kalpaka tilta balstiem. Projektu īsteno AS "BMGS", kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu. Līguma summa ir 2 370 583 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli.

Patlaban top tilta balstu aizsargkonstrukciju būvprojekts, bet reāli darbi varētu sākties šā gada jūnijā, kas būs noslēdzošais ceturtais posms Liepājas SEZ pārvaldes īstenojamajā projektā kuģošanas drošības uzlabošanai Karostas kanālā, kas tika



sākts jau 2018. gadā. Projekta kopējās izmaksas ir 5,2 miljoni eiro, no kuriem 3,4 miljoni ir Kohēzijas fonda finansējums.

Uldis Hmieļevskis: “Kuģošanas un navigācijas drošības nekad nevar būt par daudz, turklāt vēl labā atmiņā mums visiem ir negadījums ar tankkuģi “Anna” 2006. gada vasarā. Tas ne tikai prasīja ievērojamus finanšu ieguldījumus, bet arī no pārējās pilsētas uz vairākiem gadiem noslēdza svarīgu un aktīvu pilsētas daļu. Mēs to negribam vēlreiz pieļaut. Vadulu jeb tilta aizsargkonstrukciju izbūve ļaus apvienot vairākas lietas – uzlabos kuģošanas drošību, nodrošinās ekonomiskās aktivitātes pieaugumu ostas termināļos, kas atrodas Karostas kanāla krastos, un pasargās mūs visus no iespējamiem negadījumiem nākotnē.”

Ivo Koliņš, Liepājas SEZ pārvaldes Tirgus izpētes un analītikas daļas vadītājs: “Pirmā komponente ir ostas Ziemeļu vārtu infrastruktūra, kuras ietvaros tika rekonstruēta Ziemeļu mola galva un Ziemeļu vārti aprīkoti ar navigācijas gaismām, lai tos var droši izmantot arī diennakts tumšajā laikā. Otrā komponente – Karostas kanāla atjaunošana, kuras ietvaros atjaunoja tā molus un pārbūvēja 1. piestātņi. Trešā komponente bija Karostas kanāla nakts apgaismojuma uzstādīšana. Ceturtā komponente – vadulu jeb atvairierīču uzstādīšana.” ■

TURPINA ATTĪRĪT VĒSTURISKO PIESĀRŅOJUMU KAROSTAS KANĀLĀ

Liepājas SEZ pārvalde turpina īstenot projektu “Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācijas darbi” ar mērķi samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli.

Sanācijas darbus veic SIA “EKO osta”, kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu un ar kuru noslēgts līgums. Tā ietvaros plānots izsmelt aptuveni 164 tūkst. m³ piesārņoto nogulu, un līguma kopējā summa ir 3 497 260 eiro. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas “Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide” ietvaros. Aprīļa sākumā tika apstiprināta Karostas kanāla sanācijas programma. SIA “EKO osta” ir mobilizējusi nepieciešamo tehniku un sākusī piesārņotās Karostas kanāla grunts izņemšanu, kas jāpabeidz līdz 2023. gada 30. novembrim. No kanāla gultnes tiks izņemti likumdošanas normām neatbilstoši nogulumi, kuros ieslēgtas 400 t bīstamu ķīmisku vielu.



Uldis Hmieļevskis.



Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis norāda, ka Karostas kanāla vides sanācības projekts būtiski atšķiras no citiem LSEZ pārvaldes projektiem: "Ir ļoti svarīgi rūpēties par vides un ekoloģijas jautājumiem, tieši tādēļ ir svarīgi izņemt nogulumus no Karostas kanāla grunts, kuros var atrast vai visu Mendeļejeva tabulu, un dzēst šo HELCOM Baltijas jūras "karsto punktu". Tas ir ilgi plānots un unikāls projekts, kas nākotnē pavērs iespēju dzīvot tīrākā vidē, vairs nesatraukties par naftas pleķiem Karostas kanālā un ļaus turpināt attīstīt aktīvu uzņēmējdarbību kanāla baseinā un tam piegulošajās teritorijās."■

IELIKTS PAMATAKMENS JAUNAI RAŽOTNEI

31. maijā tika ielikts pamatakmens jaunai ražošanas ēkai Liepājas Vecās ostmalas biznesa parka teritorijā, kur savu ražotni veidos Zviedrijas uzņēmums "Care of Sweden". Ēku plānots nodot ekspluatācijā jau rudenī.



Liepājas SEZ pārvalde sadarbībā ar uzņēmējiem un pašvaldību mērķtiecīgi attīsta uzņēmējdarbības vidi, ceļot tās pievilcību un kvalitāti, lai padarītu to interesantu investoriem. Katra jauna un moderna ražotne dod 30 – 50 jaunas darbavietas ar konkurētspējīgu atalgojumu, vairāk nodok-

ļu valsts un pašvaldības budžetā, palielina kopējo IKP. Pēdējo sešu gadu laikā Liepājā jau uzbūvētas 20 jaunas ražotnes un četras pašlaik vēl tiek būvētas.■

2023. GADA BURĀŠANAS SEZONĀ LIEPĀJAS SEZ JAHTU OSTĀ PLĪVOJA ZILAIS KAROGS

Zilais karogs ir visā pasaulē pazīstams starptautisks vides kvalitātes ekosertifikāts, kas apliecina pakalpojumu un vides kvalitātes atbilstību 38 stingri noteiktiem kritērijiem. Šogad Liepājas



osta ir vienīgā Latvijā, kas saņēmusi Zilo karogu. Kā uzsvēra LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis, Liepāja var lepoties ar modernu Jahtu ostu un kvalitatīvu servisu, turklāt tā atrodas pašā pilsētas centrā, kas ļauj burātājiem ērti baudīt pilsētas plašo kultūras, atpūtas un izklaides piedāvājumu.



Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints uzsvēra, ka ir goda lieta katru pavasari, gatavojoties jaunajai sezonai, rūpīgi pārskatīt savu saimniecību, pakalpojumu kvalitāti un atbilstību starptautiskajām prasībām. “Kritēriji ir stingri. Ja varam tos izpildīt, tad sezonai esam gatavi. Zilais karogs apliecina kvalitāti, un to novērtē arī Liepājā ienākošo jahtu komandas.”■

KAROSTAS KANĀLĀ TURPINĀS VĒRIENĪGI SANĀCIJAS DARBI

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

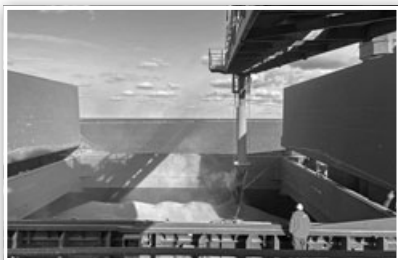


Lai darbi risinātos droši un izmēros iespaidīgā ekskavatora kausā nenonāktu kāds bīstams atradums, kas varētu aizkavēt darbus, kanālu vairākas reizes nācies pārmeklēt ūdenslīdzekļiem, kas prasīs vairāk laika.

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



TIEK EKSPORTĒTA LATVIJAS LAUKSAIMNIEKU IZAUDZĒTĀ RAŽA



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

miežu raža ar kuģi "Arklow Manor" nonāca saulainajā Spānijā.■

PIRMS 336 GADIEM SĀKĀS LIEPĀJAS OSTAS IZBŪVE

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

Vispirms topošajā Liepājas ostā tika veikti tīrīšanas un padziļināšanas darbi, ezera caurteku uz jūru izrokot līdz 3,2 metru dziļumam un paplašinot līdz 13 metriem. Sākotnējais kanāla garums bija 1800 metru. Līdz tam tirgotāji bija spiesti uzturēties reidā, jo Liepājas ezera dabiskā caurteka uz jūru bieži aizsērēja. Kuģiem tad nācās noenkuroties atklātos ūdeņos pie pilsētas, un kravas krastā nogādāja ar laivām. Kuģu īpašniekiem tas radīja ne tikai papildu izmaksas, bet arī lielus zaudējumus, jo vējainajā Baltijas jūras piekrastē kuģi nereti tika norauti no enkuriem un izmesti krastā. Gadu iepriekš vienā no vētrām tika sadragāti 14 noenkurotie burinieki.



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

BALTIJAS JŪRAS REĢIONA VADOŠIE PĒTNIEKI UN EKSPERTI SPRIEŽ PAR PIESĀRŅOJUMA REKULTIVĀCIJU

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

LIEPĀJAS SEZ APMEKLĒ FRANCIJAS VĒSTNICĪBAS LATVIJĀ PĀRSTĀVJI

Lai iepazītos ar Liepājas SEZ klātienē un pārrunātu sadarbības jautājumus, darba vizītē Liepājā bija ieradusies Francijas vēstniece Aurēlija Ruajē-Gunēna un ekonomikas padomnieks Baltijas valstīs Žans Karo. Vizītes ietvaros viesi tikās ar Liepājas domes vadību un kopā ar Liepājas SEZ vadību apskatīja Liepājas ostu un uzņēmumu “Yokohama TWS Latvia”. Liepājas SEZ teritorijā strādājošie uzņēmumi





saražoto produkciju lielākoties eksportē. Viena no valstīm, kur nonāk Liepājas uzņēmumu produkcija, ir Francija, bet viens no lielākajiem eksportētājiem uz šo valsti 2023. gada pirmajā pusgadā bija "Yokohama TWS Latvia" (rūpnīcā saražotais gandrīz 44% apjomā nonāk tieši Francijā). Tāpat ar eksportu uz Franciju nodarbojas vietējais uzņēmums "Rangeful", eksportējot aptuveni 6% preču, savukārt "Lauma Fabrics" francūžiem piegādā vairāk nekā 3% no saražotā.■

LIEPĀJA KĻUVUSI PAR VĀRTIEM UZ CENTRĀLEIROPU

Jau divus gadus prāmju līnijas operators "Stena Line Latvija" nodrošina regulāru tiešo prāmja satiksmi ar Trāvemindi sešas reizes nedēļā, un tas nozīmē, ka Liepāja kļuvusi gan par vārtiem uz Centrāleiropu, gan savienojumu ar Vācijas lielceļiem, palielinot pilsētas pieejamību un palīdzot uzņēmējiem iekļauties starptautiskajās preču loģistikas plūsmās.



Prāmju līnijā starp Liepāju un Trāvemindi gadā pārvadā kravas aptuveni četru miljardu eiro vērtībā, tāpēc šī līnija ir ļoti svarīga Latvijas ražotājiem un valsts ekonomikai kopumā. Lai palielinātu Liepājas ekonomisko konkurētspēju, prāmju satiksmi jāturpina attīstīt. Tā ir daļa no transporta infrastruktūras, kas nodrošina

priekšnoteikumus rūpnieciskās ražošanas jaudu kāpināšanai. Tikai šā gada pirmajos deviņos mēnešos vien apstrādes rūpniecības uzņēmumi Liepājā saražojuši produkciju 379,6 milj. eiro apmērā, kas ir gandrīz 5% no Latvijas kopapjoma, un tas ir vairāk nekā citās Latvijas pilsētās, ja neskaita Rīgu.

Ro-ro kravu apgrozījuma pieaugums no Liepājas ostas saistīts ar LSEZ "Terabalt" īstenotajiem attīstības projektiem un jauna auto pievedceļa izbūvi, ko Liepājas SEZ pārvalde pabeidza jau 2020. gadā.■



ATTĪSTĪBA, PAR STABILITĀTI DOMĀJOT

“Skultes osta ir viens no vadošajiem Vidzemes reģiona loģistikas centriem, kas atsevišķu kravu segmentā konkurē arī ar Rīgas ostu. Ostā tiek pārkrauts būtisks apjoms no tās apaļkoku, papīrmalkas un šķeldas produkcijas, kas tiek saražota Vidzemes un Latgales reģionos. Skultes ostā pārkraujamo kravu spektrs ir diversificēts, papildus jau ierastajām kravām fokusējoties arī uz kravām ar augstāku pievienoto vērtību, teritorija ir pilnvērtīgi izmantota un ekonomiski pievilcīga gan beramkravu un ģenerālkraavu stividoriem un kuģiem, gan zvejniekiem, gan arī jahtām un mazizmēra kuģošanas līdzekļiem. Ar atbildīgu politiku un darbību Skultes ostas pārvalde nodrošina ostas teritorijas vides ilgtspēju un rada priekšnoteikumus pozitīvam sociālajam dialogam ar Saulkrastu novada iedzīvotājiem un komersantiem.” Tāda ir Skultes ostas vīzija un misija, kas iestrādāta ostas vidēja termiņa darbības stratēģijā 2023. – 2029. gadam.

Skultes osta ir ceturtnā lielākā Latvijā, kas vienīgā no mazajām ostām nu jau trīs gadus kā pārkāpusi viena miljona tonnu kravu apgrozījumam gadā. “2023. gadā kravu apjoms bija nedaudz krities, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, taču kritums bija pavisam nenozīmīgs, tāpēc droši var teikt, ka ostas darbība ir stabila. Par to vispirms jau jāpateicas ostas stividoriem, kuri veiksmīgi strādā gan ar



Igors Akulovs.

kravu nosūtītājiem, gan kuģu īpašniekiem, tomēr jāteic, ka ne mazāk svarīgas ir arī tās investīcijas, kas gan no ostas pārvaldes, gan uzņēmēju puses pēdējo desmit piecpadsmit gadu laikā ieguldītas ostas infrastruktūrā. Ir pārbūvēti



UZZIŅAI

2023. gadā ostā ienāca 298 kravas kuģi. Papildus tiem ik gadu ienākošais zvejas kuģu skaits svārstās ap 600, bet apkalpo-to jahtu skaits vidēji ir mērāms dažos desmitos gadā. Pārkrauto kravu apjoms ir pieaudzis no 998,5 tūkst. tonnām 2018. gadā līdz 1113,7 tūkst. tonnām 2023. gadā.

moli, uzbūvētas jaunas piestātnes un kravu laukumi, ostā strādā jaudīga tehnika, kas ātri spēj nodrošināt kravu apstrādes pakalpojumus, un tas viss kopā dod labus rezultātus,” par Skultes ostas darbību saka ostas pārvaldnieks Igors Akulovs.

Ostas pārvaldnieks stāsta, ka 2023. gads bijis diezgan saspringts, jo vajadzēja pabeigt vienu no lielajiem infrastruktūras projektiem – “Skultes zvejas ostas modernizācija. Zvejas kuģu piestātnes Nr. 3 pārbūve”, kur Eiropas fondu līdzfinansējums bija četri miljoni eiro, bet kopumā šie darbi izmaksāja 5,2 miljonus eiro.

“Visus būvniecības darbus vajadzēja pabeigt līdz 2023. gada beigām, jo projekta īstenošanai bija piesaistīts Eiropas Savienības finansējums no Lauku atbalsta dienesta. Diezgan sāpīgi mūs ietekmēja ievērojama cenu kāpums celtniecības darbiem un būvmateriāliem, tas visu sadārdzināja, tāpēc neizdevās realizēt ielātos divus projektus – izbūvēt zvejas ostas piestātņi



un vēl arī uzlabot jahtu ostas infrastruktūru, tomēr vismaz vienu projektu pabeidzām laikus un pilnā apjomā,” stāsta Igors Akulovs. “2024. gadā turpināsim darbu pie jahtu piestātņu projektēšanas, bet kādu reāli taustāmu rezultātu varēsim sagaidīt tikai 2025. gadā. Piedevām jāreķinās ar pieejamo finansējumu, kas jaunajā plānošanas periodā mazajām ostām, vismaz mūsu gadījumā, ir krietni mazāks nekā iepriekš, jo ir mainīts finansējuma piešķiršanas princips – finansējums vairs nenāk pa tiešo no Zemkopības ministrijas Lauku atbalsta





dienesta, bet iet caur vietējām rīcības grupām, tāpēc šā projekta realizēšanā būs jāiegulda vairāk savu līdzekļu.”

Skultes zvejas ostā mājvietu atraduši gan tie zvejnieki, kuri šeit bāzējas pastāvīgi, gan citi, piemēram, liepājnieki, kuri zvejo Rīgas līcī un par bāzes vietu izvēlējušies Skulti. Ostas pārvaldnieks stāsta, ka zivju apstrāde Skultē vairs nenotiek, ja nu vienīgi zivju pieņemšana, šķirošana, saldēšana un uzglabāšana saldētā veidā, jo te ir iekārtas, kas to ļauj nodrošināt.

“Zvejas ostā dziļumi ir nedaudz mazāki, bet uz jūras pusi, kur darbojas tirdzniecības osta un kur ir kravas piestātnes, ostas dziļums tiek uzturēts nedaudz virs astoņiem metriem, jo tur tiek apstrādāti lielāki kuģi ar iegrimi līdz septiņiem metriem, bet maksimālais garums kuģiem, ko pašlaik varam pieņemt, ir 140 metru, un vienlaikus ostā varam apkalpot četrus kuģus,” saka Igors. “Tirdzniecības ostas daļā katrā kanālā pusē strādā pa vienai stividorkompānijai, un katra krauj savas kravas. SIA “Skultes kokosta” darbību Skulte ostā sāka 1997. gadā, tā ir Dienvidu piestātnes īpašniece un darbojas arī kā tās operatore, veicot koksnes iekraušanu kuģos un uzglabāšanu atklātajos kravas laukumos.

Arī SIA “EMU Skulte” darbību te uzsāka 1997. gadā, un tagad uzņēmums ir gan kravu nosūtītājs, gan Ziemeļu piestātņu vienīgais operators, kas pamatā veic koksnes kravu, galvenokārt papīrmalkas, iekraušanu kuģos un uzglabāšanu atklātajos kravas laukumos. 2002. gadā “EMU Skulte” nodeva ekspluatācijā jaunuzbūvēto Ziemeļu piestātņi Nr. 2, savukārt no ostas pārvaldes nomā Ziemeļu piestātņi Nr. 1, kuru par saviem līdzekļiem pārbūvēja 2006. gadā.

Ostā vēl pārkrauj kūdras, sezonas laikā arī graudus, kuru uz ostu nogādā no četrus kilometrus attālā elevatora, kas atrodas pie Skultes dzelzceļa stacijas. Tāpat Skultē darbojas Baltijā vienīgais ogļskābās gāzes terminālis, kas šeit



atrodas jau desmit gadus. Kādreiz ogļskābo gāzi no Skandināvijas veda ar autotransportu, tagad to dara ar kuģi. Tā ir specifiska krava, kas prasa noteiktu temperatūras režīmu, un tas šeit tiek nodrošināts. Pēdējo divu gadu laikā no Skandināvijas uz Latviju ir vesti arī diezgan lieli balķu apjomi, tomēr pamatā osta, protams, strādā ar izejošajām kravām.”

PLĀNU PAMATĀ – REĀLĀS VAJADZĪBAS

Ostas pārvalde nodrošina kopējo infrastruktūru, dziļumus, navigāciju, bet uzņēmēji ir uzbūvējuši kravas piestātnes un laukumus. “Lai gan vienlaikus varam apkalpot tikai četrus kuģus, darbu efektivitāte ir gana augsta, ņemot vērā pārkrauto kravu apjomu un piestātņu kopējo garumu. Ostas pārvalde ir ieinteresēta, lai ienāk vairāk kuģu, jo no kuģu tonnāžas ir atkarīgas iekasētās ostas maksas, tātad ostas pārvaldes ienākumi, kas savukārt ļauj uzturēt infrastruktūru. Katru mēnesi ostā vidēji apstrādā pāri par simt tūkstošiem tonnu kravu, ik mēnesi te ienāk trīsdesmit līdz četrdesmit kuģu, kas uz lielo ostu fona, iespējams, nelielas daudz, bet uz pārējo mazo ostu fona ir pat ļoti labs rādītājs.”

Kad jautāju par ostas nākotnes ambīcijām, Igors Akulovs atbild, ka 2023. gadā ir pieņemta ostas attīstības stratēģija nākamajiem pieciem gadiem, kurā iezīmēti tie virzieni, kuros vajadzētu veikt pētījumus. “Pētījumiem būtu jāparāda, ko tad mums, ņemot vērā gan uzņēmēju, gan pašas ostas vajadzības, vajadzētu darīt vēl labāk, kādi rekonstrukcijas vai pārbūves darbi būtu nepieciešami, cik tie ir ekonomiski pamatoti un balstīti, piemēram, uz kravu iespējamo pieaugumu. Uzsvāru liekam uz ekonomiski pamatotiem projektiem, lai katrai būvniecībai pamatā būtu stingri aprēķīni, jo tikai tad varēsim jau konkrēti runāt par lietām. Salīdzinājumā ar pārējām ostām mūsu ostas teritorija diemžēl



ir diezgan maza, tikai aptuveni astoņdesmit hektāru, un tas, domājot par tālāko attīstību, protams, ir mīnuss, bet kā bonusu varētu minēt to, ka diezgan tuvu ir dabiskie dziļumi, kas nepieciešami kuģošanai, jo kanāls ir salīdzinoši īss, tāpēc mazāk jārok, lai ostā uzturētu astoņu metru dziļumu. Vēl viens pluss ir tas, ka mūsu stividori paši ir uzbūvējuši savas piestātnes un kravas laukumus, kas viņiem uzliek papildu atbildību, nevis kā citās ostās, kur stividori tikai maksā nomas maksu par infrastruktūras lietošanu. Ja uzņēmējam biznes nesokas,



viņš lauž līgumu un aiziet prom, bet, ja uzņēmējam ir piestātne, kas būvēta par paša līdzekļiem, tad viņš ir ieinteresēts biznesa attīstībā un darīs visu iespējamo, lai piesaistītu kravas. Taču pats svarīgākais ostas attīstībā laikam ir bijis tas, ka ostas pārvalde un uzņēmēji kopīgi veido ostas attīstības stratēģiju un strādā kā vienots mehānisms.”

PAŠIEM SAVA OSTAS TEHNIKA UN SAVI OSTAS SVĒTKI

2013. gadā, kad ziema bija ļoti bargā, ne tikai Skultes osta vien izjuta ledlauža trūkumu. Darbs praktiski bija paralizēts, tāpēc tika pieņemts lēmums iegādāties ledus klases velkoni, lai šādas problēmas vairs neatkārtotos. Igors pasmaida, sakot, ka kopš tās trakās ziemas tāds ledus vairs nav bijis. “Bet, kad atkal būs jālauž ledus, to varēsim darīt paši, jo mums ir kuģis, kas nodrošinās navigāciju ziemā. Kuģis ir ar augstu ledus klasi, būs gan jau pasen Zviedrijā, bet arī paši zviedri vēl joprojām strādā ar tādiem velkoņiem. Viena no mūsu nākamajām aktivitātēm varētu būt šī velkoņa nomaīņa pret modernāku. Mums, protams, ir ļoti svarīgi nodrošināties, lai osta strādātu visu gadu 24/7 bez pārtraukuma.”



Lai gan Skultē ir savs jahtklubs un ir izveidota pat biedrība “Skultes jahtklubs”, ostas pārvaldnieks atzīst, ka jahtām nepieciešamo infrastruktūru vēl nav izdevies pienācīgi sakārtot, jo, lai nodrošinātu jahtām vajadzīgos dziļumus, vispirms jānostiprina krasts. “Mēs nevaram uztaisīt normālu dziļumu, nav jēgas rakt, ja krasts visu laiku skalojas lejā. Piedevām jahtklubam ir vajadzīga arī infrastruktūra krastā. Ceru, ka tuvākajā laikā šo projektu aktualizēsīm. Tomēr nekad nevarēsīm konkurēt ar Salacgrīvu vai citām jahtu ostām, kur brauc jahto-



tāji no tālākām vietām, jo mums pietrūkst aktivitāšu krastā, tāpēc mūsu jahtklubā pārsvarā rosās jahtkluba biedri, kuri vasarā te tur savas jahtas.

Jau tad, kad uzsākām ostas rekonstrukcijas darbus, plānojām pakāpenisku kravu apgrozījuma pieaugumu, ne lielāku par trim procentiem gadā. Domājām par to, lai kravu apjoms visu laiku būtu stabils, un tieši tas bija mūsu atskaites punkts, plānojot darbus un pakāpeniski virzoties uz priekšu. Rēķinājāmies ar to, ka vēlmais rezultāts netiks sasniegts gada vai pat piecu gadu laikā. Ja kādreiz priecājāmies, ka mēnesī kravu apgrozījums ostā ir četrdesmit pieci vai piecdesmit tūkstoši tonnu, tad tagad mēnesī jau pārkraujam simt un pat simt trīsdesmit tūkstošus tonnu.”

Nu jau tradicionāli augusta sākumā Skultē tiek svinēti ostas svētki. Kā saka Igars, augustā laika apstākļi parasti ir mierīgi, jau vairākus gadus ir paveicies ar siltām bezvēja nedēļas nogales dienām, kas svētkus padara vēl pievilcīgākus. Skulte nevarot konkurēt ar Salacgrīvu vai Roju zvejnieku svētku rikošanā, tāpēc nolēmuši šeit iedibināt jaunu tradīciju. “Esam pat vienojušies ar stividoriem, ka koncerta laikā viņi pārtrauc kuģu kraušanu. Cilvēkiem patīk sēdēt ostā un klausīties Raimonu Paulu. Iepretim stāv liels kuģis, kuru nupat krāva, bet tagad visa komanda sastājusies pie borta, lai vienkārši baudītu koncertu,” ainiņu uzbur ostas pārvaldnieks un piebilst, ka šī tradīcija tiks turpināta. Skultes osta augustā visus gaida uz saviem svētkiem, kad tikai uz brīdi darbi šeit apstāsies, lai, koncertam beidzoties, viss atgrieztos iepriekšējā darba ritmā.■

Anita Freiberga



ATTAISNOJAS PĀRDOMĀTI PROJEKTI UN TĀLRĒDZĪGA SAIMNIEKOŠANA

Mērsraga ostas pārvaldnieks JĀNIS BUDREIKA ar ostas darbību un apstrādāto kravu apjomu aizvadītajā gadā ir apmierināts, lai gan piebilst, ka vienmēr jau var vēlēties, lai ostai būtu vairāk darba. "Šajā tik ļoti sarežģītajā laikā Mērsraga osta strādā stabili, ar katru gadu kravu apjoms lēnām iet uz augšu. 2021. gadā pārkāpām piecsimt tūkstošu tonnu robežu, apstrādājot 504 tūkstošus, 2022. gadā mums jau bija 551 tūkstotis tonnu, bet 2023. gadā kravu apgrozījums ostā vēl nedaudz pieauga – līdz 556 tūkstošiem, un tas ir apliecinājums, ka mūsu ostas attīstības stratēģija ir bijusi pareiza," saka Jānis Budreika.

Jānis Budreika ostas attīstības stratēģiju kopā ar kolēģiem un domubiedriem ir veidojis kopš 2002. gada, kad stājās ostas pārvaldnieka amatā. Toreiz viņš ostu saņēma ar 229,5 tūkstošu tonnu lielu kravu apgrozījumu un valdībā pieņēmu lēmumu, ka no 2003. gada mazās ostas vairs



nesaņems finansējumu no speciālā budžeta, un tas nozīmēja, ka ar smilšu sanesumiem, molu sakārtošanu, dziļumu uzturēšanu un visu pārējo būs vien pašiem jātiek galā. Toreiz gan tika rīkotas diskusijas un viedokļu apmaiņa, kopā nāca Latvijas Mazo ostu asociācija, mazo ostu pārvaldnieki, Latvijas Jūrniecības savienība, lai paustu savu sāpi un klauvētu pie Satiksmes ministrijas sirdsapziņas, tomēr Satiksmes ministrijas un Ostu padomes lēmums palika nemainīgs, tāpēc mazajām ostām pilnībā nācās mainīt savu domāšanu un pārkārtot stratēģiskos plānus. Jānim sava domāšana īsti nemaz nebija jāpārkārtot, jo viņš lieliski apzinājās, ka viss, kas turpmāk notiks, būs atkarīgs tikai no pašu spējām un ambīcijām.



Jānis Budreika.

MĒRSRAGAM AMBĪCIJU NAV TRŪCIS

Un ambīciju Mērsraga ostas pārvaldniekam nekad nav trūcis. Kad neilgi pēc Jāņa Budreikas stāšanās pārvaldnieka amatā viņu intervēju, veidojot materiālu kārtējai gadagrāmatai, jaunā pārvaldnieka ostas attīstības vīzija šķita nereāla. Kad vēl pēc pāris gadiem Jānis Budreika sanāksmē pie satiksmes ministra apgalvoja, ka pēc tik un tik gadiem Mērsraga osta sasniegs pusmiljona tonnu lielu gada apgrozījumu, ne ministrs, ne lielo ostu pārvaldnieki šo apgalvojumu

neņēma nopietni, viens otrs pat atmetis ar roku un norakstījis to uz pārvaldnieka jaunības maksimālisma rēķina. Jānis toreiz tikai smaidīja – lai jau domā, ka viņš ceļ gaisa pilis. Patiesībā ostas attīstība soli pa solim ir gājusi uz priekšu, pārkāpts arī pusmiljona tonnu apjoms, varbūt ne tik ātri, kā gribējās, bet tas tomēr ir jau noticis.

Jautāts, vai Mērsraga ostas pārvaldnieka plānos būtu pieaudzēt kravu apjomu līdz miljonam tonnu, Jānis Budreika atbild noliedzoši. “Nē, miljons noteikti ne, neredzu, no kurienes šāds kravu apjoma pieaugums varētu rasties. Ja skatās uz ostas iespējām, tad ostas jauda atļautu apstrādāt arī vēl lielāku kravu apjomu, bet ir jābūt realīstiem un jāņem vērā mūsu reģiona biznesa iespējas. Protams, esam veikuši daudzas iestrādes un padomā vairāki projekti, bet par tiem pagaidām vēl negribētos skaļi runāt. Taču, ja izdosies iecerētais un šie projekti aizies, tad mums izdotos piesaistīt vēl kādu jaunu kravu veidu, kas ostas apgrozījumu varētu pieaudzēt līdz 600 tūkstošiem tonnu gadā. Ar laiku varētu pienākt klāt vēl kādi 50 tūkstoši, bet pašlaik neredzu, ka šajā reģionā varētu būt jaunas rūpnīcas, tomēr mēs esam šeit, tāpēc strādājam ar vietējiem uzņēmējiem un esam priecīgi, ka viņi attīsta savu biznesu. Savukārt uzņēmēji novērtē Mērsraga ostas sniegtos pakalpojumus un ir pārliecinājušies, ka tie ir kvalitatīvi un ka viņi šeit var strādāt bez riskiem,” savu viedokli pauž ostas pārvaldnieks. “Mazās ostas, pie kādām pieder arī Mērsrags, ir reģionālie spēlētāji, kas strādā ciešā sadarbībā ar vietējiem uzņēmumiem. Atšķirībā no Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām mums nav un, visticamāk, arī nebūs tranzīta kravu, jo šeit nav dzelzceļa un nav arī citu priekšnosacījumu tranzīta kravu plūsmām. Līdz ar to ostas galvenie klienti ir reģionālie uzņēmumi, kas nodrošina pastāvīgu un stabilu kravu plūsmu. Mēs tiešām esam ļoti cieši saistīti ar ekonomisko aktivitāti reģionā.”



Mērsraga ostā pamatā strādā trīs stivdorkompānijas, kas sniedz pakalpojumus aptuveni 15 kravu īpašniekiem, ar kuriem noslēgti līgumi par kravu apstrādi ostā. 2023. gadā Mērsraga ostas kravu apgrozījumu nodrošināja kūdra, šķelda, celulozes šķelda, koksnes granulas, kokmateriāli, graudi un smiltis. Tieši smilšu eksportu īpaši uzsver ostas pārvaldnieks, jo tas ir bijis projekts, pie kā strādāts ilgāku laiku. “Diezgan ilgi strādājām pie projekta, tāpēc ir gandarījums par rezultātu. Netālu no ostas atrodas karjers, kur rok granti, kas tiek eksportēta uz Skandināvijas valstīm. Tāpat uz Skandināviju tiek eksportēta arī papīrmalka, bet no turienes importēti zāģbaļķi,” stāsta Jānis Budreika.

OSTAS INFRASTRUKTŪRA IR KONKURĒTSPĒJAS PAMATU PAMATS

Viens no svarīgiem priekšnosacījumiem, kas klientiem ostu padara pievilcīgu, ir sakārtota un labi uzturēta ostas infrastruktūra. Lai Mērsraga ostas akvatorijā nodrošinātu projektēto dziļumu uzturēšanu, katru gadu tiek veikti ostas padziļināšanas darbi, likvidēti smilšu sanesumi, kas traucē kuģiem iekļūt ostā. Sanešu kustība pa navigācijas kanālu notiek apmēram 100 metru platā koncentrētā joslā, kas atrodas jūrā aptuveni 100 metru attālumā no Ziemeļu mola, un tur galvenokārt arī notiek jūras kanāla piesērēšana.



Piesērējuma slāņa biezums pie kanāla Ziemeļu mola malas var sasniegt trīs metrus, bet uz kanāla ass – 1,7 metrus. Te nu, protams, ir par ko domāt, tāpēc ostas attīstības plāni vienmēr tiek veidoti kā ilgtermiņa stratēģija, kam pamatā ir mērķtiecīga ostas infrastruktūras attīstība. “Ostas infrastruktūra ir konkurētspējas pamatu pamats, tāpēc to uzturam ļoti labā līmenī. Ja pirms gadiem desmit piecpadsmit no stividoru puses vēl bija kādas pretenzijas par to, ka mēs smilšu sanesumu dēļ nevaram uzturēt pienācīgus ostas dziļumus un savlaicīgi uz to reaģēt, tad tagad regulāri veicam padziļināšanas darbus. Mums pašiem ir viens gruntssūcējs un kuģis “Mērsrags”, katra ietilpība ir 20 tūkstoši kubikmetru, kas nodrošina padziļināšanas darbus, gan izvedot smiltis jūras izgāztuvē, gan pārvietojot tās uz sauszemes izgāztuvi. Ja šiem kuģiem paliek pāri jauda, tad esam gatavi sniegt padziļināšanas pakalpojumus arī citās ostās. Esmu pārliecināts, ka savulaik pieņēmām pareizu lēmumu par otra kuģa iegādi, jo



sapratām, ka tikai ar vienu kuģi vien netiksim galā. “Mērsrags” ir unikāls kuģis, uz tā novietots pat neliels celtnis, tāpēc vajadzības gadījumā tas no pietātnes var paņemt kravu, lai nodrošinātu, piemēram, kāda kuģa apgādi, kā tas bija aizvadītajā gadā, kad Rīgas ostas ārējā reidā ilgu laiku ar kravu stāvēja kuģis, ko vajadzēja apgādāt ar pārtiku un rezerves daļām. Nepieciešamības gadījumā “Mērsrags” kā apgādes kuģis var iesaistīties arī militārajā mobilitātē,” stāsta ostas pārvaldnieks un vēl piebilst, ka visi kuģi ir labā tehniskā kārtībā, izgājuši kārtējās apskates un saņēmuši sertifikātu līdz 2028. gadam, bet visā padziļināšanas darbu procesā tiek ievērota piesardzība un vides aizsardzības prasības.

NEATLAIDĪBA UN AKTIVITĀTE IR ATMAKSĀJUŠĀS

Mēdz teikt, ka parāds nav brālis, un arī ar kredītsaistībām, ko osta uzņemas, lai attīstītu darbību, ir godam jāspēj tikt galā. “Mērsraga osta savu projektu realizēšanai ir uzņēmusies kredītsaistības, un vienmēr ar kredīta devēju esam spējuši savlaicīgi norēķināties. Ik gadu esam ļoti cītīgi pildījuši savas kredītsaistības, un tagad varam būt gandarīti, jo 2024. gadā mums palicis vēl tikai pēdējais kredīta maksājums. Nopietni kontrolēju ostas finanšu plūsmas, katru mēnesi sekoju, kādi ir ieņēmumi un kādi izdevumi, un gadījumā, ja redzu, ka kaut kur veidojas saspringta situācija, kas varētu radīt nevajadzīgas problēmas, kādus no darbiem apturu vai to tālāku veikšanu atlieku uz nākamo gadu. Domāju, ka tāda ir atbildīga un saprātīga saimniekošana, kas devusi labus augļus, par ko liecina finanšu plūsma, kas katru gadu ir bijusi pozitīva.”

Tālredzīga rīcība mēdz atmaksāties, bet ne vienmēr pūles un ieguldītā enerģija vainagojas ar panākumiem. Ir atmaksājusies Mērsraga ostas pārvaldes tālredzīgā politika attiecībā uz tiltu sakārtošanu, bet bez rezultātiem diemžēl palikuši centieni sakārtot to ceļu infrastruktūru, kas savieno kravu īpašniekus ar ostu. “Apzinoties, ka kravas mūsu ostā var nokļūt, tikai šķērsojot divus tiltus, sapratām, ka savlaicīgi jārikojas, kamēr tiltu tehniskais stāvoklis nav kļuvis par problēmu, kā tas par nožēlu tagad noticis ar Salacgrīvas tiltu. Ar lielu neatlaidību mums izdevās pārliecināt Satiksmes ministriju un rast atsaucību tiltu sakārtošanai, tā tika iekļauta ministrijas plānos, un abi tilti tika izremontēti. Savlaicīgi veiktie darbi neprasīja pārlieku lielus izdevumus, un tagad vismaz gadus četrdesmit mums nebūs jārisina tiltu problēma,” saka Budreika un piebilst, ka pašu neatlaidība un aktivitāte ir atmaksājusies.

JAUTĀJUMS JOPROJĀM IR AKTUĀLS

Savādāk ir ar autoceļu, par kura sakārtošanu tiek spriests jau daudzu gadu garumā. Kā saka ostas pārvaldnieks, tieši pie šī jautājuma risināšanas atkal un atkal nākas atgriezties dažādās apspriedēs un diskusijās, bet pagaidām bez panākumiem. Būtu ļoti svarīgi, lai tie lielie ražotāji, kas atrodas netālu no Mērsraga ostas, piemēram, Laucienes pagastā, uz ostu nebrauktu pa apkārtceļiem,



kā tas ir tagad. Celulozes šķelda, baļķi, granulas, smiltis – visas šīs kravas uz Mērsraga ostu tiek vestas pa apkārtceļu. Kravu transportēšanai, protams, varētu izmantot taisnāku ceļu, kas būtu vien deviņpadsmit kilometrus garš, bet tas ir grantēts un prasa sakārtošanu. Jānis Budreika ir cieši pārliecināts, ka ceļu Stende – Lauciene – Mērsrags vajadzētu iekļaut valsts līmeņa projektā, taču ar nožēlu atzīst, ka Mērsraga ostas pārvalde valsts politiku nevar ietekmēt. “Iespējams, to varētu Talsu novads, jo šis ceļš ir svarīgs visiem Talsu novada uzņēmējiem. Ceļa jautājums ir bijis aktuāls nu jau gandrīz divdesmit gadus, par to ir runāts, cik vien tas bijis iespējams, bet šķiet, ka mūsu argumenti nav spējuši pārliecināt. Lai gan ostas kravu apgrozījuma pieaugums ir ļoti pārliecinošs arguments, kas runā pats par sevi, kravas diemžēl joprojām tiek vestas pa ceļu gar Rideļu dzirnavām vai arī caur Upesgrīvu, un ir liela atšķirība, vai uz vienu galu brauc divdesmit vai četrdesmit piecus kilometrus, piedevām ņemot vērā dārgās degvielas izmaksas.”



MĒRSRAGS JAHTOTĀJU VIDŪ NAV IECIENĪTS

Pašā vasaras vidū, braucot pa Kurzemes puses jūras krastu un pa ceļam iegriežoties visās ostās pēc kārtas, diezgan pārliecinoši var redzēt, kuru no ostām jahtotāji ir iecienījuši, bet kuru atstāj ārpus savas intereses robežām, un Mērsraga osta, šķiet, izkrit cauri jahtu sietam.

“Redzi, viss ir atkarīgs no tā, kāda infrastruktūra jahtotājus sagaida krastā. Lai gan esam izbūvējuši jahtu piestātnes un sakārtojuši visu pārējo jahtām vajadzīgo infrastruktūru, diemžēl Mērsrags neiztur konkurenci ar citām jahtu ostām, jo pašā Mērsragā nav attīstīts plašāks pakalpojumu klāsts. Rojā jahtu osta atrodas pašā pilsētas centrā, blakus tai ir ļoti daudz restorānu, veikalu, ir uzbūvēta liela vasaras estrāde, kur visu vasaru notiek koncerti, tāpat Rojā ar vērienu



tiek svinēti Jūras svētki un tikai dažu soļu attālumā no ostas ir pludmale, un līdzīgi ir arī Engurē. Žēl, bet Mērsrags šajā konkurences cīņā ir zaudētājs, jo te nav restorānu, pat bāka un pludmale atrodas trīs kilometru attālumā no jahtu ostas. Lai gan mums ir sakārtota jahtu ostas infrastruktūra un jahtotāji lieliski zina par mūsu ostu, tik un tā viņu vidū neesam populāri," atzīst Jānis un piebilst, ka vienmēr jāreķinās ar reālo situāciju.

Vēl viena cīņa, ko savulaik izcīnīja Jānis Budreika, bija saistīta ar energoresursu deficītu ostas tālākai attīstībai. "Savulaik bijām pirmie, kas sita cauri vēja ģeneratoru ideju, jo tolaik mums ļoti trūka elektroenerģijas. Tagad ostā griežas divi vēja ģeneratori un esam atrisinājuši problēmas ar elektrību. Patiesībā savulaik lielielie elektrības patērētāji bija zivju pārstrādes kombināti, kur vienā strādāja aptuveni divsimt, bet otrā simt piecdesmit darbinieku. Tagad zivju kombināti ir slēgti un ietaupās viņu patērētā elektrības jauda.

Mērsraga ostā nav noticis neviens kuģa negadījums, neviena avārija vai vēl kāds cits starpgadījums. Atbilstoši kravu pieaugumam paplašinām kravu laukumus un lielu vēriņu veltām zaļo tehnoloģiju izmantošanai ostā. Kā jau teicu, darbojas divi vēja ģeneratori, un jau tagad ostā strādā uzņēmēji, kuri uzstādījuši saules paneļus, bet tad, ja radīsies izdevība piesaistīt arī Eiropas fondu finansējumu, mūsu uzņēmēji to noteikti izmantos un, iespējams, veidos saules paneļu parku, jo, piesaistot līdzfinansējumu, šāds projekts kļūst arī ekonomiski izdevīgs."

NEPIEVILT KLIENTU UZTICĪBU

Mērsraga osta turpina strādāt pie jauniem projektiem un lielas cerības liek uz novada un reģiona attīstību, jo no tā, cik pievilcīga ir uzņēmējdarbības vide un cik sakārtota ceļu infrastruktūra, būs atkarīgs tas, cik veiksmīgi strādās un savu biznesu šajā reģionā attīstīs uzņēmēji, bet no sekmīgas uzņēmējdarbības vistiešākā veidā atkarīga Mērsraga ostas sekmīga darbība. Ja Latvijas lielās ostas piedzīvo vidēji divdesmit procentu kravu kritumu, tad mazās strādā ar plusiem un reģionālās kravas pieaug. "Mēs esam tuvu uzņēmējiem, un viņiem tas ir ērti, pie mums uz ceļiem nav sastrēgumu, bet ostā ir pievilcīgi kravu apstrādes tarifi un tiek nodrošināts viss nepieciešamais serviss. Ja klients zina, ka te gan vasarā, gan ziemā var strādāt bez jebkādām problēmām un ka ostā tiek uzturēti vajadzīgie dziļumi, tad viņš izvēlas strādāt tieši šeit. Mēs esam vienas komandas spēlētāji, un uzvara spēlē ir atkarīga no katra spēlētāja," saka Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika, kuram ir ļoti svarīgi, lai ostas klienti un sadarbības partneri justu personisku attieksmi, un kurš ar cerībām raugās uz ostas ilgtspējīgu attīstību, kam radīti visi nepieciešamie priekšnosacījumi.■



SALACGRĪVA – DROŠĀ OSTA JAHTOTĀJIEM

Tūrisma sezonas gaidās ir visas Latvijas jahtostas, tādēļ to pārstāvji aizrautīgi piedalās starptautiskajās ceļojumu un jahtu tūrisma izstādēs, kas pandēmijas iespaidā vairākus gadus tā arī palikušas tikai “uz papīra”. Tikties klātienē ir dubultprieks, un arī Salacgrīvas ostas pārvalde aktīvi šopavasār izmanto iespēju par sevi vēstīt apvienotajā Rīgas plānošanas reģiona stendā Diseldorfā, Helsinkos, Stokholmā un citviet, kur vien rodami jahtu tūristi virzienā uz Baltijas jūras austrumkrasta ostām. Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais ne bez lepnuma tikšanās reizē rāda ziņu no Helsinku tūrisma izstādes: “Gribētu atreferēt Helsinkos dzirdēto no burātājiem – Salacgrīvā ir vislabākā servisa ēka visā Baltijas jūrā.” Un patiesi – realizējot Igaunijas–Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektu “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā (EST–LAT Harbours)”, 2020. gadā ekspluatācijā nodotā Salacgrīvas jahtotāju servisa ēka “Bura” jau iemantojusi





OSTAS



tuvu un tālu viesu atzinīgas atsauksmes. Tur pieejamas visas nepieciešamās labierīcības – WC, dušas, veļas mazgāšana un žāvēšana, kā arī mājīga sauna, kas īpaši tuva skandināviem. Jahtu osta Salacas labajā krastā ir kuģošanai droša vide – tā ļauj te ienākt peldlīdzek-

ļiem ar iegrimi līdz 2,5 metriem. Burātāju rīcībā ir divas peldošās piestātnes ar tauvošanās pirkstiem, tauvošanās bojām un 40 jahtu vietām. Ikdienā Salacgrīvā darbojas airēšanas un jauno burātāju skola. Tūristiem vasaras sezonā rokas stiepiena attālumā no jahtu ostas ir restorāns "ab inito" ar izsmalcinātām picām un kebabnīca "KasTe", kur vienmēr dabūnams putojoša alus kauss.

I. Īstenais atgādina neaizmirst par Kuivižu ostu, kur SIA "Kuivižu osta" paredzējusi 90 m garu piestātņi 35 jahtām un kuteriem, kuru iegrimē nepārsniedz 2,5 m, bet garums – 35 m. Te attīstījies atpūtas un jahtu komplekss "Kapteiņu osta", kurā ietilpst viesnīca, kempings un restorāns "Il Capitano". Kuivižu ostas aktivitātes jauniešu burāt un airēt mācīšanās organizē biedrība "Kuivižu jahtklubs", un viņu vasaras burāšanas skola ir iemantojusi nedalītu popularitāti. Šovasar te paredzēts Ziemeļvalstu jauniešu burāšanas čempionāts, kam pietiekušies turpat 300 dalībnieku. Rezumējumā jāatzīmē, ka Salacgrīvas ostas pārvaldes pārraudzībā esošās jahtu piestātnes ir kuģotājiem drošas, ar modernu aprīkojumu, bet pašas jahtu ostas – modernas, ar laikmeta prasībām atbilstošu infrastruktūru. Te vienmēr tiek gaidīti "balto buru pavēlnieki", un, kā rāda statistika, visvairāk tie iekuģo no Igaunijas, Somijas, Zviedrijas un Vācijas.■

Gints Šmanis



SALACGRĪVAS OSTA JŪRAS VĒJA PARKU GAIDĀS

Aizvadītais gads Vidzemes jūras vārtiem Salacas krastos bijis labiem nodomiem un darbiem bagāts. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais ir gandarīts, ka sarežģītā ģeopolitiskā situācija un tradicionālo tranzīta koridora Austrumi – Rietumi loģistikā ķēžu “nobrukšana” ostu nav sāpīgi skārusi, jo tā nekad nav orientējusies uz tranzītkravu apkalpošanu un tuvējo agresorvalstu budžetu papildināšanu.

2023. GADĀ DOMINĒ KURINĀMAIS

Kravu apgrozījuma statistika 2023. gadā Salacgrīvas ostai ir pozitīva – pavisam apstrādātas 451 487 tonnas visdažādāko kravu, kas ir 124% attiecībā pret iepriekšējo gadu (365 057 t). Arī apkalpoto kuģu skaits pieaudzis – to bija 152, kamēr 2022. gadā – 125 (+27%). Ivo Īstenais atzīmē, ka vislielākais pieaugums vērojams tieši kurināmā eksportā – pārkrautas 178 267 t šķeldas (2022. g. – 143 360 t, 124%) un 118 057 t papīrmalkas (2022. g. – 142 125 t, 83%). Krietni pieaudzis tieši malkas eksports – no 11 700 t 2022. gadā līdz 38 640 t pērn (330%), un tas liecina, ka Latvijas koksne ārvalstīs vēl arvien ir ļoti pieprasīta. Liels ir arī kūdras eksports – 55 057 t (iepriekšējā gadā – 47 525 t, 116%). Citā





kravu segmentā dominē no Igaunijas šurp vestais un ceļam pa jūru iekrautais keramzīts, kas sasniedzis jau 30 204 t (2022. g. – 10 478 t, 288%). Strauji audzis pārkrauto minerālakmeņu daudzums – 31 262 t (pirms gada – 9869 t, 317%).



Ivo Īstenais (no kreisās) un Dagnis Straubergs.

No iepriekšējo gadu kravu sortimenta pilnībā zudis asfalts, šķembas, baļķi un graudi. Ostas pārvaldnieks atzīst, ka, samazinoties tranzītkravu apjomam Latvijas lielajās ostās, to menedžeri kāri tver kravas, ko tradicionāli gadu gadiem pārkārvušas piekrastes reģionālās ostas. Konkurences cīņa saasinās, nu vairs nav stāsts par to, ka Ventspilij vai Rīgai bija zem sava goda pārkraut mazajām ostām tradi-

cionālās kravas, nu jākrauj viss, ko tik var dabūt ostā iekšā. Tas liek mēroties spēkiem ne tikai stividoriem, bet arī ostu pārvalžu speciālistiem.

SAULES MŪŽU ZVEJNIEKIEM!

Salacgrīvas osta no mazas zvejas un patvēruma ostiņas simt gadu laikā izaugusi par vadošo Ziemeļvidzemes reģionālo ostu, un tas vēsturiski ir arī liels te strādājošo zvejnieku nopenls. Lai gan ostā patlaban bāzējas tikai divi kuivižnieku SIA “Baņķis” kuģi, pietātnēs aizvaditajā gadā pārkrautas 5087 t visdažādāko zivju. Protams, pārsvarā reņģes, kas ir šejienes zvejnieku “maize”, bet otrajā vietā jau vairākus gadus turas invazīvais apaļais jūrasgrundulis. Lai gan tā kopējā ietekme nozvejas statistikā gadu no gada sarūk, tomēr tas ir liels zvejnieku glābiņš visā Latvijas piekrastē, it īpaši laikā, kad tiek samazinātas reņģu un brētliņu nozvejas kvotas. Salacgrīvas pusē nozvejas ziņā ražīgākie mēneši bijuši marts (1038 t) un decembris (937 t), savukārt jūnijā, jūlijā un augustā krastā nav vesta pat ne tonna zivju. Ar vienu reģistrētu zivju tonnu dižojas ziedonis maijs. Kādas ir perspektīvas? Ja zivju ir tik, cik ir, ja zveji strauji noveco, bet alkatīgo roņu skaits pieaug ģeometriskā progresijā, ir jādomā, kā zvejniekiem izdzīvot. Osta nekad nav vēlējusies pelnīt uz zvejnieku rēķina, un pašreizējos apstākļos tas būtu gluži utopiski. Galvenais ir saglabāt šo mūsu dzimtā krasta ļaužu tradicionālo nodarbi, nodot zināšanas un prasmes nākamajām



paudzēm, bet visgrūtākais ir atrast, kam tad šo arodu nodot. Ja osta meklē un, par laimi, arī rod jaunus spēka pielikšanas punktus, tad zvejiniecībā vecās labās koka laivas ir nomainījušas “plastmasenes”, bet “jūras vilkus” diezin vai varēs aizstāt mākslīgais intelekts

TUVOJAS JŪRAS VĒJA PARKU ĒRA

Pārbraucot Salacgrīvas tiltam un pavērojot ostas piestātnes, ir patīkami apzināties, ka visa ostas pārvaldes pārziņā esošā piestātņu infrastruktūra ir sakārtota un atbilst mūsdien



nu prasībām. Renovētās un pārbūvētās piestātnes abos Salacas krastos priecē acis. Ko darīt tālāk? I. Īstenais jau vairākus gadus aktīvi interesējas un kontaktējas ar jūras vēja parku attīstītājiem kā Latvijā, tā Igaunijā. Piedalīšanās starptautiskajās konferencēs un semināros jau kļuvusi par tradīciju ostas pārvaldes darbiniekiem, jo Salacas krastos vēl rodama vieta gan kravām, gan vēja parku attīstītājiem un apkalpotājiem.

Tas, ka zaļā enerģija aizvien straujāk ienāk mūsu ikdienā, redzams ik brīdi, tomēr aizspriedumu vara vēl arvien kavē pieņemt stratēģiskus lēmumus valstiskā mērogā. Kaimiņos Igaunijā ar vēja parku iniciatīvu tikuši daudz tālāk, un ir jāatmet aizspriedumi, ka vēja turbīnas izkropļos apvārsni vai aizsegs tradicionālo saulrieta skatu. Latvijas pusē līcī tiek apspriesta viena jūras vēja parka būvēšanas iecere, Igaunijas ūdeņos tādu ir pat ļoti daudz. Kā atzīst ostas pārvaldnieks, viņš cenšas uzturēt regulārus kontaktus ar vēja parku attīstītājiem, vienlaikus meklējot konsultantus, kuri profesionāli izvērtētu Salacgrīvas ostas līdzdalības iespējas šajos projektos. Tad varētu tapt prezentācija un skaitļos balstīts sadarbības biznesa piedāvājums eventuelajiem projektu attīstītājiem. “Mēs nedrīkstam stāvēt uz vietas, jo, ja jūrā zivju paliek mazāk, ja tradicionālās zvejas vietas tukšojas, varbūt te ir vieta citam ūdeņu izmantojumam. Un tie mūsdienās ir jūras vēja parki. Mēs nedrīkstam grīmt konservatīvismā un iet pret citu ekonomisko sektoru attīstību, it īpaši enerģētiskā,” ir pārliecināts Ivo Īstenais, vienlaikus atzīstot, ka visur ir jāpieņem saprātīgi risinājumi.

OSTA VIENO UN SALIEDĒ PILSĒTNIEKUS

Salacgrīvas ostas pārvalde strādā Salacas labā krasta dominantē – jahtostas ēkā “Bura”, kas ir ne vien spilgts arhitektonisks akcents, bet arī pilsētniekus



OSTAS

vienojošs un saliedējošs objekts tur notiekošo aktivitāšu kontekstā. Kopš Krievijas barbariskā iebrukuma suverēnajā Ukrainas teritorijā ostas pārvaldes un kapteiņdienesta darbinieki nenogurstoši vāc nepieciešamās lietas un paši šīs kravas nogādā ukraiņu brīvības cīnītājiem. "Bura" ir kā simboliska brīvības sala, kur satiekas salacgrīviešu labās domas ar reālajām viņu iespējām palīdzēt



un aizstāvēt demokrātiju mūsdienu pasaulē. Vienlaikus te ir nemitīga rosība pirmā stāva jahtotāju servisa telpās, kur mācās, trenējas un vispārējo fizisko sagatavotību stiprina airēšanas un burāšanas sekciju dalībnieki. Salacgrīva ir pelnījusi īstus zēģelētāju svētkus! Ik gadu ostas pārvalde aicina cīnīties par Salac-

grīvas ostas kausu airēšanā, jaudīgo burāšanas vidi jau kuru sezonu ir novērtējuši lielās regates "GoRR" (*Gulf of Riga Regatta*) rīkotāji. 2024. gada vasarā regates dalībnieki Salacgrīvā uzturēsies divas dienas, un ostas pārvalde kopā ar Limbažu novada domi jau domā par grilfestivālu un zaļumballi. Uz Salacas krastiem kāru aci met arī Igaunijas lielās regates organizētāji, un šobrīd jau risinās sarunas par 2026. gada burāšanas sezonas aktivitātēm. "Bura" vieno un saliedē – sirdij, dvēselei un acīm! – tā savu misiju apzinās Ivo Īstenais un viņa komanda, kas rudens pusē uz Salacgrīvu aicinās tuvus un tālus ciemiņus, sadarbības partnerus, jo ostas pārvalde atskatīsies uz 30 darbības gadiem, redzot savu vietu un lomu Vidzemes piekrastē starp mežiem, jūru un piekrastes ļaudīm.■

Gints Šīmanis



LATVIJAS SPORTISTI TIEK PIE VAIRĀKĀM GODALGĀM ZIEMEĻVALSTU BURĀŠANAS ČEMPIONĀTĀ JAUNIEŠIEM

No 24. līdz 29. jūlijam Kuivižos teju nedēļas garumā notika burāšanas sacensības jauniešiem – Ziemeļvalstu čempionāts. Piedaloties 247 burātājiem no Baltijas un Skandināvijas, labākie jaunie sportisti tika noskaidroti piecās klasēs. Starp meistarīgākajiem arī Latvijas jaunieši.

Kopumā jaunie sportisti četru dienu garumā mērojās spēkiem *Optimist*, *ILCA4*, *ILCA6* un vējdēļu klasēs *iQFOiL U17* un *iQFOiL U19*. Sacensību organizatori un tiesnešu komiteja vienprātīgi atzina, ka pirmās šāda veida sacensības, kas tika aizvadītas Latvijā, norisinājās izcili. Uzteicot meistarīgi organizētās aktivitātes uz ūdens un krastā, visi pauda prieku par laikapstākļiem, kas bija īpaši piemēroti šāda veida notikumam. Kā skaidro pasākuma organizatori, tieši labo laikapstākļu dēļ Ziemeļvalstu čempionātā visās klasēs varēja notikt iepļānotais braucienu skaits, kas padarīja sacensības iespējami objektīvas. Visukuplāk pārstāvēta bija Igaunija – 47 burātāji, Zviedriju un Latviju pārstāvēja pa 43 burātājiem, no Somijas piedalījās 36, no Dānijas 34, no Norvēģijas 22 un no Lietuvas 21 burātājs.





Čempionāta galvenais organizators Kuivižu jahtkluba valdes priekšsēdētāja vietnieks Kristaps Močāns: "Šāda mēroga starptautiskās sacensības gan Latvijai, gan Salacgrīvas pilsētai un Limbažu novadam ir īpašs notikums, ņemot vērā mūsu piejūras vēsturi un tradīcijas.

Ir liels pagodinājums uzņemt viesus ne tikai no Baltijas valstīm, bet arī no pārējām Ziemeļvalstīm, kur burāšanas sports ir daudz augstākā līmenī. Pavisam Salacgrīvā ieradās ap 500 viesu, tostarp ne tikai dalībnieki, treneri un pavadošās personas, bet arī starptautiska mēroga sacensību tiesneši. Kuiviži ir ļoti piemērota vieta šādu pasākumu rīkošanai, un vēlamies Kuivižus un Kuivižu jahtklubu veidot kā starptautisku sacensību rīkošanas centru. Man ir liels prieks, ka Ziemeļvalstu burāšanas federācija tieši Kuivižu jahtklubam deva iespēju organizēt šo čempionātu!" ■

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam 250

Senākais muzejs Baltijas valstīs un viena no lielākajām un nozīmīgākajām Latvijas kultūrvēsturiskā mantojuma krātuvēm – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 2023. gadā atzīmē 250 gadu jubileju. 1773. gada 22. februārī Rīgas rāte apstiprināja pirmā publiskā muzeja dibināšanu Baltijā un lēma to nosaukt par Himzela muzeju – *Himselsches Museum*. Lēmuma pamatā bija Rīgas ārsta Nikolausa fon Himzela (1729–1764) novēlējums nodot sabiedrības apskatei un izglītošanai privāto dabas un mākslas priekšmetu kolekciju.

“Mums ir ļoti īpaša leģenda – sarkanais kardināls, kurš parādās tieši muzejam nozīmīgās jubilejās. Ļoti draudzīgs un atvērts komunikācijai viņš nav, parādoties kā kapuce vai apmetnis, nevar saprast – galva ir vai nav, bet kapuces faktu apstiprina tie, kas redzējuši,” stāsta Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone-Kuzmina. “Mēs ikviens varam lepoties ar to, ka 18. gadsimtā Rīgā ir dzīvojuši progresīvi cilvēki, kas 1773. gadā ir atbalstījuši pirmā publiskā muzeja izveidi Baltijas reģionā, tā nodrošinot kultūras mantojuma saglabāšanu dažādu kolekciju veidolā, kas mums gadsimtiem ilgi ir ļāvušas apzināties un iepazīt savu vēsturi, kultūru un vērtības. Sadarbības rezultātā ar “Latvijas Pastu” esam izveidojuši pastmarku, kas iezīmēs muzeja jubilejas faktu, apliecinot, ka šīs vērtības joprojām ir dzīvas un sabiedrībai nozīmīgas. Muzejs vienmēr ir bijis mainīgs un dzīvs, taču uz pastmarkas atainotie tēli simboliski atgādina, cik nozīmīgs ir tieši muzeja pirmsākumu fakts un kolekciju devums sabiedrībai arī mūsdienās.”

“Vērtība ir ne tikai pats muzejs un krājums, kas sniedzas pāri pusmiljonam, vērtība ir jebkurš cilvēks, kurš šeit ir strādājis, kurš ir atdevis lielu daļu dzīves muzejam, darbinieki, tie, kuri padara šo muzeju un šo vēsturisko atmiņu dzīvu,” muzeju jubilejā sveica kultūras ministrs Nauris Puntulis.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs mūsdienās ir viena no lielākajām un nozīmīgākajām Latvijas kultūrvēsturiskā mantojuma krātuvēm. Šobrīd muzeja krājumā tiek glabāti vairāk nekā 600 000 priekšmetu, kas sistematizēti 75 kolekcijās.





ZEMŪDENES “RONIS” KOMANDIERIM KOMANDKAPTEINIM HUGO LEGZDIŅAM 120 HUGO LEGZDIŅA PIEMIŅU GODINOT



2023. gada 24. aprīlī Latvijas Kara muzejs saņēma ārkārtīgi vērtīgu dāvinājumu – zemūdenes “Ronis” komandiera Hugo Legzdiņa personīgās lietas – kopskaitā 141 vēstures liecības. Tās muzejam nodevis leģendārā jūras kara flotes virsnieka dēls Kārlis Legzdiņš. Kā īpaši vērtīgas dāvētās lietas muzejs minēja Latvijas, Francijas un

Zviedrijas augstākos valsts apbalvojums, kā arī citas personīgās mantas – Jūras kara flotes virsnieka formas tērpa žaketi, dokumentus, fotogrāfiju kolekciju un citas unikālas liecības par pazīstamā Latvijas Kara flotes komandkapteiņa dienesta gaitām. “Kara muzejs manā un mana tēva izpratnē būtu īstā vieta, kur šīm mantām nonākt. Tēvs būtu apmierināts. Viņš teiktu – jā, tā ir jādara,” atzina komandiera dēls Kārlis Legzdiņš.

AR LEDLAUZI “KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS” UZ SOMIJU UN ZVIEDRIJU

Vizišu dalībnieka Hugo Legzdiņa stāstījums, skatoties no toreizējā ieņemamā amata un dienesta pakāpes Latvijas brīvvalsts Kara flotē

Šie ledlauža “Krišjānis Valdemārs” gājieni saistās ar mūsu pirmā prezidenta Jāņa Čakstes došanos uz Somiju – Helsinkiem un otrā prezidenta Gustava Zemgala vizīti Zviedrijā – Stokholmā.



Man bija jāpiedalās šajās vizītēs, un tādēļ arī radās šis stāstījums. Domāju, ka manu līdzdalību veicināja tas apstāklis, ka biju vispirms kara jūrniece no Latvijas Kara flotes un, otrkārt, pēc specialitātes radiotelegrāfists. Ledlauža "Krišjānis Valdemārs" apkalpe bija līdzīga tirdzniecības kuģu apkalpei, tādēļ bija nepieciešams, lai sakarus ar Latviju – Rīgu uzturētu slepeni, telegrammas abos virzienos Rīga – "Krišjānis Valdemārs" un otrādi tika šifrētas, tad arī vajadzēja kara jūrniekus šī uzdevuma veikšanai.

Rakstot šo rakstu, nezinu, vai vēl kāds no kara jūrniekiem vai ledlauža apkalpes ir dzīvs. Zinu, ka gājienā uz Helsinkiem godasardzē uz ledlauža bija tagad pensionētais tālējūras kapteinis Oskars Stalts, kas toreiz dienēja mūsu Kara flotē un, būdams matrozis, ietilpa šajā sardzē savas stājas un izskata dēļ. Tas ir tas pats Oskars Stalts ar balto bārdu, ko mēs, vecie jūrniece, saucam vienkārši par "Bārdu" vai arī par "Lībiešu ķēniņu", jo viņš cēlies no Mazirbes un labi prot lībiešu valodu, kurā visās veco jūrnieku sanāksmēs arī runā.

Mans stāstījums atbilst toreizējiem uzskatiem, iespaidiem un vērojumiem, atrodoties uz "Krišjāņa Valdemāra", pirmajā gadījumā – kaprālis radiotelegrāfists, bet otrajā – seržants radiotelegrāfists.

LATVIJAS VALSTS PIRMĀ PREZIDENTA JĀŅA ČAKSTES VIZĪTE HELSINKOS 1926. GADĀ NO 13. LĪDZ 19. MAIJAM

Toreiz es atrados Liepājā Flotes instruktoru skolā. Viss Flotes instruktoru skolas sastāvs pēc skolas teorētiskā kursa beigšanas gatavojās doties uz Franciju. Vēl notika intensīvas apmācības, un mūsu virsnieki centās sniegt vairāk zināšanu par būvējamajām zemūdenēm ("Ronis" un "Spīdola") un mīnu traleriem ("Viesturs" un "Imanta").

Kad mēs uzzinājām par prezidenta došanos uz Somiju un, galvenais, ka pārgājienā būšot jāpiedalās arī jūrniekiem no Flotes instruktoru skolas, bijām ļoti satraukti. Bija skaidrs, ka viss skolas izlaidums piedalīties nevarēs, lai gan katrs gribēja tikt šajā pārgājienā. Noskaidrojās, ka uz Somiju prezidents dosies ar ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" un to pavadīs mūsu vienīgais karakuģis "Virsaitis". Tātad divi brīvās Latvijas kuģi. Ledlauzis pilnīgi jauns, tikko pārnācis no Anglijas un izgatavots, kā saka, par pašu naudu un pašu projektiem (profesors Klarks).

Otrs – lielgaballaiva – bijušais Vācijas mīnkuģis, pilnīgi atjaunots un uzlabots, nedaudz palielinot tonnāžu.

No visiem Flotes instruktoru skolas jūrniekiem nozīmēja zināmu daļu, kuriem prezidenta viesošanās laikā jābūt uz "Krišjāņa Valdemāra" un "Virsaiti", komandu tā papildinot. Starp tiem, kuriem jābūt uz "Krišjāņa Valdemāra", biju arī es, kaprālis radiotelegrāfists. Mans radiotelegrāfista uzdevums bija strādāt kuģa radiostacijā un pieņemt radiogrammas, kas nāca no Rīgas. Vajadzēja izpildīt arī signālista pienākumus, sazinoties ar "Virsaiti". Šim nolūkam nelietoja



radiostaciju, jo attālums bija mazs. Tika izmantots tā saucamais fladziņu semaforis, t.i., mazas rokas fladziņas, kur ar roku stāvokļiem veidojās burti un tie savukārt veidoja vārdus un teikumus.

Gājiens uz Somiju notika maijā, bet togad Somu līcī vēl bija daudz ledus. "Virsaitis" pa šādu ledu nemaz nevarēja iet. Tādēļ pa priekšu gāja "Krišjānis Valdemārs" (mīļi saukts "Krišs"), bet aiz viņa kādus simt metrus – "Virsaitis". Pa priekšu tam bija jāiet arī tādēļ, ka uz tā atradās prezidents.

Rīgā pārgājiens tika organizēts tā, lai mazā Latvijas Valsts, kurai vēl nebija pat desmit gadu, nepaliktu kaunā. Mūsu Kara flotei nebija sava ragu orķestra. Tā kā vajadzēja spēlēt Somijas un Latvijas valsts himnu, tad orķestri nozīmēja no Rīgas Kājnieku pulka, kapelmeistars kapteinis Skujiņš. Viss orķestris sastāvēja no kādiem 20–25 muzikantiem. Tos visus pārgērba Kara flotes jūrnieku formās. Intensīvi strādāja intendantūras mantu darbnīcas drēbnieki, pielāgojot katram pēc viņa auguma kara jūrnieka formas tērpu. Pats kapelmeistars Skujiņš saņēma jūras virsnieka formas tērpu. Redzēju un dzirdēju, kā "jaunie" jūrnieki lepojās ar formas ietērpu, jo visi bijām kopā uz "Kriša". Cik atceros, arī pavāri tika ņemti no Rīgas restorāniem, tāpat ķelneri utt. Tātad jūrnieki radās, tā sakot, uz ātru roku. Bija izdevība novērot, cik izveicīgi strādāja "sagādnieki". Mans uzdevums bija galvenokārt apkalpot radiostaciju. Telegrammas no Rīgas nāca bieži. Tās pa lielāka daļa bija šifrētas. Nez kā man uzticēja arī šifra atslēgu, t.i., speciālu, ļoti slepenu šifra grāmatiņu. Pēc noteikumiem ar šifru varēja rīkoties tikai virsnieks.

Mūs, no Flotes instruktoru skolas piekomandētos kara jūrniekus, arī godasardzes vīrus, komandēja virsleitnants Dišlers, viņš šifru uzticēja man. Pats galvenais jau bija "Kriša" telegrāfists. Viņš ļoti labi pārzināja radioaparāturu, sēdējām blakus un radiogrammas pieņēmām abi. Pēc telegrammu atšifrēšanas atkarībā no tā, kam telegramma adresēta, man to vajadzēja nodot adresātam.

Uz "Kriša" bija daudz oficiālu personu. Atceros, bija kara ministrs ģenerālis Balodis, armijas komandieris ģenerālis Berķis, Ministru prezidents Kārlis Ulmanis, ārlietu ministrs, sūtnis Somijā un vēl daudz militāru personu, kuras es pēc izskata nepazinu. Uz "Kriša" viņiem nebija ko darīt, bet Helsinkos viņi bija nepieciešami, lai pārstāvētu Latviju, lai tiktos ar attiecīgām Somijas valdības personām.

Atceros vienu epizodi, kur man bija, tā sakot, darišana ar pašu prezidentu un Ministru prezidentu. Bija pieņemta telegramma, adresēta Ministru prezidentam Kārlim Ulmanim. Šo telegrammu pēc atšifrēšanas man vajadzēja nodot pēc piederības. Tobrīd visi lielie kungi atradās "Kriša" salonā, šķiet, vakariņoja. Mēs izgājām no Rīgas pēc pusdienas ar aprēķinu, lai nākošajā dienā noliktā stundā būtu Helsinkos, tātad vakariņas notika jūrā. Pārbaudījis savu jūrnieka – kaprāja formas tērpu, vai viss kārtībā, vai matroža apkaklīte nav saburzjusies, atlocījušies stūri, vēl mani apskatīja virsleitnants Dišlers, uzmeta acis arī "Kriša"



telegrāfists, un es ar drebošu sirdi devos uz salonu. Klauvēju pie durvīm. Vai nu kāds atbildēja, vai ne, es, atvēris durvis, spēru soli salonā un redzēju, ka ap galdu sēd vismaz kādi divdesmit vīri. Skaļā balsī, kā tas bija paredzēts reglamentā, teicu: "Valsts prezidenta kungs, lūdzu atļauju kaprālim Legzdiņam iet." Redzēju, ka prezidents sēd galda galā tieši pretī un viņam blakus Ministru prezidents Kārlis Ulmanis. Ievēroju, ka, atskatot jautājumam, visi pagrieza galvas uz manu pusi, vismaz man tā likās, sirds drebēja. Patiesībā jau tai sirdij nevajadzēja drebēt, jo visi taču latvieši, visi runā latviski, arī es un izpildu savu dienesta pienākumu pēc labākās sirdsapziņas un mācītās kārtības. Saņēmis atļauju, devos pie prezidenta. Nekad savā mūžā nebiju bijis tik tuvu tik lieliem vīriem, tos pazinu pēc laikrakstos un žurnālos ievietotajām fotogrāfijām. Turklāt apzinājos, ka Valsts prezidents ir galvenais armijas un flotes priekšnieks, ne jau vienu reizi vien biju lasījis Valsts prezidenta pavēli par virsnieku paaugstināšanu.

Pienācis, cik iespējams tuvāk, prasīju: "Valsts prezidenta kungs, atļaujiet griezties pie Ministru prezidenta Kārļa Ulmaņa kunga!" Saņēmis atļauju, šķīst, ar galvas mājieni, turpat pagriezos pret viņu un teicu: "Ministru prezidenta kungs, lūdzu, jums telegramma." Tad tradicionālais "Atļausiet iet", un, izdarījis militāro pagriezieni, devos uz durvīm un izgāju no salona.



Otrajā dienā jau no rīta visi kungi bija uzcēlušies. Bija skaists, saulains bezvēja maija rīts. Redzēju, ka Kārlis Ulmanis no "Kriša" komandtiltiņa kopā ar citiem vēro jūru. Bija diezgan stingrs ledus, un "Krišs" droši lauzās uz priekšu. Te uzreiz dzirdēju un redzēju, ka K. Ulmanis rāda ar roku uz jūru un saka savā īpatnējā, diezgan smalkā un mīkstā balsī: "Re, re, kur ronis!" Patiešām, netālu no "Kriša" uz ledus bija divi roņi, kam visi pievērsa uzmanību.

Vēl uz kuģa bija šādas tādas epizodes. Lielie kungi centās sarunāties ar matrožiem, izprasīt, no kurienes, kāpēc uz jūras utt. Arī orķestris izmēģināja savas spējas uz jūras. Vairākkārt treniņa pēc atkārtoja Somijas valsts himnu, kuras melodija ir tuva latviešiem pazīstamās dziesmas melodijai, arī tuva Igaunijas valsts himnas melodijai. Atkārtoja arī Latvijas tautas maršu un citas dziesmas. Man, vienkāršam ierindas kaprālim, bija ļoti patīkami – interesanti, jo tepat blakus visa mūsu jaunās Latvijas Valsts vadība, pacilāta sajūta.

Uzturs uz "Kriša" bija ļoti labs. Es jau pēc izcelšanās esmu vienkāršs lauku puika. Kad sāku karadienestu Rīgā – Elektrotehniskajā divizionā – un mācīties par radiotelegrāfistu, vajadzēja pierast pie karavīru uztura. Man ļoti garšoja sausi kartupeļi, vārīti ar visu mizu, un siļķe. Tajās dienās man bija viskārtīgākā



noēšanās. Daudziem silķe negaršoja, un tad iztika no tā, ko no mājām pienesa. Man piensesumi nebija vajadzīgi. Silķu dienā varēju ēst divas trīs porcijas. Dažādi ēdienu gardumi mani nekad nav vilinājuši. Apmeklējot tehnikumu, ēšana bija vienkārša: maize, kartupeļi, silķe. Tagad uz "Kriša" ēdām lieliski. Citādi jau arī nevarēja būt, jo uz kuģa bija pats valsts un valdības galva un bija norīkots personāls valsts svītas pavadīšanai šajā pārgājienā uz Helsinkiem.

Ejot cauri Somu līča ledum, "Krišam" nekādu grūtību nebija. Tas gāja tāpat kā pa skaidru ūdeni, pašķīra ledu, to sadragāja un ar savu pietiekami platu korpusu atstūma uz abām pusēm. "Virsaitim" bija daudz grūtāk, sevišķi tur, kur bija biežāks ledus, kas aiz kuģa tūliņ sagāja atkal kopā. Bija gadījumi, kad "Krišam" ejot uz priekšu taisnā virzienā un "Virsaitim" sekojot, tas piepeši mainīja kursu un aizgāja no "Kriša" ķīļa līnijas uz vienu vai otru pusi. Kāds lielāks ledusgabals bija novirzījis "Virsaiti", jo šādos apstākļos kuģis stūrei neklausa un iet uz to pusi, kur starp ledusgabaliem ir brīvāks ūdens. Dažreiz arī "Krišam" bija jāaptur mašīnas, lai "Virsaitis" varētu ieņemt savu vietu aiz "Kriša" – lai būtu ķīļa līnijā. Toreiz man, radiotelegrāfistam, nebija gandrīz nekādu zināšanu par navigāciju. Tas viss manī izsauca lielu interesi, un es ar vislielāko uzmanību vēroju, kā tiek mainīts kuģa – šajā gadījumā "Kriša" – kurss. Kuģa stūrmaņi un kapteinis manās acīs bija gluži kā pats Dievs un gudrākie cilvēki pasaulē. Būdams radiotelegrāfists un reizē arī signālists, es vienmēr grozījos ap radiomāju, t.i., komandtiltiņu, un daudz ko interesantu dzirdēju, redzēju, uzzināju. Viss redzētais jau arī bija galvenais iemesls, kāpēc es nonācu Krišjāņa Valdemāra jūrskolā, kļuva par Kara flotes virsnieku, kā arī pabeidzu Francijas Jūras kara akadēmiju un ieguvu Francijas Jūras kara flotes Ģenerālštāba virsnieka diplomu.

Drīz "Krišs" un "Virsaitis" nonāca pie Somijas bākas, kur parasti kuģi, kas iet uz Helsinkiem un nāk no turienes, uzņem vai atlaiž ločus. Bāka bija uz klints, un pie tās mūs gaidīja somu loču kuteris, tas bija ļoti spēcīgs un varēja iet cauri pavasara kūstošajam ledum. Te mūs gaidīja somu ledlauzis "Jääkarhu" ("Leduslācis"). Tas bija daudz spēcīgāks par "Krišu". Notika savstarpēja sasveicināšanās, un, ledlauzim ejot pa priekšu, "Krišs" ar "Virsaiti" sekoja uz Helsinku ostu. Jā, notikums ļoti iespaidīgs – brīvās, suverēnās Latvijas Valsts prezidents savā "jahtā" (tā dēvē kuģi, uz kura atrodas valsts galva) ar Latvijas Valsts prezidenta standartu grotmastā pirmo reizi Latvijas vēsturē dodas uz tādas ievērojamas valsts kā Somija galvaspilsētu Helsinkiem, kur tik daudzi Latvijas kultūras darbinieki mācījušies un guvuši paslēptuvi no cara valdības represijām.

Pa priekšu ejot somu ledlauzim, aiz viņa "Krišam" un aiz tā "Virsaitim", tuvojāmies ieejai Helsinku līcī jeb ostā. Ieeja bija diezgan šaura. Abās pusēs augstas klintis tā, ka pati ieeja šķita izcirsta klintis. Pulkstenis, cik atceros, varēja būt ap desmitiem vai vienpadsmitiem. Pienākot pavisam tuvu ieejai un ejot caur to, varēja redzēt, ka kreisajā pusē uz klints nostādīti somu jūrnieki. Uz klints mastā tika pacelts Latvijas karogs, un kara flotes orķestris spēlēja "Dievs, svēti



Latviju!". Somu krasta artilērija turpat uz klints salutēja par godu mūsu prezidentam. Baterija bija nostādīta netālu no bijušā Sveaborgas cietokšņa. Uz "Kriša" un "Virsaša" bija nostādītas goda sardzes. Pēc komandas "Mierā!" visi noklausījās mūsu un somu himnu, ko "Kriša" orķestris izpildīja. Mēs, vienkāršie latviešu cilvēki, jūrnieki, bijām pagodināti visu to redzēt, dzirdēt un izjust. Visi bijām ļoti aizkustināti, jo atcerējāmies Latvijas vēsturi, apspiestības gadus. Nu Latvija – brīvvalsts, kaut arī maza, kā saka dzejniece Māra Zālīte, "mazliet par mazu, lai laistu vienu pasaules plašajos ceļos". Jā, toreiz plašajos pasaules ceļos Latvija un latvieši gāja. Gāja ar cieņu, ar lepnumu – paši zem sava karoga.

Helsinki ostā "Krišam" jau iepriekš bija paredzēta enkura vieta, lai tūdaļ prezidents ar saviem pavadoņiem varētu pāriet uz Somijas prezidenta motorlaivu un dotos uz ostas piestātņi, kur to gaidīja Somijas prezidents ar savu svītu. Visa šī ceremonija no "Kriša" borta bija labi redzama, jo ostas moliņš, kur izkāpa mūsu prezidents, bija kā uz delnas.

Īsi pirms enkura atdošanas "Krišs" jūtami uzdūrās uz sēkļa. Kuģis nedaudz, tomēr manāmi kādas trīs četras reizes it kā piepacēlās, tad nonāca enkura vietā un noenkurojās. "Kriša" kapteinis Cērps redzami uztraucās, arī somu locis nerovozēja. Uz komandtiltiņa bija jūtams uztraukums, tika izsaukts uz komandtiltiņa arī galvenais mehāniķis Šūpols. Tomēr šis notikums uz ceremonijas gaitu neatstāja nekādu iespaidu. Viss norisinājās, it kā nekas nebūtu noticis.

Pēc tam, kad prezidents Čakste ar svītu bija izcēlies malā, pie "Kriša" borta pienāca somu loču kuteris, lai paņemtu loci no tā, uz "Kriša" klāja uznāca, šķīta, somu loču komandieris. Vēl notika kopējā apspriede uz komandtiltiņa. Kad somi nokāpa uz sava kutera, tas apgāja reizes divas apkārt "Krišam". Somi vēriīgi apskatīja "Kriša" iegrimes markas uz priekšējā un pakalējā vadīņa un, galvu grozīdami, ar kuteri devām projām.

Bojājumi "Kriša" korpasa apakšējā daļā netraucēja atgriezties Latvijā. Viss, cik es sapratu, norisinājās, it kā nekas nebūtu noticis. Vai to uzzināja arī prezidents un citi lielie valdības vīri, nezinu. Kuģa mehāniķi savā starpā sprieda, ka "Krišam" būs jāiet dokā un varbūtējie bojājumi pamatīgi jāapskata no ārpuses un, ja nepieciešams, jāveic remonts. Tas varēšot notikt Liepājā Tosmares sausajos dokos.

Vēlāk atklājās, ka "Kriša" dibens patiešām bija vienā vietā caursists un vēl bija kādi trīs stipri iebuktējumi. To es pats redzēju, kad kuģis tika ievietots Liepājas sausajā dokā. Viss tika izlabots – kādas divas vai trīs tērauda plates tika nomainītas ar jaunām. Korpasa apakšējās daļas caursitums nekādas briesmas radīt nevarēja, jo "Krišam" jau pēc konstrukcijas ir trīskārtējs dibens ar speciālām starpsienām, kas neļauj ūdenim ieplūst visā kuģī, vienīgi nedaudz paliecinās iegrime.

Vēlāk noskaidrojās arī cēlonis, kādēļ somu locis nezinaja par šādas avārijas iespēju un nebrīdināja "Kriša" kapteini. Šāds gadījums atklātā ostas akvatorijā



ir ļoti rets un varbūt pat vienīgais. Tur, kur ūdens dziļumi sīki jo sīki izpētīti, kur apgrozās daudz kuģu, piepeši ledus iešanas laikā agrā pavasarī šāds notikums!

Izskaidrojums bija ļoti vienkāršs. IZRĀDĪJĀS, ka pavasara atkušņa laikā kāds krasta klinšu gabals, iesalis ledū, ticis kopā ar ledu ienests akvatorijā. Ledum kūstot, klinis gabals atdalījies no ledus, nosēdies uz grunts un tā radījis zem-ūdens klini, par kuru neviens nav zinājis, arī locis. Ņemot vērā, ka ostas dibens bija klinšains, pārvietotajam klinšu gabalam nemaz nevajadzēja būt lielam, lai "Krišs", uzduroties uz tā, "palēktos" kādas trīs četras reizes un izsistu dibenā caurumu. Vēlāk uzzināju, ka radušos remonta izdevumus Somija samaksājusi, uzskatot, ka notikumā vainojams viņu locis.



Atrodoties Helsinkos, mūsu jūrniekus laida krastā kā no "Kriša", tā arī "Virsaša" – kuģu motorlaivas mūs aizveda uz krastu un atkal noteiktā laikā atveda atpakaļ uz kuģa. Izkāpjot no motorlaivām, piekrastē bija daudz somu, tie ar interesi novēroja Latvijas kara jūrniekus un arī "Kriša" apkalpes vīrus. Mēs taču bijām pirmie Latvijas brīvvalsts kara jūrnieki, kuriem zilo matrožu apkaklišu malās nebija vis parastās trīs baltās svītriņas, bet Latvijas karoga sarkanbaltsarkanā krāsa (1930. gadā tās nomainīja ar baltām svītriņām, kā tas starptautiski pieņemts).

Mums tika rīkotas uzņemšanas ar mielastiem, mūziku, dejām un sarīkojumiem, ekskursijām, muzeju apmeklējumiem. Netrūka arī somu šņabja, vīna, ziemeļbriežu un lāču karbonādes. Tas viss mums, mazajiem, sagādāja lielu interesi un prieku – iepazīšanās ar somu jūrniekiem, somu meitām un somu kulināriju.

Mums visiem lati tika apmainīti pret somu markām tik, cik katram latu bija. Pil-sētā, kā jau tas parasts, tūdaļ atradām lielo "Stokmaņa" universālveikalu, kur obligāti pirkām tik slavenos somu duncīšus, kuru izvēle bija liela un daudzveidīga.

Pēc toreizējā mūsu ierindas jūrnieku vērtējuma prezidenta Čakstes vizīte norisēja sekmīgi. Negadījums ar "Krišu" Helsinku ostā ir tik neliela epizode, ka to pārrunāja tikai kuģu komandas, bet vadība izlēma tā, kā to parasti dara, t.i., diplomātiskā kārtā.

Atgriešanās no vizītes Somijā, t.i., pārgājiens uz Rīgu, notika bez starpgadījumiem. No Daugavgrīvas līdz Rīgai prezidentu ar svītu nogādāja "Virsaits",



jo "Kriša" ieprīme toreiz bija par lielu Rīgas ostai, sevišķi Daugavas dziļumam pretī pilij.

Gadu vēlāk, 1927. gada 14. martā, prezidenta Jāņa Čakstes nāves dienā dziļi izjutu cieņu, kāda tika parādīta Latvijas prezidentam. Es, kaprālis, atrados goda ierindā uz "Roņa" klāja Francijas kara ostā Brestā. Tepat blakus bija arī otra mūsu zemūdene "Spīdola". Visi Francijas lielās kara ostas karakuģi, kas stāvēja reidā, kā arī tie, kas bija pie moliņiem, nolaida karogus pusmastā. Arī uz mūsu abām zemūdenēm un "Virsaīša" karogi bija nolaisti pusmastā.

Uz franču kreisera, kas stāvēja reidā, atradās orķestris, kas spēlēja mūsu himnu, ar lielgabalu salūtu godināja Latvijas Valsts prezidenta nāves dienu. Tādā veidā godināja ne tikai prezidentu Jāni Čaksti, bet tas atgādināja Francijas kara jūrniekiem un Brestas iedzīvotājiem, ka eksistē valsts, ko sauc par Latviju, kurai ir pašai savs karogs un ģerbonis, ko atzīst visas pasaules valstis, un kas pati ir Tautu savienības locekle.

LATVIJAS VALSTS OTRĀ PREZIDENTA GUSTAVA ZEMGALA VIZĪTE STOKHOLMĀ 1929. GADĀ NO 24. LĪDZ 29. MAIJAM

Prezidenta Gustava Zemgala viesošanās Zviedrijā notika trīs gadus pēc prezidenta Jāņa Čakstes ierašanās Somijā. Šajā laika sprīdī manā dzīvē bija notikušas lielas pārmaiņas. Esmu komandēts uz Krišjāņa Valdemāra Tāljūras kapteiņu skolu un jau pabeidzis trešo kuģu vadītāju klasi, esmu Jūras kara flotes kadets.

1929. gada maijā man atkal bija laime piedalīties Valsts prezidenta oficiālā vizītē Zviedrijā, kad mūsu Gustavs devās pie Zviedrijas Gustava, t.i., mūsu demokrātiskās Latvijas prezidents pie Zviedrijas karaļvalsts karaļa.

Tāpat kā gājienā uz Helsinkiem, biju atkal nozīmēts par radiotelegrāfistu un signālistu. Arī šoreiz "Krišu" pavadīja "Virsaitis". Mīnu traleri un zemūdenes palika Latvijā. Tie nepiedalījās šajā vizītē. Mans uzdevums bija uzturēt radiosakarus ar Latvijas galvaspilsētu, pasauli un signalizējot – sakarus ar "Virsaiti".

"Krišs" un "Virsaitis" tika uzposti. Bija orķestris, godasardze. Tā sastāvēja no mūsu kara jūrniekiem, galvenokārt no Flotes instruktoru skolas kursantiem. Prezidents, pavadoni un diplomāti Daugavā pretī pilij uzkāpa uz "Virsaīša", lai tiktu aizvesti uz Daugavgrīvu, kur uz enkura stāvēja "Krišs". Daugavmalā, prezidentam uznākot uz "Virsaīša", priekšmastā tika pacelts prezidenta standarts, un tajā pašā momentā pils Svētā Gara tornī standarts tika nolaists. Tas viss bija redzams tiem tūkstošiem cilvēku, kas 24. maijā plkst. 11.00 atradās Daugavmalā, lai redzētu prezidenta atvadišanos no oficiālajiem pavadītājiem.

Gājiens pa Rīgas līci un cauri Irbes šaurumam ir pa Latvijas teritoriālajiem ūdeņiem aptuveni 90 jūdžu. Pāri Baltijas jūrai ceļš ir īss. No mūsu piekrastes līdz Gotlandes krastiem apmēram 60 jūdžu (ap 110 km).



Mūsu kuģus "Krišu" un "Virsaiti" pie Zviedrijas teritoriālajiem ūdeņiem sagaidīja zviedru bruņukreiseris "Drotning Victoria". Tas sveica "Krišu" ar karoga nolaišanu pusmastā un tūlītēju pacelšanu. Tā tas paredzēts pēc starptautiskiem noteikumiem. Lai gan "Krišs" ir daudzkārt mazāks par zviedru bruņukreiseri un turklāt ledlauzis, šoreiz tā mastā ir mūsu prezidenta starptautiski atzītais standarts, tād uz kuģa ir augsta persona un katras valsts karakuģim tas ir jāsveicina, izņemot gadījumu, kad jūrā satiekas divi prezidenti vai karaļi, tad jādodomā, kurš vecāks, un tas jāsveicina pirmais. Šķiet, ja atceros pareizi, satiekoties pie teritoriālajiem ūdeņiem, kreiseris "Drotning Victoria" arī salutēja par godu mūsu prezidentam. Ejot tālāk, pie pieņemšanas bojas uz "Kriša" un "Virsaša" tika uzņemti loči, lai dotos tālāk šērās uz Stokholmu, zviedru bruņukreiserim "Drotning Victoria" ejot pa priekšu.

Zviedrijas galvaspilsēta neatrodas Baltijas jūras piekrastē, bet jāiet liels galds dziļāk šērās, lai nonāktu pilsētā. Ejot caur šērām, redzami nocietinājumi, cietokšņi un skaistās krastu ainavas ar balti sarkaniem māju jumtiem un logiem. Pie kāda cietokšņa netālu no Stokholmas notika artilērijas salūtu apmaiņa. Bija redzamas nostādītās jūrnieku ierindas, spēlēja "Dievs, svēti Latviju!", tika pacelts mūsu valsts karogs. Uz "Kriša" spēlēja Zviedrijas himnu. "Virsaitis" salutēja.

Divas brīvas valstis viena otrai parāda godu un cieņu. Sevišķi interesanti arī tādēļ, ka savā laikā Latvijas teritorijā valdīja zviedri.

"Krišs" un "Virsaitis", arī "Drotning Victoria" noenkurojās iepriekš paredzētās vietās Stokholmas reidā. Cik es sapratu, šādos gadījumos pie krasta te, Stokholmā, parasti nepietauvojās. Tad sākās ļoti iespaidīga ceremonija. "Krišam", kā jau spēcīgam, modernam ledlauzim, bija ļoti elegants traps. Iespējams, ka jau būvējot "Krišu" bija paredzēts izmantot par prezidenta jahtu. Šāds nosaukums pat oficiāli piešķirts "Krišam" starptautiskajās pasaules kara flošu sarakstu un fotogrāfiju grāmatās, kas ir ļoti biezas un ietilpīgas, ar dažādām svarīgām ziņām, sevišķi attiecībā uz visām kara flotēm.

Te der pieminēt, ka neatkarīgās Latvijas Valsts pastāvēšanas laikā bija izvirzīts jautājums par speciālas prezidenta jahtas būvi, kas vienlaikus izpildītu karakuģa pienākumus mūsu krastu apsardzībā un aizstāvēbā.

"Kriša" traps pēc enkura atdošanas tika nekavējoshi nolaists. Trapa lejasgalā bija tāda kā maza platformiņa. Domāju, ka šī platformiņa bija nedaudz paplašināta. Bija paredzēts, ka uz "Kriša" uznāks Zviedrijas karalis. Uz šīs platformiņas varēja nostāties kādi 2 – 3 cilvēki. Uz trapa tika izklāts tepīķis no augšas līdz lejai. Trapam bija marga, lai uzkāpšana un nokāpšana būtu stabilāka, drošāka. Pa trapu varēja uzkāpt blakus divi viri. Tepīķis bija izklāts arī uz "Kriša" klāja, t.i., pie labā borta un uz abām pusēm no trapa augšējā gala.

Man bija uzdots atrasties uz "Kriša" klāja labā borta trapa augšgalā, t.i., vietā, kur, uzkāpjot uz "Kriša" klāja, tiek sperts pirmais solis, un padot galus pie



trapa pienākušām laivām. Tika nostādīta godasardze tieši pret trapa augšgalu. Tajā stāvēja Kara flotes matroži, kādi 30 – 40 vīri ar šautenēm, parādes tērpā. Godasardzi komandēja virsleitnants Dišlers no Flotes instruktoru skolas, arī pati sardze no šīs skolas. Viss tika sagatavots, pārbaudīts, izmēģināts, lai sagaidītu Zviedrijas karali Gustavu Ādolfu, kad tas spers pirmo soli uz Latvijas zemes – uz ledlauža “Krišjānis Valdemārs” klāja.

Jau pirms tuvošanās enkura vietai, apmēram kādu kilometru no tās, mums pretī izbrauca ātra motorlaiva – teica, ka tur esot žurnālisti, kas akreditēti Zviedrijā, kā arī viņu zviedru kolēģi. Motorlaiva apgāja “Krišam” apkārt un ātri pazuda uz pilsētas pusi. Pienācām enkura vietā, “Krišs” atdeva enkuru, un turpat blakus, ievērojot vajadzīgo distanci, enkuru atdeva arī “Virsaitis” un “Drotning Victoria”.

Uz “Kriša” visi bijām satraukti un gaidījām, kas notiks tālāk. Visi skatījāmies uz Zviedrijas karaļa pils pusi, jo “Kriša” kapteinis Cērps te nebija savās jūrnieka gaitās pirmo reizi. Visa ostas piekraste bija pilna ar cilvēkiem, krastā bija redzams arī mūsu sarkanbaltsarkanais Latvijas karogs. Drīz arī bija redzams, ka no krasta atdalās kāda laiva. Tā nebija motorlaiva, bet speciāli svarīgiem gadījumiem paredzēta airulaiva. Tā bija ļoti krāšņa, krāsota baltā un zilā krāsā ar zeltītām kantīm un rantīm. To airēja astoņpadsmit zviedru kara flotes matroži. Laivas priekšgalā zviedru karakuģa bugšprita karogs, bet pakaļgalā valsts karogs un Zviedrijas karaļa standarts. Laivas pakaļgalā zem speciāli iekārtota baldahīna (jumta), izrotāta krāšņiem drapējumiem, atradās pats karalis ar savu svītu, kādi četri vai pieci ļoti grezni ģērbti karaļa pavadoņi. Laivas priekšgalā un pakaļgalā stāvēja pa jūrniekam. To uzdevums bija gādāt par karaļa laivas gludu pietauvošanos pie “Kriša” trapa. Šie divi jūrnieki laivas galos, pēc mana vērtējuma, varēja būt zviedru kara flotes augstāka ranga virsnieki, jo bija ģērbušies iespaidīgās veclaicīgās kara jūrnieku formās.

Vienmēriem, ļoti lēni ieturētiem airu vēzieniem laiva tuvojās “Kriša” trapam. Es, atrazdamies nozīmētajā vietā, gaidīju pavēli padot galu uz pienākošās karaļa laivas pakaļgalu. Tas viss tika izpildīts ar vislielāko centību un pienākuma apziņu. Pietauvošanas galu no laivas nevarēja pasniegt, jo salīdzinājumā ar laivu “Kriša” klājs bija ļoti augsts. Te, augšā uz “Kriša”, vienkāršs Latvijas Kara flotes seržants parādes tērpā, bet tur, apakšā, gandrīz vai admirālis baltos cimdos saņem galu, ko padodu. Arī man rokās balti, pirkstaini cimdi. Tur līdz pēdējam sīkumam izstrādātas un tiek rūpīgi izpildītas gadu simtos pieņemtās un izveidotās tradīcijas, bet te, uz “Kriša”, kur Latvijas brīvvalsts pastāvējusi tikai desmit gadu, kur tradīcijas tik tikko veidojās, viss ir jāmācās. Starpība starp abu pietauvošanas galu vīriem izskata ziņā vien ir nesalīdzināma. Kaut arī abas ir patstāvīgas valstis ar parlamentāro iekārtu, viena nav karojusi vairāk par 150 gadiem, bet otra tikko dzimusi no Pirmā pasaules kara dienām, jauna iesācēja. Pastāvīgas tradīcijas un to īpatnība tikko sākās, pirmo reizi veidojās Latvijas



brīvvalsts Kara flote un kara jūrnieki. Tomēr arī mums, iesācējiem, galvas augšā parādīt savu brīvību un apgūt savas tradīcijas.

Kad karaļa laiva pietauvojās, kas notika ļoti noteikti, pārdomāti, nesteidzoties, bez starpgadījumiem, no tās uz "Kriša" trapa apakšējās platformiņas uzkāpa Zviedrijas karalis. Aiz viņa pa trapu uz augšu lēni kāpa arī pārējie svītas vīri. Visi – arī karalis – bija tērpušies Zviedrijas kara jūrnieku augstāko virsnieku parādes tērpā. Tūdaļ atskanēja komanda "Godam sveikt!", mūsu orķestris izpildīja Zviedrijas valsts himnu, un "Kriša" mastā blakus mūsu prezidenta standartam tika pacelts Zviedrijas karaļa standarts. Uz "Virsaīša" norībēja artilērijas salūts par godu Zviedrijas nācijai un karalim. Es un arī mūsu kaprālis, kas turēja priekšējo galu, stāvējām savās vietās ar pietauvošanas galiem rokās. Mūsu prezidents ar savu svītu stāvēja augšā pie trapa, sagaidīja karali un sasveicinājās ar rokas spiedienu. Mūsu kara jūrnieku godasardze stāvēja "mierā", ar attiecīgi paceltām šautenēm. Karalis pāris soļu panāca uz manu pusi gar godasardzi, sasveicinājās latviešu valodā "Sveiki!", uz ko vīri atbildēja "Esi sveiks!". Tad mūsu prezidents ar svītu un Zviedrijas karalis ar saviem pavadoņiem devās uz "Kriša" salonu. Tur tie uzturējās īsu brīdi (ap 10 min.). Godasardze stāvēja brīvi, ar šautenēm pie kājas, bet savas vietas neatstāja. Arī es visu laiku uzcītīgi turēju pietauvošanas galu. Tad abi valstsvīri ar pavadoņiem nāca ārā un devās uz trapu. Atkal komanda: "Mierā, godam sveikt!" Visi sakāpa karaļa laivā. Es uzņēmu savu galu, arī priekšējais savu, un ceremonija pie un uz "Kriša" beidzās. Kopā ar prezidentu pa trapu nokāpa arī mūsu ārlietu ministrs, toreiz Antons Balodis, un ģenerālis Kalējs. Ģenerāli Kalēju es pazinu pēc izskata, bet par ārlietu ministru pastāstīja kapteinis Cērps, tas pats, kas komandēja "Krišu", kad tas devās uz Somiju.

Tā kā es stāvēju pie gala padošanas, tad visa ceremonija, karaļa laivas pienākšana pie "Kriša" un attauvošanās bija redzama kā uz delnas. Karaļa laivas atiešanu no "Kriša" borta novēroja kuģu komandas ostā, atskanēja saucieni, tad ar Stokholmas salūtbateriju dārdiem visa osta it kā tika ietīta lielgabalu šāvienu dūmakā.

Drīz pie "Kriša" trapa pietājās liela motorlaiva. Tā uzņēma žurnālistus un arī citus mazāka ranga pavadoņus no Rīgas. Tos ātri nogādāja pietātnē, kur paredzēts pietāt karaļa laivai. Tas viss labi redzams no "Kriša". Redzams arī, ka karaļa laiva lēni tuvojās pietātnei pie karaļa pils. Laivai pienākot pie krasta, dzirdama mūsu himna "Dievs, svēti Latviju!" un arī atkārtots artilērijas salūts par godu mūsu prezidentam, sperot pirmo soli uz Zviedrijas zemes. Dzirdamas arī Zviedrijas himnas skaņas. Kas notiek tālāk krastā, kur abi valsts galvas iet un ko dara, to mēs no "Kriša" neredzam, bet žurnālistu uzdevums ir visu aprakstīt tā, kā tas faktiski notiek. Tas arī lasāms tālaika Rīgas un Stokholmas avīzēs. Sevīšķi "Jaunāko Ziņu" un "Svenska Dagbladet" slejās.

Pēc augsto viesu, prezidenta un žurnālistu aiziešanas mēs, kara jūrnieki, uz "Kriša" vēl kādu stundu pārspriedām redzēto. Visa šī epizode – karaļa laivas



tuvošanās "Krišam" un atkal atiešana – ir no jūrnieku viedokļa ļoti svinīga un iespaidīga. Iedomājieties, kā izskatījās, kad astoņpadsmit zviedru matrožu, pie katra laivas borta deviņi, airēja! Pati laiva ar izrotājumiem un kružuļiem jau ir kas neredzēts, sens un tradīcijām bagāts peldošs līdzeklis. Airēšana ir nesteidzīga, izsmalcināta un precīza līdz sekundes desmitdaļai. Tā nav nekāda sacīkšu airēšana, bet tiek vests visaugstākais Zviedrijas pilsonis ar vislielāko cieņas un goda parādīšanu. Visi airētāji vienāda auguma, tik vienmērīgi precīzi cilā airus, ka šķiet – tiek cilāts tikai viens airis, ne astoņpadsmit. Katra aira gala ieniršana ūdenī ir saskaņota līdz pēdējam sīkumam, it kā būtu kāds mehānisms, kas tos cilā, ne cilvēki. Pienākot pie "Kriša", airi tiek pacelti "Godam sveikt!", t.i., visi airi vienlaicīgi paceļas gaisā pilnīgi stāvus – vertikāli, nolīdzināti kā pa diegu, un pati laiva ar augstajiem viesiem lēni pieslīd pie "Kriša" trapa ar tādu precizitāti, it kā tas būtu darīts simtiem reižu un tieši pie "Kriša" trapa. Mēs, visi latviešu jūrnieki, bijām sajūsmā un izbrīnā par šādu airēšanu, airu vēzienu intervāliem un kluso komandu izpildīšanas precizitāti. Kaut arī mēs zviedru valodu nezinājām, tad tomēr katras isās un precīzi izrunātās komandas nozīme mums bija skaidra, jo tūdaļ sekoja zviedru kara jūrnieku airētāju izpildījums. Jā, patiešām, manā dzīvē un jūrnieka gaitās tas nav izzudis no atmiņas līdz pat šai dienai. Šāda airēšana šķiet kā mūzika, kas tiek precīzi izpildīta pēc iepriekš uzrakstītām notīm.

Atrodoties Stokholmā, mums atļāva doties uz pilsētu. Pirms tam visi kara jūrnieki tika nostādīti ierindā uz "Kriša" klāja un pārbaudīta forma. Nekādu norādījumu par atrašanos un uzvedību pilsētā nebija. Viss bija skaidrs pats par sevi. Ja kāds prata zviedru valodu, tad varēja brīvi sarunāties ar zviedriem. "Kriša" motorlaiva tika nolaista ūdenī, un mūs noveda krastā, un atkal noteiktā laikā vajadzēja būt uz moliņa, lai atvestu atpakaļ. Tā saucamais "politruks", kas ir uz visiem padomju kuģiem, nebija, toreiz nezinājām, ka tāda persona vispār uz kuģiem var būt.

Latviešu kara jūrnieku parādīšanās Stokholmas ielās izraisīja zviedros zināmu izbrīnu un, varētu teikt, sajūsmu. Atceros, ka, ejot pa pilsētas ielām, pretī nāca bariņš meiteņu, šķiet, bijām pienākuši pie kādas skolas, no kuras nāca ārā skolnieces. Liels bija mūsu pārsteigums, kad tās, saķērušās rokās, apņēma mūs un zviedriski dziedāja. Mēs bijām kādi trīs vai četri. Meitenēm bija liels prieks par savu izdarību, un mūs tās pārsteidza. Bija arī ekskursijas pa muzejiem un kopīgas pusdienas un vakariņas. Katru dienu bija kas jauns skatāms.

28. maijā bija paredzēts Stokholmu atstāt. Kā uz "Kriša", tā arī uz "Virsaīša" jau no paša rīta viss bija sagatavots, lai dotos atpakaļceļā uz Latviju. No "Kriša" redzējām, ka malā bija sapulcējies daudz pavadītāju. Protams, visu sīkumos mēs nevarējām novērot, jo piestātne, no kuras pavadīja mūsu prezidentu, bija diezgan tālu. Varēja būt tā ap desmitiem vai vienpadsmitiem pēc mūsu laika, kad redzējām, ka liela, grezna motorlaiva tuvojas "Krišam" un piestājas pie trapa. Man atkal vajadzēja gādāt, lai pasniegtu galu motorlaivai. No tās uz "Kriša"



VĒSTURE

uznāca prezidents un pārējie viņa svītas cilvēki. Godasardze atkal tika nokomandēta, un "Kriša" mastā pacēlās mūsu prezidenta standarts, kas viesošanās laikā, kamēr G. Zemgals bija krastā, tika nolaists. Drīz tika pacelts enkurs un, "Krišam" ejot pa priekšu, bet "Virsaitim" sekojot, devāmies uz izeju Baltijas jūrā. Mūsu kuģus pavadīja trīs zviedru karakuģi. Loči, kuri ieradās uz "Kriša" un "Virsaisha", kad kuģi vēl bija noenkuroti, pie bojas tika atlaisti, bet Baltijas jūrā tobrīd plosījās vētra. Manā atmiņā gan palicis, ka vētra nemaz nebija tik liela, tomēr pie bojas abi kuģi izmeta enkuru. Zviedru karakuģi ar karogu sveicieniem atvadījās un iegāja atpakaļ šērās.

Pēc apmēram 12 stundām enkurs tika pacelts un abi kuģi turpināja ceļu uz Latvijas krastiem. Tā kā vētras dēļ atgriešanās tika aizkavēta, tad arī turpmākajā pārgājienā radās zināmas izmaiņas. Tuvojoties Daugavgrīvai, preti "Krišam" un "Virsaitim" iznāca traleri "Viesturs" un "Imanta" admirāja Keizerlinga vadībā. Pie Daugavgrīvas pieņemšanas bojas "Krišs" un "Virsaitis" atdeva enkurus. Tā kā pienākšana notika vēl vakarā, tad nakti prezidents un viņa pavadītāji palika uz "Kriša".

Nākošajā rītā prezidents ar svītu pārcēlās uz "Virsaishi". Līdz ar to es neredzēju prezidenta sagaidīšanu Daugavmalā preti pilij. "Krišs" pēc tam ienāca Daugavgrīvā pie savas piestātnes, bet mēs, kara jūrniece, devāmies uz savām dienesta vietām. Toreiz "Kriša" piestātne Daugavgrīvā bija pie ieejas tā saucamajā Ziemeļostā, kur parasti tas stāvēja vasaras periodā.■

Hugo Legzdinš
1991.gadā



PAR DAUGAVAS PLOSTNIEKIEM UN VIŅU AMATU

Nekāda pasaules vara vīru vairs nespēs saistīt pie mājas, kad Daugavā dunēdami auļo pavasara ūdeņi. Tas ir brīdis, kad pamostas un sāk runāt senču asinis. Visvairāk Jēkabpilī, Krustpilī un Gostinoss, pilsētā pie Aiviekstes grīvas, dzīvo senas Daugavas plostnieku dzimtas, kas kā mantojumu no paaudzes uz paaudzi pārņem šo goda un briesmu pilno amatu. Par Daugavas plostniekiem pētījumu veikusi Jēkabpils pilsētas bibliotēkas bibliogrāfe ANITA RUBINE.

1945. gadā avīze "Cīņa" raksta: "Tiklīdz pa upēm jūrā iepeld milzīgie ledus kalni, Daugavas plostnieki velk kājās garos zābakus, bāž krietnu vīkšķi tabakas makā. Viņiem priekšā garš ceļš pāri Daugavas krācēm un



sēkļiem. Plostnieka darbs nav viegls. Tiem jāprot ne vien ar skaļām dziesmām birdināt ievu ziedus Daugavā vai izdzert 2 litri alus vienā paņēmienā, bet arī cilāt smago plostu airi un izturēt pavasara aukstās naktis plānajā būdā uz plostu. No smagā aera cilāšanas viņš kļūst stiprs kā lācis, no vēja un saules – tumšs kā moris. Nieks viņam ar vienu roku ievilkta laivā 120 kg smago dzelzs enkuru vai iztriekt no nomales kroga 12 dikdienus."

Leģendām un nostāstiem apvītais plostnieka amats ar romantisku vakarēšanu pie ugunsкура un saldsērīgām dziesmām par daiļavām un dzimteni patiesībā bija sūrs, fiziski smags un bīstams. Taču tas bija arī cienīts un pārmanojams amats, kas tika nodots no paaudzes paaudzē, jo Daugavas straume kā vislētākais koku transportēšanas veids tika izmantota jau no 16. gadsimta. Bet 19. gadsimts un 20. gadsimta sākums bija plostu ēras zelta laikmets.

Daugavas plostošanas vēsturē rekordskaitlis tika sasniegts pirms Pirmā pasaules kara – vairāk nekā 22 tūkstoši plostu 1911. gadā. Pludināšanas darbos tad iesaistījās ap 40 tūkstošiem cilvēku. Daugava bija maizes devēja daudzām jēkabpīliešu ģimenēm līdz Otrajam pasaules karam un arī vēlāk – līdz pat 60. gadiem.



KAS TIE TĀDI MALAČI?

To vislabāk, protams, varētu pastāstīt paši plostinieki vai viņu pēcteči, bet aprakstos teikts: “No krautuves baļķus vienu pēc otra grūda ūdenī, tad ar ķekšiem salika vajadzīgajā rindā (rindā bija pat 30 līdz 40 baļķu) un sasēja, ar tievāko galu pa priekšu, lai mazāka pretestība. Plostus sēja no priedēm un eglēm, pa starpām iesienot ātri grimstošo bērzu. Daugavas plosti sastāvēja no 6 – 8 posmiem jeb plenīcām, kas cita aiz citas virzījās pa upi kā vilciens ar vagoniem un bija līdz pat 70 metrus gari.

Lielākajās upēs plostus pludināja karavānās, piemēram, Daugavā pa 10 – 11 plostiem vienā reizē. Tātad vajadzēja sarunāt un nolīgt vismaz 10 pieredzējušus plostiniekus – stūrmaņus jeb kornīkus. Labākā likopu vieta bija krogs. Kad potenciālie kandidāti bija sasaukti kopā, tika uzlikts brandavīns, tad noslēgti līgumi.



Savukārt kornīkiem vēl vajadzēja sameklēt sev divus trīs palīgus jeb malačus. Reizēm malača vietu dabūja kornīka jaunākie brāļi vai dēli, pat sievas un meitas. Lai gan uzskatīja, ka sievietes uz plostu drīzāk nes nelaimi, finansiālie apsvērumi vilināja riskēt.

Plostnieces sevi sauca par daiļajām straumeniecēm, bet vīri tās dēvēja par “vārnām” un lūkoja, lai vienā karavānā vairāk par divām “vārnām” nebūtu.

Plosti tika laisti līdz Doles salai, tur tos sasēja vēl garākā virtenē un līdz koku ostai vilka ar velkoni.

Pašas bīstamākās krāces sākās leļpus Jēkabpils apmēram 25 km garumā. Rūditākie plostinieki zināja no galvas katru krāci un sēkli, katrai bija arī savs nosaukums. Pabraucot garām Zeļķu tiltam, esot bijis pieņemts mest ūdenī naudu kā ziedojumu Augstākai varai, lai laiž bīstamai vietai laimīgi garām. Daugava tur bija pilna monētām.

Ja līdz Jēkabpilij krievu plostu braucēji varēja uzdziedāt kādu dziesmu laika īsināšanai, tad upes posmā no Jēkabpils līdz Maruškai nebija laika pat nospļauties. Tāpēc Jēkabpilī plostus “noara” jeb ar īpaša mieta – arkla un troses palīdzību apstādināja, un Zvanītāju krogā sākās loču ligšana. Tie bija vīri, kas pārzināja krāču vietas un prata izvadīt plostus cauri Pirkāžai, Priedulājam, Grūbei jeb Pļaviņu rumbai, Trakajam atvaram pie Gostiņiem, Brodņai, Zvirbulju, Ķeguma krācēm, Buleniem. Piemēram, daudz plostu avarēja Ķeguma krācēs, kur bija liels akmens, ko plostinieki sauca par “razboņiku”. Visā plostu ceļā



garumā katrai krācei, atvaram, sēklim, akmenim vai upes krasta likumam bija savs vārds, nosaukums, piemēram Aldiņš, Kapu sēklis, Kumeļu stūris, Vilku rade, Annas straume, Lašu nārsts, Kraukļa straume u.c.

INTERESANTI FAKTI

■ Daugavā no Krustpils līdz Jumpravai bijušas 45 krāces un akmens sēkļi, turklāt vairāk nekā puse no tiem koncentrējās pilsētas tuvumā no Krustpils līdz Aiviekstes ietekai.

■ No 15. līdz 19. gadsimta otrajai pusei strūgas bija galvenais kravu transportēšanas līdzeklis pa Daugavu.

■ Senā Jakobštate (Jēkabpils) izauga no plostnieku un strūdnieku apmetnes. Pilsētā izvērās dzīva tirdzniecība ar garāmbraucošiem kuģotājiem un preču pārvadātājiem.

■ 1827. gadā Jēkabmiestā uz sēkļiem stāv 30 strūgas, kas netiek atpakaļ straumē. Krodzinieki priecājas, jo Daugavas krāces viņiem tādā veidā sagādā ienākumus no garāmbraucējiem.

■ 1833. gadā Jēkabmiestā darbojas 56 krogi, strūdnieki un plostnieki izdzer 8000 spaiņu degvīna gadā.

■ 1852. gadā Jēkabmiestā ir 82 upes loči – cilvēki, kas labi pārzina šo krācaino Daugavas posmu.



LATVISKOT TOMĒR NEIZDODAS

Lai gan plostnieka amats Latvijā ir pazīstams jau kopš senatnes, tomēr Daugavas plostnieki galvenokārt bija krievi, baltkrievi un poļi. Pludināšana bija peļņas avots.

20. un 30. gados presē parādījās aicinājumi latviskot plostnieku terminoloģiju. Sašutuši pilsoņi sūdzējās par rupju krievu lamuvārdu atbalsošanos Staburaga klintī. Krievu plostnieki šo vietu dēvēja par *Čortova boroda* (Velna bārda). "Jēkabpils Vēstnesis" 1926. gadā sodās: "Katru gadu, no agra pavasara līdz vēlam rudenim, kad plosti iet pa krācēm, tad stipri un tālu atbalsojas plostu vadītāju krieviskās komandas vārdi mūsu Daugavas skaistajos krastos. Šeit tauta



Plaviņās Daugavas krastā uz laukakmeņiem novietots plostas modelis ar stendu (2011. gads, biedrība "Kopsolis"), kur izlasāms stāsts ar plostnieka atmiņām un aplūkojamas vēsturiskās plostnieku fotogrāfijas. Daugavas posms starp Plaviņām un Koknesi bija visgrūtāk pārvaramais plostnieku šķērslis ar krācēm un līdz 20 m augstiem, klinšainiem upes krastiem.

būšanu uz Daugavas izravēt neizdevās.

30. gados PSRS plostnieki Rīgā piesaistīja uzmanību ar to, ka steigza iepirkt zābakus, cirvjus, viles un citas noderīgas mantas. Latvijas pilsoņiem bija grūti saprast, ka padomju zemē tā visa trūkst. Avīžnieki, kam 30. gados izdevās pie korteliša parunāt ar padomju plostniekiem, uzzināja, ka pirms robežas atbildīgā karavānā "komisāri" liek tiem nomest noskrandušo apģērbu un izsniedz jaunu, kas pēc tam pašiem no savas algas jāapmaksā.

"Jaunākās Ziņas" rakstīja: "Plostnieki uzcirtušies: zilas blūzes, pelēki lietūs mēteļi, žokejcepures, kājās gari zābaki – visiem pēc vienas šnites. Nesmēkē vairs avīzē tito mahorku, bet apzinīgi sūc angļu pīpes."

Plosti tika izmantoti arī nelegālai komunistiska satura literatūras ieviešanai Latvijā (gumijas maisos zem plostiem). 1930. gada vasarā Jēkabpīliešu sašutumu izraisīja trīs krievu plostnieku izrunāšanās viesnīcas "Bellevue" restorānā. Tie bija bļautījušies, ka "mūsu Vorošilovs jūs visus noslaucis no zemes virsas" un "jūsu Latvijai mēs splaujam virsū". Plātišanās beidzās ar to, ka trijotne nonāca Jēkabpils cietumā. Pēc arestā pavadītiem diviem mēnešiem viņus no Latvijas izraidīja. Kompānijā ar komunistiskajām idejām no austrumiem plostos varēja ierasties arī tifs, holera un citas lipīgas slimības, tāpēc bija ierīkoti sanitārās kontroles punkti, arī uz robežas, taču dezinficēšana un obligāta iešana pirtī notika tikai Rīgā.

20. gadsimta 20. gados koku tranzīta noteikumi paredzēja uz robežas rakstīt pieteikumu ar sīku pludināmo kokmateriālu uzskaiti, kā arī muitnieka pārbaudi uz plostas – pārtikas un alkohola krājuma kontroli. Piemēram, spirtotie

ir skaistas teikas darinājuši, šeit mūsu lielle dzejnieki ir paliekošus kultūras darbus radījuši, šeit jaunatne grib redzēt un dzirdēt, domāt un just tikai latviski. Bet kāds negatīvs iespaids tad paliek, kad no lejas atlido skarbie krievskie vārdi." Vēl jo lielāku sašutumu izraisīja tas, ka komandētāji un rupeļi bija "mūsu pašu plostnieki". Kurzemes un Vidzemes upju plostnieki latvisko terminoloģiju vismaz daļēji pieņēma, turpretī *pravo – levo!*



dzērieni uz cilvēku diennakti nedrīkstēja pārsniegt ceturtdaļu pudeles, bet alus – trīs pudeles.

Krustpils un tās apkārtnē ir bijusi "Vislatvijas plostnieku centrs" vairāku gadu simtu garumā, vismaz saistībā ar Daugavu. Otrā slavenākā plostnieku galvaspilsēta bija Strenči pie Gaujas.

JA GRIBI BŪT PLOSTNIEKS, TAD DZER!

Krustpīliešu un Jēkabpīliešu plostniekus nosacīti iedalīja divās grupās: vieni pie robežas pārņēma no Daugavas augšteces nākošos Krievijas plostus un vadīja tos līdz Rīgai, otri specializējās tikai plostu izvadīšanā cauri bīstamajām krācēm lejpus Jēkabpils.

Melsa, ka plostnieku neoficiālā devīze esot: "Ja gribi būt plostnieks, tad dzer, citādi velns tevi raus." Nav jābrīnās, ka Jēkabpils un Krustpils ārstiem vienmēr bija daudz darba, dakterējot kautiņos pārsīstās skarbo un lepno plostnieku galvas. Plostnieku laikmets laikabiedru atmiņās saistās ne tikai ar garāmslidošiem ugunskuņģiem upē un ermoņiku pavadītām krievu plostnieku sērām dziesmām,



Pēdējais plosts lika uz dažām dienām atdzīvoties Daugavai. Upes krastā stāv Viļņa Titāna darinātais akmens plosts ar veltījuma vārdiem: "Daugavas plostniekiem". Un drīgalka (lielais airis) bezcerīgi gaida savu plostnieku.

kas vakaros skanējušas no Daugavas, bet arī ar stāstiem un presē lasītām ziņām par nežēlīgām dūru cīņām, līdz nemaņai pārmācītā palaišanu laivā pa straumi, noslikšanas gadījumiem un gadījumu, kad plostnieku nospēra zibens.

Plostus pa Daugavu jāvadīt, plostu kapteinim jeb korņikam jāzina upes plostojamie ceļi, krāces un zemūdens akmeņi. Ilgos piedzīvojumos daudzām Daugavas zemūdens klintīm doti skanīgi un atbilstoši nosaukumi. No Jēkabpils līdz Pļaviņām Daugavas gultnē bija vairāki ievērojami, tikai plostniekiem zināmi akmeņi: Lūsis, Razbainieks, Stirniņa, Žests, Ūdrupis, Lācis un Cūciņa. Un tie jau ir tik paši ievērojamākie, kas, lai nebūtu jāsauc "glābiet mūsu dvēseles!", jāapbrauc ar lielu uzmanību. Bebrulejā savukārt ir tādi iespaidīgi akmeņi kā Vilks, Dambis un Krustpīneši. Sevišķi nikns esot bijis Vilks, ik pavasari aprijot pāris plostu.■



GAUJAS PLOSTNIEKU PRASMES IEKĻAUTAS UNESCO CILVĒCES NEMATERIĀLĀ MANTOJUMA SARAKSTĀ

2023. gada 12. maijā Kultūras ministrijā biedrības “Gaujas plostnieki” pārstāvji saņēma sertifikātu, kas apliecina, ka Gaujas plostnieku prasmes un koku pludināšana ir iekļautas UNESCO Cilvēces nemateriālā mantojuma reprezentatīvajā sarakstā. Sertifikātu pasniedza kultūras ministrs Nauris Puntulis. Svinīgajā pasākumā izskanēja arī plostnieku himna un plostnieku dziesmas. Jau 2022. gadā Gaujas krastā pie Siguldas oficiālās peldvietas durvis vēra unikāla ekspozīcija “Gaujas plostnieka stāsts”, kas vēsta par Latvijas Nemateriālā kultūras mantojuma sarakstā iekļauto seno arodu – koku pludināšanu. Tajā vienuviet iespējams iepazīties ar koku pludināšanas vēsturi, apskatīt īstu astes plosta mājiņu ar tās iedzīvi, kā arī pašam iemēģināt roku plostu siešanā un citās plostnieka arodam raksturīgās nodarbēs.



Māris Mitrevics.

Ekspozīcijas iniciators un veidotājs ir leģendārais dabas aizsardzības inspektors Māris Mitrevics, kurš ir lepns, ka izdevies realizēt sen lolotu ieceru, un stāsta, ka ekspozīcijā ir Gaujas krastā izveidots plosts, uz kura ir divas plostnieku mājiņas un pa vidu tām ugunsкура vieta, kur vēsturiski tapa zupa vai tēja plostniekiem. “Ja mājiņu nebūtu, tas būtu tikai Gaujas plosts, bet ar mājiņām virsū to jau sauc par Gaujas astes plostu,” skaidro Mitrevics. “Ekspozīciju veido

gan āra objekti, gan izglītojoši stāsti, ko var iepazīt divās plostnieku mājiņās, kas izgatavotas speciāli šim projektam. Vienā no mājiņām var uzzināt visu par Gaujas plostnieku vēsturi un darbību. To atspoguļo pie sienas redzami stendi



ar aprakstiem, zīmējumiem un fotogrāfijām. Jau pašā ievadā skatītājs tiek iepazīstināts ar plostinieku galvenajiem amatiem, un tie ir pludinātājs, plostinieks, pleņētājs un enkurnieks. Skatāma arī Gaujas plostinieku vārdnīca, kas ir ļoti svarīga, lai saprastu šī aroda specifiku, un arī ļoti savdabīga.”



TUR GODĀ LEĢENDĀRO PLOSTNIEKA AMATU

Arī šogad Gauja bija pilna ar aptuveni sešus un četrus metrus gariem baļķiem, kas, cits pie cita sastājušies, veido tik blīvu kārtu, ka ūdens gandrīz nav redzams, un tos meistarīgi virza plostinieki, ieņēmuši vietas uz 70 – 80 metru garā astes plosta. Tāds skats bija ierasts līdz 20. gadsimta 60. gadu beigām, kad Gauja bija ūdensceļš kokmateriālu transportēšanai. Mūsdienās plostinieku amata prasmes mērķtiecīgi nodotas nākamajām paaudzēm, un 2023. gada 20. maijā jau 26. reizi Strenčos notika Plostinieku svētki, kur tika godinātas plostinieku amata prasmes.



Lai arī plosta ceļi Gaujā ir aizauguši, tās krastos vēl saglabājušās pludināšanas pēdas – ne tikai Baltezera kanāls, bet arī speciāli izbūvēts slēgums ūdens uzkrāšanai pirms Sikšņu krācēm, koku krautuvju vietas, plostinieku kopmītnes un arī vietvārdi.

Māris Mitrevics ir ne vien kaismīgs dabas aizstāvis, bet jaunībā apguvis arī prasmi pludināt baļķus un tagad ir gatavs iepazīstināt ar savu plostinieka stāstu.

“Tas ir autentisks Gaujas plosts, pīts tiešām tā, kā kādreiz taisīja Gaujas plostus. Uz tā ir uzliktas divas plostinieku mājiņas, tās ir konkrēti no astes plosta,” stāsta Māris Mitrevics. “Es uz tāda esmu strādājis divas reizes,



Plosti Gaujā. 20. gadsimta 30. gadi. Foto glabājas Strenču novada pašvaldības Tūrisma informācijas centra arhīvā.



1960. un 1961. gada vasarā, un esmu gulējis arī šādā būdiņā jeb barakā. Tajos laikos, kad nebija autotransporta, ziemā nozāģētos un Gaujas malā sakrautos baļķus sagrūda Gaujā un pludināja uz kokzāģētavām. Tas parasti notika aprīļa beigās. Kokus, kas saķērās krastos un uzskrēja uz sēkļiem, upē nedrīkstēja atstāt. Vajadzēja likvidēt krājumus un sastrēgumus, tāpēc pēdējais aiz baļķu krāvumiem peldēja astes plosts – tāds, kāds tagad skatāms Siguldā. To novietoja krastā dzīvošanai un ēdiena gatavošanai. Plostošana pa Gauju pamazām izzuda sešdesmito un septiņdesmito gadu mijā, bet plostnieku svētkus Gaujas krastos plostnieku pēcteči vēl atceras.”

Kokmateriālu pludināšanai pa Gauju ir sena vēsture. Sākotnēji kokmateriāli tika sieti jeb tīti plostos, kas korņika jeb plosa stūrmaņa uzraudzībā mēroja

pēļu līdz Carnikavai un pēc tam ar kuģi pa jūru uz Rīgu. 1903. gadā tika izbūvēta Gaujas – Daugavas kanāla sistēma, un plosti Rīgā nokļuva caur Mazo Baltezeru. Gaujas plosti bija 8,5 metrus plati, un to garums nedrīkstēja pārsniegt 95 metrus.



Pateicoties levas Vītolas pētījumiem, ekspozīcijā “Gaujas plostnieka stāsts”, kas padziļināti izklāsta šī nemateriālā kultūras mantojuma vēsturi, uzzinām, ka plostu pludināšana, lai gan tā bija ienesīga nodarbe un daudzi vīri pavasarī vismaz reizi devās peļņā, tomēr tika uzskatīta par tādu, kas nenes svētību, jo grūti un smagi nopelnītā nauda nereti tika atstāta krogos.

“Gaujas plostnieki bija stipri un rūdīti, bezbailīgi un nereti dēkaini vīri. Viņiem pie sirds gāja liksmība un spraiģis darbs uz ūdens. Daudzi koku pludinātāji staigāja pa kokiem kā kaķi un prata braukt uz viena baļķa. Un kur nu vēl tie stāsti – tie ir tik sulīgi,” raidījumā “Kultūras rondo” stāsta leva Vītola, kuras sastādīto tradīciju burtnīcu “Gaujas plostnieki” izdevusi starpnozaru mākslas grupa “Serde”.

Iniciators amata prasmju nodošanai tālāk savulaik ir bijis Mārtiņš Gaigals, bet vecie plostnieki uzticējās, parādīja plostu siešanu un dalījās pieredzē.

“Gatavošanos apmēram 37 kilometrus garajam braucienam sākam jau vairākas dienas iepriekš. Izmantojam apmēram 35 kubikmetrus kaltsu priekšu. Vienu dienu no piecus līdz sešus metrus gariem baļķiem sienam plostu, kas sanāk aptuveni 80 metru garš. Pēc svētkiem vesela diena paiet, kamēr baļķi no upes izzvejoti. Atceros, ka pirmo reizi plostu sējām kādas 12 stundas, tagad, kad pagājuši 25 gadi, plosts ir gatavs apmēram septiņu stundu laikā. Šogad sākām 18. maijā pie Spicu tilta, lai 21. maijā svinīgi ierastos Strenčos,” stāsta biedrības “Gaujas plostnieki” biedrs Jānis Vāvere. “Sākotnēji kokmateriāli tika sieti plostos, baļķiem dodoties vairāk nekā trīssimt kilometru garajā ceļā. Pēc Otrā pasaules kara sākās baļķu vaļēja pludināšana, tiem sekoja plostnieki uz sieta plostā, virzot vērtīgo kravu. Upe nosaka plostā izmēru, piemēram, Daugavā tie varēja būt platāki, jo arī upe ir platāka. Plostniekiem ir jāpārzina upe, tās daba.



Gaujā bija vairākas šķērsragatas, kas regulēja kokmateriālu plūsmu, turklāt bija vairāki posteņi, tostarp arī Strenčos, ūdensceļā darbojoties pludinātāju brigādēm. Balķi no Gaujas nokļuva Mazajā Baltezerā, kur bija ūdensdārzeņu balķu izcelšanai, lai tos apstrādātu un tālāk jau transportētu ar kuģīti.”

Pludiņu jeb pludinātāju darbs nebija viegls. To ietekmēja arī sastrēgumi un ūdens līmeņa svārstības. Šo 26 gadu laikā pieredzētas arī bīstamas situācijas gan augstā ūdens līmeņa dēļ, kad 2013. gada plūdu laikā plosts aptinās ap til-



ATELPAIS BĀRŽI. PĒRĒKŠĻĀNA – GUNTIS PAVĀRS 1961.

ta balstiem un sadalījās četrās daļās, gan tad, kad upē ūdens līmenis bijis zems. “Plūdu laikā bija ļoti grūti tikt malā. Plosta garums un masa liela, bija jāpacinās. Turklāt Gauja ir strauja un līkumaina. Savukārt citā gadā, kad bija zems ūdens līmenis, sanāca braukt tumsā, pamanījāmies septiņdesmit as-

toņdesmit metru garo plostu vēl apgriezti riņķī,” piebilst Jānis Vāvere.

Ieva Vītola zina stāstīt, ka plostniekiem bijis savs vārdu krājums, kas apkopots grāmatā “Tradīciju burtnīca. Gaujas plostnieki” iekļautajā vārdnīcā. Arkla kurpe, begani, urpis, knebļi, pasieris, sekacis, tarataika, žviras – tie ir tikai daži vārdi, kas apliecina prasmju unikalitāti. “To var apgūt darot, tāpēc amata prasmes ir jākopj un jānodod nākamajām paaudzēm. Sadarbojamies ar citām valstīm, dalāmies pieredzē. Mums ir svarīgs uzdevums plostnieku amata prasmes nodot tālāk, lai šis īpašais mantojums nepazustu.”

Gaujas plostnieki ir Starptautiskās plostnieku asociācijas biedri. “Tur ir kādas četrdesmit upes. Nevis valstis, bet upes,” uzsver Mārtiņš Gaigals. “Zinu, ka Kanāda tagad iestājās, tāpat koku pludināšana ir zināma lieta arī Āzijā un Āfrikā. Tā loģika ir tāda, ka nav ērtāka veida, kā koku pārvietot – ūdens ceļ to koku augšā un nes tur, kur cilvēkam vajag. Tik ilgi, kamēr ir cilvēks, ir koka izmantošana. Koks cilvēkam vajadzīgs dzīvē, bez koka cilvēks nevar iztikt.

Kad beidz pelnīt maizi ar koku pludināšanu, tad iestājas nākamā apskaidrības stadija – ko tā plostošana un pludināšana nozīmē. Es kādreiz esmu teicis, ka plostošana ir latviešu *dao*. Ja tu gribi ar savu dvēseli nodarboties, kāp uz plostu. Tevi nesīs, tā būs ekspedīcija, kas jau pati par sevi ir baigi feiņā lieta, jo tu nezini, kas ar tevi notiks. Tev vienkārši jāļaujas tam, kas notiek.”■



RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNICĪBAS MUZEJS LEPOJAS AR KUĢU MODEĻIEM

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs ir galvenā jūrniecības materiālu krātuve Latvijā. Gadu gaitā par Latvijas jūrniecību savākts un apzināts bagātīgs lietiskais materiāls un izveidota daudzveidīga un skaista kuģu modeļu kolekcija. Pašlaik kolekcijā glabājas 180 burinieku, tvaikoņu un motorkuģu modeļu oriģināli, no koka izgatavoti pusmodeļi, stikla pudelēs ievietoti burinieki un kuģu modeļi panorāmās kastēs. Nepilns pussimts kolekcijas krājuma priekšmetu izstādīti divās Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālēs. Daudzi kuģu modeļi ir restaurēti un tādēļ atrodas labā stāvoklī.

Sistemātiska kolekcijas komplektēšana sākas 1939. gadā līdz ar Kuģniecības nodaļas nodibināšanu Rīgas pilsētas vēsturiskajā muzejā. Kuģu modeļi kolekcijā ir komplektēti un klasificēti pēc kuģu tipa, dzinēja, pēc veicamā darba uzdevuma un pēc pētāmās tēmas. Kolekcija veido kopainu



Koges tipa tirdzniecības kuģis. 12.–15. gs.



Latvijas kuģniecības motorkuģis – tankkuģis "Majori".



Fregate "Der Rigische Wapent", 18. gadsimts.



Fregate "Der kühne Mann".

par Baltijas jūras transporta attīstību, sākot no vienmasta airu kuģa un beidzot ar četrmastu barku un dažādu laiku kravas un pasažieru tvaikoņiem un moderniem motorkuģiem.

Vēsturiskās liecības norāda, ka kuģu modeļu un maketu kolekcijas pirm-sākumi saistīti ar 1834. gadā dibināto Baltijas provinču vēstures un senatnes pētīšanas biedrību, kura pārņēma arī Himzeļa muzeja kolekciju, veidojot Doma muzeju.

Kuģu modeļus eksponēja jūrniecības sabiedrības organizētajās izstādēs, kad Latvija bija Krievijas impērijas sastāvdaļa, kā arī Latvijas Republikas laikā 20. gadsimta 20.–30. gados. Vecākie burinieku modeļi nāca no Rīgas Biržas komitejas kolekcijas un Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrības. Starp tiem bija holandiešu kufa, fregate ar pilnkuģu takelāžu "Der kühne Mann v. Lübeck", barka "Golgatha", 18. gs. beigām raksturīgā korvete "Themis" un kara kuģis "Dat Rigische Wapent" (Rīgas ģerbonis) no 1742. gada.

Modeļu vidū minama arī Porečjes strūga kā nozīmīgs preču piegādātājs Rīgas tirgotājiem un ostai. Vairākus pasaules kuģniecības vēsturē ievērojamus kuģu modeļus 1940. gadā dāvināja Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība.

Pēdējo gadu jaunieguvumi kolekcijā ir trismastu Hanzas koge, šonerjahta "Milda", Pētera I barkass, tvaikoņi "Hidrografs" un "Saratov". Kā jaunā laikmeta iezīme – velkonis "Stella".■



SALA, KUR PIESTĀJ DAUGAVAS VĒJI...

Zvejnieku, Tīklu, Enkura, Kaiju un Matrožu ielas. Mazais Balasta dambis un vienkārši Balasta dambis. Bez Kaiju ielas ir vēl Mazā Kaiju iela. Un tepat blakām Matrožu iela. No vienas puses šīs ielas uz Ķīpsalas cietzemes ierobežo Zunds, no otras – pati Daugava. Abas straumes paralēli viena otrai traucas uz jūru jau kopš neatminamiem laikiem. Pārdaugavas pusē uz Zunda krastu ved Tvaikoņu iela, bet pilsētas centra pusē atrodama Mastu iela. Tā pēdējā laikam no pavisam seniem – burinieku laikiem. Šie lakoniskie, bet vienlaikus daiļrunīgie ielu nosaukumi mums precīzi norāda, kas agrāk dzīvojuši Daugavas abos krastos un vēl pa vidu tai – visi tie, kam ar upi, ostu un jūru bijis saistīts mūžs.

PAR KĀDU ĒKU ĶĪPSALAS ZVEJNIEKU IELĀ

Tas laiks, kad Ķīpsalas zveji lika Daugavā savus tīklus, sapņojot par bagātiem zivju lomiem, bet ostas strādnieki steidza uz darbu no agra rīta, kad vis Vecrīgas baznīcu un Rīgas pils torņiem ausa pirmie saules stari, ir aizgājis. Senās mājiņas gar ieliņu malām vēl ieraugāmas, bet to mūžs strauji tuvojas izskaņai. To vietā parādās arvien vairāk jaunbūvju, jo vieta pie Daugavas un tuvu pašam pilsētas centram ir lieliska izvēle labai dzīvošanai. Protams, ja vien to atļauj maciņš. Salas senā romantika lēnām dilst, lai gan pavasara ziedonī sala ir ziedošu koku pilna un tajā skaļi skan visdažādāko putnu prieka odas jaunai vasarai un auglīgai dzīvei.

Lai cik nesaudzīgus būtu laiks, pagaidām salai vēl izdevies saglabāt kādu kriksiti senās pagājības spožuma. Tā, ejot pa Zvejnieku ielu, acs pati aizķeras aiz interesantiem jūrnieciskas cilmes ēkas ornamentiem, un tas liek apstāties, raisa interesi. Divstāvu koka ēka ir paliela, tās fasādē rotājas enkuri un vēl šīs tas no





citām ēkām manāmi atšķirīgs. Kas to cēlis un kas bijis ēkas īpašnieks? Un tad sākas gluži vai neliels detektīvstāsts! Izrādās, ka namu projektējis viens no mūsu izcilākajiem 20. gadsimta arhitektiem – Eišens Laube. Tas pats, kurš vēlākos gados radījis Ķemeru sanatoriju un tepat Daugavas otrā krastā esošo Rīgas pils Svētku zāli, vestibulu un Triju Zvaigžņu torni. Tas gan bijis gandrīz pārdesmit gadus vēlāk. Taču arī šķietami it kā necilā Ķīpsalas Zvejnieku ielas māja ir UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma vietas “Rīgas vēsturiskais centrs” aizsardzības zonā. Rīgas koka namu mantojuma pētnieki izzinājuši, ka nams celts un pabeigts 1912. gadā, celts nacionālā romantisma stilā ar norvēģiskiem jebšu ziemeļnieciskiem vaibstiem.

Ēkas būvniecību pasūtījis un apmaksājis tvaikoņu firmas “Kārlis Kronenbergs” īpašnieks ar tādu pašu vārdu un uzvārdu. Tajā bija paredzēts četrstābu dzīvoklis tvaikoņu firmas īpašniekam un vēl trīsstābu, divstābu un vienstābas dzīvokļi tās pašas firmas tvaikoņu un velkoņu kapteiņu atraitnēm. Vēl mūra puspagraba telpās atradās vieta tirgotavām un daži vienstābas dzīvokļi kalpotāju vajadzībām. Tāda šī ēka faktiski arī saglabājusies un neskarta pārlaidusi divus pasaules karus un vēl citus visādi nemierīgus laikus. Tiesa, par ēkas iekšpusē notikušajiem procesiem gadsimtu griežos ir visai pagrūti spriest.

VISLABĀKĀ DZĪVESVIETA KAPTEINIM – PIE OSTAS DAUGAVAS KRASTĀ

Vajadzēja tik rīta agrumā atvērt dzīvokļa logu, un visa osta iepretim kā uz delnas. Ar viegli kūpošu kapejas krūzi rokā varēja vērot gan ostā ienākošos, gan jūrā ejošos zēģelniekus un tvaikoņus, vasarās nereti arī kādu pasažieru kuģi ar ciemos atbraukušiem tūristiem. Un varēja skatīt arī pašam Kārlim Kronenbergam piederošos tvaika velkoņus, kuri ik pa brīdim no Bolderājas puses šlepēja uz piestātņi kādu lielāku ar importa kravu piekrautu kuģi. Vai arī prom ejošu, līdz lūpai piekrautu ar precēm tepat Rīgas krastmalā.

Vēl bija velkoņi, kuri šad un tad jūrā vilka Latvijas koksni – baļkus gan no kādas mazākas ostas uz Rīgu vai pat kur krietni tālāk. Reizēm vētras laikā nācās arī steigt palīgā kādam, kurš bija neveiksmīgi strandējis krasta tuvumā uz akmeņiem vai smilšu sēkļa. Dzīve uz jūras un pie tās mēdza būt visādu pārsteigumu pilna. To Kārlis Kronenbergs droši vien jau bija piedzīvojis Slokā bērnības laikā. Apkārtņē tuvāk un tālāk jau zvejnieku netrūka, un varbūt tieši viņu stāsti un jūras tuvums rosināja nākamībā saistīt dzīvi ar jūras arodu. Krišjānis Valdemārs, gudrs tautsaimnieks un izglītots vīrs būdams, taču bija jau norādījis, kur pārticības ceļš meklējams.

Kad pabeigta Mangaļu jūrskola un gūts apliecinājums par prasmēm, Kārlis Kronenbergs nopērk velkoni “Kodimo” un nodibina savā vārdā sauktu kuģniecības sabiedrību. Pirmajam velkonim seko nākamais – “Baltija”. 1926. gadā jau tiek pirktas moderns jūras velkonis, acīmredzot peļņa no velkoņu



pakalpojumiem ir laba. Vēlāk seko dalība vēl citu kuģošanas sabiedrību dibināšanā, un dzīve rit uz priekšu savu gaitu.

Tiesa, 20. gadsimta sākums ir bijis traki nemierīgs. Zem dažādiem karogiem šurp nākušie karotāji centušies velkoņus izmantot savām karošanas vajadzībām, un tie nonākuši gan Monzunda salās, gan Tallinā, gan Pēterpilī. Jūrā tie acīmredzot bija gājuši zem svešiem karogiem, un īpašniekam nebūt nebija viegli nelielos kuģus atgūt un dabūt atpakaļ uz Latviju pēc valsts neatkarības izcīnīšanas. "Kodimo" un "Baltija" arī piedalījās cīņās pret bermontiešiem, uz sava klāja pārvadājot latviešu karavīrus un veicot pirmās kaujas operācijas Daugavā un Rīgas līcī.

Kāds dāņu tvaikonis 1924. gadā lielā miglā nogremdēja "Kodimo", bet gadu vēlāk kāds norvēģu kuģis "Baltiju". Tie ir traģiski negadījumi, kādi droši vien notiek arī citās ostās tīri cilvēciskas neuzmanības vai kļūdu dēļ. Abi velkoņi tika izcelti, salaboti un varēja atsākt darbību. 1925. gadā tiek



nopirkta tvaika laiva "Milgrāvis", kura piegādāja svaigu dzeramo ūdeni kuģiem. Kapteinim Kronenbergam nu jau ir divas tādas laivas. Vēl viņš piedalās kuģu iegādē ar akcijām, lai būtu jauni kuģi, kas varētu braukt zem Latvijas flagas. Pirmie piecpadsmit kapteiņa Kronenberga darba gadi uzskatāmi pierādījuši, ka "visas olas nevar glabāt vienā tikliņā", darbība jāpaplašina vairākos virzienos. Arī starpkaru laikā Eiropā nebūt nav mierīgi pat uz jūras. Tas rada bažas un spiež meklēt dažādus ejamos ceļus.

VELKOŅU BĪSTAMĀ IKDIENA

Velkoņi kā ostas ikdienas darbarūki pilda daudz dažādu svarīgu darbu. Parasti tie paliek lielo un vareno kuģu paēnā, taču ir brīži, kad bez tiem nekad neiztikt.

1928. gada februārī stipras ziemas vētras laikā Mangaļsalas pusē, Daugavas mutē, uz sēkļa uzskrien zem PSRS flagas ejošs tirdzniecības kuģis. Tas paņēmis kravu Štetīnes ostā. Puteņa laikā glābšanas darbi ilgst visu nakti, piedaloties velkonim "Baltija". Tikai nākamajā dienā izdodas kuģi novilkt no sēkļa un aizšlepēt uz Eksportostu izkraušanai. Pēc kuģa apskates redzams, ka kuģis stipri bojāts un tam nepieciešams nopietns remonts.



Viena no galvenajām eksportprecēm pirms kara ir kokmateriāli, arī baļķi. Tā 1937. gada maija beigās velkonis "Baltija" velk uz Rīgu no Salacgrīvas ostas vairākas baļķu partijas. Pie Ķurmraga spēji uznāk vētra, sarauj baļķu plostus, un ap 2000 baļķu tiek izskaloti plašā piekrastē pie raga. Līdzīga liksta piemeklē šo pašu velkoni 1930. gada jūlijā. Tikai šoreiz tas notiek pie Kurzemes krasta, ceļā no Melnsila uz Rīgu. Vētra atkal sarauj plostus, un baļķi tiek izmesti krastā lielā piekrastes teritorijā. "Baltija" atgriežas Rīgā tukšā... Nav ziņu, vai baļķu plosti bijuši apdrošināti pirms transportēšanas un kas ar tiem noticis pēc izskalošanas krastā. Iespējams, ka stājies spēkā senais krasta likums, ka viss, kas izskalots krastā, pieder atradējam.

Ar baļķu vilkšanu neveicas arī lielajam un modernajam jūras velkonim "Karl Kronenberg", kurš 1930. gada maija pēdējās dienās kopā ar citiem velkoniem velk no Salacgrīvas uz Rīgu kārtējo plostu partiju. Pēc izešanas jūrā spēji sākas stipra vētra, vēja spēks sasniedz astoņas deviņas balles, piedevām vēl uzkrīt bieza migla. Vētra izsvaida un sarauj plostus. Tajā pašā vētrā iekļūst arī velkonis "Baltija", augsti viļņi veļas pāri klājam, un jūrnieki piedzīvo baisus brīžus. "Baltijai" tikai pēc astoņām stundām izdodas sasniegt Daugavas grīvu un paslēpties drošajos un mierīgajos ostas ūdeņos. Vētras izsvaidītie baļķi pēc tam radījuši briesmas piekrastes kuģošanai.

Pārlapojot senās hronikas, rodas iespaids, ka Rīgas līcis pirms gadsimta bijis visai nemierīgs, tajā spēji uznākušas spēcīgas vētras. 1927. gada oktobrī velkonis "Karl Kronenberg" vilcis no Salacas uz Rīgu divus prāmjus. Uznākusi vētra vēlusi pāri velkonim lielus viļņus un draudējusi to nogremdēt, prāmjus nācies atsvabināt un cilvēkus pārcelt uz velkoņa. Radušās bažas, ka velkonis ar šādu kravu var Rīgas ostu nerasniegt. Pēc kravas atsvabināšanas velkonim izdevies laimīgi sasniegt Rīgu, bet abi velkamie prāmji izskaloti krastā pie Neibādes un Carnikavas. No viena prāmja jūrā ieskalots kapteinis Ulups, kurš, par laimi, bija uzlicis korķa jostu un tā izglābies no bojāejas. Vētra lielus postus nodarījusi arī iekšzemē – sagāzti koki mežos, sabojātas telegrāfa un telefona līnijas.

1931. gadā uz sēkļa pie Mangaļiem uzskrien dāņu burinieks "Vera". "Karl Kronenberg" un citi velkoņi sāk izsūknēt ūdeni no avarējušā kuģa rūmēm. Komanda ar dāņu kapteini Larsenu priekšgalā pēc laika atgriežas uz burinieka, un sākas kokmateriālu pārkraušana liellaivās.

1930. gada 13. maijs kļūst nelaimīgs norvēģu tvaikonim "Rings", tas apgāžas iepretim Bolderājas loču mājai. Kuģis bijis stipri pārkrauts ar kokmateriāliem un devies jūrā jau ar lielu sānsverī. Pie bākas kuģis apgāžas uz labā borta, labi, ka mašīnists paspējis atgriezt tvaika ventili, citādi kuģis varētu uzsprāgt brīdī, kad tajā ieplūst ūdens. Tvaikoņa 20 vīru apkalpe tiek izglābta, un velkonis "Karl Kronenberg" piedalās glābšanas darbos un ūdens izsūknēšanā.

Reizēm velkoņu apkalpēm gadījušies neizskaidrojami piedzīvojumi, kas arī nav bijuši patīkami. Tā 1930. gada maijā velkoņa "Karl Kronenberg" kapteinis



P. Ozoliņš ziņo, ka ceļā no Liepupes uz Rīgu velkoni pie Vidzemes krasta apšaudījuši zvejnieki. Jūrniecības departaments uzdevis noskaidrot negadījuma iemeslus un šāvējus. Tālāku ziņu par notikumu gaitu nav. Vai velkonis pārāk pietuvojies zvejas tīkliem vai nejauši iztraucējis kādus spirta kontrabandistus nelegālajās gaitās, par to vēsture klusē.

Arī tajos laikos bijusi skarba konkurence un cīņa par darba pasūtījumiem. To apliecina kāds negadījums pie Ventspils ostas. 1938. gada augusta nogalē uz sēkļa uzskrien itāliešu tvaikonis "Santa Evlalia". No Rīgas neaicināti tam palīgā steidz velkoņi "Baltija" un "Karl Kronenberg". Tvaikoņa rēdereja noraida nelūgto glābēju palīdzību un slēdz līgumu par glābšanas darbu veikšanu ar Ventspils ostas valdi. Rīdziniekiem nākas atgriezties mājās tukšām rokām un velti tērētu degvielu. Tiesa, vēl lielāku vilšanos nākas piedzīvot velkonim "Albert Ferster", kurš, cerot uz darbu, atskrējis uz Ventspili no patālās Dancigas ostas. Arī tam nākas atgriezties mājās bez cerētās samaksas.



ĪSA NOBEIGUMA VIETĀ

Kapteinis Kārlis Kronenbergs negaidīti šķiras no šīs zemes gaitām 1930. gada pēdējā dienā. Nodzīvoti tik vien 50 gadi. Kapteinis dodas uz savu pēdējo piestātņi Rīgas Meža kapos radu, draugu un jūrnieku pavadīts. Viņa ceļš ir galā, bet viņa velkoņi turpina darbu Rīgas ostā, jo kuģi turpina ienākt ostā un iet jūrā. Dzīve neapstājas.

Zvejnieku ielas māja ar devīto numuru ir pārdzīvojusi divus pasaules karus un izdzīvojusi arī citās vēsturiskās kataklizmās, kuras skārušas Ķīpsalu, Rīgu un visu Latviju. Varbūt kādreiz kāds pieliks pie tās piemiņas plāksni kapteinim Kārlim Kronenbergam, kurš šo namu cēlis un tajā dzīvojis. Viņš ar saviem darbiem pavisam droši ir atstājis pēdas Rīgas ostas un mūsu jūrniecības vēsturē. Varbūt kāds atjaunos arī namu, ko projektējis viens no mūsu izcilākajiem pagātnes arhitektiem. Varbūt. Vai tā notiks, to rādīs laiks. Cerams, ka vismaz tuvākajā nākotnē māju nepiemeklēs skumjais daudzu veco Ķīpsalas namiņu liktenis.

Bet velkoņi no Daugavas ūdeņiem nav pazuduši. Kaut arī modernie kuģi ir daudz labāki manevrētāji par tiem, kuri nāca uz Rīgas ostu pirms gadsimta, bez velkoņu palīdzības tiem bieži vien neiztikt. Kamēr būs osta, būs velkoņi. ■

Normunds Smajinskis

Autora foto

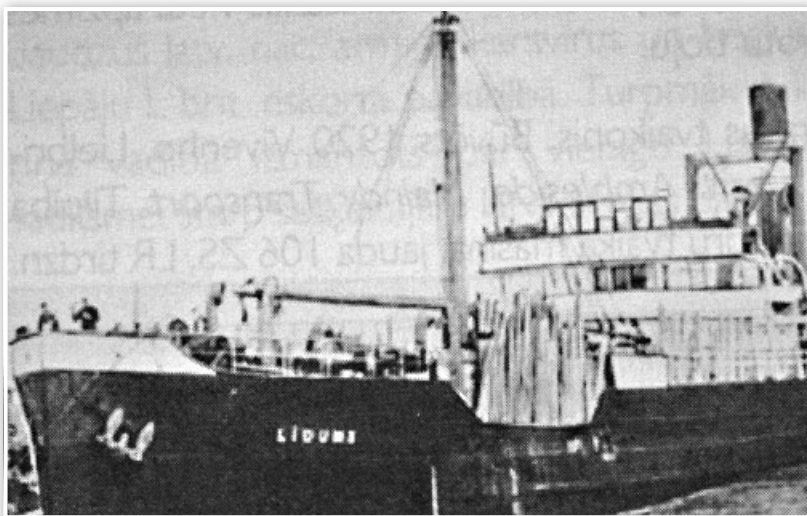
LJG 2023



TVAIKONIS “LĪDUMS” KLŪST PAR “KLĪSTOŠO HOLLANDĪETI”

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

Tajā pašā dienā kapteinis E. Brikmanis, no krasta ar tālskati vērojot kuģi, redzēja, ka lielā ledus masa to paceļ uz augšu un pārnes pāri sēklim. Pēc tam kapteinis centies dabūt velkoņus tvaikoņa glābšanai, bet tas nav izdevies.





Nesekmīgs bijis arī viņa mēģinājums irētā zvejas laivā sasniegt kuģi. 28. februārī Dānijas glābšanas kuģi "Viking" un "Bjorn" atrada tvaikoni "Lidums" brīvā peldējumā Ziemeļjūrā un vēlāk ievilka to Esbjernas ostā. Apkalpe atgriezās uz kuģa un konstatēja, ka tas sasvēries 25 grādus uz labajiem sāniem un tilpnes piepildītas ar ūdeni aptuveni divu metru augstumā.

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

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

A. Cekuls



“LATVJI, BRAUCIET JŪRIŅĀ!”

Ir 2004. gada pavasaris. Atskan telefona zvans, un Latvijas Jurnieciņas savienības priekšsēdis Antons Vjaters izsaka piedāvājumu 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 apstiprinoši, taču apzinājos, ka viens to veikt nevaru, tāpēc vērsos pie sava tuvākā kolēģa, ar kuru jau esam veikuši kopīgus darbiņus. Pēc sarunām ar Gintu Šimani 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 juriņā!”. 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 mazajā LTV kafejnīcā.

Varam sākt filmēšanu, vēl tikai jāsameklē operators un montāžas speciālists. Pirmais raidījums tiek filmēts Ginta dzimtajā pusē Salacgrīvā un Kuivižos. Viņš pats jau visu redakcionāli salicis kopā. Raidījuma vadītājs būs Aigars



Gints Šimānis un Haralds Sulainis.



Raidījuma veidotāji Raitis Šmits (no kreisās), Haralds Sulainis un Sigurds Siliņš.



80 gadu jubilejā sveic Ventspils brīvostas kapteini Arvīdu Buku.



Intervija ar Leonīdu Loginovu.

Rozenbergs, kurš tobrīd strādā LTV raidījumā "Daudz laimes", operators visiem zināmais vecmeistars Gvido Skulte, montētis LTV video inženieris Valdis Zeļonka. Atminos, ka montāžas darbi varēja sākties tikai pēc deviņiem vai desmitiem vakarā, tad rāvāmies līdz rīta gaismai. Apbrīnojama bija Valda izturība. Sākumā arī es piedalījos montāžā, bet tas man likās pārāk garlaicīgi, toties Gintam Joti patika.

Pirmais raidījums ir gatavs, tajā būs sižeti par Vidzemes piekrastes zvejniekiem, Saku ardievas SIA "ARTV". Protams, ziņa, ka top vēl viens raidījums, "ARTV" vadībai Joti nepatika, vēl jo vairāk, kad sev līdzīgu paķēru otru producentu



Rīgas brīvostā atklāj Krievu salas termināļa pirmo kārtu.



Haralds kopā ar Kolkas bākas saimnieku kapteini Visvaldi Feldmani.



VĒSTURE



Top filma par kapteini Artūru Brokovski -Vaivodu.



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs.



Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Reimanis.

Vladimiru Zemnieku un raidījuma "Jūras laiks" vadītāju Aigaru Rozenbergu, piesolot viņam dubultu samaksu jaunajā projektā "Latvji, brauciet jūriņā!". Nu, jā, nedaudz nekaunīgi, bet tāda ir dzīve.

Tālākais ceļš ved pie LTV vadības, un te nu sākas riņķa dancis. Mums nedod ētera laiku, jo līdzīgs raidījums jau esot – "Jūras laiks". Sākas lielā skaidrošanās, savukārt Antons Vjaters nemītīgi zvina un prasa, kad tad būs raidījums, uzsverot, ka Zivju fonds grib redzēt mūsu veikumu, un es tik solu, ka būs, būs, neatklājot patiesos kavēšanās iemeslus. Pēc divu mēnešu vilcināšanās dodos pie LTV ģenerāldirektora pienākumu izpildītāja Edgara Kota, jo abi taču mācījāmies Rīgas Kultūras un izglītības darbinieku tehnikumā. Jāteic, ka nekādi tuvie draugi gan nebijām, taču atgādinājums, ka nākam no vienas mācību iestādes, šoreiz nostrādāja. Iedevu pirmā raidījuma ierakstu VHS kasetē, piebilstot, ja viņš teiks, ka tas nekam



Andris Cekuls (no kreisās), Anita Freiberga, Gints Šīmanis un Haralds Sulainis.



neder, nu, tad skaidrs. Nākamajā rītā man zvina LTV 1. kanāla direktore Selga Laizāne un aicina uz sarunu par mūsu raidījuma ētera laiku. Fu! Ar paceltu galvu dodu ziņu Vjatera kungam, ka viss ir atrisinājies. 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



Artūrs Brokovskis-Vaivods.



Andris Cekuls (no labās), Haralds Sulainis un Ilze Bernsone.



Kapeiņa Arvīda Buka dzimšanas dienā.

izmantojām to. Bijām vieni, un neviens mūs īpaši netraucēja. Vēlāk situācija nedaudz mainījās – mēs kļuvām turīgāki, gribējās ko plašāku. Paveicās, jo bijām labos draugos ar LTV saimniecības vadību. Te nu atkal Gintam liels nopelns, viņš mācēja apvārdot jebkuru.

Tā nu esam iekārtojušies LTV ēkas 7. stāvā labās telpās, tikai viena nelai-me – ziemā neciešami auksti, bet vasarā tik karsti, ka visi logi jārauj vaļā. Toties kas par skatu uz Rīgu un Daugavu! Visā 7. stāvā aizņemtas bija tikai divas telpas – mēs vienā galā un tulkotāju birojs otrā, ar to mums iz-

veidojās labas attiecības, jo dažreiz lūdzām viņu palīdzību. Ofisā pārsvarā uz-turējāmies divatā – es un Gints,

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 Ainažiem 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. Bet te nu jājautā Gintam. Un viņš stāsta:

“Starptautiskajās transporta un loģistikas izstādēs vienmēr gājis jautri. Man gan prātā ceļš uz izstādi Minhenē, kur devos viens ar “Ecolines” autobusu. Rīgas autoostā tajā salādēju neskaitāmus mūsu izdotā žurnāla saiņus, lai būtu ko dalīt izstādē par tranzīta politiku, ostām un dzelzceļu. Kad bijām nonākuši uz



Latvijas – Lietuvas robežas, mūs sāka kratīt muiža, meklējot kontrabandas cigaretes. Kad biju izkrāvis žurnālu pakas (kādas padsmi!), muitnieki iegavilējās. Nostādīju balsi un teicu: “Vai jums ir kādas pretenzijas, ka es satiksmes ministra Aināra Šlesera uzdevumā vedu Latvijas tranzīta politikas reklāmas materiālus uz starptautisko transporta un loģistikas konferenci un izstādi Minhenē?!” Vīri atkāpās, jo pat muitniekiem pret Šleseru bija respekts!”

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 portretfilmas par jūrniecības nozarē strādājošajiem vai leģendām apvītām personībām. Tā tapa videostāsti par Ilzi Bernsoni, Mildu Antropi, Hugo Legzdiņu, Hariju Līdaku, Visvaldi Feldmani, Arvīdu Buku, Antonu Ikaunieku, Leonīdu Loginovu un Artūru Brokovski-Vaivodu.

Kas ir vienojošais mūsu gājumā no kapelas “Valdemārs” līdz LTV jūrniecības raidījumam ar slaveno Krišjāņa Valdemāra aicinājumu? Teikšu godīgi – tā ir misijas apziņa! Tādēļ, pēc gadiem atskatoties uz paveikto, ar gandarījumu varu teikt – mēs tikām sadzirdēti, saredzēti un savu līdzcilvēku novērtēti. Dziļa 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 nākamgad sagaidīs ar dzejnieka Jāņa Petera domu – viņa piemiņai, mūsu godam! ■

Haralds Sulainis



LAI DŽĪVE DŽĪVO!

Jā, šāds uzsaukums kapelai “Valdemārs” ir bijis īpašs! Vēl vairāk – Maestro Raimonda Paula ar Jāņa Petera vārdiem komponētā dziesma kļuva par valdemāriešu īsteno himnu. Kur meklējams sākums, kā radās mūsu kapela?

Kapelas pirmsākumi meklējami Madonas pusē, Meirānu ciemā. 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. Starp citu, mēs dzīvojām vienā ciemā, tā teikt, kaimiņos. Pēc daudziem gadiem atkal bija iespēja dzirdēt šo kapelu, muzicējot kāzās Dzelzavas ciemā. Tad nu neizturēju un vaicāju kapelmeistaram – dzejniekam Jānim Gavaram: “Es arī gribu šādu instrumentu (cītaru), kā lai pie tā tiek?” Kapelmeistars, kurš spēlēja arī vijoli, man sīki izstāstīja, kur meklējams cītaru būves meistars. Tā nu, ilgi nedomājot, devos uz Madonas novada Saikavu, kur dzīvoja Voldemārs Goldbergs. Vēl tagad atminos,



Kapela “Valdemārs” cauri gadiem.



Kapelas vadītājs Haralds Sulainis.



kā aukstā ziemas dienā pa sniegiem bagātīgi klātām takām bridu, kamēr nonācu galapunktā. Sākumā likās, ka esmu nācis velti, jo meistars teica, ka tas ir ilgs process un visas cītaras jau aizrunātas, taču Goldberga kundze domāja savādāk. Un tā pēc pusgada es tiku pie sava instrumenta par 400 rubļiem, kurus mana mamma bija krājusi, lai, sasniedzot 18 gadus, tos varētu saņemt.

1985. gadā pēc vidusskolas devos mācīties uz Rīgas Kultūras un izglītības darbinieku tehnikumu. Un tā, satiekoties domubiedriem, mēs, trīs puīši – es, Māris un Andris, leva no tehnikuma un Inta no Rīgas Pedagoģiskās skolas – dibinām jauniešu kapelu. Ir 1985. gada 1. decembris. Pirmie mēģinājumi notiek kopmītnē, bet tur daudz ziņkārīgo, muzicēt ir grūti. Tad mēģinājumi tiek pārcelti uz tehnikuma telpām, bet arī tur īsti nav vietas, jo auditorijas ne vienmēr ir pieejamas. Kas cits atliek, jāmeklē pastāvīga mītne muzicēšanai. Kādu brītiņu biju darbojies Latvijas Arodbiedrību padomes kultūras nama "Mazā Gilde" drāmas kolektīvā pie režisora Romāna Grabovska. Radās doma aprunāties ar kultūras nama vadību par iespējām muzicēt pie viņiem. Sacīts darīts, jau 27. decembrī nolikts laiks, kad kapelu ir gatava uz klausīt kultūras nama vadība. Pēc nelielas uzstāšanās tiek pieņemts lēmums ņemt mūs savā paspārnē, arī telpas būšot. Pirmā uzstāšanās jau pēc dažām dienām. Eksāmenu esam izturējuši un kļuvuši par pilntiesīgu kultūras nama kolektīvu. Sākas kapelas istā radošā dzīve. Te vērts pieminēt, ka kapelas repertuārā pirmās melodijas bija no toreiz daļēji aizliegtā dziesmu klāsta.

Pēc gada kapelā notiek sastāva izmaiņas, nu jau esam astoņi. Muzicējam dažādās iestādēs un pasākumos. Kardināls pavērsiens kapelas dzīvē notiek



Juris Strenga (no kreisās) un Haralds Apogs.



1987. gadā. Preses svētkos, kas notiek uz Vademāra 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 Ģildes" 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.

Rudenī režisors Ansis Eņners Bīķerņieku trasē skrien supermaratonu 50 km garumā, mēs glaunā kinostudijas limuzīnā "Čaika" muzicējot pavadām skrējēju. Seko lielā uzstāšanās uz Latvijas filharmonijas skatuves, pēc dažām dienām jau pirmais tālais brauciens uz Maskavu. Pirms brauciena kultūras nama "Mazā Ģilde" direktors Imants Filipsons iesauca mani savā kabinetā un iedeva sarakstu ar dziesmām, kuras nedrīkst spēlēt – "Rozamunde", "Mazā kaija", "Likteņdzirnas", "Zilais lakatiņš" un vēl dažas. Jūs domājat, ka mēs tā arī darijām?

Tieši otrādi, mēs rāvām vaļā no visas sirds – ja kas ir aizliegts, tātad tam ir kāda vērtība. Publika pārpildītajā Vissavienības tautas saimniecības sasniegumu izstādes Arodbiedrību paviljona zālē, kājās stāvot, vētraiņi aplaudēja. Taču atgadījums, kas sacēla varenu traci, bija nevis par muzicēšanu, bet par ko citu. Es īsti neieskatījos vilciena biļetēs, un rezultāts nebija ilgi jāgaida – ātrvilciens aizbrauca bez mums. Jezga bija liela, bet pēc dažām stundām ar nākamo lēno vilcienu Maskavu tomēr atstājām, pateicoties stacijas priekšniekam, kuram bija simpātijas pret Rīgu. Kultūras nama vadība Rīgā bija mūs gaidījusi uz perona ar ziediem, bija speciāli pasūtīts autobuss, bet mūsu nav! Kad Ieradāmiēs kultūras namā, jautājumu bija vairāk, nekā spējām atbildēt.



1988. gada vasarā kapela speciālā aģitvilcienā dodas divu nedēļu braucienā pa Arhangeļskas apgabalu kopā ar sportistiem no Ukrainas, dzejniekiem un literātiem no Maskavas un citiem augsta ranga kungiem. Līdz Arhangeļskai lidojām, tad iekārtojāmies specvilcienā. Pavadoņa pirmais jautājums bija, cik mēs esam. Atbildēju, ka esam astoņi un kontrabass. Saņēmu pretjautājumu, vai kontrabass ir mūsu grupas vadītājs? Lieta tāda, ka kontrabasam ir vajadzīga papildu vieta. Tālāk, kā jau padomju laikos bija pieņemts, – kafijas galds pie apgabala vadības utt.

Tā sākās kapelas “Valdemārs” braucieni ārpus Latvijas. Polija, Vācija, Japāna, Spānija, Portugāle, Anglija, Somija un citas valstis... Mēs bijām pieprasīti. Nevar nepieminēt kapelas sadarbību ar daudziem labi zināmiem deju kolektīviem – TDA “Līgo”, “Dzintariņš”, “Zelta sietiņš”, “Dancis”, “Katvari”, “Ogre”, “Latve” un citiem. Draudzīgu atbalstu mums sniedza uzņēmumi “Kosmoss”, “Meteors”. Īpaša draudzība izveidojās ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kolektīvu, šī draudzība turpinājās, veidojot TV raidījumu “Latvji, brauciet jūriņā!”. Savulaik Ilze Bernsone, īpaša kapelas cienītāja, teikusi, ka dziedādami un spēlēdami mēs esot kļuvuši par muzejisku vērtību. Šis kopā pavadītais laiks bija visjaukākais mūsu kapelas dzīvē.



Par Latvijas televīziju ir īpašs stāsts. “Valdemārs” gadu no gada ir bijis aktīvs dalībnieks raidījuma “Vecais ratiņš” aptaujās. 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 jūrniecības pamatlicēja un pirmās jūrskolas Latvijā dibinātāja Krišjāņa Valdemāra dzīves gaitas. Ainažos esam bijuši vienmēr gaidīti, pa ceļam piestājot Salacgrīvā un Kuivižos pie mūsu drauga Ginta Šimaņa, kuram kapelas dzīvē ir bijusi īpaša loma.

Gints Šimanis par kapelu ir izteicies, ka valdemāriešu gājums ir kā viļņu šal kāš 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.■

Haralds Sulainis

LJG 2023



TRAGĒDIJA, KURA JĀATCERAS

Mēs dzīvojam ļoti nemierīgā laikā, kad tepat netālu no mūsu mājām plosās karš Ukrainā. Tas paņem daudz cilvēku dzīvības, rada postu, iznīcību un liek atcerēties dramatiskus notikumus, kas norisinājās arī netālu – Baltijas jūras viļņos Otrā pasaules kara laikā. Stāsts būs par vācu kuģa “Wilhelm Gustloff” nogremdēšanu 1945. gada 30. janvārī pēc padomju zemūdenes S-13 torpēdu uzbrukuma. Šis zemūdenes komandieris bija Aleksandrs Marinesko.

Vācijas kruīza kuģa “Wilhelm Gustloff” mūžs ir daudziem likteņa pavērsieniem bagāts. To sāka būvēt 1937. gada 5. maijā Hamburgā, firmas “Blohm & Voss” kuģu būvētavā. Būvi uzsākot, svinīgajā ceremonijā piedalījās Vācijas vadonis Ādolfs Hitlers. Kuģi pilnībā pabeidza gandrīz pēc gada, 1938. gada 15. martā. Tolaik tas bija lielākais pasažieru lineris pasaulē. Būves izmaksas sasniedza 25 miljonus reihsmarku. Kuģis bija 208,5 metrus garš, tā platums – 23,59 metri, korpusa iegrime – 6,5 metri, kustību nodrošināja četri dzinēji ar 9500 ZS jeb 7100 kW jaudu, tādējādi kuģis varēja attīstīt ātrumu līdz 28,7 km stundā. “Wilhelm Gustloff” tilpība sasniedza 25 484 BRT, tam bija pieci klāji, 489 kajītes, un interesanti tas, ka nebija atsevišķa luksusa kajīšu nodalījuma. Kajītēs varēja izmitināt 1465 pasažierus. Uz kuģa bija peldbaseins. Kuģa izmantošanai bija viens mērķis – parādīt pasaulei, ka tas nav domāts izredzētajiem, bet gan pieder visai vācu tautai, tāpēc kuģis tika nodots īpašniekiem, t. s. Vācijas Darba frontei (*Deutsche Arbeitsfront*), kura to iznomāja savam apakšuzņēmumam ar nosaukumu “Spēks no prieka” (*Kraft durch Freude*). Kruīza kuģa gaita tika izmēģināta divu dienu braucienā Ziemeļjūrā, un jau 1938. gada 16. martā tas tika nodots iepriekšminēto īpašnieku rīcībā. Pamatā “Wilhelm Gustloff” devās īslaicīgos braucienos uz Norvēģiju, Zviedriju, pa Ziemeļjūru, tika izmantots kā vēlēšanu iecirknis tiem Vācijas un Austrijas pilsoņiem, kuri vēlējās nobalsot par Austrijas valsts pievienošanu Vācijas reiham 1938. gadā. Ceļojuma laikā uz Madeiras salām no 1938. gada 21. aprīļa līdz 6. maijam pēkšņi nomira tā pirmais kapteinis Libe, viņa vietā stājās Fridrihs Petersens, kurš bija “Wilhelm Gustloff” kapteinis līdz pat tā bojāejai Baltijas jūrā. Aprēķināts, ka laika posmā no 1938. gada 16. marta līdz 26. augustam 60 reisos tas pārvadājis aptuveni 80 000 pasažieru.

Vilhelms Gustlofs, kura vārdā tika nosaukts pasažieru kuģis, bija nacistu partijas Šveices nodaļas vadītājs. Viņš izplatīja antisemitisku literatūru un sākumā tiesājās ar vietējo ebreju kopienu, bet 1936. gada 4. februārī zaudēja dzīvību savās mājās atentāta rezultātā, kuru paveica Dāvids Frankfurters. Jāpiemin, ka Vilhelma Gustlofa sieva Hedviga savulaik bija Ādolfa Hitlera sekretāre. Vilhelms



Gustlofs tika iecelts Vācijas valsts mocekļa statusā, un viņa bērēs piedalījās pats firers. Nostāsti vēsta, ka, stāvot blakus Vilhelma Gustlofa atraītnē, viņš iedomājies nākamo lielo kuģi nosaukt Vilhelma Gustlofa vārdā, kaut vispirms tā nosaukums bija iecerēts kā "Ādolfs Hitlers".

1939. gada 1. septembrī kuģis kļuva par hospitāli un oficiāli tika nosaukts par "Lazaretschiff D". Bija sācijas Otrais pasaules karš, un uz bijušā pasažieru lainera atradās ievainotie vācu karavīri. Šāds statuss "Wilhelm Gustloff" bija līdz 1940. gada 20. novembrim, kad tas tika nodots Vācijas kara flotes rīcībā. Kuģa korpusam tika mainīts krāsojums no baltā uz zili pelēko un demontētas medicīniskās iekārtas. Četrus gadus tas atradās Gotenhāfenē, tagadējās Polijas pilsētas Gdiņas ostas teritorijā. Vācijas kara flotes iestādes uz kuģa iekārtoja kazarmas, kurās mājāja vācu jūras karaskolas zemūdeņu grupas praktikanti, kuru skaits sasniedza tūkstoti. Uz kuģa bija 173 apkalpes locekļi. Neilgi pirms kara beigām, 1945.



Aleksandrs Marinesko.

gada 23. janvārī, operācijas "Hanibāls" ietvaros "Wilhelm Gustloff" kļuva par militāro transporta kuģi, kas bija paredzēts militārpersonu un civiliedzīvotāju transportēšanai, tiem bēgot no tuvojošās padomju armijas uzbrukumiem. Šo operāciju sāka pēc Vācijas kara flotes admirāļa Karla Dēnica pavēles, un kopumā ar kuģiem vāciešiem izdevās evakuēt no piefrontes rajoniem ap diviem miljoniem cilvēku. Civiliedzīvotāji aizņēma visas brīvās vietas kuģos, viņu vidū bija ļoti daudz sieviešu un bērnu. Tas pats notika arī uz militārā transportkuģa "Wilhelm Gustloff".

Aleksandrs Marinesko, pēc kura pavēles zemūdenes S-13 torpēdas tika radītas uz "Wilhelm Gustloff", bija Baltijas kara flotē pazīstama persona. Viņš piedzima 1913. gada 15. janvārī ukrainietes un rumāņa ģimenē. PSRS jūras kara flotes virsnieka gaitas A. Marinesko sāka 1936. gadā leitnanta pakāpē, un jau 1939. gadā kļuva par zemūdenes M-96 komandieri. Viņš izcēlās ar labām komandiera dotībām un 1940. gadā tika atzīts par Baltijas flotes labāko zemūdenes komandieri, dāvanā saņemot zelta pulksteni. 1943. gadā A. Marinesko iecēla par zemūdenes S-13 komandieri, un pēc gada tā atradās Baltijas jūras kara flotes sastāvā. Šis zemūdenes pirms Otrā pasaules kara tika radītas vācu



"Wilhelm Gustloff".

un krievu zemūdeņu konstruktoru kopēju pūliņu rezultātā. Konkrētā zemūdene, kuras komandieris bija A. Marinesko, pārdzīvoja visus kara gadus, un tikai 1957. gada 31. maijā tās apkalpe tika Ļeņingradā reformēta un pašu zemūdeni nodeva sagriešanai metāllūžņos. A. Marinesko neizcēlās ar morāli noturīgu dzīvesveidu. Viņš bieži lietoja alkoholu un pie izdevības apmeklēja legālos un nelegālos publiskos namus. Tas varēja beigties bēdīgi. 1944. gada 2. janvārī zemūdenei S-13 bija jānodod kaujas dežūrā no padomju kara flotes bāzes Somijā, Porkalā, bet A. Marinesko uz tās ieradās ar krietnu novēlošanos, jo bija apmeklējis iepriekšminēto izpriecu iestādi. Draudēja tribunāls par pavēles nepildīšanu, bet sakarā ar zemūdeņu komandieru akūtu trūkumu padomju kara flotē viņam tika piedots un pavēlēts nekavējoties atstāt kara bāzi. 1944. gada 11. janvārī tas tika izdarīts, un zemūdene S-13 devās kaujas dežūrā, lai pēc gada tiktos ar "Wilhelm Gustloff".

1945. gada 30. janvārī plkst. 12.30 vācu militārais transportkuģis "Wilhelm Gustloff" pameta Gotenhāfenes ostas piestātni un devās Baltijas jūrā. Kuģi pavadīja vācu torpēdlaiva "Löve" un kuteris "T-36". Pēc nepārbaudītiem datiem, uz lielā kuģa atradās aptuveni 10 500 – 10 600 cilvēku, lielākoties civiliedzīvotāji, kā arī 173 jūras spēku kareivji, 918 vācu armijas virsnieki un 373 kara medmāsas. Civiliedzīvotāju vidū visvairāk bija bērni – ap 5000. "Wilhelm Gustloff" bija pārpildīts no apakšējā līdz augšējam klājam. Uz tā bija arī bēgļi no Kurzemes katla. Nosakot kuģa kursu, kapteinis Fridrihs Petersens nerēķinājās ar sava palīga zemūdenes kapteiņa Vilhelma Čāna ieteikumu braukt tuvāk krastam seklos



ūdeņos ar izslēgtām signālugunīm un lielākā ātrumā. Zemūdenes kapteinis labi zināja, no kurienes atklātā jūrā varētu nākt briesmas cilvēku pārpildītajam kuģim. Taču Fridrihs Petersens baidījās, ka iepriekšējā aviācijas uzbrukumā bojātais kuģa korpuss varētu neizturēt, tāpēc nolēma braukt dziļākos ūdeņos krietni lēnāk. Tad tika saņemta maldinoša telegramma, ka kuģim tuvojas vācu mīnu traleru vienība. Fridrihs Petersens deva liktenīgo komandu uz pusstundu iedegt signālugunis kuģa atpazīšanai. Tās pamanīja tuvumā esošās A. Marinesko vadītās padomju zemūdenes S-13 komanda. Sākās "Wilhelm Gustloff" mūža pēdējais cēliens, kas norisinājās starp Dancigas līci un Bornholmas salu Baltijas jūras dienvidu daļā, apmēram 30 kilometrus no krasta. Pulksten 21.16 zemūdene 700 metru attālumā no kuģa izšāva četras torpēdas. Katrai no tām bija savs nosaukums, attiecīgi tulkojumā "Par Dzimteni", "Par padomju tautu", "Par Ļeņingradu", "Par Staļinu". Pēdējā torpēda iesprūda zemūdenes lūkā, un sagādīšanās pēc tā neuzsprāga turpat uz vietas. Kuģim trāpīja trīs torpēdas, un tas, sasveroties uz sāniem, četrdesmit minūšu laikā nogrima. No visiem pasažieriem izglāba vien 1252, pārējie, galvenokārt sievietes un bērni, gāja bojā, lielākoties tāpēc, ka trūka glābšanas laivu un vestu, turklāt bērni sava auguma dēļ esošās nevarēja izmantot. Daudz cilvēku gāja bojā hipotermijas dēļ, jo ūdens temperatūra bija vien +4°C un āra temperatūra bija krietnos mīnusos. Precīzs bojā gājušo skaits joprojām nav zināms, bet, izmantojot progamatūru "Maritime Exodus", tika aprēķināts, ka, ņemot vērā pasažieru blīvumu, kuģa evakuācijas ceļu skaitu un aculiecinieku ziņojumus, tas varētu sasniegt līdz pat 9600 cilvēku. Salīdzinājumam: lainera "Titāniks" upuru skaits bija 1500 cilvēku. Starp citu, A. Marinesko vadītā zemūdene desmit dienas vēlāk torpedēja vācu transportkuģi "SS General von Steuben" ar 4267 cilvēkiem, kas pārsvarā bija vācu militārpersonas.

Lai cik dīvaini tas būtu, šā kuģa ar daudzajiem civiliedzīvotājiem uz klāja torpedēšana formāli netiek uzskatīta par kara noziegumu, tas bija leģitīms mērķis. Kuģis nebija nokrāsots baltā krāsā ar sarkanu krustu uz sāniem kā bēgļu pazīšanas zīmi, pasažieru vidū bija vācu militārpersonas, un uz tā atradās zenitlielgabali. Tas ir morāles un cilvēcības jautājums, jo A. Marinesko nevarēja nezināt par civiliedzīvotāju skaitu uz "Wilhelm Gustloff", pie tam bojā gāja gandrīz visi bērni, kas atradās uz kuģa. Pēckara gados padomju propaganda šo notikumu vērtēja kā spožu uzvaru, aprakstot to, tika melots – uz tā atradušies ap 3000 labāko vācu zemūdeņu virsnieku, flotes medmāsas aprakstos kļuva par nacistu nāves nometņu uzraudzēm un par bojā gājušajām sievietēm un bērniem tika klusēts.

Lai gan kara laikā A. Marinesko tika apbalvots ar Sarkanā karoga ordeni, tomēr netika aizmirsti viņa nopietnie disciplīnas pārkāpumi dienesta laikā. Viņa lieta pēc kara tika izskatīta PSRS Jūras kara flotes tribunālā, un ar PSRS jūras kara flotes komisāra 1945. gada 14. septembra lēmumu Nr.02521 A. Marinesko



tika atcelts no zemūdenes komandiera pienākumiem "par dienesta pienākumu nepildīšanu". Viņu pazemināja leitnanta dienesta pakāpē un norīkoja par kara flotes mīnu meklētāja komandieri līdz atvaļināšanai no dienesta 1946. gada 30. oktobrī. Īsu brīdi viņš strādāja uz Baltijas jūras kuģniecības kuģiem, tad pārgāja citos darbos ar jūrniecību nesaistītās nozarēs. Tur arī viņš izcēlās, jo tika notiesāts uz trīs gadiem par valsts mantas izsaimniekošanu. Tas netraucēja PSRS laikos dibinātajai t.s. "Marinesko biedrībai" sākt parakstu vākšanu par Aleksandra Marinesko rehabilitāciju. Raksta autora rīcībā ir šis "Marinesko biedrības" 1989. gada 6. decembrī toreizējam PSRS Augstākās Padomes priekšsēdētājam Mihailam Gorbačovam nosūtītās vēstules kopija ar lūgumu Aleksandram Marinesko piešķirt Padomju Savienības varoņa nosaukumu. Vēstulei pievienots saraksts, kas vēsta, ka 30 Padomju Savienības pilsētās vākti paraksti šā lūguma atbalstam, kopā savācot 8714 parakstus, pie tam nosūtītas vēl 1786 individuālas vēstules ar tādu pašu lūgumu. Interesanti, ka Rīgā savākti 113 paraksti, pārsvarā droši vien no toreiz vēl dzīvajiem PSRS Jūras kara flotes veterāniem. Lūgums tika sadzirdēts, un Aleksandram Marinesko par viņa "varoņdarbiem" un "izcilo" dzīves gājumu 1990. gada 5. maijā tika piešķirts iepriekšminētais varoņa tituls, kuru gan viņš nesaņēma, jo krietni agrāk, 1963. gada 15. novembrī, bija beidzis savas dzīves gaitas.

Kara seja ir nežēlīga un drausmīga, karš paņem daudz nevainīgu cilvēku dzīvības. Lai šis traģiskais gadījums ir atgādinājums mums, ka nekas tāds vairs nedrīkst atkārtoties.■

A. Cekulis

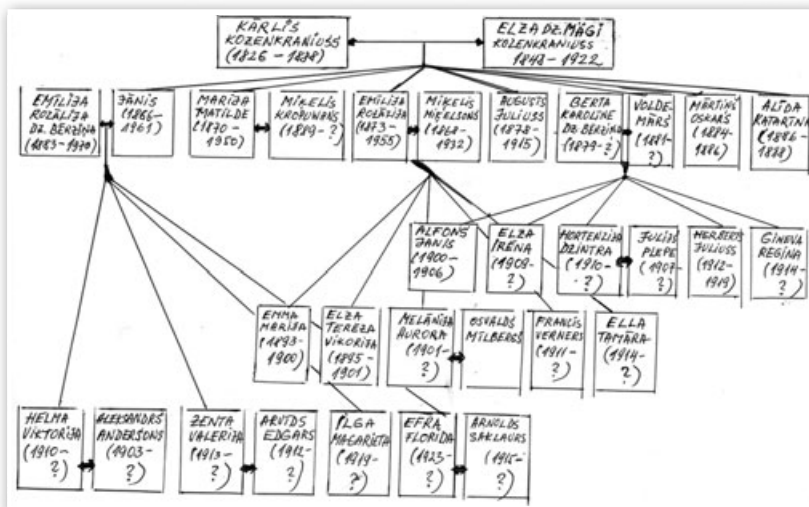


AINAŽU JŪRSKOLNIEKI NO KOZENKRANIUSU DZIMTAS

Ainažu jūrskolas 160. gadadienas priekšvakarā atcerēsimies vīrus, kuri dibināja jūrskolu, mācījās tajā, būvēja buru kuģus un brauca ar tiem.

Viena no Ainažu jūrnieku dzimtām bija Kozenkranijusi. Šīs dzimtas saknes meklējamas norvēģu zemē.

Tas bija ap 19. gs. vidu, kad Kārlis Kozenkranijuss ieradās Vidzemes guberņas Ainažu miestā un sāka kuģinieka gaitas. Viņš kļuva par t.s. “meža kapteini” un vadīja “malkas jančus” ar precēm (malku, labību, linsēklām, miltiem, akmeņiem, ģipsi u.c.) uz Rīgu, Pērnavu, Pēterpili. Brauca tolaik gar krastu – tādā at-tālumā, lai tas būtu saredzams (tā arī radies nosaukums “meža kapteini”). Šie reisi parasti notika vienreiz gadā, jo tie vienmēr ieilga, tomēr bija ļoti ienesīgi. Pateicoties tiem, sākās lielais Rīgas līča piekrastes jūrniecības uzplaukuma laiks. To sekmēja arī Krimas karš (1853–1856). Angļu karakuģi bloķēja Baltijas jūras ostas, tirdzniecības kuģi vairs nevarēja tajās iekļūt. Tika pārtraukta preču kus-tība, tāpēc cēlās daudzu preču, it sevišķi sāls, cenas. Mazie piekrastes braucēji slepus devās cauri angļu blokādei un ievada sāli, cukuru, kafiju un citas pre-ces. Tādi reisi gan bija ļoti bīstami, angļi bieži vien zemnieku kuģišus atņēma



Kozenkranijusu dzimtas koks.



VĒSTURE



Elza Magi.



Jānis Kozenkraniuss ar ģimeni.

un sadedzināja. Bet tiem, kuri tika cauri sveikā, peļņa bija laba. No Zviedrijas par sieku labības dabūja trīs siekus sāls, bet mājās vienu sieku sāls samainīja pret vienu sieku labības. Par mārčiņu dzelzs svešumā maksāja pusotras kapeikas, bet mājās to pārdeva par septiņām kapeikām. Un tā četri pieci veiksmīgi reisi inesa ap 300 rubļu lielu peļņu, kas varēja uzreiz nieka saimnieku padarīt bagātu.



Kārlis Kozenkraniuss.



A. Kozenkraniusa diploms.



Augusts un Voldemārs Kozenkranīsi.



Augusts Kozenkranīsi.

Iekrājis kapitālu, Kārlis Kozenkranīss (1826–1888), apņēma par sievu igauņieti Elzu Magi (1848–1922) un iegādājās Ainažu miestā īpašumu ar nosaukumu “Dreijeri”. Kārlim un Elzai bija septiņi bērni – Jānis (1866–1961), Marija Matilde (1870–1950), Voldemārs (1879–?), Emīlija Rozālija (1873–1955), Augusts (1878–1915), Mārtiņš Otomārs (1884–1886) un Alīde Katrīne (1886–1888). Kārlis bija cieši nolēmis, ka viņa dēli mācīsies Ainažu jūrskolā un kļūs par diplomātiem kapteiņiem, jo saprata, ka jūrniecība var nodrošināt pārtikušu, veiksmīgu dzīvi.

Trīs Kārļa dēli – Jānis, Voldemārs un Augusts – tiešām izvēlējās jūrnieka amatu. Vecākā dēla Jāņa jūrniecības gaitas uz laiku gan pārtrauca tēva nāve 1888. gadā, jo viņam nācās uzņemties rūpes par saimniecību un brāļu Voldemāra un Augusta skolas gaitām Ainažu jūrskolā. Īpašuma tiesības uz “Dreijeru” mājām Jānis ieguva 1895. gadā pēc Ainažu pagasta tiesas nospriešanas, pamatojoties uz tēva Kārļa testamentu. Zemes vērtība – 6000 rubļu.

Vasarās Jānis brauca jūrā, bet ziemās arī pats mācījās Ainažu jūrskolā. Viņa sapnis kļūt par tālbraucēju kapteini diemžēl nepiepildījās, viņš kļuva tikai par stūrmani. Uz kuģiem par kapteini Jānis ņēma līdzī brāli Augustu. No 1898. līdz 1907. gadam Augusts brauca uz gafelšonera “Gustav Fridrich”. 1908. gadā brāļi Jānis, Augusts un Voldemārs nopirka buru kuģi “Makariuss” par 7600 rubļiem, bet 1912. gadā to pārdeva un tai pašā gadā Kabli, Igaunijā, sāka būvēt kuģi “Regīna”. Lai jaunajam kuģim būtu “verķi”, viņi nopirka kuģa “Fuks” vraku. Kuģa būvēšanā aktīvi piedalījās arī brāļu Kozenkranīsu māte Elza, saukta par *Gošu*. Viņa ar zirgu pieveda vīriem uz Kabli verķus un pārtiku, izrikoja arī pie darbiem.



VĒSTURE



Voldemārs Kozenkraniuss.



"Malkas jancis".

Atmiņās par jūrā iešanu Jānis 1937. gadā raksta: "Man jau bija 20 gadi, un prāts nesās uz jūru, jo jaunā dzīves vieta mums bija divus kilometrus no jūras. Iestājos darbā par jaunāko matrozi uz jaunpirtā kuģa. Ļoti jaukā 1887. gada 8. maija dienā izbraucām no Rīgas ar blanku lādiņu uz Angliju. Vējš bija labvēlīgs, un kuģis ar pilnām zēģelēm slīdēja labi uz priekšu. Drīz jau bijām Dānijā. Vējš sāka pūst pretī. Nogājām pilsētā produktus pieņemt priekš tālākā ceļa. Atbraukuši uz kuģa redzējām, ka vējš labojies, un braucām tālāk līdz Kullenai, kur tiek "nezelēti" (kristīti) jaunie jūrnieki. Tā ir sena jūrnieku tradīcija... Uz kuģa iznāk vecs vīrs ar garu bārdi un gariem svārkjiem, darvas bočka vienā rokā, otrā liels koka nazis, ar kuru jaunajiem jūrniekiem paredzēts nodzīt bārdi, kaut arī viņiem tās nemaz nebūtu. Tādā veidā tiek izspiesta dzeramnauda. Kurš sola vairāk maksāt, tas tiek vieglāk cauri, kurš mazāk, tam iet grūti, bet kas nemaksā, to iesien striķi un velk pa ūdeni zem kuģa ķīļa. Pēcāk no kuģa kapteiņa šis jaunais jūrnieks izņem uz savas algas rēķina šnabi un iedod bārdas dzinējam, kurš ar to uzciēnā pārējos kuģa ļaudis. Tādā veidā šis jūrnieks ir iesvētīts un kļuvis par īstenu jūrnieku.

Lādiņu izdevām un nobraucām citā pilsētiņā Sid-Alvā, kur uzņēmām ogles uz Rīgu. 2. septembrī izbraucām no Anglijas un ar labu vēju drīz sasniedzām Skagenu. Vējš bija labs, bet pieņēmās stiprumā. Naktī uz 6. septembrī bija apmācies. Vakts uz jūras mainās ik pēc četrām stundām, šaubīgos gadījumos var iet gulēt neatģerbušies. No rīta plkst. 4 vajadzēja vakti mainīt un stiprā vēja dēļ mazināt zēģeles, kad mēs izdzirdām ārā uz kuģa briesmīgu troksni un dzelžu skanēšanu, it kā mūsu kuģis būtu sadūries ar otru kuģi. Visi bijām kājās, un



stūrmanis paziņoja, ka ir lūzis lielais masts. Visapkārt valdīja tumsa un liels sajukums. Masts bija lūzis divās vietās un gulēja pāri kuģa klājam, tā draudot ielauzt kuģa sānus ar vilni. Kapteinis pavēlēja sacirst vantis, lai varētu atbrīvoties no vidējās masta daļas, kā arī lai taupītu zēģeles. Masta virsējā daļa uzkrita gafelīm. To vajadzēja nostiprināt, bet matroži baidījās kāpt augšā. Pieteicās stūrmanis un šo darbu arī veica. Nedaudz vēlāk norvēģu loču laiva mūs nogādāja ostā, kur būtu pieejami vajadzīgie materiāli mūsu kuģa remontam.

Pēc trīs nedēļām bijām gatavi atkal doties jūrā. Šleperis mūs izvilka jūrā. Pēcpusdienā debesis apmācās un iesākās riktīga vētra. Lielie viļņi draudēja no kuģa visu noskalot. Te pēkšņi viens spēcīgs vilnis plīsa pret kuģa sāniem, ielauzdams reliņus jeb virsējo daļu



“Dreijeri”.

četrus pēdu garumā. Uz klāja bija ūdens līdz ceļgalam. Novilkām drošības striķi, pie kā turēties, ejot pa kuģa klāju. Otrā dienā vētra ātri norima. Un pēc tam jau visu ātri atrisinājām. Oktobra beigās iebraucām Rīgā un izdevām lādiņu. Kuģi jau bijām paredzējuši nolikt ziemas gulā, kad no mājām pienāca telegramma – no Salacgrīvas viens lādiņš linsēklu jāaizved uz Rīgu. Kaut arī vēlā rudens laikā bija nepatīkami doties uz standu, novembra sākumā nonācām Salacgrīvā, kur ielādējām kravu. Kaut arī laiks palika nemierīgs, uzvilkām zēģeles un devāmies tālāk jūrā, kur noenkurojāmies. Tāds vēls brauciens nekādu peļņu dot nevarēja, bet bija jāpalīdz cilvēkam. Jo visi jau kuģus bija nolikuši uz ziemas guļu un nebija kas brauc. Tā nodzīvojām divas dienas, trešajā dienā sāka pūst stiprs dienvidvējš, kurš norāva lielo enkuru ar ķēdi. Tad devāmies uz Pērnavu, kur nodzīvojām vēl divas dienas. Beidzot zēģelējām uz Rīgu, kur izdevām linsēklas un nolikām kuģi uz ziemas guļū.

Tā viena vasara priekš prakses bija nobraukta, un es taisījos iestāties Ainažu jūrskolā.”

Jānis Kozenkranīuss ģimeni nodibināja tikai 40 gadu vecumā, sievai bija 27 gadi, un viņi uzaudzināja četras meitas: Helmu, Ilgu, Zentu un Efru.

“Dreijeru” mājās joprojām jaušama senatnes elpa, no simtgadīgiem īpatnēji reljefi rotātiem podiņiem pārmūrēta krāsns, arī vecā grīda vēl tā pati. 1990. gados, kad mājā neviens nedzīvoja, tikušas nozagtas senās plēšu ērģeles, kuras



Gunvars Iluss pie dzimtas bufetes
"Dreijeru" mājās. 2023. gads.

Jānis Kozenkranīuss savulaik atvedis no Pērnavas un kuras skanējušas neskaitāmās godībās.

Pēcāk mājās sāka saimniekot Jāņa meita Zenta Iluse. Zenta bija ļoti daudzpusīga, viņai patika gan dārza darbi, gan lopu kopšana (mācījusies Jaunpils lopkopības skolā), dziedāšana, rokdarbi u.c. Viņa dziedājusi vairākos koros, arī baznīcas korī, bijusi VII dziesmu svētku dalībniece. Mēs, muzejnieces, pie Zentas tantes bijām biežas viesņas, dzirdējām daudz nostāstu par sendienām. Zenta muzejam uzticēja dažādus dzimtas vēstures materiālus. Vēl tagad atceros, kā viņa mums dziedāja igauņu dziesmas zemajā virtuvītē pie galda. Viņai bija gaišs starojums! Arī savus bērnus

viņa audzināja par krietniem, darbīgiem un ticīgiem cilvēkiem.

Šobrīd "Dreijeru" mājās dzīvo Zentas dēls Gunvars Iluss. Viņš ar pietāti atliecas pret saviem senčiem, ar mīlestību stāsta par tiem. Mājās ir rūpīgi saglabāti daudzi dokumenti vēl no 19. gadsimta beigām. Daļa materiālu ir nodoti mūsu muzejam. Vecajā mājā atmiņas par mūžībā aizgājušajiem senčiem glabā fotogrāfijas. Gunvars ar dziļu cieņu rāda mums savu vecvectēvu Kārli, vectēvu Jāni. "Mani vecvecāki bija ļoti ticīgi cilvēki, un šo mantojumu viņi atstājuši saviem bērniem un mazbērniem. Bībele tika turēta goda vietā. Katru svētdienu visi kopā turējām dievvārdus," stāsta Gunvars. "Vēl atceros, ka vectēvam bija mazs radioaparāts, pa kuru viņš svētdienās klausījās dievvārdus no Somijas. Vecātēva mājās bija arī ērģeles ar plēšām, kuras spēlēja gan vecaistēvs, gan vecāmāte. Vecātēva istabā bija brūns skapis, pilns ar grāmatām, jūras kartēm un citām "smalkām lietām". Bērni tur nedrīkstēja krāmēties. Vecātēva pīpes "pakšķināšana" bija kā rituāls. Vispirms viņš ar pīpi no tabakdozes smēla tabaku, tad ar rādītājpirkstu piespieda to, pēcāk uzšķīla sērkociņu un sāka "pakšķināt" – uguns te dzisa, te atkal uzliesmoja. Pīpi vienmēr arī iztīrīja, sitot pret galda malu. Vēl atceros, ka viņš vestes kabatā nēsāja pulksteni ar lielu ķēdi un vienmēr valkāja biezas, pašaustas līnu bikses. Mans vectēvs mūžībā aizgāja 1961. gadā. Guldīts Ainažu jūrnieku kapos."

Atmiņas par viņu un pārējiem dzimtas jūrniekiem glabā viņa bērnu bērni un Ainažu jūrskolas muzejs.■



JŪRNIKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Avots Juris dzimis 1923. gada 29. oktobrī Igaunijā, Kuresārē. Jūrnieceības darbinieks. Dienējis Sarkanajā armijā (1942–1943). No 1943. līdz 1946. gadam atradās dažādos amatos valsts un kompartijas darbā Krievijā, Jaroslavas apgabalā, un Latvijā. Kapteiņa pirmais palīgs uz tvaikoņiem “Sigulda” un “Jānis Rainis” (1946–1953). Bijis Latvijas Valsts jūras kuģniecības un Baltijas jūras kuģniecības Rīgas rajona pārvaldes politiskās daļas priekšnieks (1953–1954). 1956. gadā beidzis PSKP Centrālās komitejas Augstāko partijas skolu. Latvijas Jūras kuģniecības priekšnieks (1958–1976). 1983. gadā viņa vārdā nosaukt šis kuģniecības motorkuģis. Miris 1976. gada 12. jūnijā Rīgā, apglabāts Raiņa kapos.

Ādamsons Jevgeņijs dzimis 1923. gada 3. augustā Krievijā, Pleskavas apgabalā. Kuģu vadītājs, zivrupniecības darbinieks. 1941. gadā beidzis Hersonas jūras tehnikumu, 1942. gadā – Batumi jūras tehnikumu. 1958. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. No 1946. līdz 1948. gadam strādāja par Latvijas Valsts jūras kuģniecības kuģu kapteiņu trešo, otro un vecāko palīgu. 1952. gadā kļuva par Rīgas jūras zvejas ostas kapteini, bija mācību kuģu “Mendeļejevs” un “Meridiāns” (1955–1957) kapteinis. 1957. gadā sāka strādāt Latvijas Ekspedīcijas zvejas pārvaldē, bija kapteiņa palīgs un kapteinis. 1964. gadā kļuva par Rīgas refrīžeratorflotes bāzes dispečeru, 1965. gadā par bāzes ekspluatācijas dienesta priekšnieku. Piedalījās Latvijas zvejnieku tāljūras zvejas ekspedīcijās. No 1974. gada bija zvejas ekspedīcijas priekšnieks Atlantijas okeānā, zvejas peldošo bāzu “Roberts Eihe”, “Trudovaja slava” kapteindirektors. 1975. gadā kļuva par Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes ekspedīcijas zvejas flotes priekšnieku. 1977. gadā beidza darba gaitas. Miris 1988. gada 2. jūlijā, apglabāts Rīgā, Jaunciema kapos.

Busse Arvīds dzimis 1923. gada 24. martā Krievijā, Nižņijnovgorodā. Kuģu vadītājs, jūrnieceības izglītības darbinieks. 1949. gadā beidza Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu, tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1961. gadā. Bijis kapteiņa trešais palīgs uz Rīgas jūrskolas mācību kuģa “Kapella” (1950), pēc tam kļuva par šīs jūrnieceības mācību iestādes kuģu vadītāju nodaļas priekšnieku. Vēlāk strādāja par kuģa kapteiņa palīgu Murmanskas jūras kuģniecībā (1956–1961). Latvijas Jūras kuģniecībā atgriezās 1961. gadā, tika iecelts par kapteiņa vecāko palīgu uz tvaikoņa “Ligovo”, šajā amatā strādāja arī uz motorkuģiem “Jelgava” (1962) un “Tukums” (1962–1963). Motorkuģu “Tukums” (1963–1966), “Kokanda”, “Balvi”, “Limbaži”, “Bauska”, “Baldone” (1966–1967), “Rīga”, “Essentuki” (1967–1968, 1973, 1984), “Konstantīns Ciolkovskis” (1973), “Vsevolods Kočetovs” (1979) un tvaikoņa “Arzamasa” (1973) kapteinis. 1968. gadā Gdiņā (Polija) pieņēma jauno Latvijas jūras kuģniecības motorkuģi “Talsi”, līdz 1984. gadam ar pārtraukumiem bija šā kuģa kapteinis. Miris Rīgā 2006. gada 25. februārī, apglabāts Rīgas 2. Meža kapos.

Gailītis Aleksandrs dzimis 1923. gada 19. septembrī Rīgā. Kuģu vadītājs, zivrupniecības darbinieks. Mācījies K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolā, 1958. gadā beidzis Liepājas jūrskolu. 1957. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Jūras sācis iet no 1939. gada; 1941. gada 22. jūnijā internēts Vācijā, Libekā, kopā ar Latvijas kravas tvaikoņa “Arija” apkalpi. 1942. gadā Liepājā aizbēga no tvaikoņa “Alice Freymann”, vēlāk



bija velkoņa kapteinis PSRS karaspēka daļā Rīgā (1947–1950) un Baltijas Zivsaimniecības zinātniski pētnieciskā institūta vidējā zvejas tralera (1950–1951) kapteinis. 1951. gadā iecelts par kapteini kuģu pārdzišanas komandās. Zvejniecībā strādāja no 1953. gada; bija viens no pirmās Latvijas zvejnieku tāljūras zvejas ekspedīcijas dalībniekiem, 1954. gadā iecelts par Ņūfaundlendas zvejas rajona vadītāju. No 1954. gada bija Latvijas Ekspedīcijas zvejas pārvaldes transporta refrīžeratorkuģu "Zvaigzne" un "Nemuna" kapteiņdirektors, 1963. gadā iecelts par Latvijas PSR Zvejnieku kolhozu savienības valdes priekšsēdētāju. Šajā amatā strādāja līdz 1967. gadam, kad par pretošanos kompartijas tendencēm iejaukties Latvijas PSR Zvejnieku kolhozu savienības darbībā tika atbrīvots no darba un nosacīti notiesāts. No 1967. līdz 1988. gadam bija zvejnieku kolhoza "Zvejnieks" vietējās zvejas flotes kapteinis. Miris Rīgā 1992. gada 6. novembrī, apglabāts Matīsa kapos.

Gromovs Sergejs dzimis 1923. gada 11. septembrī Krievijā, Maskavas apgabalā. Kuģu vadītājs, zivrūpniecības darbinieks. 1963. gadā beidzis Liepājas jūrskolas kvalifikācijas celšanas kursus, 1958. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Līdz 1957. gadam bija Ziemeļu jūras kuģniecības kuģu kapteiņa palīgs. Latvijas Ekspedīcijas zvejas flotes pārvaldes vidējo zvejas traleru kapteinis (1957–1962), lielo zvejas saldētājtraleru kapteiņa vecākais palīgs (1965–1967), kapteiņdirektors uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem "Afanasijs Ņikitins" (1967–1969), "Jānis Rudzutaks" (1969–1970). 1971.–1972. gadā strādāja par zvejas kuģu kapteini Kubā. Miris Rīgā 1975. gada 26. martā, apglabāts Rīgas 1. Meža kapos.

Krafts Ilmārs dzimis 1923. gada 26. augustā Jelgavas apriņķī, Ozolniekos. Kuģu tehniķis – mehāniķis. 1948. gadā beidzis Liepājas politehnikumu. Līdz 1960. gadam strādājis dažādos amatos savā specialitātē. Zvejniecībā no 1960. gada; bijis Rojas zvejnieku kolhoza "Banga" kuģu remonta darbnīcu vadītājs, galvenais inženieris (1961–1976), galvenais mehāniķis (1976–1978).

Liniņš Aleksandrs dzimis 1923. gada 9. jūnijā Rīgā. Kuģu vadītājs. 1972. gadā ASV ieguvis tālbraucēja stūrmaņa grādu. Jūrā sācis iet 1939. gadā uz Latvijas kravas tvaikoņa "Rauna". Tajā pašā gadā ar Latvijas kravas tvaikoni "Everasma" devies uz ASV, kur no 1944. gada apmeties uz pastāvīgu dzīvi. Otrā pasaules kara laikā strādājis uz Zviedrijas tvaikoņa "Brageland" (1941) un 1943.–1944. gadā bijis Latvijas kravas tvaikoņa "Everagra" apkalpes sastāvā. No 1946. gada dzīvoja Ņujorkā un līdz 1985. gadam bija kuģniecības sabiedrības "United States Line" kuģu stūrmanis.

Zubkovs Vjačeslavs dzimis 1923. gada 15. decembrī Kazahstānā, Gurjevas apgabalā. Kuģu vadītājs. 1945. gadā beidzis Kaspijas Augstāko kara jūrskolu. 1952. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. 1945.–1946. gadā dienēja PSRS Klusā okeāna kara flotē. Kapteiņa palīgs un kapteinis Tālo Austrumu jūras kuģniecībā (1947–1964). No 1964. gada strādāja Latvijas Jūras kuģniecībā, bija motorkuģu "Jeļska", "Rava Rusškaja" (1964), "Bauska" (1965, 1967, 1969), "Kauņa" (1965), "Essentuki" (1965, 1970), "Aragvi" (1969), "Čēsis", "Auce" (1970), "Limbaži" (1971, 1978) kapteinis. 1967. gadā Gdiņā (Polija) pieņēma jauno Latvijas Jūras kuģniecības motorkuģi "Rīga" un bija arī šā kuģa kapteinis. 1977. gadā Hersonā (Ukraina) pieņēma Latvijas Jūras kuģniecības motorkuģi "Vsevolods Kočetovs". No 1965. līdz 1967. gadam braucis par kapteini uz Indijas kuģiem. Miris Rīgā 1986. gada 13. novembrī, apglabāts Rīgas 2. Meža kapos.■

Apceļot jūras krastu ar pievienoto vērtību

Gints Šīmanis raksta: "Apceļojot turpat 500 kilometru garo un daudzveidīgo Latvijas krastu, esmu nonācis pie atziņas, ka necerēta laime ir pārļaut naktī mājās, kur saimnieki nav uz mutes krituši, un ja vēl otrā rītā paveicas ierausties piekrastnieka laivā, lai selgā lūkotu tīklus, pievienotā vērtība braucienam ir simtprocentīgi garantēta. Kad jūrā pūš, var pasēdēt pie kamīna vai palīdzēt nokūpināt kādu pleksti dūmu namiņā, bet, ja ilgi pūš, tad jau laiks arī kaltēt lestes, ko tik gardi uzkost vietējam brūvējumam. Piekrastes ļaužu stāsti bieži vien tā zibeņo, ka šķiet, vēl dzirksts, un uzliesmos vesels emociju ugunskurs.

Kur braši vīri, tur mutīgas sievas. Rīgas liča Kurzemes piekrastes zvejnieki nodibinājuši savu interešu aizstāvības biedrību "Mazjūras zvejnieki". Nu varot sēdēt Zemkopības ministrijā Daugavmalā pie viena galda kaut ar pašu ministru. Pa to laiku Bērziema "Dienīnās" Iveta Celkarte jūras krastā taisa tādu šovu, ka izbrīnā jāiepleš acis un jāiesaucas: "Nu gan prot tos savus zvejniekus daudzīnāt!" Kādā priekšpusdienā, kad tur ieklīdām patiesības meklējumos, Iveta "ņēma priekšā" kādu senioru grupu no pašas Leišmalītes. Sievas dabūja lasīt no tīkliem ārā zivis, tās šķīrot, tīrīt (ķīdāt), vērt uz virbām un kūpināt. Večiem bija jāmeklē malka un jākur dūmu namiņš. Tad sekoja zivju apžāvēšana un pati kūpināšana, līdz degustācijai bija tā kā drusku jāpagaida. Pašu kūpinājums tika celts galdā un ātri vien notiesāts ar dziesmām, kam sekoja lielīšanās – cik mēs vareni!

Biedrības "Mazjūras zvejnieki" dibināšanas iniciators Andris Cīrulis no zvejnieku saimniecības "Mazā kaija" pretstatā sava individuālā komercuzņēmuma nosaukumam ir netipiski pragmatisks: "Ja esi zvejnieks, tad jāzvejo, ja ir krodziņš – tad jāstrādā ar vietējām zivīm. Tie zvejnieki, kas palikuši ciemos, drīz būs jāieraksta Sarkanajā grāmatā kā aizsargājamā suga." Kamēr vēl jūrā ir zivis un ciemos veči, kuri iet jūrā, baudīsim šos laimes mirkļus, kad uz balta galdauta cienastā tiek pasniegtas pašmāju zivis!"





NACIONĀLAJAI BIBLIOTĒKAI NODOTI VĒSTURISKI LATVIJAS PIEKRĀSTES DZIĻUMU MĒRĪJUMU PLĀNI

Latvijas Nacionālās bibliotēkas Letonikas un Baltijas centra karšu krājuma eksperts Reinis Vāvers ir gandarīts, ka Latvijas Nacionālās bibliotēkas (LNB) krājumu ir papildinājuši unikāli materiāli – no 1922. līdz 1940. gadam Jūrnieceības departamenta veikto Latvijas jūras piekrastes dziļumu mērījumu plāni, ko LNB nodeva Latvijas Jūras administrācija.

“Atrodoties pie mums, šīm vēsturiskajām kartēm bija ļoti ierobežota pieejamība, tādēļ pieņemām lēmumu uz savstarpējas vienošanās pamata nodot kartes Nacionālajai bibliotēkai, lai ar tām varētu iepazīties ikviens interesents,” uzver JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

LNB krājumā ir nonākuši 60 plāni uz 147 lapām, un tie aptver gandrīz visu Latvijas piekrasti no Ainažiem līdz Liepājai. Līdz šim plāni glabājās Latvijas Jūras administrācijā. Ar laiku tie tiks digitalizēti un padarīti pieejami LNB digitālajā karšu kolekcijā. Pilns Jūrnieceības departamenta karšu un plānu saraksts, kas glabājas LNB, atrodams <https://ej.uz/zip>

No 1922. līdz 1940. gadam dziļuma mērījumus Jūrnieceības departaments veica ar speciālu hidrogrāfijas kuģi – tvaikoni “Hidrografs”, bet seklākos ūdeņos tuvāk krastam ar motorlaivu. Plānus izmantoja jūras navigācijas karšu sastādīšanai. Par jūras karšu sagatavošanu un to nozīmi vairāk var lasīt laikraksta “Jūrnies” 1939. gada 1. septembra numurā: <http://www.periodika.lv/periodika2-viwer/?lang=fr#panel:pp|issue:283076|article:DIVL197|page:29>■

“LATVIJAS PASTS” VĒSTURISKO KUĢU SĒRIJĀ IZDOD JAUNU PASTMARKU

2023. gada 27. janvārī “Latvijas pasts” izdevis jaunu pastmarku sērijā “XIX gadsimta vēsturiskie kuģi”, uz kuras attēlots 1878. gadā Ainažos būvētais divmastu burukuģis – brigantīna “Anna Victoria”. Jaunās pastmarkas nominālvērtība ir 1,71 eiro un metiens sasniedz 50 000 eksemplāru. Līdz ar pastmarku izdota arī speciāla aploksne 500 eksemplāru tirāžā. Filatēlijas izdevumu dizaina autore ir māksliniece Elita Viliama.

Brigantīna “Anna Victoria”, kuru būvējis būvmeistars Mihkels Margins (1845–1914), ir Latvijā būvēto klasisko brigantīnu izcils paraugs – burinieks ar teicamu jūrasspēju, ilgu kalpošanu, stipru konstrukciju un harmoniskām proporcijām, kā arī vizuālo skaistumu.



Brigantīna savulaik apmeklējusi daudzas Eiropas ostas un kalpojusi 20 gadu līdz savai bojāejai 1898. gadā Anglijas austrumu piekrastē.

Pastmarku sērijas "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi" izdošanu "Latvijas pasts" sāka 2016. gadā, godinot latviešu jūrniecības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā. Šajā laikā emitētas piecas pastmarkas, uz kurām attēlots 1891. gadā Ainažos būvētais burinieks "Andreas Weide", 1891. gadā Ventspilī tapušais četrmastu gafelšoneris "Abraham", 1925. gadā Engures novadā darinātais četrmastu buru motorkuģis "Eurasia", 1895. gadā Ainažos tapusī trīsmastu barkentīna "Mercator" un 1902. gadā Pļieņciemā būvētais trīsmastu gafelšoneris "Eufrosine".■



JŪRAS SVĒTKOS PIEMIN, IZZINA UN PRIECĀJAS

Jūras svētki vienmēr notiek jūlija otrajā sestdienā, kad tiek godināta jūra, cilvēki un tradīcijas. Daudzviet piekrastē šie svētki vēl aizvien tiek dēvēti par Zvejnieku svētkiem. Oficiāli Jūras svētki Latvijā tiek svinēti kopš 1936. gada, pirmo reizi atjaunotajā Latvijā tie tika atzīmēti 1992. gadā Rīgā, bet tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētkus kā svinamu dienu ieraksta kalendārā – jūlija otrajā sestdienā. Arī šogad 8. jūlijā Jūras svētkus ar plašu vērienu un daudzveidīgām programmām svinēja visā piekrastē no Salacgrīvas līdz pat Nidai pie pašas Lietuvas robežas.

Liepājā un Ventspilī svētki tradicionāli sākās ar svinīgu piemiņas brīdi bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem, bet tad jau turpinājās ar muzikālām programmām, sacensībām, dejām un bagātīgu zivju produkcijas baudīšanu.

Turpinot iepriekšējā gadā aizsākto tradīciju, un par to rūpējās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, jau piektdienas pēcpusdienā pie Jahtu ostas notika airēšanas sacensības, kam sekoja kuģu un laivu parāde. Savukārt pludmalē, veicinot izpratni par Baltijas jūras piekrastes bioloģisko daudzveidību, notika jūras izziņas aktivitātes kopā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūta zinātnieku.

Latvijas Jūrniecības savienība savus biedrus, draugus un līdzgaitniekus tradicionāli aicināja kopīgā izbraukumā ar kuģīti "Vecrīga", kur pulcējās dažādu paaudžu jūrniecības ļaudis, lai omulīgā gaisotnē svinētu Jūras svētkus.■



TOPOŠIE JŪRNIKI IEJŪTAS AKTIERU ĀDĀ



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

Tāds aicinājums izskanēja aizvadītā gada rudenī, bet tagad jau pabeigts viens no gaidītākajiem Andreja Ēķa 2023. gada projektiem – pašmāju vēsturiskā daudzsēriju filma “Dum-pis”, kas balstīta uz patiesiem notikumiem par viena cilvēka cīņu pret valdošo iekārtu. Galvenajās lomās zvaigžņots aktieru sastāvs – Dainis Grūbe, Jēkabs Reinis, Andris Keišs, Egons Dombrovskis un citi. Filmas radošā grupa izsaka pateicību visiem masu skatu dalībniekiem, tai skaitā Latvijas Jūras akadēmijas un LJA jūr-



skolas audzēkņiem, kuri izturēja garās filmēšanas stundas, un atliek ar nepacietību gaidīt jauno seriālu.■

SĒKLIS LIELUPES GRĪVĀ KĻŪST PLATĀKS UN SEKLĀKS

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta pārstāvji no 20. līdz 23. martam veica dziļumu mērījumus Lielupes grīvas akvatorijā. Mērījumi veikti ar hidrogrāfijas kuteriem “Sonārs” un “Bleser”, izmantojot gan vienstara, gan daudzstaru eholotes.

Pēc iegūto datu apstrādes hidrogrāfi konstatēja, ka sēklis, kas atrodas jūrā netālu no upes grīvas un aizšķērso peldlīdzekļiem iebraukšanu Lielupē un iebraukšanu jūrā, gada laikā kļuvis platāks un nesasniedz pat viena metra dziļumu.

“Pagājušajā gadā sēklis tai vietā, kur dziļums nav lielāks par diviem metriem, bija ap 200 metru plats, bet šogad platums jau sasniedzis 250 metrus ar minimālo dziļumu 0,8 metri. Otrs sēklis atrodas upes ietekas kreisajā krastā, to vēl pagaidām iespējams apbraukt gar pašu krastu. Arī pati upes ieteka pamazām pārvietojas virzienā no Jūrmalas uz Rīgu,” pastāstīja JA HD vecākais hidrogrāfs Jānis Legzdīņš.■



TOP LATVIJAS DABAS TŪRISMA ĒTIKAS KODEKSS

Projekta “Zaļā josta” ietvaros Latvijā ir sāka Dabas tūrisma ētikas kodeksa izstrāde, kurā tiks iekļauta informācija par tādiem atpūtniekiem un ceļotājiem būtiskiem jautājumiem kā nakšņošana, ēdiena gatavošana, atkritumu savākšana, kā arī nosacijumiem, kas jāievēro, ceļojot kopā ar mājdzīvniekiem. Īpaša vērība kodeksā būs veltīta Baltijas jūras piekrastes unikālās dabas vides saglabāšanai, taču kodeksa informācija būs noderīga arī citu dabas teritoriju apmeklētājiem.

Latvijas Dabas tūrisma ētikas kodeksu izstrādā Latvijas lauku tūrisma asociācija “Lauku ceļotājs”, kas devusi nozīmīgu ieguldījumu garo pārgājienu maršrutu “Jūrtaka” un “Mežtaka” attīstīšanā Latvijā un kaimiņvalstīs. Kodeks top ciešā sadarbībā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Dabas aizsardzības pārvaldes, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, visu piekrastes pašvaldību un Kurzemes, Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionu pārstāvjiem.■

MUZEJU NAKTĪ NOTIEK ARĪ JŪRNICĪBAS AKTIVITĀTES

13. maijā Muzeju naktī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ar Jūrniecības savienības atbalstu notika ar jūrniecības tēmu saistītas aktivitātes – jūrnieku mezglu siešana Rolanda Millera un Toma Fišera-Blumberga vadībā un zīmēšanas meistarklase pie Vladimira Novikova, tāpat varēja apskatīt arī kapteiņa Valērija Jevzikova jūrnieku cepuru kokaržu izstādi. Lielākā rosība, protams, bija pie Vladimira Novikova, kurš ir vairāku bērnu grāmatu autors, lieliski māc ar viņiem saprasties un piedevām arī pats ir bijis jūrnieks. “13. maijā tā uz vakara pusi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā stājos sardzē, lai ar zīmuli uz papīra radītu brīnumus – zīmētu buru kuģus, mastus un enkurus, un mācītu to darīt





arī zēniem un meitenēm, kuri tiešām centās no visas sirds. Bērni priecājās, kā no mana flomāstera viens pēc otra laukā lēca delfīni. Bērni gluži kā jūras viļņi vēlās uz manu pusi, un vakara gaitā uzzīmēju vairāk nekā piecdesmit zīmējumu. Neviļus atmiņā nāca Rīgas jūrskolas mācību kuģis "Kapella", uz kura pirms pusgadsimta, būdams jūrskolnieks, skraidīju pa vantīm, bet tagad varēju uzzīmēt un bērniem parādīt, kāds tad izskatās īsts burinieks," Muzeja nakti atceras Vladimirs Novikovs.■

JŪRMALCIEMĀ PIE PLUDMALES BŪVĒ TRANSPORTA NOBRAUKTUVI



"Transporta nobrauktuves izveide Jūrmalciemā, Dienvidkurzemes novadā, zivsaimniecības tradīciju saglabāšanai un drošības veicināšanai piekrastē" ir projekts, kas tapis, pateicoties vietējai rīcības grupai "Liepājas rajona partnerība".

Projekta laikā tiks uzbūvēta transporta nobrauktuve uz Jūrmalciema pludmali operatīvajam transportam, zvejniekiem un to tehnikai, tādējādi nodrošinot operatīvo dienestu ātru un netraucētu piekļuvi pludmales zonai nelaiemes gadījumos un veicot

preventīvos darbus, tāpat pludmales apmeklētājiem pēc nobrauktuves izveides būs ērtāka nokļūšana piekrastē.■



LIEPĀJAS REĢIONĀLAJĀ TELEVĪZIJĀ RAIDĪJUMS “LIEPĀJAS OSTAS HRONIKA”

Lai apietu agresorvalsti Krieviju, Centrālāzijas uzņēmēji veido jaunus kravas tranzīta koridorus, un zināms, ka ieguvums no tā būtu arī Latvijas ostām.

Bez kravas kuģiem Liepājas osta šovasar uzņēma arī peldošu laboratoriju – Somijas zinātnieku kuģi “Aranda”. Liepājas osta šosezon uzņem pirmo kruīza kuģi, vēsturiskajā zemūdeņu angārā notiek pirmizrāde filmai par Karostas kanālu un bijušās “Liepājas metalurga” teritorijas pārvēršanai par industriālo parku būs nepieciešami aptuveni 39 miljoni eiro.

Tās tikai dažas no aktualitātēm, par ko regulāri ziņo Liepājas TV raidījumā “Liepājas ostas hronika”. Liepāja ir un paliek ostas pilsēta!■

“ENERGY FUTURE IN THE BALTIC SEA” MĒRĶIS – VEICINĀT CIEŠĀKU UN EFEKTĪVĀKU SADARBĪBU

4. oktobrī Rīgā, Hanzas peronā, notika Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētā biznesa konference “Energy Future in the Baltic Sea”, kuras mērķis bija veicināt ciešāku un efektīvāku sadarbību starp reģiona valstīm nākotnes enerģijas projektu attīstībā. Galvenie konferencē



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



RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS SVIN 250 GADU JUBILEJU



Centrā Valsts prezidents Edgars Rinkevičs un muzeja direktore Liene Johansone.



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

“Šodien, kad mēs atskatāmies uz muzeja 250 darba gadiem, kad pieminam tos cilvēkus, kuri palīdzējuši muzejam augt un attīstīties, sākot paldies arī jums visiem, kuri šodien strādā muzejā, es gribētu vēlēt visiem Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbiniekiem, neatkarīgi no amata un stāža, augstu turēt priekšgājēju paveikto.” Tā 2023. gada 26. septembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja 250 gadu jubilejas svinībās klātesošos uzrunāja Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs. Muzeju sveica arī Latvijas Jūrniecības savienība. “Tā kā vēsturi veido cilvēki, kā nelielu piemiņas dāvanu pasniedzam Latvijas Jūras akadēmijas bijušā profesora Grigorija Gladkova būvēto

burinieku, jo muzejs, tēlaini runājot, ir kā kuģis, it īpaši, ja tas ir kuģniecības muzejs, un kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka kapteiņa uzplečus, jo direktorei kā kuģniecības muzeja kapteinim ir vajadzīgi kapteiņa uzpleči,” savā apsveikuma uzrunā teica LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis. ■



“THE TALL SHIPS RACES 2023” IEKARO ZIEMEĻJŪRU

No 29. jūnija līdz 6. augustam starptautiskās burāšanas regates “The Tall Ships Races 2023” laikā starptautiskā buru kuģu un jahtu flote apmeklēja piecas ostas. Sacensības startēja no Denhelderas ostas Nīderlandē, iegriezās Hartlepūlā (Apvienotā Karaliste), Fredrikstādē (Norvēģija), Lervikā (AK) un ar dalībnieku parādi, apbalvošanu un grandiozu uguņošanu noslēdzās Arendāles ostā Norvēģijā. Četras no piecām ostām jau bija uzņēmušas “Tall Ships” floti, un regates organizatori pauda priekui atgriezties pie veciem draugiem un apmeklēt jaunas vietas, lai baudītu aizraujošu burāšanu, satriecošus kruīzus un svinības visā Ziemeļrietumeiropā.■



Latviju regatē tradicionāli pārstāvēja jahta “Spaniel”, saņemot 1C klases sacensību izturīgākās komandas titulu.





KAPTEIŅI TIEKAS UZ BIBLIOKUĢA KLĀJA

Jūras svētku rītā Salacgrīvas bibliotēka pulcēja mūspuses tālbraucējus kapteiņus sarunai "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" uzvelk buras!". Emocionālo tikšanās reizi, uz kuru jūras vīri tika aicināti kopā ar savām kundzēm, atklāja Limbažu novada Kultūras pārvaldes vadītāja Evija Keisele. Būdamā tālbraucēja kapteiņa sieva, viņa dalījās savās sajūtās par laiku, kad vīrs Kaspars vago plašos pasaules jūru un okeānu ūdeņus, kā ar dēliem dodas piekrastes zvejā, kā zēnos ieaudzina cieņu un mīlestību pret jūru, kas mums, piekrastniekiem, allaž bijusi maizes devēja.

"Lielurgās" vienmēr bijis stiprs zvejnieku gars, un Evija un Kaspars Keiseļi kopā ar dēliem Mārtiņu, Oskaru un Emīlu ir vistiešākais apliecinājums atziņai, ka latviešos cauri gadu lokiem arvien spēcīgāk sevi piesaka dzīvotspējīgais jūras gēns.

Sirsnīgus sveicienus Jūras svētkos vēlēja tikšanās īpašais viesis – ilggadējais Rīgas ostas kapteinis, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas valdes loceklis Artūrs Brokovskis. Šī sabiedriskā organizācija jau vairākus gadus vieno latviešu



Jūras svētkos Salacgrīvas bibliotēkā uz Bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs" klāja satiekas tālbraucēji kapteiņi (no kreisās) Kārlis Irbenieks, Raimonds Podziņš, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Kaspars Keisels, Ingus Siliņš un Arnis Uzkalns.



jūrniekus, tās valdes darbā aktīvi piedalās arī mūspuses tālbraucēji kapteiņi Ivo Logins un Normunds Vilkaušs. Latviešu jūrniecības šūpuli Ainažus pārstāvēja tālbraucēji kapteiņi Kārlis Irbenieks un Arnis Uzkalns. Viņu atmiņās vislabākie vārdi tika veltīti jūrskolotājiem Jānim Grāvītim un Valdim



Ozoliņam, kuri Salacgrīvas vidusskolas jūrniecības koledžtipa klasēs ielika tādus fundamentālus pamatus, ka vēlāk Rīgā vai Liepājā, mācoties tālāk jūrzinības, nekādu īpašu grūtību vairs nebija.

Tālbraucējs kapteinis Ingus Siliņš puspajokam atgādināja, ka viņš veicot arī loča pienākumus Salacgrīvas ostā, jo ļoti vēloties palūkoties uz profesionālajām lietām arī no otras puses – cik reižu Suecas kanālā bijis jāsaspringst, ja locis vai nu nevar, vai negrib būt savu uzdevumu augstumos. Viņa kundzi Līgu labi raksturoja kolēģi skolotāji – kad Ingus tuvojās dzimtajam krastam, Līgas sejā esot lasāms tāds neizsakāms gaišums, kam var iedvesmot tikai drīzās tikšanās prieks. Viņu dēls Otto šajos Jūras svētkos bija nopelnījis godalgu airēšanā, jo draudzēšanās ar ūdeņiem Siliņu ģimenē ienākusi uz palikšanu. Šajā tikšanās reizē bija daudz emociju, atklāsmju, laba vēlējumu jūrā gājējiem un krastā palicējiem. Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa ne bez pamata lepojas ar savu dēlu Raimondu, kurš arī savu ceļu uz tālbraucēja kapteiņa amatu savulaik sāka dzimtajā skolā. Salacgrīvas pedagogi gadu gaitā ir vairojuši un spēcīnājuši piekrastes puisos šo jūras gēnu, mācījuši cienīt un mīlēt jūru, un, kā uzsvēra bibliotēkas vadītāja, arī caur grāmatu un rakstīto vārdu var stiprināt apkaimes, šādu tikšanos pārvēršot par labu un gaidītu tradīciju. To vēlreiz apliecināja arī noturīgā interese par Bibliokuģa aktivitātēm – šoreiz tās bija devušies lūkot žurnālisti no Balvu novada laikraksta “Vaduguns”, jo arī iekšzemē aug jaunie jūrnieki.■

Gints Šimanis, Diānas Gedertas foto



gadās, Oskars aizmu-
ka muldēties ar festivā-
la vadītāju salacgrīvieti
Andri Buli, kamēr Anita
smēla zivis un kušinā-
ja izsalkušo reņģēdāju
baru. Uz šo vilni viņus
pacēla pats samtainās
balss īpašnieks Žoržs
Siksna, kam prelūdiņā
skanēja Salacgrīvas ap-
vienības pārvaldnieka
Andra Zundes tautā ie-
mīlotais tembrs.

Reņģes tika cep-
tas uz nebēdu, alus lija
tērcēm vien, un "Sidra-
biņos" jau tradicionāli ti-
ka brūvēts "Reņģēdāju
alus" – sievietēm un vīriem
katram savs. Armands
Belasiks ar savu mobi-
lo pasaulmoderno zivju
virtuvi, grabinot kastro-
ļus un pannas, sace-
pa tik daudz reņģu, ka
vienbrīd jau šķita – kas
to visu vārēs! Ticiet vai
neticiet – apēda visu un
prasīja vēl. Tam pa virsu
vēl nāca "Dabas maizes"
reņģu maize un reņģu
rauši, un kāds jauns pui-
sis arī man ko līdzīgu pie-
dāvāja, paskaidrodams,
ka tie pareizi jāsauc par

"žograušiem". Nu gluži kā Kurzemē, kur Libiešu krastā tie dēvējami par sklandrau-
šiem, bet šo nosaukumu aizsargā likums. Vēl jau bija Ragaciema lucīši par 20 eiro
kilogramā un zuši par 39 eiro gabalā, jo katram maciņam ir arī savs biežums. Kū-
pinātās reņģītes no Dunties "Zītarjiem" pazuda tik ātri, ka nebija ko manīt, jo to zel-
tainums nūdien attaisnoja zvejnieku saimniecības vārdu – tās bija dzintara krāsā.





NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

Kādēļ salacgrīvieši ir tik uzticīgi reņģēm? To atklāj pilsētas muzeja krājuma glabātāja Iveta Kalniņa, citēdama slavenās "Pēterburgas Avīzes": "Gandrīz katrs zemes strādnieks, mazākais 70 – 100 verstu attālumā no jūras, steigšus iepirkt pavasara svaigās reņģes un tās iesāla visam gadam, turklāt gaidīdami dažreiz



Gints Šimanis un Dzintris Kolāts.

veselu nedēļu, kamēr jūras māmuliņai iepatīkas apveltīt zvejniekus ar savām balvām." Tas rakstīts tālajā 1902. gadā, kad, tāpat kā vēlākos laikos, zvejnieki mainīja reņģes pret zemnieku audzēto labību, putraimiem, miltiem, liniem, gaļu un citiem iekšzemes labumiem. Savukārt "Baltijas Vēstnesis" 1890. gadā rakstīja šādi: "Pircējs sarunā vietējo zvejnieku sievas un bērnus par atsevišķu samaksu zivis izķidāt, nedaudz apsāla tās un tad brauc dienu un nakti, zirgu netaupīdams, lai jo drīzi nokļūtu mājās, pirms reņģes sabojājas. Mājās reņģenieku visi lieli un mazi ļoti ilgodamies gaida, lai dabūtu baudīt prišas reņģes, kuras atzīst par lielāko gardumu pirmajā dienā gan uz oglēm, gan sviestā ceptas, gan arī izkurinātā krāsnī uz salmiem žāvētas.

Pārējās zivis iesāla mucās, kublos un baļļās, kur tās top par aizdaru visam gadam." Lūk, kādā vērtē tika turētas reņģes! To savās meldijās apdziedāja arī vīru kopa "Vilki", uzbangodama īstu patriotisma vilni, jo turpat netālu bija aplūkojami Nacionālo bruņoto spēku "kaujas rati", kas vienmēr piesaista bērnu interesi, lai gan "Rakaru murdiņš" mazajiem arī bija gana atraktīvs, papildināts ar izjādēm un draudzīgiem mājdzīvniekiem. Festivāls Salacas krastos noslēdzās ar burvju meistarību Daces un Enriko Pecolli uzdevumiem, vēlreiz apliecinot svētku afišā rakstīto: "Dzīve un ilūzija. Bieži nenotiek tā, kā izskatās. Ģimenē, darbā, lielajā politikā. Arī reņģēdāji prot gan draugus izklaidēt ar ilūziju stāstiem, gan nedraugiem uzburt māņus, tā dažkārt aizvirzot secen arī briesmas. Ko nevar ar spēku, to iespēj ar prātu un pieredzi. Mazliet par ilūziju noslēpumiem un "knifiem" būs arī šajā Festivālā." Visiem, kas tosestdien bija Salacgrīvā, dzīve uzbūra tādas ilūzijas, ka gribējās ne tikai reņģes no stāvvada jūras plašumos smelt, bet pat spēkoties ar devīto vilni, jo tieši tik augstu svētku dalībniekos tika uzšūpota patiesa un noturīga emociju gamma.■



PĀVILOSTAS NOVADPĒTNIECĪBAS MUZEJS SAŅEM AKREDITĀCIJU

Latvijas Muzeju padomes 14. septembra sēdē Latvijas Nacionālajā mākslas muzejā, klātesot Pāvilostas novadpētniecības muzeja vadītājai Irīnai Kurčanovai, Dienvidkurzemes novada Kultūras pārvaldes vadītājai Lindai Pričīnai un viņas vietniekam Gundaram Venenam, pēc ziņojuma uzklaušanās padomes locekļi nobalsoja, ka Pāvilostas muzejs turpina darboties valsts akreditēta muzeja statusā nākamos piecus gadus.



Irīna Kurčanova.

Muzeju padome izteica pateicību Pāvilostas muzejam un novada pašvaldībai par darbu, kas ieguldīts, lai muzejs varētu pildīt savas funkcijas atbilstoši Muzeju likumam. Komisija atzina, ka pēdējo gadu laikā ievērojami uzlabojusies muzeja infrastruktūra, un sasniegumi krājuma un komunikāciju darbā pārliecina, ka muzejs strādā profesionāli un spēj īstenot izstrādāto muzeja darbības stratēģiju.

“Šis bija garš, nogurdinošs, bet pacilājošs process, kas nesis gaidītos augļus. Esam priecīgi un pateicīgi par padomes labajiem vārdiem, pozitīvo novērtējumu un ieteikumiem muzeja darba pilnveidošanai. Īpašs paldies mūsu muzeja komandai, jo viens cilvēks var paveikt daudz darba, taču ir skaidrs – lai kvalitatīvi izpildītu kādu uzdevumu, vieglāk ir strādāt komandā. Viens par visiem, visi par vienu,” sacīja Pāvilostas novadpētniecības muzeja vadītājā Irīna Kurčanova.

PĀVILOSTA PIEKTO REIZI SVIN NĒĢU SVĒTKUS

2023. gada 12. novembrī jau piekto reizi pie Pāvilostas novadpētniecības muzeja norisinājās par neatņemamu novembra tradīciju kļuvušie Nēģu svētki, aicinot svētku viesus baudīt šo





unikālo delikatesi, kas iegūta Dienvidkurzemē Sakas upē. Šogad pasākuma apmeklētājus sagaidīja Latvijas garšu, mājražotāju un amatnieku tirgus, bija iespēja iegādāties un nogaršot gatavo nēģu produkciju, neizpalika arī tradicionālā un gardā nēģu zupa pāvilostnieku gaudē. Svētku laikā arī dažādas radošās aktivitātes, foto izstāde, muzeja ekspozīciju apskate un 3D zveja.

“Ar šiem svētkiem mēs vēlamies parādīt, bet galvenokārt saglabāt šo unikālo nēģu zvejas tradīciju – zvejošanu ar murdiem, kas mūsdienās sastopama arvien retāk. Nēģu svētkus atzīmē arī Salacgrīvā un Carnikavā, bet mēs lepojamies ar to, ka mūsu novadā Sakas upe ir vienīgā, kur at-

ļauts zvejot nēģus ar murdiem, esam lepmi par mūsu gardajām nēģu pagatavošanas receptēm un mūsu vietējiem uzņēmējiem, kas zvejo un gatavo nēģus, jo šie ir svētki, kuros varam parādīt viņu veikumu un ieguldīto darbu,” uz svētkiem aicināja Pāvilostas novadpētniecības muzeja vadītāja Irina Kurčanova.

Nēģu zvejošanas tradīcija Pāvilostā ir gandrīz 100 gadu sena. Tradīcijas atdzimšana aizsākās jau padomju gados, to iedibināja viens no Pāvilostas aktīvākajiem zvejniekiem Arvīds Zvaigzne. Gardo Sakas upes delikatesi varēja iegādāties un nogaršot ne tikai zvejnieku ģimenes, bet ikviens, jo no 1964. gada līdz septiņdesmito gadu vidum Pāvilostā darbojās nēģu cehs.■



JŪRMALCIEMS SVIN ZVEJNIEKSVĒTKUS, CEĻ GODĀ RENĢI UN PLEKŠTI



29. aprīlī visi ceļi veda uz Jūrmalciemu, kur pašā jūras krastā tiklu mājā "Piestātne" norisinājās Reņģu svētki. Reņģes tika celtas galdā visdažādākajās variācijās: ceptas, grilētas, marinētas, salātos, groziņos un svaigas, visām gaumēm un garšu kārpiņām. Svētku laikā notika dažādas aktivitātes gan pieaugušajiem, gan bērniem, zivju ēdienu meistarklase ar Jauno pavāru kustības pavāriem, Zinātnes un izglītības inovāciju centra rīkoti pasākumi, Druvas amatierteātra izrāde "Trīnes grēki" un dejas ar VPDK "Druva".

8. jūlijā pie sabiedriskā centra "levas" norisinājās ikgadējie zvejnieksvētki. Tā bija neaizmirstama diena ar aizraujošām aktivitātēm visai ģimenei – makšķerēšanas





NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



konkursiem, izrādi bērniem, vietējo mājražotāju un amatnieku tirdziņu, Nep-tūna sagaidīšanu. Klātesošie dalījās ar saviem zvejas stāstiem, iepazīnās ar pie-redzējušiem zvejniekiem, bet vakars noslēdzās ar Ainara Bumbiera koncertu un zaļumballi, kurā spēlēja "Lauku muzikanti".

16. septembrī Jūrmalciemā pie tīklu mājas tika godināta plekste – rudens karaliene.



Zivju zupas un citu zivju ēdienu degustācija, sezonas zivju ēdienu meistarklases, zivju produkcijas tirdziņš, vizināšanās ar zirga pajūgu, momentfoto kaste, Pāvilstas novadpētniecības muzeja video ekspozīcijas apskate, kā arī viktorīnas, atrakcijas, konkursi lieliem un maziem – tas viss priecēja plekstes viesus, piedevām svētkus kuplināja postfolka grupa "Piemares kurši" un roka grupas "Saldās seas" koncerts.■

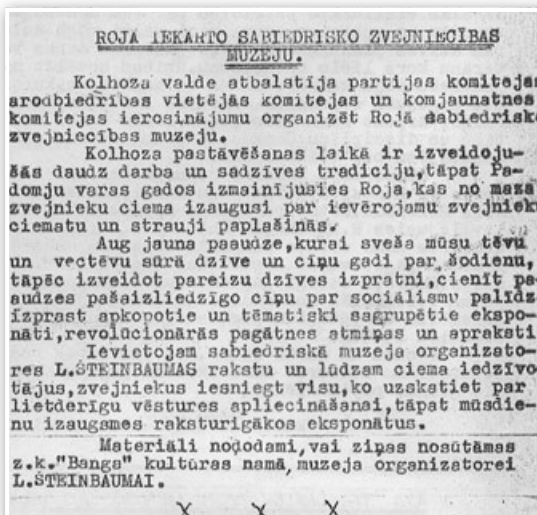


ROJAS JŪRAS ZVEJNIECĪBAS MUZEJS SVIN 55 GADU JUBILEJU

Zila jūra, zaļš mežs – dabas bagātības, kas noteikušas sadzīvi Ziemeļkurzemes piekrastē no sendienām līdz pat mūsdienām. Zvejniekiemu šarms, kas slēpj sūro zvejnieka arodu, kūpinātu zivju aromāts, Latvijas zelts – šprotes, vairāk nekā 200 piekrastē uzbūvēto burukuģu “kāzas”, jūrasbraucēju dzimtas. Zvejnieku kolhoza “Banga” uzvaras gājiens padomju okupācijas gados, kas pārvērtā Roju.

Rojas Jūras zvejniecības muzeja darbība aizsākās 1968. gadā, kad zvejnieku kolhoza priekšsēdētājs Miķelis Lisments nolēmj, ka nepieciešams vākt materiālus par kopsaimniecības dibināšanu un panākumiem gadu gaitā.

Pirmajai muzeja direktorei Līvijai Šteinbaumai uzticēts vākt materiālus par piekrastes vēsturi. Daudz palīdz Rojas vidusskolas novadpētnieki un citi ciema iedzīvotāji. Pirmais muzeja krājums glabājies Rojas “nabagmājā” Miera ielā. Jau 1969. gada 12. jūlijā kultūras nama telpās atklāj pirmo izstādi par Rojas un apkārtnējo ciemu vēsturi. Ar L. Lauberga palīdzību noorganizē pirmās divas ekspedīcijas, meklējot senu pīpju darbnīcu Rojā un nogrimušu kuģi Vidales pusē. Republikas arhīvos un bibliotēkās tiek meklētas vēstures liecības.





NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Muzeja pirmā mājvieta Liepu ielā 8.



zvejniecību; "Kapteiņa istaba"; "Zem svešām varām"; sadzīves ekspozīcija "Tā mēs te jūrkantē dzīvojām"; "Kā sudrabs pārtop zeltā" – par zivju apstrādi; "Goda grāmata" – par novada mākslas un sporta personībām.■

Pie pastāvīgām telpām Liepu ielā 8 muzejs tiek 1970. gadu sākumā. Tad arī tas kļūst par Talsu Novadpētniecības un mākslas muzeja filiāli. Pirmais pamatkrājumā uzņemtais priekšmets bija 1968. gadā iegūtais zvejnieku kolhoza "Banga" zvejas kuģa SRT-R-9038 kuģa rullis, palīgkrājumā – 1950. gados uzņemta Rojas ostas foto kopija.

Pašlaik Rojas muzejā skatāmas sešas interaktīvas pastāvīgās ekspozīcijas: "Krišjāņa Valdemāra jūrniecības mantojums mūsdienīgā interpretācijā" – par Krišjāni Valdemāru, kuģu būvi, jūrniekiem, novada jūrskolām un



KAD “GAUSO JŪDZI” NOMAINA DINAMISKI PIEJŪRAS MUZEJI

Seni nostāsti vēsta, ka ceļa posmā no Ragaciema līdz Klapkalnciemam braucējus bieži vien apdraudējuši lielceļa laupītāji. Arī mūsdienās šis sešus kilometrus garais posms nekāds interesantais nešķiet, tādēļ prāts nesas uz kaut ko jaudīgāku – kādu ceļmalas krodziņu vai vietējo entuziastu sarūpētu garīgās bagātināšanās vietu, proti, muzeju. Un tādu mūsu piekrastē ir vesels lērums – gan valsts un pašvaldību, gan privātie un sabiedriskie muzeji, par kuriem gādā jūras skartie un apkaimju kopienas. Zvejniecības tūrisms gar līča un Dižjūras ceļiem sit augstu vilni, tādēļ vasaras izskaņā būtu vērts kādā no prāta veicināšanas un Tēvzemes mācības “tempļiem” iegriezties.

LAPMEŽCIEMĀ DIŽOJAS AR JAUNU EKSPOZĪCIJU

Nu jau pagājuši daži gadi, kopš Lapmežciema muzejs dižojas ar jaunu ekspozīciju (lai gan vecā arī bija gana uzrunājoša, īpaši zvejnieku būdiņas makets ar mūžam ķērcošo kaiju!). Jaunā pagasta muzeja centrā ir zvejnieks savā saimnieciskajā darbībā autentiskajā piemares vidē. Ekspozīcija stāsta par dažādajām zvejnieka dzīves un darba formām cauri gadu lokiem. Te redzami arheoloģiskajos izrakumos atrasti priekšmeti, kas stāsta par zvejniecību un zemes kopšanu pagājušajos gadsimtos, lūkojami vēsturiski dokumenti un





kartes, kur iezīmēts piekrastnieku ceļš līdz mūsdienu Lapmežciemam. Muzeja veidotāji uzsver: "Par 19. un 20. gadsimta zvejnieku sadzīvi un darbu vēsta fotogrāfijas, kā arī zvejnieku un zemnieku sadzīves priekšmeti, kuri stāsta par mājas soļa, darba un vaļas brīžu ciešo saistību – to centrā ir jūra." Mūsdienu tūrists noteikti priecāsies par interaktīvajām nodarbēm muzejā, kas ļaus izzināt Lapmežciema apkārtni, tā seno vietvārdu un vides bagātību. Pats muzejs te dibināts 1999. gadā, un tagadējā izstāžu zālē interesenti var iepazīties ar Ragaciemā dzimušā dzejnieka Imanta Ziedoņa dzīves ceļu. Te regulāri tiek rīkotas arī mākslas darbu izstādes.

Pavasaros, kad atminamies maija sākumā dzimušo dzejnieku, pagasta muzejnieki rīko aizraujošu tikšanos "Noķer Ziedoni!". Pie muzeja var vērot, kā zinātnāji sagatavo kūpināšanai reņģes. Klātesošiem piedāvā tās vērt uz virbiņām un kūpināt dūmu namiņā, lai pēcāk cienātos paši un dižotos ar veikumu muzeja viesiem. To pavisam droši varam saukt par reņģu kūpināšanas meistarklasi. Tāpat laipnie lapmežciemieši aicina ikvienu apskatīt muzeja ekspozīciju ar virtuālās realitātes (3D) brillēm, iejūtoties zvejnieka lomā, kā arī interaktīvi piedalīties zvejā piekrastnieka laivā vai uz kuģa. Ja jūrā netiek, noder arī 3D brilles. Kad muzejā nav paspēts uz reņģu kūpināšanu, nav pamata noskumt – ceļa malā jūs gaidīs rosīgā Rudīte Rudzīte savā "Gardo zivju namiņā", lai tālākam braucienam iekārdinātu ar kādu lašmaizīti vai ķilavmaizi, svētdienās piesmeļot pilnu šķīvi zivju zupas un sezonā mājāspalicējiem iešķiņķotu pa kūpinātai jūras vai Engures ezera zivij. "Gausā jūdze" mūsdienās nemil lēnos, jo zivju ir tik, cik ir, un kādreiz arī beidzas tradicionālās ceļmalas pepinātās butes un lucīši.

NOSARGĀ RAGACIEMA SEDUMU UN LIEK LIETĀ APŠUCIEMA SKOLU

Vietējās rīcības grupas un kopienas mūsdienās ir ietekmīgs spēks, tajās neieklausīties var tikai "vienas dienas deputāti". Jau mūsu valsts pirmais prezidents Jānis Čakste savulaik uzsvēra, ka Latvijas valsts ir izaugusi no biedrībām, un to lomu arī šodien nevajadzētu novērtēt par zemu. Lūk, Ragaciemā iedzīvotāju kopiena paglāba no degradācijas unikālu Latvijas zvejniekciema ainavu – Ragaciema sedumu. Kā zināms, sedums piekrastē ir vieta, kur zvejnieki piestāj ar laivām, rīko kopāsanākšanas un uzceltajās tīklu būdās glabā savus zvejas rīkus – tīklus, enkurus un pludiņus. Savukārt zvejnieku sievas sedumā no tīkliem lasa laukā zivis, lai pēc tam linumus žāvētu saulē. Vietējie zvejnieki gadu gaitā bija jau paspējuši atjaunot vairākus tīklu namiņus, līdz daži "entuziasti" vietvarā bija iecerējuši piekrastes ainavu mūsdienīgot ar Eiropas standartiem atbilstošu bērnu rotaļu laukumu varavīksnes krāsās. Kad vietējie savā iedzīvotāju kopienā tam nedeva akceptu, ierosme noplaka – iet pret savējiem, šķiet. var tikai garā vājie. Asociācija "Lauku ceļotājs" uzsver šā kultūrvēsturiskā pieminekļa nozīmi piejūras tautsaimniecības gājumā: "Bigauņciema sedumu tīklu būdas laika



gaitā ir ieskalotas jūrā, bet Ragaciema sedumi daļēji gājuši bojā. Lapmežciemā esošie ir vislabāk saglabājušies. Tas varbūt ir arī iemesls, kādēļ, ejot gar jūras krastu, tam jāpievērš īpaša uzmanība un jāuztaisa kāds “vēsturisks” foto.”

“Zvejas un jūras kultūras mantojuma centrs Apšuciemā” – tik skanīgi nosaukta ekspozīcija vecajā skolā, kas atrodas pašā piekrastē. Ēkā izvietotajos stendos un vitrīnās redzami priekšmeti, kas liecina par



mūsu senču nodarbēm šajā krastā. Pirmajā stāvā darbojas Apšuciema bibliotēka un rodama arī apmācību telpa, kurā notiek dažādas radošas darbnīcas, saistītas ar jūras izziņāšanu un zvejnieku prasmju nodošanu nākamajām paaudzēm. Vasarās vecais skolas nams ir īpaši piepildīts, jo te jaunieši pulcējas nometnēs, un, kas zina, varbūt kāds no viņiem izvēlēsies savu darba dzīvi saistīt ar jūrniecības arodu.

RUCAVAS “VĪTOLNIEKOS” KĀ BRĪVDABAS MUZEJĀ

Pēc Rīgas liča Kurzemes krasta apceļošanas laiks šaut uz Dižjūru, un ne jau tuvāko apkaimi, bet uz pašām “leišu robežām”. Kaimiņi lietuvieši krastu no mūsu Nidas līdz pat Ventspilij bagātīgi izpirkuši vasaras māju būvei, bet ir kāda sēta, kura pārdošanai nav lemta. Tā ir Latvijas Etnogrāfiskā brīvdabas muzeja filiāle – “Vītolnieki” Rucavas pusē. Papes Ķoņu ciemā esošā sēta muzeja īpašumā nonāca 1988. gada beigās. “Vītolniekus” no Rucavas šķir 12 kilometri, no Liepājas tie ir veseli piecdesmit septiņi. Te nu patiesi skats ir kā brīvdabas muzejā – sētu veido dzīvojamā māja (būvēta 1881. gadā), zem viena jumta esošā kūts, stallis un šķūnis (1931), cūku kūtiņa (1931/32), pagrabs (1930), smēde, pirts, vasaras virtuve (zem viena jumta, 1930) un klēts (1889). Tā ir tradicionāla zvejnieka – zemnieka sēta, kas raksturo 19. gs. beigu un 20. gs. sākuma celtniecību, saimniekošanas veidu un sadzīves tradīcijas. Sēta ir tipiska un bez būtiskām izmaiņām atspoguļo Papes Ķoņu ciema apbūvi un plānojuma struktūru, kas sākusi veidoties 17.–18. gs. uz Papes kroņa muižas kalpiem



zemnieku saimniecībām iedalītās zemes. Īpašumā šī zeme tika izpirkta 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā. Svarīgi atzīmēt, ka ar Kultūras ministrijas 1995. gada pavēli Papes Ķoņu ciema sētas “Ķaupji”, “Gatevnieki”, “Vītolnieki”, “Smēdenieki”, “Jūrnieki”, “Kūpeļi” un “Mikjāņi” apstiprināti par valsts nozīmes tautas celtniecības – arhitektūras pieminekli. No 1. maija līdz 1. oktobrim lauku sēta ir atvērta apmeklētājiem.

Der zināt, ka jūras piekrastes ainava te ir unikāla ar savu pirmatnējo dabu un augu daudzveidību. Pāri “Vītolniekiem” iet arī gājputnu migrācijas ceļi, putniem atpūšoties starp Papes ezeru un Baltijas jūru. Pēdējos gados ar Dabas fonda gādību Papes pļavas atgūst savu sākotnējo izskatu – te ganās savvaļas zirgi un tauri. Ja dodaties uz Lietuvas kūrortpilsētu Palangu, “Vītolnieki” ļauj pabūt mierā un harmonijā ar sevi pirms kaimiņvalsts mutuļojošās vasaras galvaspilsētas apmeklējuma.

NIDAS “GAIGALĀS” IR VISS JŪRAS DĀSNUMS

Turpat leišu pierobežā, kur tikko kā pabijām “Vītolniekos”, ir mājas, kuru apkārtnē ir kā brīvdabas izstāde visam tam dāsnumam, ko dod jūra. Te izskalotie zvejnieku darba piederumi labi saderas ar kādreizējām navigācijas zīmēm, enkuriem, plastmasas bumbām un citu dražu, ko viļņi ik dienu izmet krastā. Taču “jūras veltes” savdabīgajā “Gaigalu” sētā atradušas savu māksliniecisko vērtību, ļaujot ikvienam pārliecināties un uzdot sev jautājumu: vai tā mēs Baltijas jūru sargājam tīru? “Gaigalas” ir ilggadējā Ventspils ostas kapteiņa Arvīda



Buka dzimtas mājas. Leģendārais tālbraucējs kapteinis ir dzīva Latvijas zivsaimniecības vēsture: viņš vadījis slavenos zvejas saldētājtralerus “Dzintarzeme”, “Dzintarjūra” un “Dzintarkrasts”, līdz pat 83 gadu vecumam kā ostas kapteinis stāvējis Ventspils jūras vārtu sardzē, izaudzinājis jauno profesionāļu maiņu, lai godam nopelnītās vecumdienas pavadītu savos “Bukos” pa ceļam uz Užavu. Jā, Latvijas Nida patiešām pārsteidz, arī ar lietuviski uzrakstiem un sābru valodas dzīvīgo skanējumu.

Publicists Rimants Ziedonis vēsturiskā atskatā pievērš mūsu uzmanību šā krasta dārgumam – dzintaram: “Hercogs Jēkabs savas lielākās dzintara darbnīcas un virpotavas bija iekārtojis Engurē, Ventspilī, Grobiņā, Rucavā un Nīcā. Tajās dzintaru ne vien apdarināja, bet gatavoja no tā arī smaržas, eļļas, kādas ārstniecības līdzekļus. Te gar krastu līdz Liepājai cilvēki dzintaru ķēra ar īpašiem smeltniem, ķēra tieši vilnī. Ik pa laikam no Palangas ieradās ebreju uzpircēji, kurus Nidā, Papē un Jūrmalciemā dēvēja par dzintara žīdiem. Hercogistes burinieki veda dzintaru uz Eiropu un savām kolonijām.”

Godīgi jāteic, ka arī mūsu zvejniecības vēsture ir kā daudzkrāsu dzintara krelles Latvijas tautsaimniecības pagājības puzurā, un tieši ceļojumi gar jūras krastu ir vislabākā iespēja to tuvāk iepazīt. Diemžēl Liepājā vēl arvien nav piepildījies ilggadējā muzeja darbinieka vēsturnieka Jura Kriķa vēlējums pilsētai vētru un dzintara krastā tikt pie sava jūras un zvejniecības muzeja, kurpretī citviet jūrā gājēju pagājība tiek dažnedažādi atspoguļota izstādēs un pastāvīgās ekspozīcijās. Pat tālāk no jūras – Līgatnē – tapis Tautas zvejniecības aroda muzejs. Tomēr skumjām nav pamata. Irina Kurčanova Pāvilostas novadpētniecības muzejā jūs uzciens ar Dzintara uzlējumu, Ieva Zilvere mudinās iepazīt Salacas zutiņus un Iveta Erdmane Ainažu jūrskolas muzejā ļaus apsēsties blakus Kristiānam Dālam. Kamēr visā piekrastē būs šādi entuziasti, mūsu zvejniecības vēsture ir dzīva, tādēļ vēl šoruden jāauj kājas, lai sev un līdzcilvēkiem apliecinātu – zvejniecības tūrisms ir varen derīga lieta!■

Gints Šimanis
Valda Brauna foto



PAMATĪGUMS IT VISĀ – PIEKRASTES PULSU NOSAKA LĪBIEŠU ĢĒNI

Lībiešu mantojuma diena 26. martā ievadīja Lībiešu mantojuma gadu, kā iniciators ir Latvijas Universitātes Lībiešu institūts un UNESCO Latvijas Nacionālā komiteja. Daudzviet Latvijas piekrastē notika lībiešu putnu modināšanas rituāls, kura saknes meklējamas tālā senatnē. Savi ieradumi ir arī piekrastes zvejniekiem, amatniekiem un visiem, kas kāpu liesajā smiltī cenšas izaudzēt kādu dzīvības dīgstu. Lībiešu kultūrvēsture nav atraujama no kulinārā mantojuma, un, apceļojot senās lībiešu zemes Kurzemē (Lībiešu krasts) un Vidzemē, ik uz soļa jūtama spēcīga brāļu tautas pagātnes ietekme – te lībiešu ģēns atstājis noturīgas saknes latviešos.

KOLKAS RAGS IR EIROPAS CENTRS

Tieši tā savulaik rakstījis Krišjānis Valdemārs. Kolka un Kolkasrags man vienmēr saistās ar tālbraucēju kapteini lībieti Visvaldi Feldmani (1938–2017). Viņa “Burās” grozīti ostu un Latvijas valsts likteņi. Te ik pa reizei iegriezās mūsu atjaunotās suverēnās republikas pirmais premjers Ivars Godmanis, un tad mājas verandā, pie kuras vienmēr plīvoja Latvijas, Eiropas Savienības un lībiešu karogs, tika saaicināti tobrīd vajadzīgi cilvēki, lai diskutētu, strīdētos, rakstītu likumus vai vienkārši tāpat parunātos par dzīvi. Ar Visvalža rūpīgi tecinātām bērzsulām, pepinātām lestēm un pārpasaulīgi gardajām ķilaviņām citronu marinādē, kam piepasēja arī kāds dižviru dzēriena malks, jo spriedēji vairs nebija nekādi skolaspuikas.



Kad Jūras administrāciju vadīja krietnais vīrs Bruno Zeiliņš, te bieži sprieda par bākām, jo arī Visvaldis ilgu gadus bija uzņēmies Kolkas bākas uzrauga pienākumus. Tieši tur viņš pirmo reizi pacēla Eiropas Savienības karogu, jo ticēja, ka kopā ar Eiropu mēs dzīvosim labāk. Piekrastes apceļotāji un zvejniecības vēstures entuziasti tagad Kolkas ragā var piesēst uz pamatīga koka sola, lai atcerētos Visvaldi, raugoties tēlnieka Gaita Burvja piemiņas zīmē “Satikties”.



LĪBISKĀS GARŠAS NIANSES

Nonākot Kolkasragā, kad vējš izpūtis siltumu no kauliem un matos rotājas kāpu smiltis, ir īstais brīdis baudīt kaut ko no lībiešu kulinārā mantojuma. Ja palaimējas, ceļmalā ik pa brīdim jūs uzrunā karsti kūpinātas butes. Tomēr visspilgtāko ieskatu piekrastnieku azaida galdā sniedz kafējnīcas “Divjūriņas” saimnieki Sigita un Māris Grīnpukali, jo tieši viņi lībiskās garšas nianšes izjutuši vislabāk. Ēdienkartē iekļautā uzkoda – rušrāceņu laiviņas ar biežpienu un zivtiņu – nevienu gardēdi neatstās vienaldzīgu. Desertā stikla burciņā tiks pasniegta siera kūka ar svaigu plūmju džemu. Tad pienāks laiks baudīt krāsainos kokteiļus, taujāt pēc Sigitas ceptajiem sklandraušiem, kurus, lai gan kafējnīca atvērta tikai vasaras sezonā, saimniece cep arī aukstajā gada laikā.

Apceļojot Lībiešu krastu ar fotomeistaru Valdi Braunu, ieklīdām Kolkas “Ūšos”, kur to īpašniece Dženeta Marinska tieši tobrīd cēla galdā ķirbju putru. Viņa gan vairāk pazīstama kā dižā latvju saimniece, kas cep gardum gardos sklandraušus un pēta novadu laiku lokos. Vadot biedrību “Domesnes” (senais Kolkas vārds), izpētīta raga un bākas vēsture, kopā ar zemūdēns arheoloģijas *guru* Voldemāru Rainu apzināti kuģu vraki Irbes jūras šaurumā, tādējādi liekot drošus pamatus ekspozīcijai Kolkas lībiešu namā. Tomēr “Ūšos” atkal visu savās vietās noliek garšas kārpiņas. Baudot Dženetas ceļotājiem sarūpēto pusdienu komplektu “Sklandraušu prieki” (bukstiņu biežputra ar piedevām, glāze kefīra, sklandraušis, ko kopā ar viesiem var arī izcept, tēja), nūdien rodas sajūta, ka acīm redzamais ir gluži neticamais. Lībiešu krasts ievēl sevī un nēlaiž vajā.



VISA PAMATĀ IR ZVEJNIEKI

Kurzemes lībieši vairumā bijuši zvejnieki. To savos darbos daudzkārt uzsvērusi lībiešu tautas un vēstures pētniece Baiba Šuvcāne. Valodniece un folkloriste Janīna Kursīte teikusi viedus vārdus: “Baiba Šuvcāne viena ir iespējusi paveikt to, kas nav bijis pa spēkam veselam zinātniskajam institūtam.” Turpinot savas mātes Valdas Marijas Šuvcānes iesākto, izdoti apjomīgi enciklopēdiska satu-



ra pētījumi par Lībiešu krastu un vairākiem tā ciemiem – Kolku, Mazirbi, Vaidi un citiem, uzsverot paaudžu pēctecību un dzimtu sakņu spēku, kas daudziem arī šodien liek saukties par lībiešiem.

Kolkas pamatskolā bērni rakstījuši savas pārdomas par lībiešu

tautas likteni. Laura Rozenberga uzsvērusi: “Zils, balts un zaļš. Tā ir zilā jūra – lībiešu maize, prieks un bēdas. Tās baltās smiltis – klupšanas akmens un sūrums. Tās zaļās priedes jūras krastā – lībiešu jūrmala un dzīvesvieta. Šīs krāsas ir nekas cits kā lībiešu būtības simbols – karogs.” Savukārt zvejnieka dēls Oskars savu sacerējumu nobeidz dzejā: “Līvi ir visur – mūsu atmiņās un iedomās, tie ir katrā smildziņā, katrā kokā, katrā smilšu graudiņā. Katra jūras vētra liek mums domāt par līviem, par to varenību, kas vienmēr būs mūsu tautas pašapziņā. Un, kā teicis viens slavens rakstnieks un dzejnieks: “Liels kā burinieks, kā jūra / Līvis aug manās acīs.” Un varbūt taisnība ir Laurai, kad viņa raksta: “Kas ir lībieši? Gandrīz izmirusi tauta jeb mūsu, īsto kurzemnieku, senči. Varbūt par lībiešiem mēs zinām daudz vairāk, nekā patiesībā domājam?”

JAUNA VĒRTĪBA – VIDZEMES LĪBIEŠU KULTŪRTELPA

Pirms Lībiešu mantojuma dienas Latvijas Universitātes Lībiešu institūta vadītājs Valts Ernštreits runāja par būtisko: “Šajā gadā ir lībiešu karoga un himnas simtgade, turklāt pērnajā rudenī Latvijas Nacionālajā nemateriālās kultūras mantojuma sarakstā tika iekļautas četras jaunas vērtības, tajā skaitā Vidzemes lībiskā kultūrtelpa, lai aktualizētu lībiešu mantojuma klātbūtni arī ārpus Kurzemes.” Viņš skaidro lībiešu karoga krāsas, kurās iekodēta seno lībiešu dzīves telpa – zvejnieks jūrā, raudzīdamies uz māju pusi, tālē redz liedagu un mežu.

Vidzemes jūrmalā lībisko kultūrmantojumu garus gadus vāc un pēta Inese Noriņa un lībiski rakstošā dzejniece Anita Emse. Viesu mājās “Vējavas” pie Svētes grīvas var vērot nelielu ekspozīciju par vietējiem zvejniekiem, savukārt



turpat netālu, aiz kāpas, iespējams piedalīties nēgu zvejā uz Svētupes vienīgā nēgu tača. Oktobra sākumā te radoši svin Nēgu dienu, piedāvājot kā ceptus, tā grilētus nēgus, no tiem te gatavo arī pastēti. Ir reizes, kad tāpat kā dažviet Kurzemē var degustēt arī kūpinātus apaļmutniekus.

Arī Kuivīžos var iziet līdzīgu zvejniekiem selgā raudzīt, vai būs gana reņģu tradicionālajam Reņģēdāju festivālam, kas šogad notiks 20. maijā – Eiropas jūras dienā. Ceļā pie lasītāja ir grāmata par Salacas lībiešu valodu, un nav brīnums, ka arī Vidzemē paradīsies ceļa zīmes lībiski, kā tas jau vērojams Kurzemes krastā.



PIEKRASTES TŪRISMS AR LĪBISKO DZĪVESZIŅU

Paši populārākie piekrastes zvejnieki allaž piesaistījuši individuālo ceļotāju un tūrisma uzņēmēju uzmanību. Lībiskajā dzīves telpā topa augšgalā ir Andris Antmanis. Viņa SIA “Pie Andra Pitragā” iekļauta gandrīz visu tūrisma kompāniju maršrutos Lībiešu krastā, jo darbīgais saimnieks jau vairāk nekā 20 gadus kūpina zivis pēc senām lībiešu metodēm. Piedāvājumā ir arī dūmu namiņa apskate, dalība zivju kūpināšanā un bagātīgs mielasts, degustējot kūpinātas butes, vimbas un brekšus.

Savukārt Kolkā pie Edija Dobiļa iespējams vērot zivju kūpināšanu “Pūpolos”. Te ar alkšņa malku un priežu čiekuriem zemē ieraktā dūmu namiņā top kūpinātas butes, vimbas, vējazivis, arī skumbrijas, jūras asari un lašu vēderiņi. Rojā SIA “Pundiķi” rāda piekrastes zveju ar laivām – tīkli, stāvvedi un murdi tiek tukšoti interesentu klātbūtnē. Visur kā nemainīga vērtība ir zivju zupas vārīšana.

Kuivīžu tīklu šķūnī pie Andra Skujas jūs ne tikai klausīsieties zvejnieku stāstus, bet arī, lašu zupas *smeķi* baudot, mielosiet acis, saimnieka gleznās raugoties. Jāpiekrit Baibai Šuvcānei – “būt lībietim ir identitātes sajūta”. To aicināt kopt ir arī latviešu pienākums, un piekrastes tūrisms ir viena *skunstīga* padarīšana, lai tā “lībiešu lieta” ietu uz priekšu.■



KĀJĀM VAI BRAUKŠUS – JŪRAS KRASTS VILINA VISOS GADALAIKOS

Patik mums vai ne, bet šogad būs vairāk jākustas, jo 2023. gada aktualitāte ir dabas tūrisms. Latvijas lauku tūrisma asociācija “Lauku ceļotājs” kopš 2018. gada iekļāvusies Eiropas Kājāmgājēju asociācijā (ERA) un mudina arī mūs apceļot dzimto zemi vai nu kājām, vai ar velosipēdu, tā teikt, dabai draudzīgi un pašiem veselīgi. Tieši “Lauku ceļotāja” entuziasti, pirmām kārtām “zaļais takuzinis” Juris Smalinskis, izstrādājuši garās distances pārgājienu takas – “Jūrtaku” un “Mežtaku”, kas iekļautas Eiropas garo distanču pārgājienu tīkla E9 un E11 maršrutos. Pati ERA dibināta 1969. gadā un šobrīd apvieno 62 dalīborganizācijas 33 Eiropas valstīs. Aidā, dodamies ceļā pie piekrastniekiem!

“JŪRTAKA” ATKLĀJ PIEKRASTNIEKU DZĪVES PULSU

1200 kilometru garā distance no Nidas Lietuvas pierobežā līdz prāmju ostai Tallinas centrā sadalīta astoņos posmos, un pārgājienu var izvēlēties jebkuru maršruta daļu. Tā pilnīgai apguvei iesaka 60 dienas, katrā veicot vidēji 20 kilometru garu pārgājienu. Jau pats maršruts izskatās gana vilinošs: Nida – Liepāja – Ventspils – Kolkasrags – Jūrmala – Rīga – Saulkrasti – Ainaži – Ikla – Pērnavā – Virtsu – Lihula – Hāpsala – Paldiski – Tallina. Pārgājiena posmi Latvijā tēlaini nodēvēti par Dižjūras stāstu “Zaļais stars” (Nida – Kolka), Mazjūras stāstu (Kolka – Jūrmala), Rīgas leģendu (Jūrmala – Vecāķi) un Vidzemes piekrastes stāstu (Vecāķi – Ainaži).

Katrā no tiem akcentēti spilgtākie iespaidi, piemēram, Dižjūra gājējus valdzinās ar mazskarto dabu un jūras stāvkrastiem, dzintaru liedagā un zvejnieku laivām sedumā. Mazjūrā kā vērtības tiek minētas atjaunotās tīklu būdas Bērciemā un Ragaciema zivju tirdziņš ar tam vien raksturīgo jūras velšu piedāvājumu. Kā nezūdoša vērtība tiek pieteikts Rīgas Centrāltirgus Zivju paviljons, kam Eiropā nav līdznieka.

Vidzemes stāstā dominējošās ir burinieku būves vietas, nēģu tači un leģendām apvītais Ainažu jūrskolas muzejs. Pa ceļam var satikt jūras vīrus “Saulkrastu zvejnieku apmetnē”, iziet selgā no Aģes un Krišupītes grīvas ar vietējiem zvejniekiem, kā arī vērot zivju kūpināšanu Kuivižos. Pie Salacas nēģu tačiem zvejas sezonā var nobaudīt grilētus nēģus, savukārt piektdienas un sestdienas rītos Salacgrīvas tirdziņā iegādāties pircēju iemīļoto Gundara Bendrāta



cepto reņģu kulināriju – marinādē, želejā vai tomātu mērcē. Arī Skultes tirdziņš sestdienās neliks vilties, te topā siļķu un skumbriju fileja garšvielu sāļījumā. Kaut kādā ziņā Vidzemes krasts uzdzen nostalgiju pēc burinieku gadsimta, kad Ainažos bija trešā lielākā osta kuģu pieraksta ziņā cariskās Krievijas impērijā, katrā ciemā tapa pa burinie-



kam un Doles salā gājēji protestēja, ka saimnieks katru dienu viņiem dod ēst lašus. Cik tad var! Toties mūsdienās no sirds jāpriecājas, ja kādā piejūras estuvē ir iespēja nobaudīt ceptas reņģītes, jo citādi nekas cits neatliek kā lielo reņģu izēšanas atstāt līdz kārtējam Reņģēdāju festivālam Salacgrīvā. Atceramies, ka šogad tas būs 20. maijā!

ZAĻAIS SERTIFIKĀTS UN DABAS TŪRISMS

Ilggadējais lauku tūrisma seminārs atpūtas kompleksā “Valguma pasaule” šopavasār akcentēja Zaļā sertifikāta un dabas tūrisma simbiozi. Latvijas Dabas fonds ir uzsācis dabiskās pļavas produktu zīmola izveidi, aicinot pļavu saimniekus pieteikties par sadarbības partneriem un potenciāliem dabiskās pļavas produktu ražotājiem. Šīs akcijas mērķis ir atbalstīt dabisko pļavu saimniekus un ar zīmola marķējumu sniegt patērētājiem precīzu informāciju par produktu izcelsmi un devumu dabisko pļavu saglabāšanā. Ejoj gar Vidzemes krastu un iepazīstot gājējiem draudzīgas vietas, nonākam brīvdienu mājās “Kosiši”. Tās atrodas Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātā, jūras krastā, netālu no Svētupes ietekas jūrā. Viesu namam ir Zaļais sertifikāts – nacionālā vides kvalitātes zīme, ko piešķir lauku tūrisma mitnēm, kas ievēro videi draudzīgus zaļās saimniecības principus. “Kosišos” tā ir uz jūru izveidotā taka, saimniecības ēku atjaunošanā izmantotie videi draudzīgie materiāli atbilstoši Ziemeļvidzemes kultūrvēsturiskajām tradīcijām. Viesu nama saimniece Liene Odite stāsta, ka viņi saglabā arī piekrastes bioloģiski vērtīgās pļavas, īstenojot vēlo pļaušanu.

Pavisam cits mērogs ir botāniskajam liegumam piejūras Randu pļavām, kas stiepjas no Kuivižiem līdz Ainažiem, turpinoties tālu Igaunijā. Tās tā pa īstam var izbrist “Jūrtakas” gājēji, jo pļavas ir mitras, vietām pārpurvojušās, aizaugušas ar niedrēm, jo reti kurš saimnieks tās ir spējīgs izpļaut. Ja vasarā vēl Randu



plavas var apbrist gar jūras krastu, kur mazie līčiši veido savdabīgas lagūnas, līdzīgas Bosforam vai Dardaneliņiem, tad aukstajos gadalaikos laikam visprātīgākais ir mest tām likumu pa priežu mežu viņpus Tallinas šosejai. Vasarās gan Randu plavas ir īsta botāniķu Eldorado, un arī gājputnu vērošanas laikā te paveras brīnišķīgi skati ar migrējošo zosu, piļu, dzērvju un gulbju bariem. Pirms Ainažiem plavās ir uzcelts skatu tornis, no tā ved dabas taka uz jūru, un katrs var izvērtēt, cik daudz spēka un uzņēmības viņā ir palicis, lai šīs dūksnainās plavas izpētītu tā pamatīgāk. Neapšaubāmi, tas lieti noderēs turpmākajā ceļā gājējiem draudzīgu vietu meklējumos.

GĀJĒJIEM DRAUDZĪGU VIETU MEKLĒJUMOS

Asociācija "Lauku ceļotājs" ik gadu izvērtē un nominē gājējiem draudzīgās vietas visā Latvijā. Komisijas uzstādījums ir šāds: "Ieraugot naktsmītnes, kafējnīcas, veikala, tūrisma informācijas centra vai cita uzņēmuma durvis zīmi "Gājējiem draudzīgs", ceļotāji var būt droši, ka šeit viņi ir gaidīti un viņu vajadzības tiks saprastas. Te piedāvā kājāmgājējiem būtiskus un nepieciešamus pakalpojumus – informāciju par maršrutu, dzeramo ūdeni, pirmās palīdzības aptieciņu, elektroierīču uzlādi. Naktsmītnē ir iespējams izžāvēt slāpās un izmazgāt netīrās drēbes, zābakus un citu ekipējumu." Zīme "Gājējiem draudzīgs" darbojas visās trīs Baltijas valstīs – Lietuvā, Latvijā un Igaunijā. Pagājušā gada izskaņā īpaša komisija no jauna nominēja 11 šīs zīmes saņēmējus. Piekrastē to piešķirra viesnīcai "Līva" Liepājā, viesnīcai "OTTO Hotel & Sun." Pāvilostā un viesnīcai "Alba" Jūrmalā. Der zināt, ka gājējiem draudzīgu viesmīlību var izbaudīt pavisam 253 "Gājējiem draudzīgos" uzņēmumos Latvijā.

Asociācija "Lauku ceļotājs" atzīmē, ka īpaši draudzīgas kājāmgājējiem un velobraucējiem ir tradicionālās Mājas kafejnīcu dienas, kas sāksies vasarā (piemēram, Limbažu novadā no 14. līdz 16. jūlijam), un tās ir tik populāras, ka veiksmē uzsmaidīs, tikai iepriekš piesakoties. Savukārt piedaloties kustībā "Jūra visu gadu", ko īsteno vietējās rīcības grupas, iespējams apceļot jūras piekrasti draugu, paziņu vai domubiedru kompānijā. Te neatsverama pievienotā vērtība ir zinošs gids, kas jums parādīs arī tos dabas objektus, kas nav minēti tradicionālajos tūrisma ceļvežos. Lielu popularitāti iemantojuši vairāku diennakšu pārgājieni, piemēram, "Baltais kalns", kas šogad no 8. līdz 10. septembrim jūs aicina pārbaudīt savas spējas maršrutā Kolka – Dubulti. Kā zina stāstīt martā notikušā pārgājiena Bigauņciems – Lapmežciems – Ragaciems dalībnieki, pavasarī ekstrēmu brīžu Kurzemes krastā nav trūcis, jo vēlais pavasaris un asa jūras vējš mudināt mudinājis ātrāk meklēt vietas ar zīmi "Gājējiem draudzīgs". Nu re, zīmols strādā!

ZAĻAIS DZĪVESVEIDS IZGLĪTO

Jau esam stāstījuši par kempinga un viesu mājas "Ūši" saimnieci Dženetu Marinsku. Viņas brīvdienu māja atrodas Lībiešu krastā netālu no Kolkasraga,



Slīteres Nacionālā parka teritorijā. Saprotams, ka tieši pati daba rosina Dženetu darboties videi draudzīgi. Liela veiksmē ir viņas stāstnieces talants un pedagoga dotības – no “Ūšiem” neviens neaizies ar nolauztu zaru vai nesašķīrotu atkritumu saini. Viesu namam un kempingam ir Zaļais sertifikāts, jo “Ūšos” tradicionāli tiek ievēroti videi draudzīgi zaļās saimniekošanas principi. Katram ceļotājam jau pirmajā tikšanās reizē tiek paskaidrots, ka krāna ūdens te ir tīrs un dzerams. Saimniece ir iegādājusies speciālu apavu žāvējamo skapi, kurā var izžāvēt pārgājienā samirkušos apavus. Telpās ir izvietoti videi un cilvēka veselībai draudzīgi materiāli, te ir iznomājami velosipēdi un pieejama plaša informācija par zaļā tūrisma maršrutiem.

Pavisam rosinoši ir ielūkoties viesu mājas “receptijā”, kur blakus vietējo meistarū darinātiem suvenīriem nopērkami arī Dženetas ceptie gardumgardie kurzemnieku sklandraūši un vietējā Kolkas cehā tapušās “Rīgas šprotes eļļā”. Viesu nams un kempings durvis vēris vairāk nekā pirms divdesmit gadiem un ir stabila vērtība ceļā no Lībiešu krasta ciemiem uz Kolkasragu kā kājāmgājējiem, tā velotūristiem. Pievienotā vērtība te noteikti ir Dženetas aizrautīgais ceļotāju izglītošanas darbs, lai, dodoties tālāk pa “Jūrtaku”, vides sapratne un izpratne mūsu līdzcilvēkos augtu ģeometriskā progresijā.

ZAĻĀS NĀKOTNES PRAKSE – KAS TĀ IR?

Apkopojot Latvijas, Igaunijas un Norvēģijas uzņēmumu praktisko pieredzi, tapusi zaļās prakses rokasgrāmata mazo un mikro uzņēmumu īpašniekiem – pārtikas un dzērienu ražotājiem, kuri mārketinga nolūkā iesaistās tūrismā. Kā tas varētu līdzēt piekrastes ceļinieku labsajūtas veidotājiem? Pirmkārt, rokasgrāmatu papildina tiešsaistes apmācības kurss. Otrkārt, tā ir praktisks padomdevējs tiem piekrastniekiem, kuri savu produkciju visbiežāk audzē, ražo un tirgo paši. Rokasgrāmatā “Zaļās nākotnes prakse” lasām: “Šodienas sabiedrība kļūst aizvien izglītotāka, informētāka un zaļāk domājoša. Tas nozīmē, ka produktu un pakalpojumu izvēlē noteicošā būs ne tikai kvalitāte un cena, bet arī tas, cik videi draudzīgs ir uzņēmums un kā tiek ievēroti vidi saudzējoši principi.” Citiem vārdiem runājot, izstāsti savu stāstu, kā parādīt un pierādīt, ka esi atbildīgs un zaļi domājošs uzņēmējs.

Dažādas valsts institūcijas ik pa brīdim nāk talkā mazajiem lauku uzņēmējiem. Lūk, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra šopavasār organizēs gastronomijas un viesmīlības tūrisma apmācības ciklu – sešus vebinārus un trīs meistarklases, kurās piedalīsies kā vietējie, tā starptautiskā tūrisma eksperti. Būšot pat lietpratēji no visaugstākās raudzes restorāniem. Tas labi. Derētu vēl pašmāju zivju delikateses un īsta “dabas maize”, lai meistarklases izdotos un vasaras sezonas darbi piejūrā sekmētos. Tīkmēr aujam kājas pārgājieniem vai sēžamies velosipēda seglos, jo kustībā ir dzīvība!■



SALACGRĪVĀ ATVER GRĀMATU PAR ZVEJNICĪBAS VĒSTURI

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



Valdis Brauns.

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

Atvēršanas svētkos neiztika bez profesionālā vēsturnieka un jūrlietu pārzinātāja Andra Cekula panorāmiskā skata uz laiku, kad te bija vērojama dzišanās



pēc kārtējā “žiguļa” un “lielā rubļa”. Viņš savā grāmatas priekšvārdā min arī tos izkropojumus piekrastnieku domāšanā, ko tiem uzspieda zvejnieku kolhozu iekārta.

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

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

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

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

Gints Šīmanis



Grāmatas līdzautori Gints Šīmanis,
Valdis Brauns un Andris Cekuls.



Gints Šīmanis.



JŪRU VAR ZĪMĒT ĻOTI DAŽĀDI, UN VIENMĒR IR PĀREIZI

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



Mārcis Skuja.

“Mans tēvs un vectēvs bija zvejnieki, un arī viņu senči, kaut gan sīkāk savu ģimenes vēsturi neesmu pētījis. Es pats pirms armijas gribēju stāties Liepājas jūrskolā, taču tur viss bija tikai krievu valodā, un es nenoliku rakstīšanas eksāmenu. Atgriezos no armijas un sāku zvejnieku artelī “Enkurs” braukt uz zvejas kuģiem par mehāniķi, pēc tam kļuva par grupas mehāniķi un sēdēju kantorī. Mans tēvs bija piekrastes zvejnieks, taču, dzēšot ugunsgrēku, savainoja rokas, un sāku strādāt viņa vietā. Taču pienāca laiks, kad ar piekrastes zveju vairs izdzīvot nevarēja. Mani uzaicināja darbā Ho-

landes firma, kas Latvijā padziļināja ostas, sāku strādāt uz *daudzkausnieka*, un tur arī nokārtoju matroža papīrus, pirms tam biju zvejas laivu šķiperis. Smejos, ka mans nākamais amats jau bija kuģa kapteinis, jo strādāju uz maza velkoniša, kas Daugavā vilka *trubas*. Tā kā kuģīti apkalpoja tikai viens cilvēks, viņš automātiski bija gan kapteinis, gan visa apkalpe. To darba līgumu vēl tagad glabāju, lai varētu palielīties!” smejas jūrnieks.

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



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

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



Andra Skujas gleznas.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Andris Skuja.



Andris (kreisajā malā) ar kontrašpliterbasu.



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



Zvejnieks Andris 1987. gadā.

Glezno Andris arī mājās, taču mājās jau vienmēr esot arī citi darbi. “Esmu uzcēlis māju, turpat blakus dēls uzbūvēja māju sev. Un pie mājas jau vienmēr ir ko darīt. Taču gleznošana ir laba nodarbošanās – nav kaitīga! Es nedzeru jau gandrīz desmit gadus, pīpējis nekad tā īsti neesmu, tagad gleznoju. Agrāk arī muzicēju kopā ar draugiem. Spēlēju tādu nopietnu paštaisītu instrumentu, ko saucām par kontrašpliterbasu! Mēs bijām *bezštepse/a* muzikanti – neviens mūsu instruments nebija jāpieslēdz strāvai, un varējām nospēlēt jebko! Nu, bet visam savs laiks, tagad esam palikuši vairs tikai divi no mūsu grupiņas.”

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

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



LAI CILVĒKS VARĒTU JUSTIES KOMFORTABLI

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas Hidrogrāfijas grupas navigācijas iekārtu elektromontieris Aigars Kalniņš saka, ka cilvēkam, kurš dzīvo Liepājā, saistība ar jūru ir pastāvīga un neizbēgama. Viņš pats Liepājas ostā strādā kopš 1994. gada, kad ostas Hidrogrāfijas grupa tikai sāka veidoties.

“Veidojot hidrogrāfijas dienestu, viss tika pārņemts no padomju militārajām struktūrām. Savukārt darbiniekus apmācīja rietumvalstu, tai skaitā ASV speciālisti. Piemēram, no Amerikas bija atbraucis admirālis Jurisons, arī hidrogrāfs, kurš strādājis dažādās valstīs. Viņš mācīja, kā apieties ar navigācijas zīmju akumulatoru baterijām, blokiem – visu, kas nāca no rietumu, ne vairs austrumu puses. Arī mūs sūtīja mācīties uz ārvalstīm, konkrēti mani uz Somiju. Pirms tam mana profesija bija metālu apstrādes meistars,” atceras A. Kalniņš.



Aigars Kalniņš.

30 gados daudz kas mainījies. “Ir bijušas reorganizācijas un restrukturizācijas, taču Hidrogrāfijas grupa pastāv joprojām, mēs joprojām ejam jūrā un gādājam par navigācijas līdzekļiem. Liela loma bijusi hidrogrāfijas vadītāja Edvina Zvirbuļa, Hidrogrāfijas grupas vadītāja Daiņa Eņģeļa spēkam un uzņēmībai. Savulaik mūsu Hidrogrāfijas grupa personāla ziņā bija daudz lielāka, katrā bākā vien bija gan dežuranti, gan strādnieki. Tolaik mums bija kādas padsmiņas bojas, tagad ir 82 zīmes. Sākām ar lampiņām ar kvēldiegiem, ar kvēlspuldzēm – grūti pat noticēt, kā pa šiem gadiem tehnoloģijas attīstījušās! Bet tā jau tas ir arī citās nozarēs,” spriež Hidrogrāfijas grupas speciālists.



Par sevi Aigars saka, ka viņam visu mūžu patīcis visu ko pētīt un izzināt. Kopš 1976. gada viņa uzmanības lokā nonākušas bites, īpaši bišu ietekme uz cilvēkiem. Lai apgūtu jaunas zināšanas par interesējošo jomu, viņš beidzis divu gadu apmācību Latvijas Lauksaimniecības universitātē, iegūstot biškopja pētnieka specialitāti. Pēc tam, lai vairāk apgūtu arī tīri praktiskas ar biškopību saistītas lietas, mācījies Vecbebru tehnikumā.

“Piecus gadus strādāju, pētot, kā bites ietekmē cilvēkus un cilvēku veselību. Protams, bija nepieciešamas zināšanas medicīnā, un es izmācījos par masieriem. Sāku veidot pozitīvu,

cilvēkiem patīkamu vidi. Cilvēks ir gan bioloģiski, gan ķīmiski aktīva būtne. Ir gana daudz cilvēku, kuri meklē un neatrod atbildes uz jautājumiem – kas es esmu un ko es šajā pasaulē daru? Vai cilvēks ir rīcībspējīgs tikai ar savām smadzenēm, vai tomēr kāds viņu vada? Kurš tad ir galvenais – biškopis vai bite? Protams, cilvēka smadzeņu apjoms pret bites ķermeņiem ir ievērojams, bet kāds ir intelekts? Bite ir fantastiska iekārta, tāpat kā cilvēks. Kālab cilvēks ir radīts? Viena no daudzajām teorijām pierāda, ka cilvēks ir bioloģisks robots, kas radīts derīgo izrakteņu iegūšanai. Kad augstākā vadība cilvēkus pameta, viņi sāka veidot populāciju. Bet kādēļ radītas bites? Un kas notiks ar cilvēku, ja nebūs bišu? Var jau runāt par mākslīgiem procesiem, tomēr tie ir ierobežoti,” Aigars dalās ar viņa uzmanības lokā esošiem jautājumiem.

Aigars Kalniņš arī lasa lekcijas, kā pats saka – laiku pa laikam, tā daloties ar iegūtajām zināšanām. Protams, neizbēgams ir jautājums par cilvēka saskarsmi ar apkārtējo vidi, par to, kā mēs apkārtējo vidi uztveram. “Ekosistēma darbojas



kā viens vesels. Ja mēs sākam kaut ko mainīt, tas agri vai vēl ietekmē arī mūs pašus. Mani pētījumi ir vērsti uz to, kā cilvēks varētu justies patiešām komfortabli, nekaitējot pats sev. Ja cilvēkam ir iekšējs stress, ar ko viņš netiek galā, tad sākas depresija. Šādā gadījumā visbiežāk sākam izmantot antidepresantus, bet tiem ir gan pozitīva, gan negatīva ietekme. Ja biškopim zūd enerģija un viss šķiet apnicis, viņš pieiet un pastāv pie stropa, un rodas jauna enerģija. Tas ir novērots jau sen, bet kāds tam iemesls, kā tas darbojas? Es meklēju avotus, meklēju skaidrojumu," stāsta pētnieks.

Savu meklējumu rezultātā Aigars pievēršies apiterapijai jeb gulēšanai "bišu gultā". "Tas ir relaksācijas veids – cilvēks guļ īpašā mājiņā, kur zem guļvirsmas atrodas bišu stropi. Cilvēku ārstē gan bišu radītā vibrācija, gan siltums, gan medus un propolisa izgarojumi no stropiem. Tas, protams, ir milzīgs darbs, visu sagatavot un uzturēt tā, lai būtu maksimāli komfortabli. Jāparūpējas par katru sīkumu, piemēram, lai neviena bite neieklūst telpā, kurā atrodas cilvēks, jo katrs organisms ir savādāks, un nevar prognozēt, kā var iedarboties bites dzēliens. Pašlaik man nav laika, lai apkalpotu un dotu iespēju cilvēkiem izbaudīt šo metodi," atzīst biškopis.



Aigars nodarbojas ar bitenieka darbu, kā pats saka, vietējai aprītei, taču visam pamatā ir pētniecība. "Pētījumiem man pietiek ar 20 bišu saimēm," viņš paskaidro.

Otrs Aigara Kalniņa vaļasprieks ir nūjošana. "Ar nūjošanu nodarbojos apmēram gadu. Pirms kovida gāju uz fitnesa zāli, sākās pandēmijas ierobežojumi,



un man pietrūka ierasto fizisko aktivitāšu. Tad satiku entuziastus, kuri aicināja nūjot! Tā arī tas sākās. Patiesībā nūjošana – tā ir filozofija, tas ir dzīvesveids! Ir svarīgi, ka nūjotāji visu laiku atrodas dabā, un Latvijas daba taču ir tik skaista un iedvesmojoša, tikai to jāprot saredzēt. Esam gājuši visdažādākajos laika apstākļos, arī tad, kad apkārt vētrā koki lūzt. Ir tādas distances, par kurām iedomājoties vien šķiet – nekādā gadījumā, tad gals būs klāt! Taču tā visa ir tīrā psiholoģija. Cilvēks bieži vien pats neapzinās un ne novērtē savas spējas. Ne velti saka, ka viss ir galvā,” uzsvēr Aigars.

Viņš jau paguvus piedalīties četros Latvijas nūjošanas čempionāta posmos, trīs reizes savā grupā ieņēmot otro un vienu reizi trešo vietu, kā arī pasaules čempionātā, kas pagājušajā gadā notika Latvijā. Aigara pētnieka gars neliek viņu mierā arī nūjojot – viņš pēta pasaules labāko nūjotāju tehniku un ir sapratis, ka nav neiespējami viņus apsteigt. Aigara “komforta distance” ir 10 kilometru. Taču sacensības nav galvenais. “Esmu nūjojis gan Aglonā, gan Jūrmalā, esam piedalījušies Ventspils svētkos un vairākkārt dažādos pasākumos Lietuvā. Lietuvas Neatkarības svētkos trasē devās 3500 cilvēku! Mēs stabili bijām pirmajā simtā! Man ir gadījies arī nūjojot nomaldīties, pat divreiz, arī sacensībās, tādēļ vienā no čempionāta posmiem paliku trešajā vietā,” atzīst Aigars.

Kā garāmejojot Aigars piemin arī to, ka darba kolektīvā viņam nav konkurentu dambretes turnīros, turklāt viņš nekad neizvairās no iespējas izmēģināt kaut ko jaunu – tā 2017. gadā starptautiskā hidrogrāfu samitā Somijā viņš izcīnījis pirmo vietu zviedru kaujas cirvju mešanā, savukārt 2019. gadā kopā ar komandu veiksmīgi startējis “Pūķa laivu” sacensībās Klaipēdas svētkos.

Aigars Kalniņš, stāstot par saviem vaļaspriekiem, rada pārliciecināšu iespaidu par cilvēku, kurš pastāvīgi izaicina gan savu prātu, gan fiziskās spējas. ■

Sarma Kočāne



LABĀKĀ KAMERA IR TĀ, KAS TEV LĪDZI!

Liepājas ostas locis Kristis Jakovļevs sevi uzskata par īstu liepājnieku, kaut dzimis Nīcā. “Liepājas Jūrniecības koledžā iestājos 1993. gadā. Ģimēnai nekādas saistības ar jūrniecību nebija, taču bija pazīstami puīši, kuri mācījās jūrskolā un stāstīja par pirmajām praksēm uz buriniekiem. Man kuģi vienmēr patikuši. Un kur tad vēl iespēja apceļot pasauli! Tieši ar to tajā laikā saistījās priekšstats par jūrnieka darbu. Tā arī izlēmu doties mācīties uz Liepāju,” atceras Kristis.

Koledžas laikā Kristis gan gāja praksē, gan jau strādāja par matrozi uz “Latvijas kuģniecības” tankkuģiem. Pēc koledžas absolvēšanas viņš palika šajā kompānijā un sāka strādāt par trešo stūrmani. “Pēc tam pārgāju darbā uz prāmjiem, kas kursēja no Ventspils uz Nīneshamnu un Trāvemindi, tur jutos kā savā īstajā vietā, jo dzīve kļuva daudz dinamiskāka, nebija vairs tie garie reisi, bija interesanti. Taču vēl pēc kāda laika kursa biedrs, kurš strādāja Liepājas ostā, piedāvāja pamēģināt pastrādāt par loci. Ilgi domāju, vai to varēšu, jo tas jau bija pavisam kas cits, no mana līdzšinējā darba atšķirīgs. Tomēr nolēmu pieņemt izaicinājumu. Nu jau esmu nostrādājis par loci 15 gadus un neesmu to nožēlojis. Esmu pārliecināts, ka jūrniekam krastā tas ir vislabākais darbs – tu joprojām esi saistīts ar jūru un kuģiem, ar kuģu vadīšanu un manevrēšanu, bet nav vairs ilgās prombūtnes no mājām,” uzskata locis.



Kristis Jakovļevs.

Loča darbs ir pavisam īpašs – tajā nepieciešams sevi uzturēt labā fiziskajā formā, vajadzīga drosme un ticība saviem spēkiem. “Lai nokļūtu uz lielajiem kuģiem, ir jākāpj augstu, arī lielā vējā un viļņos. Kad esi nonācis uz klāja, tad jākāpj vēl augstāk, lai tiktu uz tiltiņa. Nereti, kad esi nonācis galā, esi tā aizsiesis,



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



ka pat nevari vairs pieklājīgi pateikt kapteinim labdien!”

Krists Jakovļevs atzīst, ka loča un kapteiņa attiecības uz kuģa ir pavisam īpaša tēma. Ne vienmēr izdodas uzreiz atrast kopīgu valodu, mēdz gadīties arī domstarpības. Kā tās risināt, to nekur nemāca, viss nāk tikai ar pieredzi. Ir jāmāk atrast kopīgu valodu. “Ja es kapteinim saku, ka jādara tā, bet viņš grib darīt pa savam, tad man jāmāk izskaidrot un pārliecināt, jo juridiski uz kuģa kapteinis ir un paliek galvenais. Gadās gan arī, ka kapteinis uzreiz nodod visu vadību locim, pasaka, ka nekad nav bijis mūsu ostā, tāpēc rīkojieties jūs. Kuģa ievadišana ostā nav viegls darbs. Loči saka: nav tāds locis, kurš nebūtu sēdējis uz sēkļa! Ir pa reizei gadījies kādu piestātņi aizķert... Tas jau ir tāpat, kā braukt ar automašīnu – nav tāda šofera, kuram nekad nekāda vismazākā sadursmīte nebūtu gadījusies!”

Krists Jakovļevs saka,

ka fotografēšana un filmēšana viņu aizraujot jau sen. Par pirmās prakses laikā nopelnīto naudu viņš nopircis videokameru. “Tad es filmēju un montēju



sižetiņus par jūru, liku tiem klāt mūziku, veidoju kaut ko tādu," atceras Kristis. Taču fotografēšanai nopietni viņš sācis pievērsties pēdējā gada laikā, kad nopircis jau gluži nopietnu fotokameru.

"Es *feisbukā* uzdūros kādam nīderlandiešu fotogrāfam, kurš strādā ostā par dokeri. Viņš daudz fotografējis ostu naktī – fantastiskas bildes! Es arī gribēju pamēģināt ko līdzīgu. Rakstīju viņam, jautāju, ar kādu kameru viņš strādā, ar kādiem objektīviem. Nu jau man pašam ir trīs objektīvi un esmu pasūtījis ceturto. Sāku arī es ar ostu – ar to, ko daudzi cilvēki neredz, bet kas ir mana ikdiens. Piemēram, skati uz ostu no dažādiem kuģiem, dažādos rakursos. Pēc tam jau sāku fotografēt cilvēkus uz ielas, dažādas interesantas vietas. Tagad jau varu teikt, ka uz pasauli skatos savādāk – re, kāds labs kadrs! Gandrīz vairs neizeju no mājas bez kameras, jo ieraugu tik daudz interesanta, ko žēl palaist garām. Fotogrāfi bieži cits citam jautā, kura ir labākā kamera, labākie objektīvi, un tad ir tāda pusnenopietna atbilde, ka vislabākā kamera ir tā, kas tev ir līdzī, jo tikai ar to





NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



tu vari noķert vislabāko kadru!” stāsta Kristis.

Interesantas vietas un skatus Kristis meklējis arī ārzemēs. “Pie mēram, Kiprā izložņāju alas un kalnus. Populārās tūristu vietas jau ir bildētas un publicētas bezgala daudz, taču katram fotogrāfam ir svarīgi atrast savu redzējumu, vienu un to pašu vietu var parādīt ļoti atšķirīgi.”

Kristis saka, ka viņam īsti neesot mīļākā gada laika, jo katram ir savas īpatnības. “Ziemā, kad uzkrīt sniegs, var ļoti daudz ko ieraudzīt. Par rudeni vispār nav ko runāt, tas ir viens košums! Arī vasaras zaļums pie mums ir fantastisks. Varbūt pavasaris ir tāds

pelēkāks un vienmuļāks, taču tad nāk pirmā saulīte! No diennakts gaismām vispateicīgākās, protams, ir rīta un vakara gaismas. Nu, un saullēkti un saulrieti – tas jau pats par sevi! Tie ir redzēti tik daudz, un tomēr katreiz no jauna uzrunā.”

Feisbukā Kristis Jakovļevs izveidojis lapu “Ships Photo Liepāja”, viņa bildes ir arī grupās “Foto par Liepāju” un citās. “Reizēm domāju – un ko tālāk? Ir doma par savu mājaslapu. Sociālie tikli jau ir labi ar to, ka tur cilvēki reaģē, var redzēt, kas patīk, kas ne. Protams, arī pats ļoti daudz skatos citu fotogrāfu lapas – gan vērtēju, gan mācos. Tik pārliecināts par sevi, lai, piemēram, piedalītos kādās fotoizstādēs, es vēl nebiju, saprotu, ka vēl daudz jā mācās. Mūsdienu fotoaparāti gan ir tik labi, ka varētu šķīst – ko tur vairs mācīties, viss taču sanāk! Taču katreiz ir jāmeklē sava perspektīva. Labu fotogrāfu var atpazīt pēc viņa bildēm, pat nemeklējot parakstu. Fotogrāfija – tā ir īpaša pasaule!” ■



ARVĪDS JURIS BUKS

(1936. 01. 05. – 2023. 15. 09.)

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

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

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

1992. gadā, laikā, kad ne tikai Latvijas valsts, bet arī Ventspils osta bija lielu pārmaiņu priekšā, Arvīds Buks kļuva par Ventspils ostas kapteini. Par pirmo ostas kapteini pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Pēc vērienīgajiem padziļināšanas darbiem Ventspils ostā varēja ienākt lielākie kuģi, kādi vien var ienākt Baltijas jūrā. Līdz ar ostas tehnisko parametru uzlabošanu bija jāaug arī ostas kapteiņa dienesta profesionalitātei. Kuģu satiksmes organizēšana un drošība ostā bija tieša Arvīda Buka vadītā ostas kapteiņdienesta atbildība. Arvīds Buks ostas kapteiņa dienesta darbu vienmēr organizēja mierīgi, profesionāli un ar augstu atbildības izjūtu.

Kapteinis vienmēr bija atsaucīgs, daloties ar savām zināšanām un pieredzi plašsaziņas līdzekļos un dažādos pasākumos, tā spodrinot Ventspils





PRO MEMORIA



ostas un Ventspils vārdu Latvijā un pasaulē. Par darbu Ventspils ostā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni, Ventspils pilsetas balvu un citiem apbalvojumiem.

2019. gada jūlijā pēc vairāk nekā 60 jūrniecībā un no tiem 27 Ventspils ostā nostrādātajiem gadiem 83 gadu vecumā Arvīds Buks devās pelnītā atpūtā. "Ja jūs man jautāsi, kā jūtas cilvēks, kas nostrādājis 64 gadus,

es jums atbildēšu: kā sprinteris, kurš sprinta tempā noskrējis garo distanci un tagad var noslaucīt sviedrus un atpūsties," teica Arvīds Buks. "Laikam jau tā ir, katram savs. Man jūras darbs ir bijis visa mana dzīve. Ja otrreiz būtu jāsāk no gala, es darītu tieši to pašu. Jūras romantika ir pāri visam! Ja tu atdod savu prasmī, domas un spēku jūrai, viņa tev atmaksā ar to bezgalīgo plašumu, ko ieļej tavā sirdī."

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





PIEMINOT 2023. GADĀ MŪŽĪBĀ AIZGĀJUŠOS JŪRNICĪBAS DARBINIEKUS

*“AR KO IZMĒRĪT DZĪVI?
AR KO MŪŽU VAR MĒRĪT?
– AR SEPTIŅĀM PĒDĀM. ES NEZINU CITA.
AR TO, KAS PALIEK PĒC NĀVES.
AR CILVĒCĪBU.”*
(L. BRĪDAKA)

EDĪTE MUCENIECE
(1932. 08. V – 2023. 30. VI)

AIVARS BALTVILKS
(1939. 28. IX – 2023. 29. IX)



JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2023!

DEVIŅDESMIT

Jāzeps Vjaters

ASTOŅDESMIT PIECI

Kārlis Brūns

Ludis Kārlis Kalvišķis

Aivars Krišjānis

Bronislavs Salītis

Kārlis Zakss

ASTOŅDESMIT

Aivars Boja

Andris Klinklāvs

Staņislavs Šmulāns

SEPTIŅDESMIT PIECI

Haralds Innuss

Valdis Kalkovskis

Voldemārs Līcis

Jāzeps Spridzāns

Jānis Šuba

SEŠDESMIT PIECI

Jānis Kokars

Aleksandrs Tregubovs

Škaidra Kalniņa-Rutuļa

SEŠDESMIT

Andris Jurdžs

Einārs Līdaks

Andrejs Zvaigzne

Sarma Kočāne

ČETRDESMIT PIECI

Askolds Hermanis

Uldis Zvans

ČETRDESMIT

Ginta Bērziņa

Kristaps Lūkins



PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei



Latvijas Jūras administrācijai
Rīgas brīvdostas pārvaldei
Ventspils brīvdostas pārvaldei
Liepājas SEZ ostas pārvaldei
Salacgrīvas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Mērsraga ostas pārvaldei
VAS "Latvijas dzelzceļš"
Latvijas Jūras spēkiem

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrībai

Firmām

"Marine Services Group"
SIA "LVR flote"
SIA "Baltic Container Terminal"
SIA "BOTC Training"
SIA "Marine Consulting service"
SIA "LAPA ltd"
SIA "Atlas Services Group Latvia"
un
personīgi Antonam Ikauniekam

Paldies visiem, kas palīdzēja "Latvijas jūrnieru gadagrāmata 2023"
sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī
finansiāli atbalstīja tās izdošanu



SATURS

RUNAS, DARBI, ATBILDĪBA 2023

- 3 Pārkāpt egoismam
- 4 Edgars Rinkēvičs kļūst par Latvijas Valsts prezidentu
- 5 2023. gada jūrniecības notikumu TOP 10
- 9 Simbols gaismai, kas cīnās ar tumsu

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 20 Sakārtot nozari ir mūsu visu interesēs
- 30 Līdz 2023. gada beigām pagarināta ostu reformas īstenošana
- 30 Minhenē notiek "Transport logistic 2023"
- 30 ES un Centrālāzijas ekonomikas forumā diskutē par ģeopolitisko situāciju
- 31 Risina ražošanas dekarbonizācijas un klimata jautājumus
- 32 Iepazīstas ar Nīderlandes pieredzi atkrastes vēja parku būvniecībā un darbībā
- 33 "Baltic Breeze" diskutē par jūrniecības nozares aktualitātēm
- 33 RTU un "LVR Flote" sadarbosies inovāciju izstrādē un ieviešanā
- 34 Izveidota SKLOIS atbalsta lapa
- 34 Latvijas delegācija piedalās "TransLogistica Kazakhstan 2023"
- 35 Valsts sekretāra vietnieks U. Reimanis tikās ar Kazahstānas transporta ministru
- 35 "VIA Latvia" piedalās izstādē "Logitrans Turkey 2023"
- 36 "TransLogistica Uzbekistan" piesaista plašu publicitāti
- 37 Kāds varētu būt jūrnieku darbs 2050. gadā?
- 38 Spānijā notikusi neformāla vides ministru tikšanās
- 43 Vai Latvija izvairīsies no uzkāpšanas uz grābekļa?

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 44 Par Latvijas Jūrniecības savienību
- 46 Labas lietas var paveikt, kopīgi strādājot
- 55 Bez reāla kopīga darba neiztikt
- 62 Vai Latvijā vār izveidot jūrniecības klasteri?
- 69 Jūras svētkos piemin, izzina un priecājas
- 71 Jūrniecības pamatlicēji nav aizmirsti
- 74 Lai sapnis par kuģošanu nepaliek aiz horizonta!
- 79 Nekas nav būtiskāks par cilvēkmīlestību
- 80 Kapteiņa uzpleči muzeja direktorei
- 82 Dāvanas Latvijas Audžuģimeņu bērniem

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 84 Katrai darbībai un bezdarbībai ir sekas
- 94 Jūras administrācija gatavojas IMO auditam
- 101 Lai mazinātu noslikstot bojā gājušo skaitu, nepieciešama atbildīgo iestāžu sadarbība
- 103 Turpinās karšu izdošana jaunajā augstuma sistēmā
- 103 Latvijas Jūras administrācijā tiekas Latvijas ostu kapteiņi
- 104 Jūras administrācija izstādē "Outdoor Riga 2023"



- 105 Sanāksme par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas ūdeņos
- 106 Auditori nekonstatē neatbilstības JA kvalitātes vadības sistēmā
- 107 Starptautiskā hidrogrāfijas diena
- 108 Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda baltajā sarakstā
- 108 Latvijas Jūras administrācija īsteno ES Atveseļošanas fonda finansētu projektu
- 109 Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus
- 110 Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfi gatavojas jauniem izaicinājumiem
- 112 Pārrunā jūrniecības mācību programmas izveidošanu pamatskolēniem
- 112 OVK kampaņas laikā Latvijā pārbaudīti 87 ārvalstu kuģi
- 113 Mācības pirmās palīdzības sniegšanā
- 114 Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko Gaujas senleņķā

IZGLĪTĪBA

- 116 2023. gadā jūrniecības mācību iestādēs uzņemti 402 jauni studenti
- 117 Jūrniecības programmu absolventu skaits nav pietiekams, lai nosegtu kompāniju pieprasījumu pēc Latvijas jūrniekiem
- 120 Jūras akadēmija joprojām lielu problēmu priekšā
- 126 RTU durvis industrijai vienmēr ir atvērtas
- 134 2023. gadā RTU Latvijas Jūras akadēmijā notika vadības maiņa
- 134 RTU Latvijas Jūras akadēmijas vadības karogs nodots Dmitrija Goreļikova rokās
- 135 Par RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora p.i. kļūst Edijs Štāls
- 136 Ir būtiski jāpalielina finansējums augstākajai izglītībai un zinātnēi
- 137 RTU LJA diplomus par jūrniecības izglītības iegūšanu saņēma 66 absolventi
- 141 Par RTU Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru apstiprināts Jānis Džeriņš
- 142 Liepājas Jūrniecības koledža iekļauta RTU ekosistēmā
- 144 Vienmēr būt soli priekšā
- 159 Konkursa "Enkurs 2023" otrajā atlases kārtā uzvar Liepājas Valsts 1. ģimnāzija
- 160 Konkursā "Enkurs 2023" uzvar Ventspils, Liepājas un Alūksnes valsts ģimnāziju komandas

JŪRAS SPĒKI

- 164 "Virsaitis" svin kuģa karoga pacelšanas 20. gadadienu
- 164 Jūrniekiem jauni kaujas formas tērpi
- 164 Notikusi BALTRON komandiera maiņa
- 165 Pieņemts lēmums pastiprināt zemūdens kritiskās infrastruktūras drošību
- 165 Piemin admirāli Teodoru Spādi
- 166 Militārās mācības stiprina drošību reģionā
- 166 Latvijas teritoriālajos ūdeņos notika starptautiskās militārās mācības "Open Spirit 2023"
- 167 "Oilex Engure 2023" pilnveido gatavību reaģēt uz vides piesārņojuma incidentiem ostā
- 168 Atvadās no kuģa krustmātes Veras Gribačas-Valteres
- 168 Eiropas jūras spēku komandieri spriež par kritiskās zemūdens infrastruktūras aizsardzību
- 169 Valsts prezidents sveic Kara flotes 104. gadadienā



SATURS

- 169 Jūras spēki turpina dalību NATO 1. pastāvīgajā jūras pretminu grupā
- 169 "Viesīte" un "Astra" sniedz atbalstu NATO samita laikā
- 170 Neitralizēta Pirmā pasaules kara enkurmīna un Otrā pasaules kara aviācijas bumba
- 170 "Jūras vilcēni" apgūst jaunas prasmes
- 171 Baltijas valstu Jūras spēki tupinās sadarbību
- 171 Notiek mācības "Namejs 2023"
- 172 Beigušās starptautiskās Baltijas jūras avāriju seku likvidācijas mācības "BALEX 2023"
- 172 Rīgas ostā ierodas NATO kuģi
- 173 Ūdenslīdzēju komanda iznīcina artilērijas lādiņus
- 173 Baltijas valstu jūras spēku komandieri un štāba virsnieki piedalās mācībās
- 174 "Baltops 23" stiprina drošību Baltijas jūras reģionā
- 178 "Virsaitis" ir Jūras spēku flotes vizītkarte
- 193 Sarežģītos gadījumos pati sliktākā ir nevajadzīga panikas sēšana
- 204 Vislabākā glābšanas laiva ir pats kuģis
- 207 Izmeklēšanā noskaidros visus avārijas iemeslus
- 209 Dienesti sadarbosies,
- 209 lai optimizētu kuģošanas drošības uzraudzību Daugavā
- 210 Nelaiemes gadījumu izmeklēšana palīdz paaugstināt vispārējo kuģošanas drošības līmeni

JŪRNICĪBA

- 212 2022. gads tiek vērtēts kā jūrnieku labklājības atjaunošanās gads
- 214 ES atjaunina stratēģiju, lai aizsargātu jūrniecības jomu pret jauniem apdraudējumiem
- 216 Politiskie uzskati stāv ārpus arodbiedrības rindām
- 224 Kapteiņi spriež par Latvijas jūrniecības nākotni
- 226 Sākusi darboties Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija
- 229 Izveidota "Baltic Branch of The Nautical Institute" filiāle
- 231 Arī jūrniekam maksāt nodokļus ir labāk, nekā nemaksāt
- 235 Zināšanas dod stabilitāti un pārliecību
- 240 Droši un ar labu ceļavēju burās
- 247 Iedvesmo senās kuģu būves tradīcijas
- 249 Strādā ar augstu precizitāti un atbildību
- 250 Ar lepnumu par kuģu būves nozari

BALTIJAS JŪRA UN VIDE

- 258 Jūras piesārņojums: ietekme uz jūras un cilvēka dzīvi
- 260 Aizsargājамie jūras ūdeņi. Kā uzlabot Baltijas jūras "veselību"?
- 266 HELCOM vizija – Baltijas jūra labā vides stāvoklī ar atjaunoties spējīgu ekosistēmu
- 268 Neredzami piesārņotāji – spoku tikli
- 272 Latvija iesaistās starptautiskajā kampaņā par tīru Baltijas jūru
- 276 Vērienīgajā Rīgas liča regatē aicina iestāties par Baltijas jūras tīrību
- 280 Vēji skrien pret krastu

**OSTAS**

- 286 Rīgā notiek BPO konference
- 286 Baltijas ostu konferencē apspriež reģiona problēmas un iespējas
- 290 SEG emisiju samazināšanā vēl daudz darāmā
- 292 Par ostu reformu – pārdomas bez statistikas
- 294 Kravu apgrozījums 2023. gadā ostām liek meklēt jaunus stratēģiskās attīstības virzienus
- 296 Latvijas ostas varētu kļūt par enerģētiskās neatkarības pamatu
- 297 Sadarbība starp Latvijas un Kazahstānas uzņēmējiem ir svarīga abām valstīm
- 304 Rīgas ostas termināļi piemēroti militārās loģistikas operāciju veikšanai
- 305 Rīgas osta piedalās kruizu nozares forumā “Seatrade Cruise Global”
- 305 Galvenais akcents ostu darbībā tiek likts uz daudzfunkcionalitāti
- 306 Attīsta vēsturisko Eksportostas teritoriju
- 306 Apgūst pieredzi un veido sadarbību
- 307 Pieaug Kazahstānas metālu kravu apjoms
- 308 RCT darbojas pie Eksportostas teritorijas attīstības
- 309 Darba vizītē Rīgas ostu apmeklē ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs
- 309 Noslēgusies Kundziņas tilta pārbūve
- 310 Rīgas brīvostai jauns valdes priekšsēdētājs
- 311 “Baltic Industrial Composites” veiksmīgi attīsta ražošanu un eksportu
- 312 Rīgas ostu apmeklē luksusa klases kruīza kuģis – burinieks “Sea Cloud Spirit”
- 313 Satiksmes ministrs apmeklē hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls”
- 314 Rīgas osta vēlas plašāku sadarbību ar pilsētu
- 315 Notikuši veiksmīgi 5G jūras tehnoloģiju izmēģinājumi Rīgas ostā
- 317 “LVR Flote” noslēdz līgumu par daudzfunkcionāla hibrīdpiedzīņas ledus klases kuģa iegādi
- 319 Inovācijas ir arī domāšanas maiņa
- 327 Laipni gaidīti pēc padoma
- 336 Ventspils brīvostas vēsturē ierakstīts jauns prāmju satiksmes rekords
- 336 “Hegemann I” palīdzēs attīrīt kuģu ceļus Ventspils ostā
- 337 Izsludināts konkurss uz Ventspils ostas pārvaldnieka amatu
- 338 Iepazīst Apvienotās Karalistes pieredzi atkrastes vēja parku apkalpošanā
- 338 Ventspils brīvostā jauns ostas kapteinis
- 339 Ventspils brīvostas teritorijā norit nopietni grunts attīrīšanas darbi
- 340 Kohēzijas fonda finansējums palīdz atjaunot Ventspils ostas hidrobūves
- 341 Ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs iepazīstas ar LSEZ attīstības plāniem
- 342 Uzsāk noslēdzošo posmu Ziemeļu vārtu infrastruktūras uzlabošanā
- 343 Turpina attīrīt vēsturisko piesārņojumu Karostas kanālā
- 344 Ielikts pamatakmens jaunai ražotnei
- 344 2023. gada burāšanas sezonā Liepājas SEZ Jahtu ostā plivoja Zilais karogs
- 345 Karostas kanālā turpinās vērienīgi sanācijas darbi
- 346 Tiek eksportēta Latvijas lauksaimnieku izaudzētā raža
- 346 Pirms 336 gadiem sākās Liepājas ostas izbūve
- 347 Baltijas jūras reģiona vadošie pētnieki un eksperti spriež par piesārņojuma reaktivāciju
- 347 Liepājas SEZ apmeklē Francijas vēstniecības Latvijā pārstāvji
- 348 Liepāja kļuvusi par vārtiem uz Centrāleiropu
- 349 Attīstība, par stabilitāti domājot
- 355 Attaisnojas pārdomāti projekti un tālredzīga saimniekošana



SATURS

- 361 Salacgrīva – droša osta jahtotājiem
- 363 Salacgrīvas osta jūras vēja parku gaidās
- 367 Latvijas sportisti tiek pie vairākām godalgām Ziemeļvalstu burāšanas čempionātā jauniešiem

VĒSTURE

- 370 Zemūdenes "Ronis" komandierim komandkapteinim Hugo Legzdiņam 120
- 383 Par Daugavas plostniekiem un viņu amatu
- 388 Gaujas plostnieku prasmes iekļautas UNESCO Cilvēces nemateriālā mantojuma sarakstā
- 393 Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs lepojas ar kuģu modeļiem
- 395 Sala, kur piestāj Daugavas vēji...
- 400 Tvaikonis "Lidums" kļūst par "klistošo holandieti"
- 402 "Latvj, brauciet jūrīņā!"
- 408 Lai dzīve dzīvo!
- 412 Traģēdija, kura jāatceras
- 417 Ainažu jūrskolnieki no Kozenkraniusu dzimtas
- 423 Jūrniece un jūrniece darbinieki – simtgadnieki

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 426 Nacionālajai bibliotēkai nodoti vēsturiski Latvijas piekrastes dziļumu mērījumu plāni
- 426 "Latvijas pasts" vēsturisko kuģu sērijā izdod jaunu pastmarku
- 427 Jūras svētkos piemin, izzina un priecājas
- 428 Topošie jūrniece iejūtas aktieru ādā
- 428 Sēklis Lielupes grīvā kļūst platāks un seklāks
- 429 Top Latvijas dabas tūrisma ētikas kodekss
- 429 Muzeju naktī notiek arī jūrniece aktivitātes
- 430 Jūrmalciemā pie pludmales būvē transporta nobrauktuvi
- 431 Liepājas reģionālajā televīzijā raidījums "Liepājas ostas hronika"
- 431 "Energy Future in the Baltic Sea" mērķis – veicināt ciešāku un efektīvāku sadarbību
- 432 Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs svin 250 gadu jubileju
- 433 "The Tall Ships Races 2023" iekaro Ziemeļjūru
- 434 Kapteiņi tiek uz bibliotēkai klāja
- 436 Reņģēdāju festivāls Salacgrīvā uzsit devīto vilni
- 439 Pāvilstas novadpētniece muzejs saņem akreditāciju
- 441 Jūrmalciems svin zvejnieksvētkus, ceļ godā reņģi un pleksti
- 443 Rojas Jūras zvejniecības muzejs svin 55 gadu jubileju
- 445 Kad "gauso jūdži" nomaina dinamiski piejūras muzeji
- 450 Pamatīgums it visā – piekrastes pulsu nosaka lībiešu ģeni
- 454 Kājām vai braukšus – jūras krasts vilina visos gadalaikos
- 458 Salacgrīvā atver grāmatu par zvejniecības vēsturi
- 460 Jūru var zīmēt ļoti dažādi, un vienmēr ir pareizi
- 463 Lai cilvēks varētu justies komfortabli
- 467 Labākā kamera ir tā, kas tev līdzī!
- 471 Pro Memoria
- 474 Jūrniece darbinieki – jubilāri 2023!