



JŪRNIEKS

NR. 4 (143) 2024



**Latvijas Jūras
administrācijas
valdes loceklis**

EDGARS GLAŅENKO:

**“Latvijas Kuģu reģistrs
par savu mērķi izvirza
SOLAS kuģu skaita
pieaugumu.”**

**Eksperti uzsver,
ka kuģošanas
traucējumi ir
saglabājušies ilgāk,
nekā bija gaidīts,
un tuvākajā nākotnē
nebeigsies**

**Numura tēma – kuģu
īpašnieki un kuģu karogi**

**Satiksmes ministrijā
notiek iekšējā
reorganizācija**

**Tehniskā menedžmenta
sūtība – noņemt
galvassāpes kuģa
īpašniekam**



**NAVIGATING
THE FUTURE.
SAFETY FIRST!**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIĒKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 4 Notikumi Latvijā. Jūlijs – augusts
- 5 Satiksmes ministrijā notiek iekšējā reorganizācija un disciplinārlietas izmeklēšana
Turpina stiprināt sadarbību ar Vāciju
- 6 Jūrnieku reģistra vadītāja amatā Jāzepu Spridzānu nomaina Kalvis Innuss
Artūrs Ošs apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas zelta Goda zīmi
Izdota jauna navigācijas karte
- 7 Iznākusi Sandras Liebārdes grāmata "Seafarers' Security Measures Under the MLC 2006"
Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija svin gada jubileju

NUMURA TĒMA – KUĢOŠANA, KUĢU ĪPAŠNIEKI

UN KUĢU KAROGI

- 8 Klientu var pārliecināt tikai kvalitatīvs pakalpojums
- 12 Tehniskā menedžmenta sūtība – noņemt galvassāpes kuģa īpašniekam
- 16 Kam pieder tirdzniecības kuģi?
- 17 Pasaulē tirdzniecības flote
- 18 Lielāko kuģīpašnieku valstu TOP 10
- 20 Lielāko konteinerkuģu kompāniju TOP 10
- 21 Globālais naftas un tankkuģu tirgus: kā tas reaģē uz sankcijām?
- 23 Pasaulē bagātāko kuģu īpašnieku TOP 10
- 24 "Maersk" par prioritāti izvirza inovācijas un pielāgošanas apstākļiem
- 25 Globālajai pasaulei ir vajadzīgs "plāns B"
- IMO izskata priekšlikumu iekasēt maksu par emisijām
- 27 Pasaulē lielākie konteinerkuģi

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 28 Francija pieņem jaunus tiesību aktus
Panamas kanāls meklē jaunas iespējas
"P&O" prāmji ar jaunu maršrutu nostiprina biznesu Ziemeļjūrā
- 29 Par jauno noteikumu pārkāpumiem prāmju operatoriem paredzētas nopietnas sankcijas

OSTAS

- 30 Statistika
- 31 5G tehnoloģijas paver iespējas datu apmaiņai jūrā
- 32 Stiprina militāro mobilitāti Rīgas ostā
Mācībās izspēlē piesārņojuma novēršanas scenāriju
Plāno atjaunot Ziemeļu molu Ventspilī
- 33 SEB banka piešķir divus miljonus eiro jaunas ražotnes būvniecībai
Liepāja un Lībekas paraksta sadarbības memorandu

BRĪVBRĪDIS/CILVĒKI UN HOBIJI/VĒSTURE

- 34 Tāla gaisma ekonomikas tuneļa galā – ar augustu risku
- 36 Ainažu jūrskolai – 160, Ainažu jūrskolas muzejam – 55
- 39 Jūrnieki tiekas pie grāmatu plauktiem
- 40 Salacgrīvas vasara – no Reņģēdāju festivāla līdz Zvejnieksvētkiem
Salacgrīvā atvērts jau piektais "Zutiņš"
- 41 Zvejniecības vēsturi atvērs Ainažos
- 42 Latvijas karogs kuģu mastos
- 46 Zelta vērtē "Latvijas kuģniecība"



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti LSC (1. vāka ilustrācija), Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Diānas Gedertes, Edgara Grundšteina, Daina Jureviča, Jurga Muskata, Valda Brauna,

Arvīda Mitreviča, MK, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, LSC, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, EP preses dienesta, P&O, "Maersk", "ShipFinex", CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, BIMCO, ATALANTA, IMO publicitātes foto, "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snap foto. Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, "Jūras Informācijas" un Aleksandra Pavloviča personīgā arhīva.

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

Pasaulē joprojām augstu vērtē Latvijas jūrniekus

Šis žurnāla numurs veltīts kuģu īpašniekiem. Varētu domāt, ko gan var rakstīt par šo tēmu, ja Latvijā kuģu īpašnieku nemaz nav. Jā, ir krietns pulks menedžmenta kompāniju, bet, kā saka jūrniecības speciālisti, kuģu īpašnieku Latvijā nav un nebūs, jo mūsdienų kuģošanas biznesa realitāte ir visai skaudra. Lai iegādātos kuģi, vispirms jau ir nepieciešams finansējums, bet Latvijā bankas uz kuģniecību raugās kā uz pelēko riska zonu. Kad zvanīju mūsu kuģu menedžmenta kompānijām, lai žurnālam par šo tēmu sagatavotu iespējami plašāku materiālu, kompāniju vadītāji izturējās visai atturīgi un sarunai par savu biznesu īsti nebija gatavi. Iesūtiet jautājumus, mēs uz tiem sniegsim rakstiskas atbildes, teica vieni, bet citi atrunājās, ka nav jau par ko stāstīt. Kāds kuģu menedžmenta kompānijas vadītājs, kurš vēlējās palikt anonīms, ar rūgtuma pieskaņu balsī teica, ka Latvijā viss notiek otrādi, nekā tas pieņemts civilizētā Rietumu pasaulē. Pie mums uzņēmējs apriori tiek uzskatīts par piederīgu kriminālajai pasaulei un turēts aizdomās par nelikumīgu darbību. Tas nozīmē, ka katrā ziņā ir jāpierāda viņa vaina un noziedzīgais nodarījums. Rietumu pasaulē uzņēmējam ļauj mierīgi strādāt un uzmanību viņam pievērš tad, ja tiešām noticis kāds negadījums vai pārkāpums. Arī bankas Latvijā pret kuģošanas biznesu nav labvēlīgas un pretimnākošas, bet tas traucē un negatīvi ietekmē darbību. Un vēl, strādājot zem Maltas, Kipras vai citiem tā sauktajiem ērtajiem karogiem dzīve esot daudz vienkāršāka, jo uzņēmējam netiek pievērsta kāda īpaša uzmanība.

Protams, ir skumji, ka Latvijas kuģu īpašnieku vārdi paliek tikai kā vēstures liecība, tomēr dzīve tāpēc neapstājas, un arī kuģošana turpinās. Pasaules tirdzniecības flotei ir un būs nepieciešami profesionāli sagatavoti jūrnieki, un šajā ziņā mēs joprojām turamies uz ūdens, jo RTU Latvijas Jūras akadēmija un RTU Liepājas Jūrniecības

koledža jau uzsākušas jauno mācību gadu. Kā atzīst šo mācību iestāžu vadītāji, vienmēr var vēlēties, lai studēt gribētāju būtu vairāk, tomēr interese par jūrnieka profesiju vēl nav pilnībā zudusi. RTU LJA Kuģu vadītāju pirmā cikla bakalaura programmā jaunajā mācību gadā studijas uzsāks 44, Kuģu mehāniķu pirmā cikla bakalaura programmā 12, bet Kuģu vadītāju 1. līmeņa, īsā cikla programmā, 8 studenti. Arī šogad nevarēja atvērt elektromehāniķu kursu, jo bija pieteikušies tikai 4 studēt gribētāji, kuri piekrituši studēt citā jūrniecības studiju programmā. Tāda bija statistika uz augusta beigām, bet pieteikšanās studijām tika pagarināta, tāpēc šie skaitļi vēl, iespējams, varētu mainīties.

Lai gan Latvijai nav savu kuģu īpašnieku un savulaik augstas valsts amatpersonas domāja, ka tāpēc nav vajadzīgs sagatavot jūrniekus un nav pamata pastāvēt arī jūrniecības mācību iestādēm, tomēr starptautiskais kuģošanas bizness joprojām augstu vērtē Latvijas jūrniekus. Arī Latvijā reģistrētajām kuģu tehniskā menedžmenta kompānijām ir svarīgi, lai Latvijas jūrniecības mācību iestādes turpinātu sagatavot augstas raudzes speciālistus. Piemēram, LSC rīkotājdirektors Aleksejs Sidorenko uzsver, ka katrai kompānijai ir savas prasības, un arī LSC tādas ir. Lai atbilstu visām tirgus prasībām, kompānija ne tikai investē savos esošajos virsniekos, bet strādā arī pie kadetu programmas, lai savai kompānijai izaudzinātu un sagatavotu speciālistu, kurš no kadeta kļūst vispirms par trešo palīgu un, tālāk kāpjot pa karjeras kāpnēm, izaug līdz pat kapteiņa tiltiņam vai vecākā mehāniķa amatam. Sidorenko atzīst, ka šāda politika atmaksājas, tāpēc LSC investē kadetu programmās un cieši sadarbojas ar RTU LJA un RTU LJK. Ļoti žēl, ka Latvijai nav savu kuģu, bet tāpēc jau dzīve neapstājas, pasaules tirdzniecības flote joprojām ir atvērta mūsu jūrniekiem.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Jūlijs – augusts

ES ārlietu ministri apstiprina 14. sankciju paketi pret Krieviju

24. jūnijā ES ārlietu ministri apstiprināja 14. sankciju paketi pret Krieviju. Tajā iekļauts arī aizliegums uz Krieviju eksportēt un tranzītā vest mangāna rūdu. Par šo aizliegumu iepriekš iestājās Latvija.

Jūras spēki piedalās starptautiskajās militārajās mācībās "Baltic MCM EX 2024"

No 1. līdz 19. jūlijam Baltijas jūrā norisinājās Vācijas Jūras spēku organizētās starptautiskās militārās mācības "Baltic MCM EX 2024". Mācībās Baltijas valstu jūras eskadras (*Baltic Naval Squadron*, BALTRON) sastāvā piedalījās Jūras spēku Patruļkuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis", uz kura atradās BALTRON štābs Latvijas un Lietuvas virsnieku sastāvā.



"Šīs mācības ir iespēja Jūras spēku karavīriem ne tikai praktiskā darbībā pilnīgot savas zināšanas, prasmes un iemaņas, bet arī stiprināt valstu drošību, sadarbību un stabilitāti Baltijas jūras reģionā," uzsvēra BALTRON štāba priekšnieks komandleitnants Arvis Zelčs.

Ar mērķi trenēt kuģu grupas jūrniecības, navigācijas, sakaru, kuģu aizsardzības un pretmīnu karadarbības elementus un arī štābu sadarbību multinacionālā vidē militārajās

mācībās šogad piedalījās astoņi kuģi no Vācijas, Latvijas un Zviedrijas. "Baltic MCM EX 2024" notika Vācijas, Zviedrijas, Dānijas un Norvēģijas ūdeņos.

Notikusi Jūras spēku Patruļkuģu eskadras komandiera maiņa

1. jūlijā Rīgā norisinājās Jūras spēku Patruļkuģu eskadras (PKE) komandiera maiņas svinīgā ceremonija. Eskadras komandiera amatā stājās komandkapteinis Armands Apeins, nomainot līdzšinējo komandieri komandkapteini Nauri Lakševicu.



Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs svinīgajā ceremonijā par jauno PKE komandieri sacīja: "Komandkapteinis Armands Apeins ir viens no pieredzējušākajiem kuģu komandieriem un ar ļoti stingru stāju. Man nav ne mazāko šaubu, ka viņš ir cienīgs komandieris."

Komandkapteinim A. Apeinam ir krietna darba pieredze. Dienestu Nacionālajos bruņotajos spēkos viņš sāka 1999. gadā, ieņemot dažādus amatus – navigācijas un ieroču virsnieku uz kuģiem "Namejs" un "Virsaitis", kuģa komandiera palīgs un komandieris uz "Kristaps" klases kuteriem, KA-14 "Astra", "Storm" klases patruļkuģiem "Zibens" un "Linga", kā arī uz PKE štāba un apgādes kuģa "Varonis".

Uz Eiropas Savienības jūras drošības operāciju nosūta NBS karavīrus

Līdz 2025. gada 19. februārim Latvijas Nacionālo bruņoto spēku (NBS) karavīri piedalīsies Eiropas Savienības jūras drošības operācijā kuģošanas brīvības aizsardzībai saistībā ar krīzi Sarkanajā jūrā. Aizsardzības ministrija norāda, ka tas dos NBS iespēju gūt operacionālo pieredzi ES jūras drošības operācijā, kā arī kopējo NBS Jūras spēku kompetenci. Tāpat tas demonstrēs vienotību ar pārējām ES valstīm, iesaistoties Eiropai svarīga kuģniecības ceļa drošības nodrošināšanā. Kopš pērnā gada beigām strauji ir pasliktinājusies kuģošanas drošība Sarkanajā jūrā. Regulāri notiek uzbrukumi kuģiem neatkarīgi no to valstiskās piederības, pārvadājuma satura un galamērķa, norādīja Aizsardzības ministrijā, uzsverot, ka Sarkanās jūras reģions Eiropai ir ļoti nozīmīgs tirdzniecības un piegāžu ceļš.

Reaģējot uz krīzi Sarkanajā jūrā, ES Padome 2024. gada februārī pieņēma lēmumu organizēt šo operāciju starptautisko kuģu pavadīšanai, situācijas apzināšanai un novērošanai, kuģu aizsardzībai jūrā pret dažādiem uzbrukumiem atbilstoši starptautiskajiem likumiem.

Gājis bojā ūdens motociklists

13. jūlijā Igaunijas teritoriālajos ūdeņos pazuda divi Latvijas pilsoņi, kuri ar ūdens motocikliem bija ceļā no Kaltenes uz Roņu salu. Jūrā viņu braucamrīkiem bija radušās tehniskas problēmas, un krastu viņi mēģinājuši sasniegt peldus. Pēc glābēju aprēķiniem, cilvēks Baltijas jūrā vasaras laikā var izdzīvot apmēram 35 stundas. Tā kā pazudušo ūdensmotociklistu šādā termiņā atrast neizdevās, glābēji pieņēma, ka viņš gājis bojā, un pārtrauca aktīvo



meklēšanu ūdenī. 30. jūlija vakarā Garcēmā jūras krastā tika atrastas vīrieša mirstīgās atliekas.

Krasta apsardzes dienests norāda, ka, lai iespējami mazinātu šādu braucieni riskus, burātājiem, laivotājiem, ūdensmotociklistiem un citiem ceļotājiem ieteicams ne vien rūpīgi iepazīties ar laika prognozi, bet arī iepriekš informēt Krasta apsardzes dienestu par iecerētā brauciena laiku un maršrutu, kas šajā gadījumā nav izdarīts.

“Nav noteikts, ka viņiem obligāti jāpiesakās Krasta apsardzes dienestā, bet mēs iesakām to darīt, lai nepieciešamības gadījumā varētu ātrāk reaģēt un sākt meklēšanas un glābšanas operāciju,” sacīja Krasta apsardzes dienesta priekšnieks komandkapteinis Kristis Kristlībs.

Diplomus saņem Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieki



Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieku kursa absolventi.

Liepājas SEZ ostas uzņēmumi izmanto modernas tehnoloģijas piestātņu apsekošanā

“LVR Flote” drons Liepājas ostā skenē vairākas piestātnes. Iegūtie 3D uzņēmējumi sniegs informāciju piestātņu tehniskā stāvokļa novērtēšanai un

jaus konstatēt arī defektus, ja tādi zem ūdens radušies.

Liepājas SEZ apmeklē viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministre

Liepāja pārsteidz ar aktīvu uzņēmējdarbību un attīstības projektiem gan industriālajās teritorijās, gan ostā, savas reģionālās darba vizītes laikā 12. jūlijā atzina viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministre Inga Bērziņa.



Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks Elans Straziņš ministrei izrādīja ostu, tostarp jauno ūdens termināli un Karostas industriālo parku, kā arī iepazīstināja ar Liepājas SEZ attīstības projektiem.

Jūras piekrastē svin Jūras svētkus

13. jūlijā Latvijā svinēja Jūras svētkus, ko visā piekrastē joprojām sauc par Zvejnieku svētkiem. Visi kopā tad svinam iespēju dzīvot pie jūras un kopt senās tradīcijas. Tradicionāli Jūras svētkus svin jūlija otrajā sestdienā, tomēr Kolkā, Ventspilī un Nagļu pagastā pasākumi šogad bija sarīkoti jau nedēļu iepriekš.

Liepājā un Ventspilī svētki vienmēr iesākas ar piemiņas brīdi un ziedu nolikšanu piemiņas vietās jūrniekiem



Ventspils brīvdostas pārvaldnieka vietnieks Igars Udodovs un Ventspils ostas kapteinis Ainars Austrums noliek vainagu.

un zvejniekiem, kuru kaps ir jūras dzelme. Liepājā, svinot Jūras svētkus, jau par labu tradīciju kļuvusi piestātņu atvēršana Tirdzniecības kanāla Jaunliepājas pusē, kas ļauj ne tikai izbaudīt laivu un kuģu parādi, bet arī redzēt Vecliepājas panorāmu.



Nākotnē šī ostas daļa mainīsies tāpat kā Tirdzniecības kanāla pretējā puse, tāpēc sabiedrības viedoklim nodots lokālpilnoījums, kas risina Jaunliepājas kanālmalas atvēršanu.

Jūras svētki Liepājā

Kā jau Jūras svētkos pienākas, visu notikumu centrā ir pati jūra, kas tiek apdziedāta, slavēta un pielūgta. Notiek kuģu un zvejnieku laivu parādes un, protams, ierodas jūras valdnieks – pats Neptūns kopā ar savām jūras nārām. Jūras svētkos dziedošie aktieri un muzikālās grupas ir uz izķeršanu, jo katrs svētku organizators vēlas, lai tieši pie viņa svētki izdotos vislabāk, būtu vislielākā jautrība, asprātīgākās atrakcijas un skaistākie koncerti, lai svētki izdotos tik labi, ka nākamajā gadā visi atkal vēlētos šeit atgriezties.

Šogad Salacgrīva ar savu svētku programmu, dažādiem sportiskiem pasākumiem un vērienīgu svētku tirgu, kas vakarā noslēdzās ar spožu mākslinieku koncertu Salacgrīvas

▶▶▶ 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

Zvejnieku parka estrādē, centās pārspēt Roju, kur vienmēr māk ar vērienu svinēt šos svētkus.

Savukārt Jūrniecības savienība, ievērojot jau gadiem iedibināto tradīciju, savus biedrus, draugus un sadarbības partnerus aicināja uz kuģīša "Vecrīga", lai, pūtēju orķestra "Fortūna" iedvesmoti, kopā svinētu šos svētkus.

Noslēgušās starptautiskās mācības "DIVEX 24"

Mācību "DIVEX 24" laikā atrada un iznīcināja 1331 sprādzienbīstamu priekšmetu un 300 kg sprāgstvielu.



Mācībās piedalījās piecas NATO dalībvalstis, un tika apsekoti pieci kuģu vraki ar sprādzienbīstamiem priekšmetiem. Mācību mērķis bija veicināt ūdenslīdzēju komandu sadarbību un iznīcināt no Pirmā un Otrā pasaules kara palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, uzlabojot kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Latvijas Kara flotei 105

8. augustā Latvijas Kara flotes 105. gadadienas svinību ietvaros notika admirāļa Arhibalda Keizerlinga piemiņas pasākums. 1919. gada augustā A. Keizerlingu ieskaitīja



Latvijas armijā kapteiņa dienesta pakāpē. 1920. gada 1. aprīlī viņu iecēla par Armijas virspavēlnieka štāba sevišķu uzdevumu virsnieku jūras jautājumos, kad arī faktiski sākās Latvijas kara flotes veidošana. Svētki sākās ar dievkalpojumu un muzikāliem priekšnesumiem Liepājas Svētās Annas Evaņģēliski luteriskajā baznīcā.

Pārrunā atjaunīgās enerģijas un investīciju projektus Rīgas ostā

30. jūlijā oficiālās vizītes Latvijā ietvaros Rīgas ostā kopā ar Latvijas ārlietu ministri Baibu Braži apmeklēja



Baiba Braže un Ansis Zeltiņš.

Luksemburgas Lielhercogistes ārlietu un ārējās tirdzniecības ministrs Havjers Betels. Apmeklējuma laikā tika pārrunāti atjaunīgās enerģijas un potenciālie investīciju projekti ostā.

Latvija un Vācijas meklē jaunas sadarbības iespējas

No 10. līdz 12. jūlijam Rīgā uzturējās Vācijas delegācija, lai piedalītos Latvijas – Vācijas ostu dienu pasākumos, kuru mērķis ir turpināt stiprināt abu valstu sadarbību loģistikas un transporta jomā. Jaunajā ģeopolitiskajā situācijā Vācijas un Latvijas



ekonomiskās sadarbības nozīme būtiski palielinās.

Forumā īpaši tika uzsvērta starptautiskās drošības loma biznesa stabilitātē, kā arī loģistikas sektora loma militārās mobilitātes nodrošināšanā. Biznesa foruma paneldiskusijā Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs akcentēja ostu lomu enerģētikas sektora, īpaši atjaunīgās enerģijas projektu attīstībā un informēja par Ventspils ceļu ostas transformācijā no fosilās enerģijas tranzīta ostas par atjaunīgās enerģijas ostu.

Rīgā piestāj "Serenade of the Seas"

Rīgas ostā ieradās ASV kruīzu kompānijas "Royal Caribbean International" kuģis "Serenade of the Seas", kas Rīgu apmeklēja sava 274 dienu pasaules apceļošanas kruīza ietvaros. Kuģis Rīgā jau ir viesojies Baltijas jūras kruīzu laikā, bet šādā pasaules kruīza maršrutā tas Rīgu iekļāvis pirmo reizi. 2024. gada kruīza sezonai Rīgas ostā pieteikti 66 kuģu ienācieni, par četriem vairāk nekā pērn.



Sezonas sākums šogad izēmējās ar mazāku intensitāti nekā citus gadus, bet jau jūlijā uzņēma īstos apgriezienus – Rīgu apmeklēja 16 kruīza kuģi, augustā ir pieteikti 13, bet septembrī 17. Vasaras sezona noslēgsies ar divu kuģu ienācieniem oktobrī, bet pieci kuģi tiek gaidīti decembrī ziemas sezonas ietvaros. ■

Satiksmes ministrijā notiek iekšējā reorganizācija un disciplinārlietas izmeklēšana



Uldis Reimanis.

Satiksmes ministrijā (SM) tiek īstenoja iekšējā reorganizācija, kuras mērķis ir veicināt transporta un sakaru nozares ilgtspējīgu attīstību un konkurētspēju. Satiksmes ministrs Kaspars Briškens uzskata, ka līdz šim ministrijā nav pietiekami aktīvi strādāts, lai nodrošinātu transporta inovāciju un digitālās infrastruktūras attīstību, kas turpmāk noteiktas par galvenajām atbildības jomām valsts sekretāra vietniekam.

9. jūlijā valdība apstiprināja līdzšinējā SM valsts sekretāra vietnieka Ulda Reimaņa, kurš šajā amatā strādāja kopš 2008. gada, pārcelšanu Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatā, bet uz vakanto SM valsts sekretāra vietnieka amatu izsludinās atklātu konkursu, kurā tiks meklēti kandidāti ar kompetenci un pieredzi digitālās transformācijas jautājumos, lai nozarē ieviestu transporta un digitālās infrastruktūras ilgtspējīgas attīstības, pārvaldības un finansēšanas modeli, nodrošinātu 5G attīstību, koordinētu datu apstrādes platformas (digitālais dvīnis) izveidi, koordinētu informācijas tehnoloģiju drošības risinājumu ieviešanu, kā arī vadītu inovācijas un attīstības procesus SM resora institūcijās.

Vienlaikus ar Ulda Reimaņa pārcelšanu Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatā līdzšinējā biroja direktore Anita Rozenberga tika pārcelta darbā SM Jūrlietu departamenta direktores amatā, bet līdzšinējā Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma turpmāk vadīs SM Eiropas Savienības lietu koordinācijas departamentu.

Lai pilnveidotu "Rail Baltica" projekta īstenošanu Latvijā, SM iekšējās reorganizācijas ietvaros jau bija izveidots jauns valsts sekretāra vietnieka amats, kuru no 3. jūnija ieņem Kristīne Malnača.

Diemžēl 16. jūlijā SM palika bez valsts sekretāra, jo valdības sēdes slēgtajā daļā no amata atbrīvoja līdzšinējo SM valsts sekretāri Ilonu Stepanovu, kurai jau iepriekš bija piemērots disciplinārsods saistībā ar "Rail Baltica" projekta ieviešanas uzraudzību. Satiksmes ministra padomnieks Edgars Klētnieks informēja, ka pēc disciplinārlietas izmeklēšanas Stepanova ir pazemināta amatā un pārcelta Sakaru departamenta direktora amatā uz laiku līdz 2025. gada 10. februārim, kad viņai būtu beidzies pilnvaru laiks valsts sekretāres amatā. Uz SM valsts sekretāra amatu tiks izsludināts konkurss. ■

Turpina stiprināt sadarbību ar Vāciju

No 10. līdz 12. jūlijam Rīgā viesojās Vācijas delegācija, kas piedalījās Latvijas – Vācijas ostu dienu pasākumos, kuru mērķis bija turpināt stiprināt abu valstu sadarbību loģistikas un transporta jomā. Ostu dienu pasākumu ietvaros satiksmes ministrs Kaspars Briškens 11. jūlijā tikās ar Vācijas delegāciju un Lībekas mēru Janu Lindenau, kā arī piedalījās abu valstu uzņēmēju biznesa forumā.

"Latvijas transporta un loģistikas nozares pārorientācijai ciešākai sadarbībai ar Vācijas ostām ir nozīmīga loma. Mūsu valstu ostām ir vairāku gadsimtu ilga sadarbības vēsture, un tas ir stabils pamats tālākai attīstībai. Esmu gandarīts, ka interese paplašināt sadarbību ir abpusēja un pēc maijā notikušajām ostu dienām Hamburgā uzņēmēji turpina dialogu, tiekoties Rīgā," uzsver Kaspars Briškens.

Latvijas – Vācijas ostu dienas ir lieliska iespēja stiprināt abu valstu sadarbību loģistikas un transporta jomā, veicināt investīcijas un radīt jaunas biznesa iespējas, jo Vācija ir viens no aktīvākajiem Latvijas sadarbības partneriem jūras kravu pārvadājumos. Visas trīs Latvijas lielās ostas – Rīga, Ventspils un Liepāja – ir iesaistītas kravu pārvadājumos uz un no dažādām Vācijas ostām. Visās trīs Latvijas lielajās ostās veiksmīgi darbojas ražošanas uzņēmumi ar Vācijas kapitālu.

Lai veicinātu transporta un loģistikas nozares pārorientāciju ar mērķi identificēt jaunus sadarbības partnerus un iespējas mūsu sabiedroto valstu lokā, satiksmes ministram šogad plānotas vizītes Beļģijā, Austrijā un Lielbritānijā. Tāpat turpinās aktīvs dialogs ar Zviedriju, Kanādas, Nīderlandes un citu valstu nozares strātīgiskajiem partneriem.

Kaspars Briškens jau ir informējis par savām piecām prioritātēm, kas veicinās Latvijas transporta un loģistikas nozares pārorientāciju prom no Krievijas izcelsmes kravām: sabiedroto valstu izcelsmes kravu plūsmas un investīcijas; Latvijas eksports un iekšzemes pārvadājumi; rūpniecības attīstība ostās un speciālajās ekonomiskajās zonās; atjaunīgo resursu enerģētiskās projekti un militārā mobilitāte. ■

Jūrnieku reģistra vadītāja amatā Jāzepu Spridzānu nomaina Kalvis Innuss

Par Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju apstiprināts līdzšinējais JR vadītāja vietnieks Kalvis Innuss. Jāzepe Spridzāns, ilggadējais JR vadītājs, devies pensijā.



K. Innuss 2002. gadā absolvējis Latvijas Jūras akadēmiju, iegūstot kuģu mehānikas inženiera specialitāti. Jūras administrācijā viņš strādā kopš 2005. gada – par Konvencionālās uzraudzības daļas (KUD) vecāko inspektoru, KUD vadītāju, JR vadītāja vietnieku.

J. Spridzāns 1971. gadā beidza Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu kā inženieris kuģu vadītājs, 1978. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu un 22 gadus strādāja par kapteini "Latvijas kuģniecībā" un ASV uzņēmumā "Del Monte". 2002. gadā pieņēmts darbā Latvijas Jūras administrācijā par JR vadītāju. Sevi pierādījis kā ziņošu speciālistu, ar augstu atbildības sajūtu un lielām darba spējām apveltītu vadītāju. Sakarā ar pensionēšanos darba attiecības izbeigtas 2024. gada jūlijā.



Jāzepe Spridzāns ir Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents. Apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi. ■

Artūrs Ošs apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas zelta Goda zīmi

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi.

Artūrs Ošs 1978. gadā pabeidzis Ļeņingradas Kuģubūves institūtu kuģubūves inženiera specialitātē. Pēc augstākās izglītības iegūšanas sācis darba gaitas Rīgas kuģu remonta rūpnīcā par kuģu remonta inženieri tehnologu. 1983. gadā pārcelts darbā uz Rīgas refrīžeratoru un traleru flotes bāzi par kuģu korpusu speciālistu, tur strādājis līdz 1992. gadam. No 1988. līdz 1991. gadam kā augstas klases kuģubūves speciālists atradies komandējumā Polijā, kur pildījis inspektora pienākumus, kontrolējot pēc PSRS Zivsaimniecības ministrijas pasūtījuma topošo kuģu būves tehnoloģisko procesu un kuģa atbilstību standartam.

1992. gadā atgriezies Rīgas refrīžeratoru un traleru flotes bāzē un turpinājis strādāt par vecāko



inženieri inspektoru kuģu korpusu jautājumos.

2000. gada februārī A. Ošs sāk strādāt Latvijas Jūras administrācijas Kuģu tehniskajā inspekcijā par tehniskās uzraudzības inspektoru. Artūra Oša profesionalitāte un organizatora spējas tiek ātri novērtētas, un jau 2000. gada septembrī atklāta konkursa rezultātā viņš kļūst par Kuģošanas drošības inspekcijas vadītāju, ievadot jaunu kvalitatīvas attīstības posmu Latvijas Jūras administrācijai stratēģiski svarīgajā kuģu kontroles uzdevumu veikšanā. ■

Izdota jauna navigācijas karte

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši un izdevuši jaunu navigācijas karti "Baltijas jūra. Rīgas līcis. Latvija". Kartes mērogs ir 1:350 000.

Pašlaik JA HD kartogrāfi aktīvi strādā pie ENC (elektroniskās navigācijas kartes) standarta S-100 ieviešanas projekta eNAV ietvaros. Ņemot vērā mūsdienu jūrniecības vajadzības un pieprasījumu pēc datiem, Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija ir sagatavojusi jaunu digitālās hidrogrāfiskās informācijas apmaiņas standartu S-100. Ar laiku tas pilnībā aizstās vecos formātus, ļaujot radīt nākamās paaudzes digitālos produktus.

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

Iznākusi Sandras Lielbārdes grāmata “Seafarers’ Security Measures Under the MLC 2006”

Grāmatas pamatā ir Latvijas Jūras administrācijas vecākās juriskonsultes Sandras Lielbārdes doktora darbs *“The problematic aspects of the identification of the responsible party in seafarers’ employment contracts (A comparative analysis of the impact of the Maritime Labour Convention 2006 to the identification of the responsible shipowner in maritime labour law)”*, ko viņa aizstāvēja 2020. gadā Katalonijas Politiskās universitātes Navigācijas zinātnes fakultātē.

Grāmata ir par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC), konkrētāk – par jūrniekiem pieejamajiem tiesību aizsardzības mehānismiem. Tajā aprakstīti tādi jūrnieku tiesību aizsardzības mehānismi kā kuģa īpašnieka obligātā apdrošināšana, karoga valsts uzraudzība, ostas valsts kontrole, darbaspēka

piedāvājumu pienākumi un kuģa arests. Grāmatā apskatīta kuģa īpašnieka atbildība par jūrniekiem, kas iekārtoti darbā uz viņa kuģa, analizēts jūrnieku darbā iekārtošanas process un kuģa īpašnieka (kuģošanas kompānijas) juridiskā struktūra, kā arī analizēti attiecīgie starptautiskie tiesību akti, atsevišķu valstu, kas ievieš MLC, nacionālie tiesību akti, standarta līgumi, kas piemērojami jūrnieku nodarbināšanai (jūrnieka darba līgums, līgumi, saskaņā ar kuriem atbildību par jūrnieku nodarbināšanu kuģa īpašnieks deleģē citām pusēm, – berbouta fraktēšanas līgumi, kuģa menedžmenta līgumi), vadlīnijas un tiesu prakse.

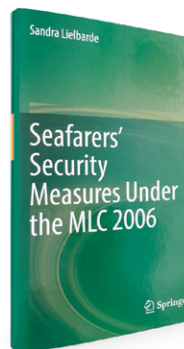
Grāmata būs interesanta gan profesionāļiem un iesācējiem jūrniecības

nozārē, gan jūrniekiem, gan arī juridisko un jūrniecības fakultāšu studentiem.

Autore cer, ka grāmata piesaistīs uzmanību un veicinās diskusijas par jūrnieku nodarbinātības jautājumiem, tādējādi tuvinot visas iesaistītās puses vienotai izpratnei par MLC normu ieviešanu un piemērošanu. Jebkura starptautiskā regulējuma efektivitātes pamatā ir tā vienota un efektīva ieviešana dalībvalstīs.

Sandra Lielbārde izsaka pateicību Latvija Jūras administrācijai, jo īpaši tās vadībai, par finansiālo atbalstu doktora studijām.

Grāmatu var iegādāties par maksu gan elektroniski, kā arī drukātā veidā saitē <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-60299-3>



Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija svin gada jubileju

Pāris dienas pirms Jūras svētkiem, ko visā Latvijā svinēja 13. jūlijā, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas (LKMA) uz burinieka “Libava”

sirsnīgā atmosfērā atzīmēja pastāvēšanas gada jubileju. Uzmanējot savus kolēģus un viesus, asociācijas valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls



Burinieks “Libava” svētku dalībniekus no Ķīpsalas jahtu ostas piestātnes aizvīzināja līdz jūras līcim.



“Mūsu asociācijas panākumu pamatā ir aktīvu un ieinteresētu biedru iesaistīšanās asociācijas darbībā, bet mūsu galvenais uzdevums ir jūrniecības izglītības, īpaši mehāniķu un elektromehāniķu profesijas popularizēšana, jo bez studentiem nebūs jūrniecības izglītības,” teica Edijs Štāls.

uzsvēra, ka kuģu mehāniķiem, kuģu elektromehāniķiem un visiem citiem jūrniecības speciālistiem kopā jā rūpējas par jūrniecības un jūrnieka profesijas nākotni Latvijā.

▶▶▶ 9. lpp.

Klientu var pārliccināt tikai kvalitatīvs pakalpojums

Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā pašlaik kopumā reģistrēti 341 kuģis, no tiem 48 SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši kuģi ar bruto tonnāžu virs 500. Atpūtas kuģu segmentā (jahtas, motorjahtas) reģistrēti gandrīz 800 vienību, vēl arī zvejas kuģi un ostu palīgflote. Jūras administrācijas valdes loceklis Edgars Gļauņenko, kurš atbild par Kuģu reģistra darbu, atzīst, ka mūsdienu kuģošanas biznesa realitāte ir visai skaudra, un piebilst, ka, lai iegādātos kuģi, vispirms jau ir nepieciešams finansējums, bet Latvijā bankas uz kuģniecību raugās kā uz pelēko riska sektoru, tāpēc kuģu iegādei kredītus vai nu neizsniedz, vai arī dara to ļoti piesardzīgi. “Lielā mērā banku politiku ietekmē arī pašreizējā ģeopolitiskā situācija, riski ir lieli – kuģi var nogrimt, tos var arestēt, var būt vēl citas problēmas, bet atdeve no kuģniecības kreditēšanas ir salīdzinoši maza, citos sektoros bankas var nopelnīt daudz ātrāk un ar mazākiem riskiem.

Edgaram Gļauņenko ir ne tikai jūras pieredze, bet arī krasta darba pieredze, strādājot klasifikācijas sabiedrībā un menedžmenta kompānijās, tāpat viņš ir nozares speciālists, kurš izprot kuģošanas biznesu no visām pusēm. Šoreiz piedāvājam sarunu ar EDGARU GĻAŅENKO par Latvijas Kuģu reģistra lietām un kuģiem zem Latvijas karoga.

– Vai pasaulē kuģu reģistri strādā pēc vienotiem principiem, vai arī mūsu Kuģu reģistrs ar kaut ko atšķiras, piemēram, no Igaunijas Kuģu reģistra?

– Būtībā jau visi kuģu reģistri pasaulē strādā pēc vienotiem starptautiskajām prasībām atbilstošiem kuģošanas darbības principiem, atšķiras tikai dažādu valstu kuģu reģistru iekšējā pārvaldība. Latvijā mēs esam atsevišķa institūcija – Latvijas Jūras administrācija, kuras sastāvā ietilpst Kuģu reģistrs, bet Igaunijā tā ir aģentūra, kas kopā ar gaisa un sauszemes transportu ietilpst vienotā Transporta aģentūrā. Cilvēku skaits, kuri Igaunijā nodarbojas ar jūras sadaļu, ir salīdzinoši mazs, bet, pats svarīgākais, vairākiem šie kolēģi ir bez specifiskās jūrniecības izglītības un bez pieredzes. Latvijas Jūras administrācijā deviņdesmit procenti speciālistu, kuri nodarbojas ar kuģniecības jautājumiem, ir bijušie jūrnieki, tāpēc mēs lieliski



Edgars Gļauņenko.

saprotam, kas, kā un kāpēc notiek. Igaunijā Transporta aģentūra tiek dotēta no valsts budžeta, kas mazina vajadzību darbam pielikt lielākas pūles, bet mēs esam valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību, paši pelnām naudu, un bizness liek rosīties un strādāt efektīvāk, tāpēc esam gandarīti, ka sadarbības partneri novērtē mūsu pakalpojuma kvalitāti. Latvijas Jūras administrācijas klientu lokā ir Vācijas, Lietuvas, Igaunijas kuģošanas kompānijas, tāpat arī Latvijas kuģu menedžmenta kompānija, kam ofiss atrodas Singapūrā, bet vadīta tiek no Igaunijas, tāda nu reiz ir

mūsdienu kuģošanas biznesa specifika. Ir prieks un lepnums, ka, piemēram, SIA “TB Marine Riga Shipmanagement” ir izvēlējusies Latvijas karogu. Tomēr mūsu lielākais sadarbības partneris ir Vācijas kuģošanas kompānija, kas zem Latvijas karoga reģistrējusi septiņpadsmit kuģus.

– Kāda interese vācu kompānijai varētu būt reģistrēt savus kuģus Latvijas Kuģu reģistrā, ja vāciešiem pašiem ir savs reģistrs?

– Šādi izvēlei pamatā ir divas lietas. Vispirms jau tas saistīts ar Vācijas likumdošanu. Būsim godīgi, uz

▶▶▶ 7. lpp.

"Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija ir nevalstiska bezpeļņas asociācija, kas apvieno inženiertehnisko specialitāšu jūrniekus – kuģu mehāniķus, kuģu elektromehāniķus un citus, lai kopīgi rūpētos par jūrniecības un jūrnieku profesiju nākotni Latvijā, popularizētu kuģu mehānikas profesijas un piesaistītu tām jauno paaudzi, veicinātu jūrnieku profesionālās sagatavošanas kvalitāti un jūrskolotāja profesijas prestižu, sekmētu zinātnes attīstību un jaunāko tehnoloģiju ieviešanu jūrniecībā, risinātu jūrnieku sociālos un nodarbinātības jautājumus, kā arī aizstāvētu savu biedru tiesības un intereses," uzsver LKMA valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls. "Sanākot kopā jūrniecības jomas entuziasmiem – kuģu mehāniķiem un elektromehāniķiem, 2023. gada 16. martā notika Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas dibināšanas sēde, kurā piedalījās astoņi kuģu mehāniķi un elektromehāniķi. Pēc gandrīz 90 gadu pārtraukuma tika atjaunota kuģu mehāniķu biedrības darbība, taču nu jau pavisam citā veidolā un ar daudz plašāku veicamo darbu sarakstu. Komercreģistrā biedrība tika ierakstīta 2023. gada 24. martā, un pirmā darbības gada laikā biedru skaits pieaudzis līdz trīsdesmit. Varbūt tas skaitliski nav īpaši daudz, cerams, ka mūsu rindas arvien papildināsies, tomēr vissvarīgākais



Svētku dalībniekiem uzdziedāja tautā iemīļotā šlāgera "Dzērvenīte" autors Aivars Lapšāns. Izskanēja viņa dziesmas pirmatskaņojums, ar jūrnieka R. Liedaga vārdiem. Kopā ar Aivaru muzicēja arī viņa bērni.



Un kā gan bez īpašās svētku tortes?

ir, lai katrs asociācijas biedrs būtu patiesi ieinteresēts turēt augstu savas profesijas prestižu un atcerētos, ka asociācijas darbība ir atkarīga no viņa personīgā ieguldījuma, no tā, cik aktīvi cilvēks līdzdarbosies, cik mērķtiecīgs un ieinteresēts viņš būs stādāt jūrnieka profesijas popularizēšanas, jūrniecības prestiža celšanas un visas sabiedrības labā."

Edijs Štāls uzsver, ka asociācija par savu galveno uzdevumu noteica



Lai gan todien izskanēja brīdinājumi par ekstremāliem laika apstākļiem, lielu vēju, lietu un pērkonu, kur tad dzirdēts, ka tas istus jūras vilkus varētu atturēt no kuģošanas? Par laimi, dabas stihija gāja secen.

kuģu mehānikas profesijas popularizēšanu un jauniešu pamudināšanu izvēlēties darbu jūrniecībā. "Dibināt biedrību pamudināja neskaidrā jūrniecības izglītības nākotne Latvijā, kā arī jūrnieka profesijas popularitātes straujais kritums, kas var draudēt ar gadsimtiem veidoto jūrniecības tradīciju un Krišjāņa Valdemāra mantojuma neatgriezenisku zaudēšanu," saka Edijs. "Tāpēc šodien ir tik ļoti svarīgi, lai asociācija sadarbotos ar izglītības iestādēm, valsts un pašvaldību iestādēm, ar citām radniecīgām nozares organizācijām. Beidzot ir pienācis laiks Latvijas sabiedrībā vairojot izpratni par jūrniecību un tās nozīmi valsts ilgtspējīgā attīstībā, popularizēt kuģa mehāniķa un kuģa elektromehāniķa profesiju, veicināt jūrniecības nozares attīstību, jūrnieku profesionālās sagatavošanas kvalitāti un kuģošanas drošību." ■

Vācijas kuģiem netiek nodarbināti tikai vācieši, tāpēc viņiem ir izdevīgs Latvijas karogs, jo zem Latvijas karoga var strādāt dažādu valstu jūrnieki. Tas segments, uz kuru orientējas un specializējas mūsu Kuģu reģistrs, ir kuģu izmēros salīdzinoši nelielā kravas kuģu flote, tā sauktā piekrastes flote, kur jūrnieku algu līmenis tomēr nav tik augsts kā lielajā tirdzniecības flotē. Uz tā sauktās piekrastes flotes kuģiem, kas veic īsos reisus, varbūt nekorekti tā teikt, tomēr strādājošo kvalifikācijas prasības atšķiras no tām, kādas tiek prasītas no jūrniekiem uz lielajiem gāzvedējiem vai tankkuģiem, uz kuriem strādā Latvijas kuģu kapteiņi, vecākie palīgi, vecākie mehāniķi un stūrmaņi un uz kuriem ir augstāks un konkurētspējīgāks atalgojums.

Uz piekrastes flotes kuģiem gan atalgojums, gan peļņas sadale ir mazāka, jo viena lieta ir pārvadāt naftu vai ķīmiskās kravas, bet pavisam cita – kravas, kam vērtība ir salīdzinoši zema. Otrs iemesls, kāpēc vācu kuģniecības kompānijas izvēlas Latvijas karogu, ir tas, ka minētās kompānijas izmanto *berbouts* līgumus. Mums ir vēl daži pozitīvi momenti: esam salīdzinoši neliela organizācija, strādājam operatīvi un kvalitatīvi, kas apmierina mūsu klientus. Ja klientiem rodas kādi jautājumi, cenšamies tos operatīvi atrisināt un sniegt atbildes, piedevām arī mūsu cenu politika ir konkurētspējīga. Ja salīdzinām mūsu izcenojumus ar citu valstu reģistru (administrāciju) izcenojumiem, kuri pirmajā brīdī šķiet zemāki, tad, izanalizējot visus

plusus un mīnus, tie daudzos gadījumos izrādās augstāki vai arī īpašiem nosacījumiem, kā tas, piemēram, ir ar mūsu kaimiņu igauņu piedāvājumu, jo ne vienmēr cenrādīs atspoguļo patieso situāciju, bieži pie uzrādītās cenas klāt nāk vēl nosacījumi. Ja menedžmenta kompānijai ir trīsdesmit kuģu un kompānija uz katru var ietaupīt kaut vienu tūkstoši, tad tie jau ir trīsdesmit tūkstoši, ko kompānija var izlietot kuģu remontam, modernizācijai vai kam citam pēc saviem ieskatiem. Dzīve pierāda, ka patiesībā diezgan lielas summas veidojas no šķietami nelielas līdzekļu ekonomēšanas.

Vēl viena mūsdienu kuģošanas biznesa realitāte un normāla prakse

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

ir tāda, ka katrs kuģis ir reģistrēts kā atsevišķs uzņēmums. Savulaik arī "Latvijas kuģniecībai", kam daudzi kuģi bija reģistrēti zem Latvijas karoga, katrs no tiem bija atsevišķs uzņēmums, piemēram, kuģis "Skrunda" patiesībā skaitījās "Skrunda Shipping Company".

– Jūsprāt savu biznesu tieši tā organizē pasaules lielās kuģošanas kompānijas, piemēram, kuģošanas gigants "Maersk", kam pieder ļoti liels kuģu skaits?

– Ja kādai kuģu kompānijai ir, piemēram, divdesmit kuģu, tad sliecos domāt, ka šādam juridiskam risinājumam ir loģisks skaidrojums. Ja visiem kuģiem būtu viens īpašnieks, tad kāda lielāka negadījuma dēļ, kas noticis ar vienu no kuģiem, tiktu arestēti visi kompānijas aktīvi, un tas nozīmē, ka tiek aizturēti visu divdesmit kuģu aktīvi, bet gadījumā, ja katrs kuģis ir atsevišķs uzņēmums, aizturēts tiek tikai negadījumā iesaistītais, pārējie deviņpadsmit var netraucēti turpināt darbu. Tāda ir starptautiskā prakse.

– Ja no starptautiskās prakses atgriezāties pie Latvijas Kuģu reģistra, atgādināšu, ka sociālajos tīklos varam lasīt ierakstus, kur Jaudis diskutē par to, ka Jūras administrācija dzīvo uz nodokļu maksātāju rēķina, pelna lielu naudu un to visu liek savās kabatās, ka pierēģistrēt peldlīdzekļi zem Latvijas karoga ir dārgi un problemātiski.

– Viedoklis, ka Latvijas karogs ir dārgs un ar reģistrēšanu ir lielas problēmas, visticamāk, neatbilst patiesībai. Protams, katram ir tiesības izteikt savu viedokli, bet vēlētos komentēt ka ne vienmēr viss ir skatāms tikai un vienīgi vienpusēji.

– Lai nu kā tas būtu, tomēr izskanējais vārds paliek cilvēku prātā.

– Šajā gadījumā tomēr vajadzētu stingri nodalīt atšķirīgas lietas: viena grupa mūsu reģistrā ir SOLAS tirdzniecības kuģi, otra – atpūtas kuģi un jahtas, kas ir pavisam cits segments un cita svaru kategorija. Katrai no šīm grupām ir pilnīgi atšķirīgs atbildības līmenis un arī izmaksas. Tie cilvēki, kuri strādā ar lielajiem tirdzniecības kuģiem, protams, arī skaita

naudu, bet tās noteikti ir pavisam citas summas, ar ko šis business operē.

Apgalvojums, ka esam dārgi un birokrātiski, iespējams, nāk no burātāju puses (atpūtas kuģu īpašnieku puses), jo viņi tiešām mēdz teikt, ka viss ir slikti, dārgi un grūti. Diemžēl Latvijā bieži valda uzskats, ka tad, ja es nevaru darīt kā vēlos, viss ir slikti. Atpūtas kuģu un jahtu reģistrēšanai varam meklēt līdzību ar automašīnu reģistrēšanu. Nevieni taču ar mašīnu pa ceļu nebrauc bez dokumentiem, reģistrēšanas, tehniskās apskates un apdrošināšanas. Cilvēki ir pieņēmuši noteikumus, kādi ir attiecībā uz automašīnu ekspluatāciju, un nevienam pat prātā nenāk tos ignorēt. Katru gadu maksājam lielu ceļa nodokli un pieņemam, ka tā tas vienkārši ir. Būsim atklāti, atpūtas kuģis vai jahta nav pirmās nepieciešamības prece, tā tomēr ir luksusa lieta, tāpēc nedomāju, ka par šīs luksusa preces reģistrēšanu, kas varbūt arī nav tik ļoti lēta, kā kāds to vēlētos, valstij vajadzētu uzņemties mecenāta lomu, jo tad lieks finansiālais slogs gultos uz nodokļu maksātāju pleciem. Tomēr gribētos cerēt, ka, sadarbojoties un kopīgi strādājot ar citām iesaistītajām institūcijām, izdosies sakārtot arī atpūtas kuģu un jahtu reģistrēšanas kārtību un padarīt kuģošanu drošāku.

Bet, ja kāds vēlas iegūt informāciju par Latvijas Jūras administrāciju, viņš to var atrast mūsu mājas lapā, kur atrodama visa nepieciešamā informācija: kas esam, ko darām un kādas valsts deleģētās funkcijas pildām. Ļoti gribētos, lai tiktu kļiedēti nevajadzīgi radīti mīti. Katram cilvēkam, protams, ir tiesības uz sava viedokļa paušanu, tikai vajadzētu saprast, cik apzināti viņš ar savu teikto maldina sabiedrību. Jūras administrācija diemžēl nepelna miljonus, mēs pelnām tik daudz, lai saviem darbiniekiem varētu samaksāt adekvātu atalgojumu par kvalitatīvi sniegtiem valsts deleģētiem uzdevumiem – pārbaudīt kuģus, strādāt ar jūrniekiem, uzraudzīt kuģošanas drošību, kā arī veikt visus pārējos ar jūrniecības nozari saistītos pienākumus. Mums, tāpat kā visiem citiem Latvijā, ir jāmaksā nodokļi, bet peļņas gadījumā arī dividendes valstij. Satiksmes ministrija ir simt procentu mūsu kapitāla daļu turētāja, un tas

pilnībā liecina par mūsu darbības specifiku.

– Ja atgriezāties pie jautājuma par Kuģu reģistru, kā jūs raksturotu, kādi tad ir tie kuģi, kas reģistrēti zem Latvijas karoga?

– Latvijas Kuģu reģistrs par savu mērķi izvirza SOLAS kuģu skaita pieaugumu, kas, protams, līdzīgi nes arī zināmu risku, jo, augot kuģu skaitam, pieaug arī riski. Tieši tāpēc esam noteikuši, ka savā Kuģu reģistrā neņemam par divdesmit trīs gadiem vecākus kuģus, jo vecāki kuģi daudz biežāk rada problēmas. Ikviena kuģu reģistra stimulē labākam darbam ir kritērijs – atrasties Parīzes saprašanās memoranda baltajā sarakstā, savukārt pelēkais saraksts kalpo kā motivators, kas liek strādāt labāk. Mēs sev par uzdevumu esam izvirzījuši ciešu sadarbību ar klientiem un arī viņu izglītošanu. Nav jau tā, ka kāds no kuģu reģistriem īpaši var ietekmēt kuģu īpašnieku darbības politiku, jo patiesībā ķēdīte līdz kuģu īpašniekam ir ļoti gara. Tomēr ikviena kuģa vizītkarte, nenoliedzami, ir apkalpe, jo, inspektoram ierodoties uz kuģa, tieši apkalpe ir tā, kas prezentē visu, kas atrodas un notiek uz kuģa, bet apkalpes mēdz būt dažādas.

– Bet ko tad Kuģu reģistrs dara, lai tā pārziņā esošie kuģi un apkalpes atbilstu iespējami augstākiem standartiem? Reģistrs taču nevar atļauties, ka pārbaudes laikā inspektori atrod nepilnības.

– Pirmkārt, tā ir regulāra saziņa ar kuģu īpašnieku vai menedžmenta kompāniju, kas lielā mērā ir balstīta uz personīgām attiecībām, jo daudzi no viņiem tiešām ir personīgi pazīstami. Menedžmenta kompānijas vai kuģu īpašnieki vienmēr tiek informēti par to, kāda līmeņa pārbaudes ostā ir sagaidāmas, un lūdzam sagatavoties pārbaudēm. Mūsu kuģu inspektori pietiekami bieži kā konsultanti ierodas uz mūsu reģistra kuģiem, lai tos pārbaudītu un vērstu uzmanību uz nepilnībām, lai tās varētu novērst un kopīgiem spēkiem sagatavoties inspekcijām, tomēr galvenā rūpe, lai kuģis netiktu aizturēts.

Vēl, protams, ir ikgadējās informatīvās kampaņas, kuru tematika tiek pielāgota atkarībā no tā, kam tajā gadā tiek pievērsta lielāka

uzmanība: vienu gadu akcents tiek likts uz drošību, citu reizi uz kravu. Reizi gadā rīkojam tikšanos ar kuģu īpašniekiem, pirmkārt jau ar vāciešiem, kuri ir mūsu lielākie klienti. Tā, piemēram, 2023. gadā vienas dienas laikā tikāmies pat ar trim kompānijām. Lai ar klientiem būtu vieglāk komunicēt, dibinām personīgus kontaktus, jo personīga pazišanās ļauj ātrāk sazināties. Jaunākās tendences rāda, ka, lai gan kuģniecība ir diezgan konservatīva nozare, kas vienmēr augstu ir vērtējusi profesionālas zināšanas, tomēr arī šajā biznesā ienāk cilvēki, kuriem ir tikai pastarpināta saistība ar kuģošanu, viņi daudzas lietas vienkārši nesaprot, tāpēc nākas papildus visu izskaidrot.

– Vēl viena kuģu grupa jūsu reģistrā ir zvejas kuģi.

– Protams, zem Latvijas karoga strādā arī zvejas kuģi, bet šo kuģu nav daudz, un to skaits diemžēl turpina kristies. Eiropa piešķir finansējumu par zvejas kuģu utilizāciju, kāds neiztur cīņu ar problēmām un pieņem lēmumu savu kuģi utilizēt, jo šodien nevienam zvejniekam neiet viegli.

Zem Latvijas karoga ir arī ostu palīgflote, ko vērtējam kā drošu un labi uzturētu. Tas lielā mērā ir arī tāpēc, ka mūsu Kuģošanas drošības departamenta inspektori, regulāri uzraugot palīgfloti un sniedzot profesionālas konsultācijas, labi veic savu darbu un izprot reālo situāciju. Tagad visiem ir finansāli ļoti sarežģīts laiks, tāpēc vienmēr jāmeklē kompromiss un jābūt elastīgiem attiecībā uz prasībām par kādas nepilnības novēršanu, taču tas nekādā gadījumā neattiecas uz prasībām, kas skar kuģošanas drošību.

Jāteic, ka pēdējo gadu laikā Jūras administrācijā nav bijusi kadru maiņa, tāpēc varam būt droši, ka mūsu speciālisti tiešām profesionāli dara savu darbu.

Tāpat cenšamies skatīties attīstības virzienā, bet diemžēl daudzu plānu īstenošanu ierobežo nepietiekams finanšu apjoms. Joprojām esam ceļā uz digitalizāciju, kam pietrūkst naudas. Ja skatāmies uz citu karogvalstu lielo floti, redzam, ka tur ļoti ātri tiek ieviesti digitālie sertifikāti un apliecības, bet mēs šajā ziņā esam nedaudz iepalikuši, taču cenšamies savu iespēju robežās. Joprojām

turpinām izsniegt apliecības papīra formātā, pašlaik vienīgais, ko var pārbaudīt digitāli, ir apliecību derīguma termiņš zvejas laivām, pārējais vēl ir procesā, bet tādi neesam mēs vienīgie. Lai ieviestu digitālos kuģu un jūrmieku sertifikātus, ir nepieciešams ne tikai finansējums, ir jāievēro arī tās konvencionālās prasības, kas strikti jāpilda no drošības viedokļa. Tā kā rūpīgi esam izpētījuši, kas nepieciešams, lai ieviestu kuģu digitālos sertifikātus, varam teikt, ka tas tiešām nav vienkārši, jo sertifikātu ieviešanai būtu nepieciešamas lielas summas, kā arī līdzekļi minēto sistēmu uzturēšanai. Tas ir ļoti liels finanšu ieguldījums, bet, ņemot vērā, ka no valsts un Satiksmes ministrijas nesaņemam finansējumu, mums tas ir ļoti liels izaicinājums, un šā mērķa sasniegšanu tagad diemžēl aizkavē arī ģeopolitiskā situācija.

– Vai tas nozīmē, ka Jūras administrācija paļaujas tikai uz pašu nopelnīto un īsti neizskata iespēju ņemt kredītu lielākiem projektiem?

– Esam par to sprieduši, taču pašlaik vēl neesam pieņēmuši skaidru lēmumu. Kā mēdz teikt, tu paņem svešu naudu, bet jāatdod būs sava, tāpēc ir jābūt pārliecībai, ka varēsim pietiekami daudz nopelnīt. Diemžēl situācija pasaulē nav tik iepriecinoša, lai varētu optimistiski novērtēt savas nākotnes iespējas. Arī ostu kravu apgrozījums neiepriecina un ir zem lielas jautājuma zīmes. Nevieni nevar prognozēt, kas sagaida mūsu ostas nākotnē, tāpēc skatāmies, kā paplašināt savu pakalpojumu klāstu, lai Jūras administrācijas iegūmumi nebūtu atkarīgi vienīgi no navigācijas maksām. Būsim reāli, navigācijas maksas pašlaik ir lielākais Jūras administrācijas iegūmumu avots, kas nosedz izdevumu daļu. Taču mēs vienmēr esam atvērti sadarbībai un apzināmies, ka klientu var pārliecināt tikai ar kvalitatīvu pakalpojumu.

– Lai arī ģeopolitiskā situācija šobrīd nav iepriecinoša, vai Latvijas Kuģu reģistra nākotnes plāni varētu būt ambiciozi?

– Mūsu mērķis ir noturēt Kuģu reģistrā piecdesmit SOLAS kuģus, lai tajā pastāvīgi būtu šāds kuģu skaits. Īsti nezinu teikt, vai piecdesmit kuģi

ir vai nav ambiciozs mērķis. Parasti mūsu reģistrā kuģu skaits nedaudz svārstās – no piecdesmit viena esam nokrituši līdz četrdesmit septiņiem, pašlaik ir četrdesmit astoņi, un plānojam, ka vēl viens kuģis nāks zem mūsu karoga, bet kuģu ienākšana reģistrā un iziešana no reģistra ir tikai normāla parādība kuģniecībā. Lielākoties tas nepavisam nav saistīts ar mūsu pakalpojumu kvalitāti, neviens kuģu īpašnieks no mūsu reģistra nav aizgājis tāpēc, ka mēs būtu slikti strādājuši, pamatā tas ir atkarīgs no bebouta līgumiem, kuru darbības laiks parasti ir divi gadi. Kad šis termiņš beidzas, mainās kuģa menedžments, un tieši tāpēc kuģis aiziet no mūsu reģistra vai atnāk mūsu reģistrā, mēs paši tur neko nevaram ietekmēt. Taču ir arī pozitīvi momenti, piemēram, divi vācu kuģu īpašnieki savus jaunbūvētos kuģus jau reģistrēja zem mūsu karoga, arī no lietuviešu kompānijas, kurai, ja nemaldos, ir četrdesmit plus kuģi, trīs jaunbūvētie nāk mūsu reģistrā, no tiem divi jau ir reģistrēti, vēl viens tiks reģistrēts šā gada oktobrī vai novembrī. Arī lietuvieši, lai gan viņiem ir sava kuģu reģistrs, tomēr izvēlas mūsu pakalpojumus, no viņu teiktā sapratām, ka Lietuvas Transporta aģentūrā nav cilvēku, kuri būtu jūrmiecu jomas speciālisti, tāpēc no viņiem nevar sagaidīt adekvātus lēmumus.

– Reālā situācija pie mūsu kaimiņiem Igaunijā un Lietuvā ir parādījusi, ka reorganizācija ne vienmēr dod labus rezultātus un labi ietekmē nozares attīstību, tāpēc jācer, ka Latvijas jūrmiecu nozares pārvaldību neskars nepārdomātas reformas.

– Ļoti ceram, bet tās ir lietas, ko mēs nevaram ietekmēt. Gadījumā, ja nozare tiek reformēta, tam vajadzētu notikt saprotamā veidā, lai mēs nezaudētu profesionālu jūrmiecu nozares pārvaldību, kur strādā cilvēki, kas pārzina nozares specifiku. Var jau, protams, pie datora nolikt cilvēku, kurš spiež pogas, bet kas no tā būs ieguvējs? Visticamāk, neviens. Kā jau iepriekš teicu, mums praktiski visi, kas nodarbojas ar kuģiem, ir ar profesionālu jūrmiecu izglītību un praktisku pieredzi jūrā.■

Anita Freiberga

Tehniskā menedžmenta sūtība – noņemt galvassāpes kuģa īpašniekam

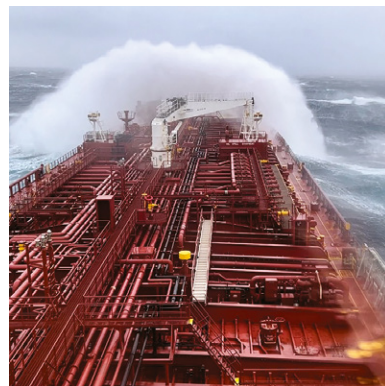
2023. gads bija aktīvs lietotu tankkuģu tirgus segmentā, tāpēc daži no LSC kompānijas vecākajiem un mazāk efektīvajiem kuģiem tika pārdoti. “Kad kuģis sasniedz piecpadsmit gadu vecumu, to jau var uzskatīt par vecu, bet uzturēt divdesmit gadus vecu kuģi kļūst problemātiski, tāpēc labākais risinājums ir šādu kuģi neiekļaut savā flotē, ņemot vērā arī paaugstinātās dekarbonizācijas prasības,” saka LSC rīkotājdirektors Aleksejs Sidorenko. “Daži no mūsu pārdotajiem kuģiem tagad strādā Rietumāfrikā, daži Persijas līcī, kur pārsvarā transportē kravas no vienas ostas uz otru. Tā kā mūsu pakalpojumiem jābūt atbilstošiem visām starptautiskās kuģošanas un visstingrākajām drošības prasībām, jo LSC kuģi pārvadā kravas visā pasaulē, mums jāspēj fleksibli pielāgoties ikvienam maršrutam. Piedevām, ja tāda kompānija kā, piemēram, “Rexon” vecos kuģus nefraktē, mums nav vajadzības ierobežot savu biznesu, turot flotē kuģus, ko nevaram pilnvērtīgi nodarbināt.”

Kā saka Aleksejs Sidorenko, kompānija LSC ir ļoti apmierināta, ka jauni un moderni tankkuģi papildinājuši floti, un piebilst, ka lēmumus par jaunu kuģu iegādi pieņem kompānijas LSC īpašnieki – “Vitol Group”. Kuģi “Elandra Swallow” 2023. gadā, “Elandra Swift” un “Elandra Tern” 2024. gadā ir uzbūvēti “Hyundai-Vinashin” kuģu būvētavā Vjetnamā un aprīkoti ar jaunākajām enerģijas taupīšanas tehnoloģijām, piemēram, pirmsvirpuļa kanālu un energoefektīvām dzenskrūves spurām. 2026. gada oktobrī un decembrī LSC flotē ieņāks vēl divi piecdesmit tūkstošnieki, kuru būve sāka jau pirms diviem

gadiem, bet, kā stāsta Aleksejs, līdz pat 2026. gada beigām jaunus kuģus pasūtīt nav iespējams, tāpēc jaunbūvju kontraktus varēs parakstīt tikai no 2026. gada otrās puses, un pēc tam būs vajadzīgi vēl divi gadi, līdz jaunbūvētie kuģi nonāks pie pasūtītāja.

Pirkt jaunu vai uzlabot veco?

Starptautiskajās konferencēs kuģu īpašnieki parasti aktīvi diskutē par to, cik viegli vai grūti, finansiāli izdevīgi vai, gluži pretēji, nerentabli ir pielāgot flotē esošos kuģus IMO deklarētajiem vides standartiem. Aleksejs ir pārliecināts, ka kuģu modernizācija ir saistīta ar izmaksām, kas mērāmas desmitos miljonu, tāpēc jāskatās, vai un cik ilgā laikā šie ieguldījumi varētu atmaksāties. “Ja tas ir desmit gadus vecs kuģis, tad šie ieguldījumi nekad neatmaksāties, tāpēc īsti nav jēgas tādiem kuģiem veikt uzlabojumus,” uzskata Sidorenko. “Līdzīgi kā mēs domā arī citi kuģu īpašnieki, tāpēc visi skatās jaunu kuģu iegādes virzienā, jo tie atšķirībā no vecajiem jau ir būvēti, ievērojot jaunus standartus. Taču tas nenozīmē, ka mēs nedomājam arī par esošo kuģu efektivitātes paaugstināšanu, vispirms jau par enerģijas taupīšanu. Šādas enerģijas



taupīšanas tehnoloģijas sadarbībā ar “Wärtsilä” ir uzstādītas vairākiem vecākajiem mūsu flotes kuģiem sausa doka remonta laikā. Pēc gadu ilga pētījuma par 2022. gada modernizācijas efektivitāti mūsu paveiktais partnerībā ar “Wärtsilä” tika nominēts dekarbonizācijas balvai jūras dzinēju modernizācijas kategorijā diviem no mūsu pārvaldībā esošajiem tankkuģiem – “Elandra Sea” un “Elandra Star”,” stāsta Aleksejs. “Mūsu tankkuģu flote jau 2023. gadā emitēja mazāk CO₂, nekā noteikts IMO 2030 programmā. Tai pašā laikā jāatzīst, ka bitumena un sašķidrinātās naftas gāzes kuģu emisijas ir bijis grūtāk samazināt, jo to siltumapgādei un dzesēšanai, kas saistīta ar šo produktu specifiku, ir vajadzīga papildu enerģija. Lai sasniegtu

UZZIŅAI

SIA LSC ir saņēmusi atbilstības sertifikātus piemērojamajam Starptautiskajam vadības kodeksam un standartiem, proti, ISM kodeksam, ISO 14001, ISO 9001, ISO 45001 un ISO 50001 standartiem. “Lloyd’s Register” izdots atbilstības dokuments apliecina, ka sabiedrība spēj vadīt naftas tankkuģus, ķīmiskos kuģus un gāzvedējkauģus saskaņā ar noteiktajiem drošības un kvalitātes standartiem. Sabiedrība un visi kuģi atbilst konkrētām drošības un vides aizsardzības prasībām visā pasaulē, tostarp ASV Krasta apsardzes kuģniecības standartiem un ASV vides aizsardzības normatīvajiem aktiem OPA-90, VGP utt.

izvirzītos mērķus, visiem LPG kuģiem 2024. gadā tiks veikts sausā doka remonts un uzstādītas jaunas optimizētas dzenskrūves, ko ražo kompānija "Wärtsilä EnergoFlow". Kompāniju "Wärtsilä EnergoFlow" un "EnergoProFin" tehnoloģijas, ko uzstāda sausajā dokā, nodrošina emisiju ietaupījumu vidēji par 6%, un tās ir palīdzējušas attīstīt tālākus modernizācijas risinājumus, lai sasniegtu 40% oglekļa intensitātes samazināšanas mērķi un sešus gadus agrāk sasniegtu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 2030. gada mērķi.

Papildus fiziskiem korpusa konstrukcijas uzlabojumiem un uzlabotām augstas veiktspējas pretapaugšanas krāsām partnerībā ar "Wärtsilä" esam izstrādājuši efektivitātes programmu, kurā kuģu maršruti tiek plānoti, ievērojot laika apstākļus, un optimizēti atbilstoši ierašanās periodam un tirgus apstākļiem, tādējādi nodrošinot emisiju vēl efektīvāku samazināšanu, salīdzinot ar kopējo pasaules floti, jo mūsu mērķis ir iespējami ātrāk, apsteidzot grafiku, sasniegt IMO izvirzītos dekarbonizācijas mērķus."

Kuģa karogs ir komerciāls jautājums

Jautāts, kāpēc LSC kuģi nestrādā zem Latvijas karoga, Aleksejs Sidorenko atbild, ka no kuģa īpašnieka ir atkarīgs tas, zem kāda karoga strādā viņa kuģis. "Kā tehniskais menedžments šādus lēmumus nepieņemam, mēs nodrošinām servisu, un mums nav problēmu strādāt ar jebkuru karogu. Tā kā divi mūsu menedžmentā esošie kuģi pieder Itālijas kuģu īpašniekiem, tad atbilstoši Itālijas likumdošanai, kas prasa, lai kapteinis būtu Itālijas pilsonis, bet apkalpe nokomplektēta ar Eiropas Savienības jūrniekiem, un ņemot vērā iespējas saņemt nodokļu atlaides, kā arī pamatojoties uz īpašnieku lēmumu, tie ir reģistrēti zem Itālijas karoga, bet pārsvarā kuģu īpašnieki izvēlas Libērijas un Māršala Salu karogu. Taču mūsu menedžmentā ir arī Indonēzijas kuģu īpašnieka kuģis, kas reģistrēts zem Singapūras karoga. Kad mums būs pašiem savi kuģi, varēsim lemt par kuģa karogu, bet jāsaprot, ka vienmēr tas



ir komerciāls jautājums, un vēlreiz gribu uzsvērt, ka tehniskais menedžments par to nelemj. Pašlaik mums ir piecu kuģu reģistru dokumentu pakete – Libērijas, Maltas, Singapūras, Itālijas un Māršala Salu karogs, ja būs vajadzīgs Latvijas karogs, būs arī šī dokumentu pakete, bet pašlaik tādu kuģu, ko reģistrēt zem Latvijas karoga, mums nav."

LSC iegulda jūrnieku kvalifikācijas celšanā

"Drošības noteikumi un protokoli tiek stingri piemēroti, lai mazinātu kuģošanas drošības riskus, tāpēc apmācība, progresīvās tehnoloģijas un spēcīga drošības kultūra ir galvenie elementi, kas nodrošina apkalpes labklājību un vides drošību," saka Aleksejs Sidorenko. "Mūsdienās topošie jūrnieki sastopas ar izvēli, kur turpināt karjeru un izdevīgāk likt lietā savas zināšanas, spējas un ambīcijas. Tā sauktajai Z paaudzei tieši ambīcijas ir galvenais arguments, jo viņiem, lai *iekarotu pasauli*, ir svarīga ātra un efektīva izaugsme. Piedāvājot jaunajiem darba iespējas

jūrniecībā, vairs nepietiek ar solīto romantiku, ceļošanu un labu atalgojumu, viņiem ir svarīga mūsdienīga, droša un draudzīga vide, kur var profesionāli augt un attīstīties, mācīties un komunicēt, sportot un izklaidēties, turklāt to visu darīt, nezaudējot saikni ar ģimeni un tuviniekiem. Jūras transporta darba tirgū Latvijā ir simtiem piedāvājumu daudzos uzņēmumos, un pirmajā acu uzmetienā nosacījumi ir līdzīgi, bet, ja runājam par drošību, kvalitāti un augstākajiem standartiem, izvēles iespējas krietni vien samazinās. Runājot par LSC, mēs varam lepoties ar savu plašo, ilggadējo un pozitīvo pieredzi kuģu apkalpju komplektēšanā saskaņā ar STCW konvenciju, kā arī ar starptautiskajiem kodeksiem un drošības standartiem. Mums ir augsti jūrnieku atlases standarti, jo LSC politika un principi tiek virzīti, lai nodrošinātu jūrnieku arodveselību, viņu kvalifikācijas celšanu, drošu darbu uz kuģa, vides aizsardzību un klientu prasību apmierināšanu. Lieliski apzināties, ka savus mērķus varam sasniegt tikai tad, ja kontroli uz mūsu pārvaldībā esošajiem kuģiem, kā arī citās mūsu darbības jomās veicam sistemātiski, efektīvi nodrošinot augstus drošības un kvalitātes standartus."

Daudz tiek runāts par jūrnieku darba slodzi, pārkāpumiem darba un atpūtas grafika ievērošanā, kas saistīti ar apkalpju samazināšanu, bet Aleksejs Sidorenko saka, ka teiktais

▶▶▶ 14. lpp.

►►► 13. lpp.

neattiecas uz kompāniju LSC. "Lai ietaupītu līdzekļus, īpaši no 2010. līdz 2017. gadam, kuģu īpašnieki samazināja apkalpes locekļu skaitu un, iespējams, vēl tagad tā turpina rīkoties, bet mūsu kompānija ir izstrādājusi savu algoritmu optimālam kuģa apkalpes skaitliskajam sastāvam atbilstoši kuģošanas reģionam, taču ne uz viena mūsu kuģa apkalpe nav mazāka par divdesmit cilvēkiem, un vēl piebīdīšu, ka uz mūsu kuģiem strādā divi kapteiņa trešie palīgi, bet mašīntelpā arī papildu ierindnieks, lai kuģa izkraušanas operāciju laikā sardzē būtu mehāniķis plus ierindnieks. Droši varu teikt, ka MLC konvencijas prasības stingri tiek ievērotas, taču īpaši gribu uzsvērt, ka produktīva darba pamatā ir laba plānošana. Ja zinām, ka kuģis, piemēram, divus mēnešus strādās Rietumāfrikā un veiks vismaz piecpadsmit kravas operācijas no kuģa kuģī, uz šo laiku uz kuģa liekam vēl papildu cilvēku, bet, pabeidzot darbu šajā reģionā, viņu no kuģa atkal noņemam.

Lai pārrunātu jaunumus un apspriestu problēmas, reizi četros mēnešos rīkojam semināru, kam

UZZIŅAI

TOP 4 virsnieku kontrakta ilgums ir trīs +/- viens mēnesis, junioru – četri +/- viens, ierindnieku – pieci +/-, bet filipīnieši strādā desmit mēnešus, viņi paši nevēlas strādāt īsākus kontraktus, jo rēķinās ar desmit mēnešos nopelnīto naudu.

attālināti var pieslēgties no kuģa, bet saistībā ar dekarbonizācijas jautājumiem esam sākuši savu apkalpes locekļu izglītošanu, lai mainītu viņu attieksmi un vairotu sapratni par zaļās kuģošanas jautājumiem, ko uzskatām par vienu no saviem svarīgākajiem uzdevumiem. Ja pieņemam, ka avārijas situācija varētu būt nenovēršama, tad visiem ir jāsaprot, kā šādā situācijā samazināt riskus un sekas, tāpēc daudz runājam par to, kā iespējami efektīvāk varētu to paveikt.

Pateicoties LSC izstrādātajai kuģu apkalpju apmācībai, novērtēšanas sistēmai, labi saprotamiem kritērijiem, kā arī apkalpes rotācijas politikai, katram jūrnīkam LSC



ir karjeras izaugsmes un attīstības iespējas. Mūsu kompānijas pārvaldībā esošo kuģu tipu, izmēru un kravu specifika un daudzveidība ļauj jūrnīkiem paplašināt savas profesionālās spējas un redzesloku. Mēs lepojamies ar mūsdienīgu un inovatīvu floti un gados diezgan jaunām kuģu apkalpēm, piemēram, kapteiņu vidējais vecums mūsu kompānijā ir 40 gadu. Kāpjot pa karjeras kāpnēm un sasniedzot vecākā palīga statusu, cilvēkam, protams, ir jāgatavojas kļūt par kapteini, bet pašam noteikti jāsaprot, vai viņš to var un vēlas, tāpat arī jāapzinās, ka kapteinis nav vienkārši apkalpes loceklis, kapteinis ir kompānijas pārstāvis uz kuģa, un tas ir pavisam cits statuss. Pēc būtības kapteinis ir ofisa darbinieks uz kuģa un kompānijas acis, ausis un rokas, cilvēks, kurš organizē visu darba procesu un risina visus jautājumus uz kuģa. Lielākā daļa mūsu kapteiņu ir izauguši, sākot savu karjeru LSC kā kadeti."

Kadetu programma atmaksājas

Pieteikšanās kadetu programmai LSC notiek divas reizes gadā. Rūpīgi izvērtējot katru pieteikumu, katrā konkursā tiek uzņemti aptuveni 35

kadeti, tātad nodrošinot topošajiem jūrnīkiem aptuveni 70 prakses vietas gadā. Kadeti lielākoties ir no Latvijas jūrniecības mācību iestādēm – ilggadējiem LSC sadarbības partneriem RTU LJA un RTU LKJ, tomēr paprāvs pulciņš ir arī no Lietuvas Jūras akadēmijas, arī no Gruzijas, Itālijas un Apvienotās Karalistes akadēmijām un jūrskolām. LSC kruings bieži vien ir pretimnākošs topošajiem virsniekiem, kuriem pietrūkst dažu nedēļu vai mēnešu līdz darba diploma iegūšanai, cenšoties nodrošināt īso praksi cenza sakrāšanai.

"Ja starptautiskā tirdzniecības flote šobrīd izjustu labu virsnieku trūkumu, tad tās darbība, visticamāk, būtu paralizēta, bet redzam, ka darbs nav apstājies. Tomēr tad, kad flote attīstās, mainās pieprasījums pēc speciālistiem, piedevām katrai kompānijai ir savas prasības, un tādas ir arī mūsu kompānijai. Lai atbilstu visām tirgus prasībām, mums jāinvestē savos virsniekos. Paņemot jūrnieku "no ielas", nevaram cerēt, ka viņš atbildīs mūsu prasībām un specifikai, tāpēc arī strādājam pie kadetu programmas, lai izaudzinātu speciālistu, kurš no kadeta kļūst vispirms par trešo palīgu un, tālāk kāpjot pa karjeras kāpnēm, izaug līdz pat kapteiņa tiltiņam vai vecākā mehāniķa amatam. Šāda politika atmaksājas, jo jaunais speciālists izaug mūsu darba kultūrā.

Bijuši gadījumi, kad kāds no mūsu jūras virsniekiem nostrādā kontraktu citā kuģošanas kompānijā un pēc tam atgriežas pie mums, jo, kā saka jūrnīki, te ir labi sakārtota darba vide. Izrādās, ka gadījumos, kad ātri un nepārprotami jāsaprot, kam, kas un kurā brīdī jādara, atmaksājas mūsu stingrās un it kā birokrātiskās dokumentu kārtības prasības, jo rokasgrāmata, protams, atvieglo darbu," par LSC principiem stāsta Aleksejs.

Viņš uzsver, ka LSC atzinīgi vērtē jauno speciālistu zinātkāri, attieksmi pret darbu un mācībām, kā arī personīgos sasniegumus, tāpēc jau deviņo gadu ik mēnesi piešķir 8 – 10 stipendijas 200 līdz 300 eiro apmērā labākajiem Baltijas studentiem, kuri bijuši praksē uz kāda no kompānijas tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem.



Stāstot par LSC kadetu programmu, LSC rīkotājdirektors Aleksejs Sidorenko atcerējās savu prezentāciju Lietuvas Jūras akadēmijā, kur it kā starp citu pieminējis mūsdienās tik bieži lietoto un ne visai labo vārdu "sh...", kura izcelsme nākusi no jūrniecības. "Izstāstīju par šā vārda izcelsmi, kas tagad jau kļuvusi par mītu. Transportējot tādu kravu kā kūtsmēsli, īpaši jāraugās, lai kravu saglabātu sausu, jo, piekļūstot mitrumam, kūtsmēsli veido metāna gāzi, kas var eksplodēt, tāpēc uz kastēm tika uzlīmēta etiķete "Ship High In Transport" un akronīms – "S.H.I.T.". Kāds no studentiem manis teikto tūlīt pārbaudīja *Google* un pēc prezentācijas teica, ka stāstītajam atradis apliecinājumu."

Aleksejs to minēja kā piemēru tam, cik ļoti kritiski mūsdienu jaunieši uztver informāciju, viņu uzticību nevar iemantot lektors vai pasniedzējs, kurš, piemēram, nespēj līdzvērtīgi lietot mobilos rīkus. Par jaunieša autoritāti ir kļuvusi informācija, ko viņš viegli var iegūt internetā, piedevām jaunais cilvēks bieži vien nekritiski izturas pret šīs informācijas patiesumu, bet nav gatavs to pārbaudīt. "Un tad ir jautājums, kā varam strādāt ar jauno paaudzi? Vecākajai paaudzei jābūt mentoriem, lai mēģinātu atrast kopīgu valodu, tāpat jāspēj pieņemt lēmumus," uzskata Aleksejs. "Diemžēl šodien visām citām problēmām klāt nāk vēl arī socializēšanās problēmas, jaunā paaudze daudzas lietas



labāk vēlas darīt virtuālajā vidē. To ļoti izjūt arī uz kuģa, kur jāveido kopiena, bet jaunajiem atšķirībā no vecākās paaudzes pietrūkst socializēšanās prasmes."

Arī socializēšanās prasmes ir jāmacās veidot

Kā uz kuģa reāli var notikt kopienas veidošana, lai arī tie, kuriem nav socializēšanās prasmes, iespējami labāk iekļautos kolektīvā? Aleksejs atzīst, ka tas nemaz nav tik vienkāršs uzdevums. Izrādās, tieši interneta pieejamība šo procesu padara iespējamu. "Situācija ir tāda, ka mūsdienās bez interneta pieejamības kuģis nemaz nav iedomājams. Starp citu, arī MLC konvencijā ir šāda prasība, protams, nav teikts, ka tam ir jābūt pieejamam bez maksas. Mēs uz saviem kuģiem esam uzlikuši "Starlink", kas ir labs interneta nodrošinājums, bet lietošanai ir noteikti ierobežojumi – pusotra gigabaita vienam cilvēkam dienā, kas liek viņam plānot savu laiku, kad

un kāpēc viņš izmanto šo interneta pieejamību. Neko darīt, ja esi iztērējis savu limitu, jāsaprot, ka vairāk nebūs un arī piepirkt klāt nevarēs. No vienas puses, tas disciplinē, bet, no otras, tas arī ļauj cilvēkiem savā starpā komunicēt, jo tikai tie, kuri kopā strādā uz kuģa, ekstremālā situācijā varēs viens otram palīdzēt," stāsta Aleksejs. "Jau uz 33 LSC tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem ir pieejams bezmaksas "Starlink" interneta pieslēgums, kas nodrošina iespējamu kontaktu ar tuviniekiem un draugiem visu diennakti. Papildus tam jūrnieki var sērfot internetā un apmeklēt sev iemīļotās mājaslapas un mobilās lietotnes bez ierobežojumiem. Pateicoties nepārtrauktam "Starlink" pieslēgumam, 2023. gadā dažu kuģu apkalpēm bija pat iespēja skatīties tiešraidē Latvijas hokeja izlases spēles iepriekšējā gada Pasaules čempionātā, kā arī sekot līdzi basketbola komandas panākumiem.

Tāpat, lai veicinātu apkalpes socializēšanos un kvalitatīvu brīvā laika pavadīšanu kopā, uz vairākiem kuģiem ir pieejamas "Xbox" un "Playstation" spēļu konsoles, un ekipāžas brīvajos vakaros pat rīko čempionātus. Ne tikai digitālās, bet arī visiem iemīļotās galda spēles ir pieejamas atpūtas telpās. Vērts pieminēt, ka šogad LSC veica kolektīvu pasūtījumu un apgādāja visus tehniskajā pārvaldībā esošos kuģus ar galda hokeja spēli, kā arī novusa galdiem, lai veicinātu apkalpju sacīkšu garu. Jāpiebilst, ka katram kuģim ir arī noteikts budžets, kuru pēc apkalpes ieskatiem drīkst iztērēt brīvā laika un atpūtas iespēju uzlabošanai.

Ne tikai prāta treniņiem, bet arī fiziskajām aktivitātēm ir liela nozīme jūrnieku atpūtā, tāpēc lielākā daļa LSC tehniskajā pārvaldībā esošo kuģu ir aprīkoti ar modernām treniņzālēm, kur katrs var turpināt jau iesākto sporta rutīnu vai vienkārši uzturēt sevi labā fiziskā formā.

Kopīga ēst gatavošana arī var būt lielisks veids, kā pavadīt brīvo laiku kopā ar saviem kolēģiem uz kuģa. Pēc apkalpju ierosinājumiem tiek rīkotas pelmeņu vai picu darbnīcas, pīrāgu cepšana un desertu gatavošana, kuri pēcāk tiek arī kopīgi notiesāti vakariņās. Bieži tiek svinēti kopīgi

▶▶▶ 15. lpp.

svētki – Lieldienas, Līgo, Ziemassvētki un Jaunā gada sagaidāšana, Latvijas Republikas proklamēšana 18. novembrī, kā arī apkalpes locekļu dzimšanas dienas.”

Tirgus situācija ir grūti prognozējama

Tiešsaistes ziņošana no kuģiem un datu analīze ir stūrakmens, lai izprastu un uzlabotu darbības efektivitāti. “Starlink”, kas ieviests visā LSC pārraudzībā esošajā flotē, nodrošina daudz labāku savienojamību un piekļuvi kuģu datiem, uzlabo saziņu ar kapteiņiem un tādējādi nodrošina papildu optimizācijas iespējas. “Kuģu datu vākšanu, izmantojot automātiskus sensorus, esam sākuši ieviest uz divdesmit kuģiem. Papildus jau pārbaudītiem modernizācijas risinājumiem tirgū ir pieejamas vairākas inovatīvas tehnoloģijas, kuras mēs pētām, lai panāktu turpmāku



efektivitātes pieaugumu,” saka Aleksejs. “Tomēr viss ir atkarīgs no tirgus situācijas, kas tankkuģu flotei pašlaik ir labvēlīga, bet nekad nevar paredzēt, kāda situācija būs nākotnē. Problēmas Sarkanajā jūrā ļoti ietekmē tankkuģu maršrutus, tie tagad novirzīti no Suecas kanāla un iet apkārt Dienvidāfrikai. Tas nozīmē, ka maršruts ir pagarināts, tiek patērēts

ilgāks laiks, kas palielina izmaksas, bet kā turpmāk attīstīsies notikumi, to neviens nevar paredzēt. Arī LSC drošības apsvērumu dēļ neizmanto Suecas kanālu un Sarkanu jūru, jo tas ir bīstami, varam pazaudēt cilvēkus, kuģi un kravu. Lai gan pēdējo trīs gadu laikā mūsu kuģi nav piedzīvojuši pirātu uzbrukumus, tomēr drošības apsvērumu dēļ Adenas līcī izmantojam privātas bruņotās apsardzes pakalpojumus.

Trīsdesmit trīs kuģi pieder “Vitol Group”, LSC ir šo kuģu saimnieks, tāpēc mums vienmēr ir jābūt lietas kursā par situāciju kravu pārvadājumu tirgū. Ir jābūt savstarpējai uztīcībai starp kuģa īpašnieku un tehnisko menedžmentu. Tehniskā menedžmenta produkts ir tas, ka noņemam visas galvassāpes kuģa īpašniekam. Dodiet mums kuģi, un mēs vislabākajā veidā, kā vien tas izdarāms, tiksīm galā ar visām problēmām.”■

Anita Freiberga

Kam pieder tirdzniecības kuģi?

Kravas kuģi galvenokārt atšķiras pēc izmantošanas veida, tāpat tos var iedalīt pēc izmēra, tilpības un valsts karoga, zem kura tas kuģo. Jaunās tehnoloģijas ikvienam interesentam ļauj izsekot kuģu atrašanās vietu, bet daudz grūtāk ir arast informāciju, kas ir un var būt kuģa īpašnieks, kā arī saprast, kāpēc, piemēram, Vācijas vai kādas citas valsts kuģu īpašnieku kuģi visbiežāk kuģo ar Panamas vai Libērijas karogu.

Uz jautājumu, kam var piederēt tirdzniecības kuģis, atbilde ir pavisam vienkārša – ikvienam, gan privātpersonai, gan uzņēmumam, gan valstij. Piemēram, pēc Otrā pasaules kara daudzas grieķu ģimenes izvēlējās kuģošanas biznesu, ar laiku kļūstot par lieliem kuģu īpašniekiem, kā “Angelicoussis Group”, kas ir Grieķijas lielākais kuģu īpašnieks, un arī tagad Grieķijā šī tradīcija tiek turpināta, kontrolējot gandrīz 400 miljonus DWT un vairāk nekā 20% pasaules tirdzniecības flotes.

Kuģis, protams, var piederēt ikvienam, taču to iegādāties var tikai

tas, kuram ir pietiekami daudz naudas, jo kravas kuģa iegāde izmaksās no 35 līdz pat 150 miljoniem ASV dolāru, un tas būs ilgtermiņa ieguldījums. Piedevām arī kuģa ikdienas uzturēšanai nāksies šķirties no ievērojamiem līdzekļiem, jo standarta kravas kuģa vidējās izmaksas ir no 25 līdz 85 tūkstošiem dolāru dienā, kam klāt vēl jāērēkina degvielas izmaksas, kas dienā veido aptuveni 130 tūkstošus dolāru. Taču nepietiek tikai ar kuģa iegādi un tā uzturēšanu darba kārtībā, jo kuģim ir jāstrādā un jāpelna, tāpat tam vajadzīga apkalpe, kurai jānodrošina konkurētspējīgs atalgojums plus civiltiesiskā apdrošināšana. Tāpat vajadzēs noligt agentu, kurš ostā organizēs pietauvošanu, degvielas papildināšanu, muižošanu un citas svarīgas lietas.

Saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām katram tirdzniecības kuģim ir jābūt reģistrētam kādā valstī, kam ir karoga valsts statuss. Valsts, kuras jurisdikcijā ir kuģis, ir atbildīga par kuģa drošību un apkalpes darba apstākļiem. Ikviens īpašnieks var izvēlēties, zem kādas

valsts karoga reģistrēt savu kuģi, bet izvēle lielākoties tomēr saistīta ar nodokļu maksāšanas kārtību, kuģu klasifikācijas prasībām, drošības prasībām un prasībām par apkalpes sastāvu. Tieši šo iemeslu dēļ pasaulē izplatītākais “kuģošanas karogs” ir Panamas, kam seko Libērijas un Māršalu Salu karogi, un zem šo valstu karogiem strādā aptuveni 41% pasaules tirdzniecības flotes.

Lai gan pašai Panamai ir tikai viena neliela kuģošanas līnija, šeit atrodas viens no pasaulē svarīgākajiem jūras tirdzniecības ceļiem, kas savieno Kluso un Atlantijas okeānu, ko katru gadu izmanto aptuveni 14 000 kuģu. Panama pārvalda tā saukto atvērto reģistru, un tās karogs ir visizplatītākais kravas kuģiem, jo piedāvā lielākās reģistrācijas priekšrocības (bieži tiešsaistē), kā arī iespēju nodarbināt lētāku ārvalstu darbaspēku. Turklāt ārvalstu īpašniekiem Panamā nav jāmaksā ienākuma nodoklis. Ar Panamas karogu kuģo aptuveni 8600 kuģu (salīdzinājumam: ASV ir reģistrēti aptuveni 3400 kuģu, Ķīnā – 3700).■

Pasaules tirdzniecības flote

Tirdzniecības flote ir pasaules ekonomikas atslēga, bez kuras izejvielu un gatavo produktu transportēšana no kontinenta uz kontinentu un tirdzniecība par saprātīgām izmaksām būtu vienkārši neiespējama. Jūras kravu pārvadājumi veido aptuveni 90% no starptautiskās preču tirdzniecības un ir galvenais tādu stratēģiski svarīgu izejvielu kā nafta, ogles, graudi un vēl daudz citu transportēšanas līdzeklis ļoti lielos attālumos.

Pasaules tirdzniecības floti veido dažāda tipa kuģi: ģenerālkraavu kuģi, konteinerkuģi, beramkravu kuģi, naftas tankkuģi un ķimikāliju tankkuģi, un pēc statistikas datiem

2024. gada sākumā pasaulē ekspluatācijā bija vairāk nekā 106 700 tirdzniecības kuģu, no kuriem pāri par 11% pārvadāja naftu.

Pasaules tirdzniecības kuģu flote (2023)

Kuģa tips	Skaits
Naftas tankkuģi	12 309
Beramkravu kuģi	13 182
Ģenerālkraavu kuģi	20 553
Konteinerkuģi	5 855
Citi kuģi	54 816
Kopā	106 715

Avots: unctadstat.unctad.org

Pasaules tirdzniecības flotes sadalījums pa valstīm/ reģioniem (2023)

Valsts/reģions	Kuģu skaits	Akcijas
Krievija	2 889	2,71%
Malta	1 950	1,83%
Citas Eiropas valstis	12 601	11,81%
Indonēzija	11 825	11,08%
Ķīna	9 222	8,64%
Japāna	5 237	4,91%
Citas Āzijas/Okeānijas valstis	24 404	22,87%
Panama	8 198	7,68%
Karību jūras reģiona iedzīvotāji	3 903	3,66%
Amerikas Savienotās Valstis	3 492	3,27%
Citas valstis Amerikā	5 156	4,83%
Citas valstis	17 838	16,72%
Kopā	106 715	100%

Avots: IUMI/"Clarksons Research"

Pasaules tirdzniecības flotes sadalījums pa reģioniem (2023)

	Āfrika	Amerika	Āzija	Eiropa	Okeānija	NA
Naftas tankkuģi	1 628	1 628	6 000	1 672	1 209	172
Beramkravu kuģi	1 973	3 378	4 668	1 109	2 047	7
Ģenerālkraavu kuģi	1 389	3 481	11 284	3 161	757	481
Konteinerkuģi	1 075	965	2 489	1 016	300	10
Citi kuģi	3 222	11 297	26 247	10 482	2 431	1 137
Kopā	9 287	20 749	50 688	17 440	6 744	1 807

Avots: unctadstat.unctad.org

Pasaules tirdzniecības flotes iedalījums pēc reģistrācijas valsts (2023. gada janvāris)

2023. gada 1. janvārī bija 56 591 tirdzniecības kuģis virs 1000 UMS (universālā mērišanas sistēma), kas pārvadāja visu veidu kravas. Šī flote ir reģistrēta zem vairāk nekā 150 dažādiem karogiem un uz tās strādā vairāk nekā miljonus dažādu tautību jūrnieku.

Kuģu īpašnieces valstis	Kuģu skaits							Citas	Kopā
	Panama	Ķīna	Libērija	Māršala Salas	Indonēzija	Singapūra	Ķīna, Honkonga		
Ķīna	855	5997	303	182	6	77	889	530	8839
Grieķija	426	0	1321	1171	2	19	11	1986	4936
Japāna	1914	0	308	278	8	187	46	1282	4023
Singapūra	278	7	298	175	85	1373	123	474	2813
Indonēzija	24	5	6	6	2335	18	0	64	2458
Vācija	31	0	499	60	1	80	15	1470	2156
Norvēģija	35	0	81	134	3	57	44	1564	1918
Honkonga	420	32	87	65	3	37	842	356	1842
Krievija	46	0	89	0	0	2	3	1701	1841
Turcija	372	0	139	150	0	11	8	1086	1766
Pārējā pasaule	2487	57	1635	1865	58	592	270	17 035	23 999
Kopā	6888	6 098	4766	4086	2501	2453	2251	27 548	56 591

Avots: UNCTAD

Lielāko kuģīpašnieku valstu TOP 10

Lielākajiem kuģniecības uzņēmumiem ir milzīga ietekme uz globālajām piegādes ķēdēm, savienojot ražotājus, izplatītājus un patērētājus visā pasaulē. To darbība ir starptautiskās tirdzniecības pamatā, nodrošinot, ka produkti ātri un efektīvi sasniedz savus galamērķus. Kuģniecības nozarei kopumā ir jāsadarbojas, lai izveidotu ilgtspējīgas piegādes ķēdes, tomēr vislielākā nozīme ir nozares līderiem, kuri ir gatavi pārmaiņām, jo veiksmīgs paraugs ir labākais veids, kā parādīt citiem uzņēmumiem, ka pielāgošanās ir ne tikai iespējama, bet arī rentabla. Tā kā šie uzņēmumi turpina ieviest jauninājumus un paplašināties, tiem būs galvenā loma kuģniecības un loģistikas nākotnes vides veidošanā.

Publiskots pasaules lielāko kuģīpašnieku valstu un reģionu 2024. gada TOP 10 pēc kuģu kopējās aktīvu vērtības. Saskaņā ar E-PORTS veikto pētījumu desmit lielākie kuģu īpašnieki pasaulē ir Japāna, Ķīna, Grieķija, Singapūra, Dienvidkoreja, Norvēģija, Amerikas Savienotās Valstis, Vācija, Lielbritānija un Dānija. Ziņojums liecina, ka pēdējo 12 mēnešu laikā notikušas būtiskas pārmaiņas pasaules kuģu īpašnieku aktīvu vērtībā. Apsteidzot Ķīnu un Grieķiju, pirmo vietu reitingā ieņem Japāna ar flotes kopējo vērtību 206,3 miljardi ASV dolāru, bet bruto tonnāžas ziņā Ķīnai ir izdevies apsteigt Grieķiju, kas vairākus gadus desmitus atradās līderpozīcijā. "Clarkson Research", kas ir vadošā datu un analītikas pakalpojumu sniedzēja globālajai kuģniecībai, dati liecina, ka Ķīnas kuģu īpašnieku flote sasniegusi 249,2 miljonus GT, kas veido 15,9% lielu pasaules tirgus daļu, un Ķīnas flotes vērtība tiek lēsta 204 miljardu ASV dolāru apmērā. Tikai nedaudz atpaliek Grieķijas kuģu īpašnieki, kuru flote ir 249 miljoni GT, kas veido 15,8% pasaules tirgus daļu un tiek novērtēta aptuveni 163 miljardu ASV dolāru apmērā.

Pēdējā gada laikā aktīvu vērtība ir turpinājusi pieaugt gandrīz visu apakštipu un vecumu kuģiem. Piemēram, 10 gadus veca 160 000 DWT *Suezmax* tankkuģa vērtība ir pieaugusi no 53,43 miljoniem līdz 64,01 miljoniem ASV dolāru, tātad par aptuveni 19,8%.

TOP 10

Nr. 1 – Japāna

Japānai ir lielākā flote pēc kopējā aktīvu lieluma, kas ir aptuveni 206,3 miljardi ASV dolāru. Kopš 2022. gada novembra flotes kopējā aktīvu vērtība ir palielinājusies aptuveni par 5%. Japānas tankkuģu aktīvi ir spējuši piesaistīt lielu finansējumu, skaitliski palielinot floti par gandrīz 100 kuģiem un tās kopējo vērtību par aptuveni 15,5%.

Starp 10 lielākajiem kuģu īpašniekiem Japānai ir vislielākā LNG un LPG flotes vērtība, kas attiecīgi ir 202 LNG kuģiem 37,8 miljardi ASV dolāru un 344 LPG kuģiem 13,4 miljardi. Japānai ir arī pasaulē lielākā un vērtīgākā autotransporta kuģu flote – 334 kuģi ar kopējo vērtību 22,9 miljardi ASV dolāru.

Nr. 2 – Ķīna

Ķīna, kas reitingā ieņem otro vietu, turpina dominēt sarakstā ar 6084 kuģiem un flotes vērtību 204 miljardi ASV dolāru. Nav šaubu, ka Ķīna turpina būt pasaules līdere flotes



lieluma un kopējās aktīvu vērtības ziņā beramkravu kuģu kategorijā. Pateicoties uzlabotiem tirgus rādītājiem, beramkravu kuģu, jo īpaši *Capesize* kuģu, ienesīgums ir bijis ievērojams, kas savukārt ir palielinājis

aktīvu vērtību. Piemēram, jaunbūvēta 180 000 tonnu kuģa vērtība ir palielinājusies no 54,75 miljoniem ASV dolāru līdz 71,37 miljoniem, kas ir par aptuveni 30,36% vairāk nekā gadu iepriekš.

Ķīnai ir arī pasaulē lielākais tankkuģu un konteinerkuģu skaits. Tankkuģu flotē ir 1576 kuģi ar kopējo vērtību 47,4 miljardi ASV dolāru, konteinerkuģu flotē – 1011 kuģi, kuru kopējā vērtība sasniedz 42,6 miljardus dolāru.

Lai gan Ķīnas konteinerkuģu flote turpina palielināties, tās kopējā vērtība ir samazinājusies par aptuveni 23,8%. Tas skaidrojams ar tirgus straujo kritumu no augstākā punkta 2022. gadā, un šis kritums ir ietekmējis kuģu vērtību daudzās kuģu kategorijās. Piemēram, 20 gadus veca 1750 TEU konteinerkuģa vērtība ir sarukusi no 8,55 miljoniem ASV dolāru līdz 6,76 miljoniem dolāru, kas ir par aptuveni 20,1% mazāk nekā gadu iepriekš.

Nr. 3 – Grieķija

Grieķija ieņem trešo vietu pēc piederošo kuģu kopējā skaita un vērtības, bet Grieķijas tankkuģu aktīvi joprojām ir augstākie pasaulē.

Pieprasījuma pieaugums pēc starptautiskā jūras transporta Krievijas izraisītā kara Ukrainā dēļ un situācija Sarkanajā jūrā ir ievērojami palielinājuši tankkuģu ienākumus, un tuvākajā laikā situācija daudz nemainīsies, tāpēc daudzu veidu tankkuģu aktīviem pašlaik ir pieaugoša vērtība. Sasniegts augstākais līmenis kopš 2010. gada. Piemēram, 15 gadus veca 160 000 tonnu *Swiss* tankkuģa vērtība no 38,37 miljoniem

ASV dolāru pieaugusi līdz 46,28 miljoniem, tas ir, par aptuveni 20,62% salīdzinājumā ar to pašu laiku pērn.

Grieķija ir arī pasaulē otrās lielākās LNG flotes īpašniece ar 143 kuģiem un flotes vērtību 31,1 miljards ASV dolāru, un arī kuģu aktīvu vērtība kopš 2022. gada ir saglabājusies augstā līmenī.

Nr. 4 – ASV

Amerikas Savienotās Valstis ieņem ceturto vietu ar 99 miljardu ASV dolāru aktīviem. Kopējie aktīvi kopš pēdējā ranga ir palielinājušies par vairāk nekā vienu miljardu dolāru.

ASV ir pasaulē lielākais kruīza kuģu īpašnieks, kura aktīvu vērtība ir 49 miljardi dolāru. Divu vadošo kruīza līniju – “Carnival” un “Royal Caribbean” galvenā mītne atrodas Amerikas Savienotajās Valstīs.



Lai gan pēdējā gada laikā ASV tankkuģu flotes vērtība kopumā samazinājusies par 4,7 miljardiem dolāru, tā joprojām saglabā līdera pozīciju šajā kuģu sektorā. Tāpat ASV pieder vērtīgākā *ro-ro* kuģu flote, kuras vērtība tiek lēsta aptuveni 2,5 miljardu ASV dolāru apmērā, lai gan skaitliski tā nav liela – tikai 40 *ro-ro* kuģu, kas ievērojami atpaliek no Japānas 84 *ro-ro* kuģiem.

Nr. 5 – Singapūra

Singapūra 2024. gadā atkal ierindojusies piektajā vietā ar flotes vērtību aptuveni 85,7 miljardi ASV dolāru un ieņem ceturto vietu pasaulē pēc flotes lieluma. Singapūras konteinerkuģu flote ir 22,1 miljarda ASV dolāru vērtā, kas veido gandrīz ceturto daļu no pasaules flotes kopējās vērtības, šajā ziņā ierindojot Singapūru trešajā vietā.

Singapūra gūst labumu no LPG kuģiem, jo pēdējā gada laikā šajā sektorā ir ievērojami uzlabojusies tirgus situācija. Singapūras sašķidrinātās naftas gāzes kuģu flotes vērtība tagad ir 9,3 miljardi ASV dolāru, par

57% lielāka salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Šī spēcīgā izaugsme ir virzījusi Singapūru uz pasaules otrā lielākā kuģu īpašnieka pozīciju sašķidrinātās naftas gāzes kuģu kopējās vērtības ziņā.

Nr. 6 – Dienvidkoreja

Dienvidkoreja joprojām atrodas sestajā vietā, un tās flotes vērtība tagad ir 67 miljardi ASV dolāru, kas ir pieaugums par vairāk nekā vienu miljardu dolāru kopš pēdējā ziņojuma.

Dienvidkoreja ir izkritusi no TOP 10 tai piederošo kuģu aktīvu skaita ziņā, apsteidzot tādas jaunpienācējas kā Apvienotie Arābu Emirāti, Krievija un Nīderlande.

Turpina atmaksāties Dienvidkorejas ieguldījumi sašķidrinātās dabasgāzes tankkuģu nozarē, jo kuģu vērtība šajā segmentā saglabājas stabili augstā līmenī.

Dienvidkoreja ir saglabājusi galveno pozīciju kā pasaules auto eksportētāja, nepārtraukti investējot jaunu kuģu būvē.

Nr. 7 – Norvēģija

Norvēģija pakāpusies uz septīto vietu ar flotes kopējo vērtību 59,3 miljardi ASV dolāru. To galvenokārt noteica investīcijas gāzes tankkuģu segmentā. Kopš pēdējā ziņojuma Norvēģijas LNG tankkuģu flotes vērtība palielinājusies par aptuveni 16,7% – no 12,2 miljardiem līdz 14,2 miljardiem ASV dolāru.



Pateicoties darījumiem ar lietotiem kuģiem un aktīviem jauniem kuģu būves pasūtījumiem, Norvēģijas sašķidrinātās naftas gāzes flotes vērtība pieaugusi par aptuveni 55% – no 2,9 miljardiem līdz 4,5 miljardiem ASV dolāru.

Norvēģija savā globālajā jaunu kuģu būves pasūtījumu grāmatā 2023. gadā pievienoja 10 sašķidrinātās naftas gāzes kuģus. Piemēram, Norvēģijas kuģu īpašnieks “Solvang ASA”

pasūtīja Korejas “Hyundai Heavy Industries” piecus 88 000 kubikmetru sašķidrinātās naftas gāzes megakuģus, kur viena kuģa vērtība svārstās no 107,1 miljona līdz 106,5 miljoniem ASV dolāru. Šos kuģus plānots piegādāt 2026. – 2027. gadā.

Norvēģija ir arī pasaulē otrā lielākā autotransporta kuģu īpašniece. Pašreizējā flotes vērtība ir 9,2 miljardi ASV dolāru, kas ir pieaugums par aptuveni 13%.

Nr. 8 – Lielbritānija

Lielbritānija pašlaik ieņem astoto vietu pasaules kuģu īpašumtiesību sarakstā ar kopējo flotes vērtību 53,8 miljardi ASV dolāru. Kruīzu nozare ir nozīmīgākā Lielbritānijas flotes sastāvdaļa, kas veido aptuveni 25% no kopējās vērtības. Konteinerkuģu tirgus daļas samazināšanos ir spējusi kompensēt tankkuģu flote. Ievērojami palielinājušās investīcijas sašķidrinātās naftas gāzes (LPG) nozarē, flotes vērtībai pieaugot par aptuveni 30% – no 2,9 līdz 5 miljardiem ASV dolāru.

Nr. 9 – Vācija

Vācija ir noslīdējusi uz devīto vietu pasaules kuģu īpašumtiesību reitingā, un tās flotes vērtība kopš iepriekšējā ziņojuma ir samazinājusies par aptuveni 45% – no 32,1 miljarda līdz 17,8 miljardiem ASV dolāru. Tas galvenokārt saistīts ar konteinerkuģu tirgus korekciju, jo tirgus piedzīvoja kritumu no 2020. gada sākuma maksimuma, kā rezultātā samazinājās ieņēmumi un kuģu vērtība. Neskatoties uz izaicinājumiem, Vācija ir palielinājusi ieguldījumus sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) flotē, flotes vērtībai pieaugot no 625 miljoniem līdz vienam miljardam ASV dolāru.

Nr. 10 – Honkonga

Honkonga, kas ir saraksta jaunpienācēja, ieņem desmito vietu ar flotes kopējo vērtību 44,7 miljardi ASV dolāru. Ievērojamas investīcijas balķeru nozarē vien veido 29% no flotes kopējās vērtības, aptuveni 13 miljardus ASV dolāru. Balķeru nozare Honkongā ir guvusi labumu no spēcīgiem tirgus rādītājiem, jo īpaši moderniem kuģiem, piemēram, piecus gadus veciem *Capesize* kuģiem, kuru vērtība katru gadu ir pieaugusi par 32,14%.■

Lielāko konteinerkuģu kompāniju TOP 10

No visiem transporta veidiem visizplatītākā joprojām ir jūras kuģniecība. Konteinerkuģu globālā jauda pārsniedz 26 miljonus TEU. Lielākā daļa kravu tiek pārkrauta Klusā okeāna ostās. Eksploatācijā ir 6519 aktīvi kuģi, un aptuveni 53% no tiem (3453) pārvalda desmit lielākās kuģniecības līnijas.

Pastāvīgi mainīgajā globālās tirdzniecības jomā konteinerpārvadājumu kompānijas kopš konteinerizēto kravu parādīšanās ir piedzīvojušas ievērojamu metamorfozi. Sākotnējos konteinerizācijas posmos kuģi ar nelielu tilpību, bieži vien dažu simtu TEU, iezīmēja jaunas kravu apstrādes metodes, bet pieaugošās globālās tirdzniecības prasības veicināja lielāku, sarežģītāku kuģu projektēšanu un būvēšanu. 1970. gados parādījās *Panamax* kuģi, kas lepojās ar aptuveni 4000 TEU jaudu un noteica jaunu nozares standartu. Tad sekoja *Post-Panamax* un *New Panamax* kuģu pieaugums, atkal un atkal pārkāpjot konteinerkuģu izmēru robežas. 2000. gadu sākumā tirgū ienāca īpaši lieli konteinerkuģi (ULCV), kuru tilpība jau pārsniedza 10 000 TEU, un tie atkal radīja revolūciju loģistikas ainavā, būtiski mainot jūras transporta efektivitāti un mērogu. Mūsdienās lielākā konteinerkuģa tituls pieder "MSC Irina", kas spēj uzņemt 24 346 TEU. Kuģu izmēru izmaiņas atspoguļo nerimstošo tieksmi pēc efektivitātes un jaudas, ko konteinerpārvadājumu uzņēmumi cenšas panākt pasaules mērogā.

Desmit konteinerpārvadājumu kuģošanas kompānijām pieder lielākās daļas jūras kuģniecības nozarē, konteinerpārvadājumu līnijas turpina augt, pievienojot jaunus ostas un sniedzot jaunus pakalpojumus. Šīs kuģniecības līnijas atzītas par labākajām nozarē un saglabā savu klientu un biznesa partneru uzticību.

UZZIŅAI

Jūras kravu pārvadātājs ir kuģa īpašnieks, kā arī cita kompānija vai persona, kas no īpašnieka pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un to nofraktējusi. Kompānija vai persona pilda īpašus pienākumus un uzņemas atbildību kuģa īpašnieka vārdā, piemēram, nodarbinot apkalpi.

1. MSC (Šveice)



"Mediterranean Shipping Company S.A." (MSC) ir Šveices un Itālijas kuģošanas uzņēmums, kas dibināts 1970. gadā Itālijā, tās dibinātājs ir kapteinis Džianluidži Aponte, kurš tagad ir viens no bagātākajiem cilvēkiem pasaulē. Kompānijas galvenā mītne atrodas Ženēvā, un šobrīd uzņēmumam ir 480 biroju visā pasaulē. MSC nodarbojas ar sauskrauvu un refrīžeratorkravu pārvadājumiem, intermodāliem pārvadājumiem, sniedz tirdzniecības, noliktavu, kravu uzglabāšanas un dažādus citus pakalpojumus.

MSC var pārvadāt vairāk nekā 4,6 miljonus TEU ar 717 kuģiem, kas apmeklē vairāk nekā 500 ostu visā pasaulē, un darbojas arī kā kruīza kuģu operators ("MSC Cruises").

2. MAERSK (Dānija)



"A.P. Moller-Maersk" ir akciju tirgū kotēts ģimenes uzņēmums Dānijā, kas dibināts 1904. gadā. Kompānijas centrālais birojs atrodas Kopenhāgenā, tai ir filiāles vairāk nekā 135 pasaules valstīs, un tā nodarbina vairāk nekā 120 000 cilvēku. Kompānija nosaukta tās dibinātāja kapteiņa Pētera Maerska Mellera (*Peter Mærsk Møller*) un viņa dēla Arnolda Pētera Mellera (*Arnold Peter Møller*), vārdā.

"Maersk" sniedz kuģniecības, loģistikas un kravu ekspedīcijas pakalpojumus un papildus jūras kravu pārvadājumiem veic arī auto un avio pārvadājumus. Ik gadus uzņēmums piegādā 12 miljonus konteineru, un tam ir vairāk nekā 50 konteinertermināļu visā pasaulē. "Maersk" flotē ir 704 kuģi ar kopējo jaudu 4,2 miljoni TEU.

3. CMA CGM S.A. (Francija)



CMA CGM S.A. ir privāts kuģniecības un ekspedīcijas uzņēmums. CMA 1978. gadā dibināja franču uzņēmējs Žaks Rodolfs Saadē, bet 1996. gadā viņš privatizēja CGM ("Compagnie Générale Maritime"), pēc apvienošanās kompānija tika pārdēvēta par CMA CGM. Kompānijas galvenā mītne atrodas Marselē, Ziemeļamerikas filiāle atrodas Norfolkā. Kompānija ekspluatē 597 kuģus ar jaudu 3,3 miljoni TEU un pārvalda 200 kuģošanas maršrutu, kas savieno 420 ostas 160 valstīs.

4. "COSCO Shipping" (Ķīna)



"COSCO Shipping Group" ir Ķīnai piederošs kuģniecības, loģistikas, finanšu pakalpojumu un aprīkojuma ražošanas uzņēmums, kas izveidots 2016. gadā, apvienojoties "COSCO Group" un "China Shipping Group", vēlāk tas iegādājās vēl "Orient Overseas Container Line" (OOCL). Galvenā mītne atrodas Šanhajā. COSCO nodarbina 467 kuģus, kuri apkalpo 401 starptautisko un iekšzemes kuģniecības maršrutu un piestāj 356 ostās 105 valstīs. Uzņēmumam kopumā ir 235 biroji (97 Ķīnā), un flotes jauda ir 2,8 miljoni TEU.

5. "Hapag-Lloyd" (Vācija)



"Hapag-Lloyd AG" jeb HAPAG ("Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft") ir kuģošanas kompānija, kas dibināta 1847. gadā imigrantu pārvadāšanai pāri Atlantijas okeānam. 1970. gadā tā

apvienojās ar "Norddeutscher Lloyd". "Hapag-Lloyd AG" flotē ir 249 kuģi ar kopējo jaudu 1,7 miljoni TEU. Pašlaik kompānija pārvalda 121 okeāna savienojumu, un tai ir 395 biroji 127 valstīs.

6. "Evergreen Line" (Taivāna)



EVERGREEN

Kompānija "Evergreen Marine Corporation", kas dibināta 1968. gadā Taipejā, specializējas jūras konteineru pārvadājumos un sniedz arī ekspedīcijas pakalpojumus, tāpat "Evergreen" būvē konteineru termināļus un pārrauga kuģubūvi. 2007. gadā, apvienojoties "Italia Marittima" (Itālija), "Hatsu" (Lielbritānija) un "Evergreen", tika izveidota "Evergreen Line", kuras flotē ir 209 kuģi ar jaudu 1,6 miljoni TEU, kuri strādā 240 pasaules ostās.

7. ONE (Japāna)

"Ocean Network Express Holdings Ltd." ir Japānas un Singapūras kopuzņēmums, ko 2017. gadā izveidoja

ONE "Nippon Yusen Kaisha", "Mitsui O.S.K. Lines" un "K Line". Kompānijas 204 kuģi ar jaudu 1,5 miljoni TEU sniedz konteinerpārvadājumu pakalpojumus 120 pasaules valstīs, un tai ir divi galvenie biroji Tokijā un Singapūrā.

8. HMM (Dienvid-koreja)



"Hyundai Merchant Marine" ir 1970. gadā dibināta publiska kuģniecības kompānija, kurai ir ciešas saites ar "Hyundai" grupu. Darbības sākumā tā nodarbojās tikai ar Korejā būvēto automobiļu pārvadāšanu, laika gaitā paplašināja darbību un tagad transportē galveno kārt ogle un jēlnaftu. Pašlaik HMM pieder pasaulē lielākie konteinerkuģi, piemēram, "HMM Alhesiras" (23 964 TEU), "HMM Copenhagen", "HMM Dublin" un "HMM Gdansk". "Hyundai Merchant Marine" rīcībā ir 75 kuģi, un flotes kopējā jauda ir 0,8 miljoni TEU.

9. "Yang Ming" (Taivāna)



"Yang Ming Marine Transport Corporation" dibināta 1972. gadā, tā ir privāta kuģniecības kompānija, kam pieder konteinertermināļi Taivānā, Nīderlandē, Beļģijā un ASV. Kompānija piedāvā regulārus konteinerpārvadājumu pakalpojumus Āzijā, Eiropā, ASV un Austrālijā, kopumā vairāk nekā 70 valstīs. "Yang Ming Marine Transport Corporation" pārvalda 93 kuģus ar jaudu 0,7 miljoni TEU.

10. ZIM (Izraēla)



"Zim Integrated Shipping Services Ltd." ir valsts kuģniecības uzņēmums, kas atrodas Haifā. Tas dibināts 1945. gadā kā "ZIM Palestine Navigation Company Ltd.", pēc Izraēlas valsts nodibināšanas 1948. gadā uzņēmuma nosaukums tika mainīts uz "ZIM Israel Navigation Company Ltd.". Uzņēmumam pieder un tas fraktē 138 kuģus, kuru jauda ir 0,5 miljoni TEU. ■

Globālais naftas un tankkuģu tirgus: kā tas reaģē uz sankcijām?

2024. gada 24. jūnijā Luksemburgā Eiropas Savienības (ES) Ārlietu padomē ES ārlietu ministri pieņēma lēmumus par sankciju pret Krieviju stiprināšanu, kā arī diskutēja par turpmāko atbalstu Ukrainai cīņā pret Krievijas agresiju un par situāciju Tuvajos Austrumos, Rietumbalkānos, Gruzijā, Lielo ezeru reģionā. "Ir panākts būtisks progress Krievijas spēju ierobežošanā, ko nodrošina palielināta militārā un cita palīdzība Ukrainai, apstiprinātā ES sankciju 14. pakotne pret Krieviju un konfiscēto Krievijas līdzekļu peļņas novirzīšana bruņojuma iepirkumiem Ukrainai. Sankciju pakotnē ietverti būtiski lēmumi, tostarp mangāna rūdas eksporta un tranzīta liegumi uz Krieviju un vērsšanās pret Krievijas "ēnu flotes" kuģiem. Jaunā sankciju kārtā pret Krieviju ir visas ES drošības interesēs," uzsvēra Latvijas ārlietu ministre Baiba Braže.

Sankcijas naftas pārvadājumiem no Krievijas, Irānas un Venecuēlas ir pievērsušas uzmanību globālajam naftas tankkuģu tirgum un tā darbībai. Tirgus analītiķi atzīst, ka naftas tankkuģu tirgu var uzskatīt par noturīgu, un daļēji tas ir tāpēc, ka kuģu operatori ir globāli uzņēmumi, kuri apkalpo klientus visā pasaulē. Tieši tāpēc šis tirgus var elastīgi pielāgoties notikumiem pasaulē – kariem, militāriem konfliktiem, pirātismam, kanālu slēgšanai un ierobežojumiem, kā arī ekstremāliem laikapstākļiem. Šajā tirgus segmentā iespējamas ātras korekcijas,

ņemot vērā jebkurus izaicinājumus, piemēram, naftas nosūtītāji viena klienta vietā var atrast citu klientu vai starpnieku, tas ir, kuģu brokeri un naftas tirgotāju.

Bet kā reāli sankcijas ietekmē pasaules naftas tirgu un kā būtu iespējams vēl vairāk ierobežot sankcionēto valstu ieņēmumus no naftas? Šis joprojām ir sensitīvs jautājums. Pasaules flotē ir gandrīz 7500 naftas tankkuģu, un tiek lēsts, ka vairāk nekā 1600 no tiem ir piedalījušies sankcionētās naftas pārvadāšanā (saskaņā ar tirgus analīzi vismaz no

2021. gada janvāra līdz 2023. gada beigām). ANO 2024. gada dati liecina, ka sankcijas ir novedušas pie vidēji garākiem reisiem. Tāpat sankcijas ir palielinājušas apdrošināšanas prēmiju lielajiem *Aframax* tankkuģiem, kas visbiežāk tiek izmantoti Krievijas naftas transportēšanai, kā arī *Suezmax* tankkuģiem, kas transportē naftu pāri Atlantijas okeānam. Tankkuģus, kas pārvadā jēlnaftu, jūrā var identificēt un no naftas produktu pārvadātājiem atšķirt pēc izmēra un klāja aprīkojuma.

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

Sankcijas ir palielinājušas vecāku tankkuģu vērtību, jo sankcionētās naftas tirgotāji dot priekšroku vecākiem kuģiem. Kāds kuģu brokeris ziņoja, ka pēdējā gada laikā pārdoti vairāk nekā 600 lietotu tankkuģu, kas ir bijis rekordliels apjoms, kā arī daudzi *vintage* tankkuģi nopirkti par paaugstinātu cenu. Gados vecāku tankkuģu cenu pieaugumu apstiprina arī jaunākie "Clarksons Research" dati, ko "Clarksons" skaidro ar izmaiņām tankkuģu tirdzniecības pasaulē pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā.

Tirgus analīze atklāj, ka 43% no pasaules flotes tankkuģiem (697 tankkuģi), kas identificēti kā tādi, kas pārvadā sankcionētu naftu, ir vecumā no 16 līdz 20 gadiem. Tankkuģu ekonomiskais kalpošanas laiks parasti ir no 20 līdz 25 gadiem, pēc tam tos pārdod par metāllūzņu cenu. Tie, kas seko līdzīti lietotu tankkuģu pirkšanai un pārdošanai, daudzos gadījumos nav spējuši identificēt pircēju, tāpēc šajā jautājumā bieži vien notiek spekulācijas par pircēja valstspiederību. "Clarksons" 2023. gada tankkuģu reģistrā uzskaitīti aptuveni 250 tankkuģu, kam nevar identificēt īpašniekus. Tankkuģu īpašumtiesības var padarīt sankciju piemērošanu sarežģītāku, jo īpašumtiesības tagad ir izkaisītas un lielākā daļa tankkuģu pieder neatkarīgiem tankkuģu operatoriem, nevis lielajiem Rietumu naftas uzņēmumiem. Naftas ražotāji, kam joprojām pieder lielas tankkuģu flotes, galvenokārt ir dažādu valstu valdībām piederoši naftas uzņēmumi. Tankkuģa īpašumtiesībās un kontrolē parasti ir iesaistīti vairāki uzņēmumi. Sankcijas ļauj nopelnīt biznesam un uzņēmumiem, kas atbalsta sankcionētās naftas pārvadāšanu, tāpēc tiek domāts, kā atturēt biznesu no šo pakalpojumu sniegšanas. Piemēram, ASV uzņēmumiem, kas piedalās sankcionētā naftas pārvadāšanā, par sankciju pārkāpšanu tiek piemērota civiltiesiska vai krimināla atbildība. ASV pa jūru importē un eksportē daudz vairāk kravu nekā jebkura cita pasaules valsts, izņemot Ķīnu, turklāt ASV dolārs kalpo par valūtu starptautiskos darījumos. ASV un citas G7 valstis, kā arī Eiropas Savienība un Austrālija ir aizliegušas Krievijas naftas importu pa jūru. Citām valstīm, kas importē Krievijas naftu, sankciju mērķis ir

ierobežot naftas cenu, lai samazinātu Krievijas ieņēmumus no naftas.

Skaitļi runā paši par sevi

Lai gan sankcijas ir noteiktas, Krievija turpina pelnīt, tai skaitā arī Eiropas Savienībā.

Krievijas daļa ir aptuveni 12% no pasaules jēlnaftas eksporta un aptuveni tikpat daudz no rafinēto produktu eksporta.

"The Centre for Research on Energy and Clean Air" (CREA) informācija liecina:

- ES bija lielākais Krievijas cauruļvadu gāzes pircējs, iegādājoties 39%, sekoja Turcija (29%) un Ķīna (26%).
- ES ir piešķīrusi atbrīvojumu Krievijas jēlnaftai, kas pa cauruļvada "Družba" dienvidu atzaru tiek eksportēta uz Ungāriju, Slovākiju un Čehiju.
- Krievijas cauruļvadu gāze un LNG joprojām nav sankcionētas.
- Krievija loģistikas ziņā ir atkarīga no ES ostām, lai pārkrautu savu LNG un reeksportētu uz citām valstīm, bet ES vēl tikai apspriež aizliegumu pārkraut Krievijas LNG uz trešajām valstīm, ko varētu iekļaut Eiropas Savienības sankciju paketē.
- Maijā 60% no Krievijas naftas un tās produktu apjoma tika transportēti ar "ēnu flotes" tankkuģiem. Krievijas naftas tirdzniecību veicināja 270 "ēnu tankkuģi", kuru vidējais vecums bija 16 gadi. Šo tankkuģu apdrošināšanas segumam, iespējams, trūkst pietiekamas aizsardzības un atlīdzības (P&I) apdrošināšanas, lai segtu izmaksas naftas noplūdes vai katastrofas gadījumā. Notiekot negadījumam, ES valstis var uzņemties attīrīšanas finansiālo slogu, nemaz nerunājot par sekām, ko rada kaitējums jūras ekoloģijai.
- ES/G7 valstu apdrošināšanai joprojām ir ievērojama ietekme uz Krievijas naftas ieņēmumu ierobežošanu, tomēr tā mazina sankciju efektivitāti, ļaujot veikt pārkraušanu no kuģa uz kuģi (STS) šo valstu piekrastes ūdeņos. Šie STS darījumi ļauj Krievijai sadalīt kravas un noslēpt naftas izcelsmi,

sajaucot zemākas cenas Krievijas naftu ar citas izcelsmes naftu, lai palielinātu ieņēmumus un, iespējams, izvairītos no cenu griestu politikas. Gandrīz divas trešdaļas no šiem pārvadājumiem (63%) veica tankkuģi, uz kuriem attiecas ES/G7 apdrošināšana.

- Piecas lielākās Krievijas fosilā kurināmā importētājvalstis no ES tikai 2024. gada maijā Krievijai samaksāja 1,1 miljardu eiro. Sankciju izņēmumu dēļ dalībvalstis var turpināt iepirkt Krievijas fosilo kurināmo.
- Ungārija maijā bija lielākā Krievijas fosilā kurināmā importētāja Eiropas Savienībā, tā iepirka fosilo kurināmo 294 miljonu eiro vērtībā. Importu veidoja pa cauruļvadiem piegādāta jēlnafta un gāze, kuru vērtība bija attiecīgi 172 miljoni un 122 miljoni eiro.
- Slovākija maijā bija ES otrā lielākā Krievijas fosilā kurināmā importētāja, iegādājoties fosilo kurināmo 269 miljonu eiro vērtībā. Imports ietvēra jēlnaftu pa cauruļvadu, kuras vērtība bija 152 miljoni eiro, un gāzi pa cauruļvadu 117 miljonu eiro vērtībā.
- Trešā lielākā importētāja ES bija Čehija, kas importēja Krievijas fosilo kurināmo 234 miljonu eiro apmērā. Lielāko daļu importa (65%) veidoja pa cauruļvadiem saņemta jēlnafta 153 miljonu eiro vērtībā.
- Piecu lielāko Krievijas LNG importētāju sarakstu noslēdz Francija un Beļģija, kuru importa apjoms tika novērtēts attiecīgi 196 miljonu un 178 miljonu eiro vērtībā. Lai gan maijā Francijas kopējais LNG imports samazinājās par 18%, iepirkums no Krievijas palielinājās par 14%, veidojot 41% no kopējā apjoma. Savukārt Beļģijas kopējais LNG imports salīdzinājumā ar iepriekšējo mēnesi pieauga par 11%, importam no Krievijas pieaugot par 15% un veidojot 66% no Beļģijas kopējā LNG iepirkuma. Visas šo divu valstu importētās LNG izcelsmes vieta bija Jamaļa, viena pārkraušanas operācija maijā notika Montoir-de-Bretagne LNG iekārtā un trīs pārkraušanas operācijas notika Zēbriges ostā. ■

Pēc ārzemju preses materiāliem

Pasaules bagātāko kuģu īpašnieku TOP 10

Kuģniecība visos laikos ir bijusi viena no ienesīgākajām biznesa nozarēm, bet kuģu īpašnieki ir vieni no bagātākajiem cilvēkiem pasaulē. Lai gan katra kuģa iegāde īpašniekam izmaksā desmitiem miljonu dolāru, katrs kuģis savam īpašniekam arī nopelna miljonus, protams, ar nosacījumu, ja biznesam ir labvēlīgi tirgus apstākļi. 2022. gada jūlijā Dubajā kompānija “ShipFinex” noorganizēja pirmo semināru kuģošanas kompānijām un kuģu īpašniekiem, kas piesaistīja lielu kuģošanas nozares uzmanību, jo seminārā tika diskutēts par kuģošanas biznesa pašreizējām problēmām un nākotnes tendencēm.

“ShipFinex” izveidojusi pasaules bagātāko kuģu īpašnieku TOP 10

TOP 10 reitingā pirmajā vietā ir Klaus-Mihaels Kīne (*Klaus-Michael Kühne*), kompānija “Kuehne+Nagel”.



Klaus-Mihaels Kīne.

Pats kompānijas īpašnieks ir ievērojama personība kravu pārvaldījumu loģistikas un kuģniecības pasaulē. Savu biznesu viņš sāka 1976. gadā, izveidojot bezpeļņas Šveices fondu, kas tolaik koncentrējās uz loģistikas pakalpojumiem un medicīnu, bet tagad viņa kompānijai ir vadošā loma globālo piegādes ķēžu stratēģijas izstrādē un apkalpošanā. “Kuehne+Nagel” īpašnieks var lepoties ar satriecošu bagātību 42,5 miljardu ASV dolāru apmērā, un tas ir lielisks apliecinājums viņa biznesa panākumiem un kompānijas veiksmīgai vadīšanai, kura kļuvusi par starptautisku biznesa gigantu, spējot pielāgoties dinamiskā globālā tirgus mainīgajām prasībām. Klaus-Mihaels Kīne, kuram tagad ir 85 gadi, ne tikai sekmīgi attīstījis biznesu, bet arī ir mecenāts, kurš atbalsta daudzas nozares, visvairāk izglītību, kultūru un sportu.



Rodolfs Saadē.

Ranga otrajā vietā atrodas Rodolfs Saadē (*Rodolphe Saadé*) un ģimene. Kompānija “CMA CGM”.

Rodolfs Saadē un viņa ģimene ir globālā konteinerpārvaldījumu giganta “CMA CGM” īpašnieki, kas izvērsis un paplašina darbību visos kontinentos, tā nostiprinot jūras tirdzniecības līdera pozīciju. Īpašnieki ar savu stratēģisko redzējumu un inovatīvo pieeju ir virzījuši uzņēmumu cauri starptautiskās komercijas un loģistikas sarežģījumiem, iegūstot labu reputāciju un ietekmi, kā arī nopelnot ievērojamu bagātību, kas lēšama 23,2 miljardu ASV dolāru apmērā.

Attīstot biznesu, Rodolfs Saadē vienmēr ir veicinājis ilgtspējīgu kuģošanu, viņa kompānija konsekventi ir centusies samazināt savas darbības ietekmi uz vidi, izmantojot vīdi draudzīgas tehnoloģijas. Saadē ģimene ne tikai var lepoties ar veiksmīgu biznesu, bet ir arī filantropi, kuru ieguldījums labdarībā, rūpējoties par sabiedrības labklājību, liecina par augstiem morāles principiem, kas noteikti ir arī viņu biznesa panākumu pamatā.

Džanluidži Apontes ceļš uz MSC impēriju iesākās 1970. gadā ar vienu kuģi, bet gudri stratēģiskie lēmumi ļāva nelielajam uzņēmumam izaugt par globālu kuģošanas gigantu un



Džanluidži Aponte.

kļūt par ievērojamu tirgus spēlētāju un lielāko konteinerlīniju pasaulē, 2023. gadā apsteidzot “Maersk”. Apontes darbību raksturo ne tikai biznesa sasniegumi, bet arī apņemšanās nodrošināt ilgtspējīgu un vīdi draudzīgu kuģošanu.

Tagad MSC dibinātājs un priekšsēdētājs Džanluidži Aponte (*Gianluigi Aponte*) ar ievērojamu bagātību – 21,1 miljardu ASV dolāru – “ShipFinex” reitinga tabulā ieņem trešo pozīciju, un arī viņš ir mecenāts, kurš iegulda līdzekļus sabiedrības attīstībā.

TOP 10 ceturtajā vietā ir Ejals Ofers (*Eyal Ofer*), kompānija “Zodiac Maritime”, ar 20,4 miljardu ASV dolāru lielu kapitālu, piektajā vietā – Idans Ofers (*Idan Ofer*), kompānija “Quantum Pacific Group”, ar 19,7 miljardiem dolāru, sestajā vietā – Džons Fredriksens (*John Fredriksen*), kompānija “Frontline”, ar 9,2 miljardiem dolāru, septītajā vietā – Maersku ģimene, kompānija “A.P. Moller-Maersk”, ar 6,1 miljardu, astotajā vietā – Maria Angelicoussis, kompānija “Angelicoussis Group”, ar 5,8 miljardiem, devītajā vietā Ali Riza Jildirimis

▶▶▶ 24. lpp.

►►► 23. lpp.

(Ali Riza Yildirim), kompānija "Yildirim Holding", ar 3,4 miljardiem, un TOP 10 noslēdz "Yildirim Holding" izpilddirektors Roberts Juksels Jildrims (Robert Yuksel Yildirim) ar 3,4 miljardiem dolāru lielu kapitālu.

Visus vieno talantīga biznesa vadība un mecenātisms

Katrs no pasaules bagātākajiem kuģu īpašniekiem atšķirīgi ienācis biznesā un veidojis savu biznesa impēriju, bet viņus visus vieno talantīga biznesa vadība, stratēģiska tālredzība, spēja pielāgoties tirgus pārmaiņām, jaunu tehnoloģiju ieviešana, atbildīga attieksme pret vidi un neбайдšanās no riska. Bizness ir bijis un paliek šo cilvēku dzīvesveids, kura pamatā viņi likuši pietiekami augstus morāles standartus, lai nezaudētu ne tikai savu, bet arī savas ģimenes reputāciju. Tā, piemēram, kompānija "A.P. Moller-Maersk", kas dibināta 1904. gadā, ir ģimenes uzņēmums, kas jau 124 gadus ir bijis viens no pirmajiem pasaulē, ieviešot

jauninājumus, pieņemot progresīvas tehnoloģijas, lai uzlabotu darbības efektivitāti un samazinātu ietekmi uz vidi. Kompānijas novatoriskie risinājumi konteinerizācijā attīstīja mūsdienu kuģniecību, paātrinot preču kustību visā pasaulē, bet tās īpašnieku darbība sniedzas tālāk par uzņēmējdarbību, jo daļu no savas bagātības ģimene ziedo izglītībai, veselībai un humānajai palīdzībai. Taisnības labad jāteic, ka "A.P. Moller-Maersk" īpašnieki nav vienīgie, kas domā par sabiedrības labumu, tādi ir arī visi pārējie TOP 10 bagātākie kuģu īpašnieki.

TOP 10 veidotāji uzsver, ka īpašas pieminēšanas vērts ir Aristotelis Onasis, kuram bija galvenā loma grieķu kuģu īpašumtiesību pārveidošanā pēc Otrā pasaules kara. Ar gudru tālredzību viņš guva labumu no kara sekām un izveidoja Grieķijas kuģniecības nozari, kam bijusi milzīga ietekme uz globālo jūras tirdzniecību. Pēc Otrā pasaules kara Onasis izmantoja izdevību iegādāties kuģus par pazeminātām cenām un prata saskatīt potenciālu tur, kur citi redzēja tikai drupas, Viņa ieguldījums nav



Aristotelis Onasis.

mērāms tikai ar viņa paša flotes izaugsmi, jo Onasis, izmantojot Grieķijas stratēģisko ģeogrāfisko stāvokli, sekmēja Grieķijas kuģu flotes veidošanu, kas joprojām dominē pasaules jūrās. Onaša bagātība viņa biznesa uzplaukuma laikā sasniedza divus miljardus dolāru, kas, ņemot vērā inflāciju līdz 2023. gadam, varētu būt ievērojami lielāka, iespējams, aptuveni 5,5 – 6 miljardi dolāru. Līdztekus biznesa ķērienam Onaša personība pievērsa pasaules uzmanību arī ar viņa romantiskajām attiecībām ar Žaklīnu Kenediju, kas pacēla viņu līdz tādiem slavas augstumiem, kādus kuģu īpašnieki reti sasniedz. Šī glamūra un komercijas simbioze nostiprināja viņa kā 20. gadsimta greznības etalonu.■

Pēc ārzemju preses materiāliem

“Maersk” par prioritāti izvirza inovācijas un pielāgošanos apstākļiem

Viena no lielākajām kuģniecības kompānijām pasaulē "A. P. Moller-Maersk", kas pārvalda vairāk nekā 700 konteinerkuģu lielu floti ar kopējo tilpību pāri par četriem miljoniem divdesmit pēdu konteineru vienību, aktīvi strādā, lai samazinātu Sarkanās jūras krīzes radītos traucējumus. Dānijas kuģniecības grupa ir iesaistīta ne tikai jūras kravu pārvadājumos, bet arī piegādes ķēžu pārvaldībā un noliktavu pakalpojumu nodrošināšanā vairāk nekā 130 pasaules valstīs, kā arī ostu darbībā, kur "Maersk" pieder 65 termināļi 36 valstīs.

Sakarā ar krīzi Sarkanajā jūrā "Maersk" ir novirzījusi savus kuģus apkārt Labās Cerības ragam, kā rezultātā maršruts ir pagarinājies par 4000 jūdžēm un degvielas izmaksas pieaugušas par aptuveni 40%. Lai mazinātu kravu kavēšanos un



"Ane Maersk".

sastrēgumus lielajās Āzijas un Klusā okeāna reģiona ostās, "Maersk" izmanto kravu aviopārvadājumus caur Singapūras un Kualalumpurā lidostām, turklāt kompānija ir izveidojusi arī jaunus maršrutus no Ķīnas uz Turciju, Gruziju un Azerbaidžānu, kas jau reāli darbojas.

Bez tam "Maersk" būvē jaunus kuģus, kas darbojas ar zaļo degvielu. 2023. gadā uzņēmums saņēma pirmo no pasūtītajiem ar zaļo degvielu darbināmajiem konteinerkuģiem "Laura Maersk", 2024. gada



"Laura Maersk".

8. maijā Džebelali ostā Dubajā ieradās "Maersk" zaļais metanola kuģis "Ane Maersk" un līdz 2025. gada beigām tam pievienosies vēl 17 lielie konteinerkuģi. Jaunajiem kuģiem ir novatorisks dizains ar tiltu un kajītēm, kas novietotas priekšpusē, ļaujot palielināt kravu ietilpību un samazināt degvielas patēriņu uz vienu konteineru. Šis pavērsiens apliecina "Maersk" apņemšanos līdz 2040. gadam līdz minimumam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un ietekmi uz vidi.■

Globālajai pasaulei ir vajadzīgs “plāns B”

“Allianz Commercial” jūras eksperti analizējuši riskus, ar kuriem saskaras starptautiskais kuģošanas bizness, un nākuši pie secinājuma, ka kuģošana arvien vairāk tiek pakļauta nestabilitātei un nenoteiktībai, ko rada karš, ģeopolitiskie satricinājumi, klimata pārmaiņas, piemēram, sausums Panamas kanālā, un pirātisms, kas pēdējā gada laikā atkal pieņemas spēkā. Eksperti pieļauj visai lielu iespēju, ka varam sagaidīt arvien nopietnākus kibernetiskus uzbrukumus un dronu uzbrukumus, “ēnu flotes” apdraudējumu kuģiem un videi. Incidenti pēc konflikta Gazā ir parādījuši, ka globālā kuģniecība kļūst arvien neaizsargātāka pret pastarpinātiem kariem un strīdiem. Tas viss nopietni apdraud kuģošanas drošību.

No 2023. gada 19. novembra līdz 2024. gada vidum hutiešu kaujinieki Sarkanajā jūrā vairāk nekā 50 reizes uzbrukuši tirdzniecības kuģiem, un presē jau rakstīts, ka martā hutiešu raķešu uzbrukuma rezultātā nogrima britiem piederošais kuģis “Rubymar”, kas kuģoja zem Belizas karoga. Irānas spēki joprojām neatbrīvo konteinerkuģi, ko 2023. gada novembrī sagrāba Hormuza šaurumā, tāpat hutiešu militārais grupējums brīdinājis, ka uzbruks visiem kuģiem, kas dosies uz Izraēlas ostām.

Eksperti uzsver, ka kuģošanas traucējumi ir saglabājušies ilgāk, nekā bija gaidīts, un, visticamāk, tuvākajā nākotnē nebeigsies. “Lai gan jau iepriekš kuģi šajā reģionā ir piedzīvojuši dažādus incidentus, konflikts Gazā ir atvēris slūžas bruņotu kaujinieku uzbrukumu plūdiem. Pat ja tiks panākts politisks risinājums, tas neizslēdz iespēju, ka uzbrukumi reģionā turpināsies, tāpēc ir saprotams, kāpēc kuģu īpašnieki meklē citus ceļus kravu transportēšanai un arvien biežāk atsakās no kuģošanas Sarkanajā jūrā,” atzīst “Allianz Commercial” jūras risku konsultāciju centra vadītājs kapteinis Rahuls Hanna.

Uzbrukumi uzmanības centrā izvirza jūrnieku drošību

Lielākās bažas, protams, ir par jūrnieku drošību un labklājību, jo

pēdējos gados kuģošanas bizness ir piedzīvojis daudzus satricinājumus, sākot ar Covid-19 pandēmiju un karu Ukrainā, kam tagad klāt nāk notikumi Sarkanajā jūrā, kur jau ir bijuši apdraudēti un cietuši simtiem jūrnieku. Tas viss jūrniekiem rada papildu stresu, vairo nogurumu un mudina apsvērt, vai tik nemeklēt darbu krastā.

“Jūrnieki ir frontes pirmajās līnijās, jo katru dienu tiek apdraudēti ne tikai viņu labklājība, bet arī dzīvība,” saka Hanna. “Jūrniecības nozare jau labu laiku cīnās ar darbaspēka trūkumu un jūrnieku nepietiekamām prasmēm, bet tagad nākuši klāt jauni riski, kas rada bažas, ka vēl vairāk mazināsies jauno cilvēku interese par darbu jūrā.”

Jaunās tehnoloģijas vairo apdraudējumu

Hutiešu kaujinieki izmanto visdažādākos ieročus un uzbrukuma metodes pret kuģiem Sarkanajā jūrā un Adenas līcī, piemēram, pretkuģu raķetes un lielus bezpilota lidaparātus. Karš Ukrainā un uzbrukumi kuģiem Sarkanajā jūrā ir izgaismojuši bīstamību, ko komerciālajai kuģošanai var radīt droni, pret kuriem grūti aizstāvēties bez jūras spēku palīdzības. “Mainās militāro uzbrukumu metodes un ieroči, kas var radīt bojājumus kuģiem. Militāro

▶▶▶ 26. lpp.

IMO izskata priekšlikumu iekasēt maksu par emisijām

Pasaules kuģniecības nozarei ir nozīmīga loma pasaules ekonomikā, jo tā nodrošina globālo preču un pakalpojumu apriti, bet pēdējo dažu gadu laikā visā pasaulē pieaug spriedze, kas būtiski ietekmē arī kuģošanas nozari, izraisot izmaksu pieaugumu, kravu piegādes kavēšanos un nenoteiktību par situāciju nākotnē. Jau pavasarī “S&P Global Market Intelligence” vadošais ekonomikas analītiķis Kriss Viljamsons publicēja informāciju, ka globālā kuģošanas nozare, kas apstrādā 80% no pasaules tirdzniecības, 2024. gadu uzsāka ar nepieredzēti augstu riska līmeni, kas iezīmēja augstāko riska pakāpi 25 gadu laikā, kopš uzņēmums ir veidojis prognozes. Hutiešu raķešu un dronu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem Sarkanajā jūrā un Adenas līcī ir radījuši ievērojamus kravu piegādes traucējumus un palielinājuši kuģniecības izmaksas. Kuģu īpašnieki novirza savus kuģus prom no Sarkanās jūras un Suecas kanāla, kas līdz šim nodrošināja aptuveni 30% no pasaules konteinerkravu apstrādes. Alternatīvais maršruts ap Āfrikas Labās Cerības ragu pagarina pārvadājumu laiku un kuģiem palielina degvielas izmaksas līdz pat aptuveni vienam miljoniem ASV dolāru, bet tas savukārt izraisījis pārvadājumu tarifu pieaugumu, kas dažos maršrutos ir dubultojies vai trīskāršojies un joprojām saglabā pieauguma tendenci.

Klimata pārmaiņas kļūst par vēl vienu būtisku draudu kuģniecības nozarei, jo pieaug spiediens uz pasaules tirdzniecības floti, liekot tai maksāt par radītajām oglekļa emisijām. Eiropas Savienība, Kanāda, Japāna un klimata ziņā neaizsargātās Klusā okeāna salu valstis ir starp tām 47 valstīm, kuras atbalsta priekšlikumu iekasēt maksu par emisijām, ko rada kuģošanas nozare. Tas ļautu iekasēt pāri par 80 miljardiem ASV dolāru gadā, ko novirzīt pārejas procesam un programmas IMO 2030 īstenošanai. Šādi politikai ir oponenti, piemēram, Ķīna un Brazīlija, kas apgalvo, ka tas netaisnīgi sodītu no tirdzniecības atkarīgās jaunās tirgus ekonomikas valstis. Brazīlijas Sanpaulu universitātes pētījumā atklāts, ka oglekļa nodoklis kuģniecībai varētu samazināt jaunattīstības valstu IKP par 0,13%. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) pašlaik apspriež šo priekšlikumu, kam varētu būt milzīga ietekme uz pasaules kuģniecības nozari. ■

►►► 25. lpp.

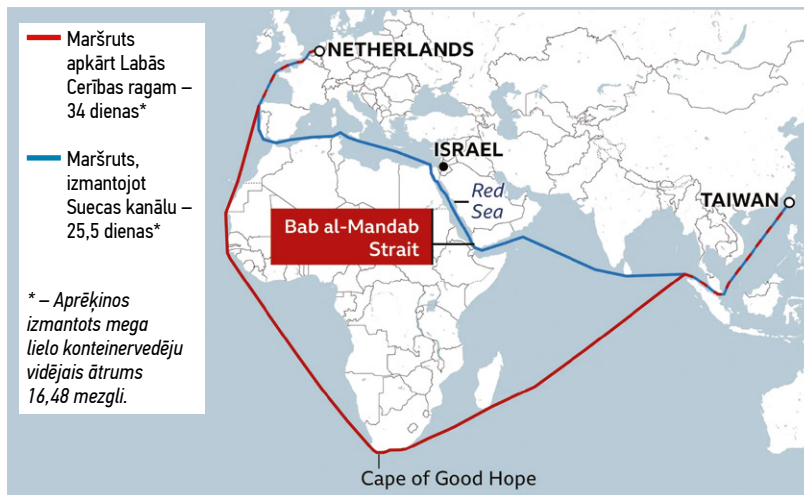
grupējumu un teroristu rokās nonāk arvien precīzāki ieroči, kas daudz vieglāk var sasniegt mērķi,” saka “Allianz Commercial” vecākais jūras risku konsultants kapteinis Nitins Čopra. “Nesenie notikumi liecina, ka pat nelielas kaujinieku grupas, izmantojot dronus vai spridzekļus, var apdraudēt kuģošanu kritiski svarīgos tirdzniecības ceļos. Pieaug arī ziņojumi par kuģiem, kas saskaras ar GPS traucējumiem, īpaši tādos karstajos punktos kā Hormuza šaurums, Vidusjūra un Melnā jūra, kas rada nopietnus draudus kuģošanas drošībai. Arī kuģu automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) var būt pakļautas kiberuzbrukumiem.”

Maršrutu maiņa rada problēmas

Uzbrukumi Sarkanajā jūrā ir nopietni ietekmējuši tranzītu Suecas kanālā, savukārt ilgstošais sausums Centrālamerikā un “El Nino” fenomens, kam raksturīga gaisa temperatūras paaugstināšanās uz zemeslodes, 2023. gadu padarīja par otro sausāko gadu Panamas kanāla vēsturē, un arī šogad ūdens trūkums joprojām ietekmē kanāla caurlaides spēju un ierobežo tranzītu. Abi maršruti ir kritiski svarīgi preču un enerģijas transportēšanai starp Āziju, Eiropu un ASV austrumkrastu.

2024. gada sākumā tranzīts Suecas un Panamas kanālēs saruka attiecīgi par vairāk nekā 42% un 49%, salīdzinot ar darbību normālos apstākļos. Neatkarīgi no tā, pa kuru maršrutu kuģi dodas, tie saskaras ar lielāku laika patēriņu un lielākām izmaksām. Piemēram, izvairoties no Suecas kanāla un izmantojot maršrutu ap Labās Cerības ragu, katrs brauciens pagarinās vismaz par 3000 jūras jūdžēm un 10 kuģošanas dienām.

Uzņēmumi, kas iegādājas preces no rūpnīcām Ķīnā un Dienvidaustrumāzijā, jau reāli saskaras ar kavēšanos un augstākām izmaksām, ko prasa ilgāks tranzīta laiks. Jau saņemti ziņojumi, ka konteineru noma pieaugusi pat par 300%, bet loģistikas traucējumi piegādes laiku pagarina līdz pat trim četrām nedēļām, kas apgrūtinā naudas plūsmas un rada komponentu trūkumu ražošanā.



Kā kuģošanas nozarei un tās klientiem vajadzētu risināt šo problēmu?

Eksperti uzskata, ka mūsdienu globālajā pasaulē kā vēl nekad iepriekš vajadzīgs “plāns B” un alternatīvas iespējas, jo neparedzamiem notikumiem var būt domino efekts, kas var skart visu pasauli, tāpēc kravu nosūtītājiem būtu jāapsver iespējas, kā dažādot savas piegādes ķēdes vai pielāgot ražošanu.

Konteinerkuģu novirzīšana no Suecas kanāla līdz Labās Cerības ragam, transportējot kravas no Singapūras uz Ziemeļeiropu un atpakaļ par garāku ceļu, rada aptuveni 70% emisiju pieaugumu. Jau izskanējis minējums, ka kuģošanas novirzīšana citos maršrutos, apejot Sarkanā jūru, ir galvenais iemesls tam, ka 2024. gada pirmajos divos mēnešos tikai Eiropas Savienības kuģošanas nozares oglekļa emisijas pieauga par 14%.

“Ēnu flotes” apdraudējums kuģiem un videi

Arvien pastiprinot starptautiskās sankcijas pret Krievijas naftas un gāzes eksportu, triju gadu laikā kopš Krievijas iebrukuma Ukrainā izveidojusies ievērojama tankkuģu “ēnu flote”. Tie galvenokārt ir veci kuģi, kas strādā ārpus starptautiskā regulējuma un visbiežāk arī bez pienācīgas apdrošināšanas. Šāda situācija rada nopietnu vides un drošības apdraudējumu galvenajos kritiskajos punktos, kur tiek transportēta nafta.

Taču Krievija nav vienīgā, kas izmanto “ēnu floti”, arī Irāna un Venecuēla izmanto šādus tankkuģus, lai apietu sankcijas un saglabātu naftas eksportu. Aplēses liecina, ka “ēnu flotē” strādā no 600 līdz 1400 kuģiem, kas ir aptuveni pietāk daļa no pasaules kopējās jēlnaftas tankkuģu flotes.

“Liela daļa “ēnu flotes” ir slikti uzturēta, kuģiem, iespējams, nav veiktas nepieciešamās pārbaudes. “Ēnu tankkuģi” veic bīstamas operācijas – atklātā okeānā no kuģa uz kuģi pārkrauj naftu un, lai slēptu savu identitāti, bieži izslēdz automātisko identifikācijas sistēmu. Incidentu izmeklēšanas biroja informācija liecina, ka pēdējā gada laikā “ēnu kuģi” ir bijuši iesaistīti vismaz 50 incidentos, tostarp ugunsgrēkos, sadursmēs un naftas noplūdēs, bet izmaksas, kas saistītas ar šo incidentu seku likvidēšanu un zaudējumu segšanu, visbiežāk gulstas uz valdībām vai citu incidentā iesaistīto kuģu apdrošinātājiem. Kamēr ir spēkā sankcijas pret tādām valstīm kā Krievija un Irāna, “ēnu flote” nekur nepazudīs,” pauž kapteinis Nitins Čopra. “Nemot vērā “ēnu flotes” kuģu vecumu, drošība ir liela problēma, jo šie kuģi, kam tuvojas ekspluatācijas laika beigas, bieži vien tiek izmantoti augsta riska biznesā.

Pasaules jūrās arvien biežāk notiek politiskā sāncensība un konflikti, arī strīdi par teritorijām ir problēma, kas tik drīz neizzudīs, tāpēc ne tikai kuģošanas biznesam, bet arī ikvienam kravu nosūtītājam un saņēmējam jābūt gatavam iespējamiem darbības un piegādes ķēžu traucējumiem.”

Pasaulē lielākie konteinerkuģi

Lai kravas būtu ērtāk un izdevīgāk transportēt, senāk tās krāva kastēs un maisos, tagad kravu ērtai transportēšanai tiek izmantoti konteineri, kas ostās ļauj ietaupīt iekraušanas un izkraušanas laiku, samazināt darbaspēka izmaksas, bet preces un produktus pasargāt no bojājumiem. Pēdējo gadu kuģubūves tendence rāda, ka lielākā daļa kuģu īpašnieku cenšas uzbūvēt pēc iespējas lielākus kuģus, kuri vienlaikus var pārvadāt iespējami vairāk konteineru.



Viens no lielākajiem un populārākajiem konteinerkuģiem pasaulē ir "Ever Ace". Kuģa tilpība ir 23 992 TEU, tajā ir 24 paralēlas konteineru rindas, un tas ir 400 m garš. Lai gan pasaulē ir vēl daži tikpat gari kuģi, "zaļais monstros" ir platāks (61,5 m) un ar nedaudz lielāku iegrīmi. Pašlaik tas kuģo ar Panamas karogu. "Ever Ace" tiek uzskatīts par lielāko konteinerkuģi, lai gan pēc TEU ir arī lielāki kuģi. Savā pirmajā reisā tas devās 2021. gada jūlijā, bet 14. augustā jau uzstādīja vienā reizē visvairāk pārvadāto konteineru rekordu – no Jantjaņas ostas Ķīnā uz Roterdamu aizveda 21 710 konteineru.



Konteinerkuģa "HMM Algeciras" tilpība ir 23 964 TEU. Tas kuģo ar Panamas karogu un ikdienā pārvadā kravas starp Austrumāziju un Eiropu, piedāvājot tādās ostās kā Roterdama, Singapūra un Londona. Kuģa operators ir "Evergreen". "HMM Algeciras" tiek uzskatīts par vienu no divpadsmit videi draudzīgiem 24 000 TEU un tehnoloģiju ziņā vismodernākajiem konteinerkuģiem.



"HMM Oslo" ir 399,9 metrus garš un 61,50 metrus plats, tā kravnesība ir 23 756 TEU, par 172 TEU mazāka nekā "HMM Algeciras". Kuģi uzbūvēja "Samsung Heavy Industries", un 2020. gada 11. maijā tas devās pirmajā reisā no Dienvidkorejas uz Apvienoto Karalisti. Pašlaik kuģis strādā zem Panamas karoga.



"MSC Gulsun" ir 400 metru garš, 61,5 metrus plats, tā tilpība ir 23 756 TEU. 2019. gadā, kad kuģis devās savā pirmajā reisā, tas bija lielākais konteinerkuģis pasaulē, un tas bija pasaulē pirmais kuģis, kas reizē varēja pārvadāt 24 konteineru rindas. "MSC Gulsun" pašlaik kuģo ar Panamas karogu, to apkalpo "Mediterranean Shipping Company".



Pavisam nesen Ķīnas kuģu būvētavā debiju piedzīvoja kuģi "MSC Irina" un "MSC Loreto". Katra kuģa ietilpība ir 24 346 TEU. Tas nozīmē, ka šie kuģi oficiāli kļūst par pasaulē lielākajiem konteinerkuģiem. Kuģu garums ir 399,99 metri, platumš 61,3 m. Augšējā klāja laukums atbilst 3,5 standarta futbola laukumiem.

Francija pieņem jaunus tiesību aktus

2024. gada aprīlī Francijas valdība paziņoja, ka ir pieņēmusi jaunus tiesību aktus, kas paredz, ka prāmju operatoriem saviem apkalpes locekļiem jāmaksā vismaz 9,95 mārciņas stundā un uz kuģiem jāierobežo jūrnieku kontrakta laiks līdz divām nedēļām. Jaunais regulējums automātiski nozīmē, ka darbu uz prāmjiem, kas strādā īsajos pārvadājumos, zaudē filipīnieši, kuru kontrakti nav īsāki par desmit mēnešiem, saņemot minimālu atalgojumu.

Vēstulē, ko nodarbinātības aģentūra "Philcrew Management" nosūtīja saviem "P&O" prāmju operatoriem, bija teikts: "Par jauno noteikumu pārkāpumiem prāmju operatoriem paredzētas nopietnas sankcijas."

Tagad Lielbritānija būs spiesta pārātrināt 2023. gadā pieņemtā jūrnieku algu likuma ieviešanu, kura stāšanās spēkā tika novilcināta. Jaunais likums paredz sakārtot atalgojumu jūrniekiem un nepieļaut, ka viņiem tiek maksāts mazāk par Lielbritānijā noteikto minimālo algu. Ja prāmis gada laikā vismaz 120 reizes izmanto vienu Lielbritānijas ostu, ostas administrācija var lūgt, lai prāmja operators iesniedz ziņojumu par visiem jūrniekiem, kas strādā uz prāmja, un apliecinājumu, ka viņiem par darbu tiek maksāta Lielbritānijā noteiktā minimālā alga – vismaz 11,44 mārciņas par stundu.

Prāmju operatori, tostarp DFDS, "Stena Line", "Bretagne" un "Condor", jau parakstījuši apņemšanos maksāt jūrniekiem adekvātu atalgojumu, bet "P&O" un Īrijas prāmju operatori diemžēl vēl kavējas, taču, pateicoties Francijā pieņemtajiem tiesību aktiem, arī viņi būs spiesti pieņemt jaunus noteikumus. ■

Panamas kanāls meklē jaunas iespējas

Panamas kanāla administrators vietnieks I. Espino preseī ziņo, ka Panamas kanāla administrācija paredzējusi no septembra palielināt ikdienas tranzīta kuģu skaitu no pašreizējiem 34 līdz 36, jo lietus sezona, kas sākusies pirms dažām nedēļām, ļauj varasiestādēm plānot sausuma noteikto ierobežojumu atvieglošanu.

2023. gadā Panama piedzīvoja trešo sausāko gadu, kāds reģistrēts, kas pazemināja Panamas kanāla ūdens līmeni un piespieda ierobežot kuģu skaitu kanālā, kas savieno Atlantijas un Kluso okeānu. Reizēm vairāk nekā 100 kuģu gaidīja rindā līdz pat 21 dienai, lai tranzītā izmantotu kanālu.

"Tagad kanāls darbojas gandrīz normālā ritmā. Jau 5. augustā tranzīta kuģu skaitu palielinājām līdz 35 un plānojam septembrī palielināt līdz 36," preseī paziņoja I. Espino. "Mēs darām visu, lai no septembra būtu normāla tranzīta kustība, un ceram, ka kopējos ieņēmumus izdosies palielināt par 18%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Esam pārliecināti, ka kanāls konkurētspēju saglabās pat tad, ja tiks realizēti projekti, kas paredz Atlantijas un Kluso okeānu savienot pa dzelzceļu. Transokeāna



dzelzceļa līnija Meksikas dienvidos ir viens no prezidenta Andresa Manuela Lopesa Obradora parakstītajiem ekonomiskās attīstības projektiem, savukārt Kolumbijā par sauszemes koridoru, kas savienotu okeānus, tiek diskutēts jau gadiem ilgi. Jaunie maršruti Panamas kanālam neradīs problēmas, jo mums ir ļoti atšķirīgs tirgus, piedevām sauszemes koridoram nav tādas elastības vai pieejamības, lai piedāvātu to, ko varam piedāvāt mēs. Kanāls cenšas stiprināt konkurētspēju, par prioritāti izvirzot jaunu ūdens resursu meklēšanu. Panamas kanāla administrācija plāno sešu gadu laikā uzbūvēt jaunu rezervuāru, kas varētu izmaksāt ap tuveni 1,6 miljardus ASV dolāru un nodrošināt pietiekami lielas ūdens rezerves, lai kanāls spētu nepātraukti darboties ar pilnu jaudu." ■

"P&O" prāmji ar jaunu maršrutu nostiprina biznesu Ziemeļjūrā

2024. gada martā kompānija "P&O Ferries" atklāja jaunu *ro-ro* kravu pārvadājumu maršrutu Ziemeļjūrā starp Londonas ostu ("Tilbury 2") un "Europoort" termināli Roterdamas ostā. Šis pakalpojums papildina "P&O Ferries" jau esošo maršrutu Zēbrige – Londona un nostiprina ar dzelzceļu savienoto mezglu Roterdamā.

"P&O Ferries" izpilddirektors Pīters Hebletvaits: "Mūsu jaunā maršruta atklāšana starp Londonu un Roterdamu dod "P&O" prāmjiem unikālu tīklu Ziemeļjūrā. Tagad mums ir pieci centri: Halla, "Teesport",

"Tilbury", Zēbrige un "Europoort", kas savieno Anglijas ziemeļaustrumus ar kontinentu, tāpēc saviem klientiem varam piedāvāt ātrāku ierašanos Temzā no Roterdamas, kā arī ātru un ērtu piekļuvi dzelzceļa savienojumiem.

Maršruta Londona – Roterdama atklāšana iezīmē vēl vienu nozīmīgu soli mūsu biznesa transformācijā un veicinās loģistikas pakalpojumu nodrošināšanu no durvīm līdz durvīm."

Jauno maršrutu apkalpo "P&O Ferries" prāmis "Norbank", kas pirms tam tika izmantots Īrijas jūrā. ■

Par jauno noteikumu pārkāpumiem prāmju operatoriem paredzētas nopietnas sankcijas

Pirms diviem gadiem, 2022. gada 18. martā, kompānija “P&O Ferries”, kas pieder Dubajā bāzētajai kuģošanas kompānijai “DP World”, ar videoieraksta starpniecību 786 darbiniekiem paziņoja, ka viņi ir atlaisti. Uzņēmums informēja darbiniekus, ka divu gadu laikā tas cietis zaudējumus aptuveni 200 miljonu mārciņu apmērā. “Pēc būtiskām pārmaiņām un izmaksu pieauguma saistībā ar Brexit un Covid-19 ierobežojumiem uzņēmumu plosa finanšu problēmas, ko līdz šim kompensēja mātes uzņēmums “DP World”. Pašreizējā stāvoklī “P&O Ferries” nav dzīvotspējīgs bizness. Mūsu izdzīvošana ir atkarīga no tā, vai turpmāk notiks straujas un būtiskas pārmaiņas,” bija teikts kompānijas paziņojumā.

2022. gada aprīļa sākumā pēc Lielbritānijas transporta ministra lūguma “The Insolvency Service” ierosināja krimināllietu un izvirzīja civilprasību pret “P&O Ferries”, un uzsāka izmeklēšanu par kompānijas rīcību, kad tā bez iepriekšēja brīdinājuma un saskaņošanas ar arodbiedrību atlaida 786 darbiniekus. “P&O Ferries” publiski paziņoja, ka visi atlaistie, izņemot vienu, ir pieņēmuši uzņēmuma izteikto atlaišanas piedāvājumu.

Prāmju operators, kas 2022. gada 17. martā atlaida 786 jūrniekus, lai tos aizstātu ar daudz zemāk atalgojamiem darbiniekiem, atzina, ka pārkāpis likumu, un piebilda, ka savu rīcību nenožēlo un vajadzības gadījumā vēlreiz pieņemtu tādu pašu lēmumu. Kompānija ir turpinājusi strādāt bez sankcijām, radot spriedzi un liekot arī konkurējošajiem operatoriem samazināt darbaspēka izmaksas. Arodbiedrība “Nautilus International” apgalvo, ka arī pēc diviem gadiem joprojām pastāv juridiskas nepilnības, ko turpina izmantot prāmju operators. “Neskatoties uz toreizējās valdības pausto sašutumu, ministri nav novērsuši juridiskās nepilnības, ko turpina izmantot “P&O Ferries”, tāpat nav piemērotas sankcijas pret “P&O Ferries” īpašnieku “DP World”. Valdība ir apņēmusies pieņemt likumu par minimālo algu jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas galvenokārt darbojas Lielbritānijas ūdeņos, taču tiesību akti vēl joprojām nav stājušies spēkā.”

Likuma nepilnību dēļ jūrniekiem uz Lielbritānijas kuģiem joprojām var maksāt tikai divas mārciņas stundā,



tāpēc par diskriminējoši zemajām algām trauksmi cēla arodbiedrības RMT un “Nautilus International”. Pašreizējā situācija ir neizdevīga gan jūrniekiem no valstīm ārpus Eiropas Savienības (ES) un Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ), kuriem maksā zemas algas, gan Lielbritānijas, ES un EEZ valstu jūrniekiem, jo pastāv risks, ka viņus var aizstāt zemu atalgoti darba ņēmēji no citām valstīm. Faktiski nedaudz vairāk par pusi jūrnieku uz Lielbritānijas kuģiem ir no Filipīnām (52,8%).

“P&O Ferries” darbība var kalpot par katalizatoru jūrnieku nodarbinātības standartu pazemināšanai visā Lielbritānijas jūrniecības nozarē. Viņi

ir brutāli izmantojuši starptautiski noteiktos minimālos standartus, lai atlaistu simtiem Lielbritānijas, ES un EEZ jūrnieku un ciniski ekspluatētu jūrniekus no trešajām valstīm, un tas ir nodarbinātības modelis, ko līdzīgos apstākļos jau 2000. gada vidū uzspieda Īrijas prāmju operatori. Pašlaik visaktuālākais ir jautājums, kā aizsargāt jūrniecības nozari un jūrniekus no negodīgiem darba devējiem, kas cenšas izmantot gan vietējās, gan starptautiskās nepilnības, lai apietu darba koplīguma slēgšanas prasības un jūrnieku nodarbinātības normas,” saka “Nautilus International” ģenerālsēkretārs Marks Dikinsons.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2015.–2024.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	13393,7	12210,1	12401,5	13454,4	11659,3	7788,9	6135,7	7696,1	6080,7	4981,7	-18,1
labība un tās produkti	1826,2	488,6	497,3	887,3	884,1	965,3	1320,9	1085,1	1401,9	1743,7	24,4
ķīmiskās beramkravas	1586,0	1713,4	1424,3	1167,6	1014,7	936,2	788,3	386,6	286,3	223,4	-22,0
ogles	8676,9	7006,5	7365,2	8269,6	5918,6	1916,6	178,6	2671,2	1212,2	4,4	-99,6
koksnes šķelda	357,3	348,2	380,4	508,1	602,0	715,0	481,9	498,8	470,5	697,7	48,3
Lejamkravas	6582,9	5443,9	3602,1	2586,6	2139,5	1663,1	1249,1	936,1	585,5	490,8	-16,2
naftas produkti	6528,7	5414,0	3555,0	2555,7	2114,3	1627,3	1197,9	864,1	526,0	396,2	-24,7
Ģenerālkravas	3732,9	3576,1	3986,5	4843,5	4900,0	4243,6	4249,6	4525,9	4388,8	4682,1	6,7
konteineri	2256,2	2246,1	2566,7	2794,0	2865,5	2657,2	2425,3	2749,5	2739,1	2805,1	2,4
(TEU)	208950	215496	245161	264400	275217	264914	240893	278103	246913	276182	11,9
Roll on/Roll of	141,7	148,3	224,4	297,5	309,7	117,8	0,0	9,2	20,2	0,0	-100,0
vienības	36736	37051	48042	51653	44954	15926	0	370	1004	0	-100,0
kokmateriāli	1136,6	1064,3	957,4	1508,7	1523,7	1243,3	1574,1	1660,4	1478,4	1767,5	19,6
tūkst. m ³	1413,0	1275,3	1130,5	1763,2	1794,0	1545,8	2026,9	2115,8	1904,9	2243,0	17,7
metāli, metāllūžņi	152,4	91,9	173,3	198,3	182,0	202,6	224,8	60,2	38,2	77,1	↑ 2,0 reiz,
Kopā	23709,5	21230,1	19990,1	20884,5	18698,8	13695,6	11634,4	13158,1	11055,0	10154,6	-8,1

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2015.–2024.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	3933,5	2775,3	4843,4	3449,6	5963,1	1107,3	1140,2	2978,0	2403,7	1633,0	-32,1
minerālmēsli	141,9	197,3	171,1	325,6	326,4	155,3	218,3	125,0	0,0	0,0	0,0
ogles	3306,9	1644,7	3463,6	2118,5	4436,9	285,3	10,7	2129,4	982,2	608,1	-38,1
labība un tās produkti	110,1	192,2	73,5	139,9	229,7	60,0	251,0	125,9	149,1	264,5	77,4
Lejamkravas	9620,9	7303,5	7292,3	6558,9	5948,6	5244,8	3948,1	3563,7	2581,4	1938,7	-24,9
nafta	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	9210,3	6899,0	6937,2	6132,9	5546,0	4985,5	3674,4	3195,8	2395,9	1632,5	-31,9
Ģenerālkravas	1272,1	1393,7	1443,2	1571,5	1465,4	1473,8	1526,4	1699,9	1382,8	966,7	-30,1
konteinerizētas kravas	3,5	0,0	0,0	20,3	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	322	0	0	212	216	185	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1021,8	1134,3	1202,9	1305,9	1254,4	1226,1	1301,4	1404,7	1134,1	762,9	-32,7
vienības	34691	44513	46928	52068	49987	49637	53455	57917	45521	31784	-30,2
kokmateriāli	235,5	255,5	232,0	241,4	202,0	243,6	221,6	249,3	248,4	203,6	-18,0
tūkst. m ³	260,8	282,8	254,6	268,9	228,9	267,9	250,0	281,1	280,4	229,7	-18,1
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	14826,5	11472,5	13578,9	11580,0	13377,1	7825,9	6614,7	8241,6	6367,9	4538,4	-28,7

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2015.–2024.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	1963,0	2187,0	2682,6	3322,0	3097,3	2516,7	2461,0	2914,1	2759,1	2740,4	-0,7
ogles	14,1	223,6	780,4	797,5	823,6	214,3	28,8	28,1	15,0	0,0	-100,0
labība un tās produkti	1419,9	1398,4	1227,2	1863,2	1415,8	1353,9	1343,5	1855,2	1801,1	1887,4	4,8
celtniecības materiāli	327,2	297,2	341,1	395,8	539,5	418,4	416,1	441,0	416,5	321,8	-22,7
koksnes šķelda	39,9	153,3	157,1	116,2	182,4	143,4	226,2	163,4	180,1	266,0	47,7
Lejamkravas	211,4	238,2	292,8	281,4	296,0	369,0	337,7	207,8	172,7	154,1	-10,8
jēlnafta	33,3	36,4	19,4	26,0	25,5	24,9	12,5	3,6	1,3	0,0	-100,0
naftas produkti	149,0	166,8	239,2	210,1	230,1	282,1	271,8	190,5	171,4	150,3	-12,3
Ģenerālkravas	896,6	598,7	699,1	807,3	683,6	662,8	991,8	1304,2	1133,9	1329,6	17,3
konteineri	21,1	20,7	35,2	27,7	23,9	36,4	73,3	125,4	26,1	37,5	43,7
skaits TEU	1876	1168	2504	1929	1816	2217	6822	10309	2136	3336	56,2
Roll on/Roll of	406,9	304,7	353,4	442,6	403,5	401,6	681,6	898,0	911,9	1028,1	12,7
skaits	21595	18208	21619	24799	26847	21411	34798	52630	58188	62818	8,0
kokmateriāli	330,9	190,9	262,3	294,5	235,5	189,3	204,9	208,8	184,9	263,2	42,3
tūkst. m ³	359,9	209,1	303,3	302,5	264,9	217,1	228,1	226,5	205,1	302,3	47,4
metāli, metāllūžņi	118,1	43,7	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	0,1	100,0
Kopā	3071,1	3023,9	3674,5	4410,7	4076,9	3548,5	3790,5	4426,1	4065,7	4224,1	3,9

5G tehnoloģijas paver iespējas datu apmaiņai jūrā

Latvijas vadošais mobilo sakaru un tehnoloģiju uzņēmums LMT sadarbībā ar Rīgas brīvdostas pārvaldes kapitālsabiedrību, ostas tehnisko pakalpojumu sniedzēju SIA "LVR Flote" 11. jūlijā Rīgas ostā veica jūras 5G demonstrāciju, vainagojot līdz šim veiktos testus un mērījumus ar reālu 5G savienojamības risinājumu. Tā bija pirmā zināmā pilna mēroga jūras 5G risinājuma demonstrācija, kurā tika nodrošināti lietojumi, izmantojot gan gaisa, gan ūdens droņus. Demonstrācijā 5G nodrošināja reāllaika liela datu apjoma pārsūtīšanu, nepārtrauktu 5G savienojumu jūrā un komunikācijas iespējas, ko tas sniedz. Izmēģinājuma gaitai uz ledlauža "Varma" klāja sekoja LMT, Rīgas brīvdostas pārvaldes, "LVR Flote", kā arī Lībekas un Hamburgas ostu delegācijas.



Demonstrācijā uz ledlauža "Varma" klāja reāllaikā varēja vērot 5G *multi-hop* principu darbībā, kas nodrošināja komunikāciju starp "LVR Flote" peldlīdzekļiem – ledlauzi "Varma", hidrogrāfijas mērījumu droņu "Otter", loču kuģi "Dore" un LMT 5G gaisa droņu. Loču kuģim attālinoties, viesi uz monitoriem varēja vērot sakaru darbības rādījumus, kā arī aplūkot 5G iekārtas uz ledlauža "Varma". Vienlaikus kuģu komunikācijai hidrogrāfijas mērījumu droņš "Otter" pārraidīja gultnes mērījumus un videopārraidi noteikšajam uz ūdens, savukārt LMT 5G gaisa droņš veica videopārraidi, nodrošinot redzamību, kuģim attālinoties no redzamības zonas. Demonstrācijas laikā LMT tehnoloģijas spēja nodrošināt nevainojamu 5G mobilo



datu pārraidi, kas ļauj vienlaikus notikt datu apmaiņai starp kuģiem un droņiem uz ūdens un gaisā. Šis ir turpinājums pirmajiem veiksmīgajiem testiem 2023. gada novembrī, kad 5G savienojums ar kuģi tika izveidots, izmantojot sauszemes 5G tīklu, un 5G tīkla savienojamība tika veiksmīgi nodrošināta no kuģa līdz galalietotājam.

"Šis tests ostā parāda iespējas, ko 5G tehnoloģijas paver datu apmaiņai jūrā, kas ir ļoti būtiski ne tikai mūsu pakalpojumu sniegšanā, bet visai jūrniecības nozarei kopumā. Vienlaikus, demonstrējot šo sadarbības projekta rezultātu, mēs arī prezentējam saviem starptautiskajiem partneriem inovāciju testa vides izveidošanu Rīgas brīvdostā jaunu projektu attīstībai ostas un jūras digitalizācijas jomā, informāciju sistēmu integrācijā. "LVR Flote" un LMT veiksmīga sadarbība šādas testa vides izveidē ir balstīta uz pieejamu vidi ostas infrastruktūrā inovāciju attīstībai, kā arī pieejamu juridisko un administratīvo atbalstu inovāciju ieviešanai un atvērtu sadarbības partneru ekosistēmu," uzskata Rīgas brīvdostas pārvaldes kapitālsabiedrības "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

"Jūra ir izaicinājums kvalitatīvu, ātru sakaru nodrošināšanai, ko iespējams risināt ar 5G tehnoloģijām jūrai. Viss darbs, ko LMT līdz šim ir veicis, testējot un izmēģinot jūras 5G tehnoloģijas, ir izaudzis līdz šim risinājumam, kuram pagaidām nav līdzīga ne mūsu



reģionā, ne plašākā globālā kontekstā. Jūras 5G tīkla un tajā balstīto risinājumu ieviešana kļūst arvien nozīmīgāka un būs nenovērtējams atbalsts apstākļos, kad īsā laikā nepieciešams pārraidīt milzīgu datu apjomu no kuģa uz kuģi vai no kuģa uz ostu, bet ar tradicionālās datu pārraides metodēm tas nav iespējams. Jaunā risinājuma eksporta potenciālu apstiprina arī ļoti lielā interese no jūrniecības loģistikas uzņēmumiem un lielākajām Eiropas ostām par šāda risinājuma turpmāko kopīgo attīstību," stāsta LMT prezidents, ekonomikas doktors Juris Binde.

Datu pārraides nodrošināšanai 5G tehnoloģijas jūrā izmanto ķēdes principu – 5G tīkla signāls tiek nodots no viena kuģa uz nākamo, tādējādi ļaujot uzturēt sakarus gan starp jūrā esošiem kuģiem un ostām, gan starp kuģiem jūrā. LMT un "LVR Flote" istenotā demonstrācija pēc rudenī notikušajiem pirmajiem izmēģinājumiem ir vēl viens apliecinājums, ka 5G jūras tehnoloģijas var sekmīgi nodrošināt 5G pārklājumu Baltijas jūrā. ■

Stiprina militāro mobilitāti Rīgas ostā



Rīgas ostā pabeigti vairāki svarīgi būvdarbi ostas infrastruktūras uzlabošanai, kas ļaus stiprināt sabiedroto militāro mobilitāti un vienlaikus paaugstināt ostas komerciālo konkurētspēju. Projekts "Rīgas ostas duālas izmantošanas jaudas palielināšana" tika sākts jau 2023. gada maijā, tā ietvaros tagad pabeigta Kundziņsalas auto un dzelzceļa tilta pārbūve un autoceļa pārbūve no Kundziņsalas dzelzceļa tilta pār Sarkandaugavu līdz konteineru terminālim Kundziņsalā, kur sakārtota brauktuve, izbūvēta jauna lietus ūdens kanalizācijas sistēma, ierīkots energoefektīvs LED apgaismojums,

kā arī pārbūvēta viena dzelzceļa pārbrauktuve. Ievērojami pagarināta kuģu piestātne, kur tagad varēs ātrāk apstrādāt ne tikai lielākus konteinerkuģus un *ro-ro* kuģus, bet arī militāros kuģus, kas transportē militārās kravas. Tāpat pabeigti būvdarbi un nodota ekspluatācijā pārbūvētā dzelzceļa pārbrauktuve Uriekstes ielā pie ostas kontrolpunkta uz Kundziņsalu, kas arī uzlabos komerciālo un militāro kravu plūsmas ātrumu. Paredzēts līdz šā gada oktobrim pabeigt ceļa posmu no BCT līdz kravas transportlīdzekļu stāvlaukumam Kundziņsalā, bet visus darbus pilnā apmērā plānots pabeigt līdz 2024. gada beigām.

UZZIŅAI

Projekts "Rīgas ostas duālas izmantošanas jaudas palielināšana" tiek realizēts trīspusēja līguma ietvaros starp Rīgas brīvostas pārvaldi, Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūru (CINEA) un SIA "Baltic Container Terminal" (BCT).



BCT piestātņu līnija apvieno trīs piestātnes un ir 506,3 metrus gara, kas ļaus turpmāk BCT terminālī vienlaikus pietauvet un apkalpot divus lielus konteinerkuģus, *ro-ro* kuģus (kravas prāmjus) vai militāros kuģus, kā arī pietauvet un apkalpot kuģus, kuru garums sasniedz 340 metrus. Rezultātā tiek paātrināts kravu iekraušanas un izkraušanas process, kas paaugstina termināļa darba efektivitāti un komerciālo konkurētspēju. Tā kā terminālī tiek uzņemti un apkalpoti arī militārie kuģi, vienlaikus tiek būtiski uzlabota arī militārā mobilitāte. ■

Mācībās izspēlē piesārņojuma novēršanas scenāriju

26. jūlijā Ventspils brīvostā norisinājās mācības, lai pārbaudītu ostas dienestu gatavību un darbinieku mobilitāti novērst piesārņojuma izplatību Ventspils ostas akvatorijā, ja tas kādreiz būtu nepieciešams.

Ventspils brīvosta ir stratēģiski nozīmīgs objekts, tāpēc ostas drošība un personāla gatavība ārkārtas situācijām ir īpaši būtiska. Lai pārbaudītu dienestu gatavību dažādiem nestandarta scenārijiem, Ventspils brīvostas pārvalde regulāri rīko mācības, izspēlējot iedomātas krīzes situācijas. Šoreiz bija kārtā izmēģināt jūras bonu lietošanu, kas var būt svarīgi naftas produktu noplūdes gadījumā.

Mācības laikā tika veikta trīs 600 metru garu jūras bonu virtenu sagatavošana un izvilšana. Savienotās bonu virtenes ar loču kuģa



palīdzību novilkā pāri ostas akvatorijai, tādā veidā bloķējot upes ieteku un neļaujot piesārņojumam nonākt jūrā. Šādā situācijā reālajā dzīvē, bonu virtenēm izolējot upes ieteku jūrā, ar ostas peldlīdzekļu palīdzību piesārņojums tiktu savākts.

Mācībās piedalījās Ventspils brīvostas pārvaldes personāls, Ostas un piesārņojuma aizsardzības dienests un piesārņoto ūdeņu savācēju kuģu grupa, kā arī tika izmantoti vairāki ostas peldlīdzekļi. ■

Plāno atjaunot Ziemeļu molu Ventspilī

Noslēgumam tuvojas būvprojekta izstrāde Ventspils Ziemeļu mola estakādes atjaunošanai – pamatnes hidrotehnisko konstrukciju un nolietoto mezglu nomaiņai, kā arī braucamās daļas seguma atjaunošanai ar lietusūdens novadi no estakādes teritorijas.

Ziemeļu mola transporta estakāde nodrošina tehnoloģisko cauruļvadu izvietošanu un savienojumu starp krastu un piestātnēm Nr. 35A un Nr. 36, kā arī nodrošina apkalpojošā autotransporta kustību. Būvprojektu izstrādā SIA "CHR Design Solutions".

2024. gadā tika pabeigta piestātnes Nr. 35A atjaunošana, kas ļauj stiprināt Ventspils ostas pozīcijas lejammkravu un ķīmisko kravu pārkraušanā. Ziemeļu mola piestātnēm paredzēta svarīga loma Ventspils ostas transformācijā no fosilās enerģijas ostas par atjaunīgās enerģijas ostu. ■

SEB banka piešķir divus miljonus eiro jaunas ražotnes būvniecībai

SEB banka piešķir divu miljonu eiro finansējumu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumam "Norplast Piemare" jaunas ražotnes būvniecībai Liepājas ostā. Plānotā ražotne būs gandrīz 2000 kvadrātmetru plaša, un būvniecību iecerēts pabeigt jau 2024. gada rudenī. Jaunajā ražotnē izgatavos ļoti liela izmēra kompozītmateriālu izstrādājumus, kuru ražošana līdz šim Latvijā nebija iespējama, bet atrašanās ostas pietātnes tiešā tuvumā nodrošinās loģistikas priekšrocības un atvieglos lielgabarīta kravu transportēšanu.

"SEB banka jau ilgstoši sadarbojas ar "Entec Norplast", kas ir spējis iekarot nišu specifisku lielgabarīta produktu ražošanā no kompozītmateriāla. Jaunajā ražotnē taps, piemēram, liela izmēra zivju baseini, kuru transportēšanai svarīga ir ražotnes

UZZIŅAI

"Norplast Piemare" ir viens no Norvēģijas kompānijas "ENTEC Group" meitas uzņēmumiem. Tas Liepājā ienāca jau pirms vairākiem gadiem, kad uzņēmuma akcijas iegādājās Norvēģijas kapitāla kompānija "Entec Norplast", kas Latvijā dibināta 2001. gadā un specializējas stikla šķiedras produkcijas ražošanā, ko izmanto kuģu drošības aprīkojumā, naftas ieguvē, transportā, aktīvajā atpūtā, notekūdeņu attīrīšanā, zivju audzēšanā un citās jomās. Uzņēmumam ir ražotne arī Saldū, un tā produkcija tiek eksportēta visā pasaulē.

atrašanās ostā. Esam gandarīti, ka varam atbalstīt ražošanas paplašināšanu Latvijā un sadarboties ar savā nišā starptautiski

atpazīstamu un novērtētu uzņēmumu, kurš aug un attīstās," sacīja SEB bankas valdes loceklis Arnis Škapars.

"Šī ražotne ir būtisks stratēģiskās attīstības solis, ar kuru tiek saistīta mūsu uzņēmumu ilgtermiņa attīstība. Mēs esam izaugsmes uzņēmumi, un jaunais objekts Liepājā sniedz mums iespēju augt, kā arī unikālu iespēju nosūtīt lielas kompozītmateriālu konstrukcijas tieši mūsu klientiem no mums pieejamās dziļūdens pietātnes. Prieks, ka arī mūsu finanšu partneris SEB banka ir novērtējis uzņēmumu potenciālu visai specifiskā darbības jomā. Uzņēmumu "Entec Norplast" un "Norplast Piemare" attīstība Latvijā turpināsies ar vēl lielāku jaudu, nu jau divās ražotnēs Saldū un Liepājā," sacīja "Entec Norplast" vadītājs un LSEZ "Norplast Piemare" valdes priekšsēdētājs Māris Meija.

Liepāja un Lībekas paraksta sadarbības memorandu

11. jūlijā Vācijas – Latvijas ostu dienu ietvaros Liepāja un Lībekas parakstīja četrpusēju sadarbības memorandu. Memorandu parakstīja Liepājas un Lībekas pašvaldību vadītāji un Lībekas ostas un Liepājas SEZ pārvaldnieki. Sadarbības memorands nosaka divus galvenos mērķus – CO2 izmešu samazināšanu un infrastruktūras attīstību, nodrošinot nepieciešamo ostas termināļu efektīvu funkcionalitāti un modernu, ilgtspējīgu darbību, lai atbalstītu kravu plūsmas un pasažieru pārvadājumu objektīvu pieaugumu. Tas ietver lielāku kuģu izvietojšanu, tādējādi samazinot CO2 emisijas uz vienu kravas vienību.

"Sadarbības memorands ar Lībekas pilsētu un ostu ir vēl viens Liepājas solis ceļā uz aizvien zaļāku, videi draudzīgāku pilsētu, kas iet roku rokā ar Eiropā uzņemto zaļās ekonomikas kursu. Jūras savienojums starp Liepāju un Lībeku jau vēsturiski ir bijis svarīgs ūdensceļš, ko tagad esam apņēmušies attīstīt arī kā videi draudzīgu kuģošanas koridoru, lai nodrošinātu piegādes ķēdes visā Eiropā," norāda Liepājas domes priekšsēdētājs Gunārs Ansiņš.

Būtiska memoranda komponente ir vienošanās par sadarbību, lai turpinātu Liepājas ostas 46. pietātnes rekonstrukciju.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis uzsver, ka līdzšinējā un nākotnes sadarbība ar Lībeku un tās priekšostu Trāvemindi ļauj izvirzīt un sasniegt jaunus mērķus. "Jūras transports ir zaļāks un draudzīgāks videi un cilvēkiem. Esam gandarīti, ka prāmja līnijā darbojas veiksmīgi, ar pozitīvu dinamiku, tomēr daudzas kravas automašīnas joprojām brauc pa ceļu. Šis memorands

UZZIŅAI

Pēdējos gados ievērojami pieaudzis prāmja līnijā pārvadāto kravu apjoms. Pirms pieciem gadiem, 2019. gadā, tās bija 799 449,67 tonnas, 49 296 ro-ro vienības un 39 987 pasažieri, bet 2023. gadā jau pārvadāts divas reizes vairāk kravu – 1 599 037,09 tonnas, 97 419 ro-ro vienības un 93 777 pasažieri. Arī 2024. gada pirmajā pusgadā Liepājas ostā lielāko kravu apgrozījuma pieaugumu nodrošināja prāmja līnijā Liepāja – Trāveminde pārvadātās ro-ro kravas – 14,16%.



paredz sadarbību, lai varētu prāmja līnijā palielināt kravu apjomu, uzņemt ietilpīgākus kuģus. Turpinām strādāt, lai veiksmīgi rekonstruētu un attīstītu Liepājas ostas 46. pietātni, kas apkalpo prāmja līniju."

"Prāmju termināļa darbība ir labs piemērs, kā, ieguldot infrastruktūras attīstībā gan publiskos, gan privātos līdzekļus, var palielināt kravu apgrozījumu. Ne mazāk svarīga ir savlaicīga risku pārvaldība, maksimāli mazinot to ietekmi uz kravu plūsmu, vietējo kravu piesaiste, kas balstīta uz ciešu mijiedarbību starp ostu un ražošanas uzņēmumiem, kā arī uzņēmēju, Liepājas SEZ pārvaldes, valsts un pašvaldības institūciju visciešākā sadarbība," atzīst Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

Pastāsti par savu hobiju, vai dari zināmu par savu paziņu hobijiem!

Tāla gaisma ekonomikas tuneļa galā – ar augstu risku

Aleksandrs Pavlovičs ir jūrnieka dēls, tādēļ arī profesijas izvēle bijusi pašsaprotama. Mācības Latvijas Jūras akadēmijā, pēc tam darbs tankkuģu flotē, tad uz pasažieru kuģiem, arī *Heavy lift* klases kuģiem. "Kad biju nostrādājis jūrā piecus gadus, pasaulē nāca mans vecākais dēls. Redzēju viņu pavisam maziņu, kad devos reisā. Pēc četriem jūrā nostrādātiem mēnešiem viņš mani vairs nepazīna. Tas bija pagrieziena punkts darba meklēšanai krastā. Atcerējos, cik ļoti man trūka tēva, kas mani audzinātu un sniegtu tik nepieciešamos vīrieša padomus! Sapratu, ka tādu dzīvi nenovēlu ne savam dēlam, ne sievai. Uzzināju, ka Jūrnieku reģistrs meklē vecāko inspektoru. Atlase bija diezgan stingra, mani intervēja visi vadītāji, taču beigās šo darbu dabūju," atceras Aleksandrs.

Ikdienā Aleksandra darbs saistīts ar jūrnieku kursiem un to atbilstības STCW konvencijas prasībām nodrošināšanu. "Ir regulāras pārbaudes, braucam un uz vietas skatāmies, vai jūrnieku apmācība notiek atbilstoši visiem kritērijiem. Manos pienākumos ietilpst arī standarta programmu izstrāde. Ir interesanti."

Brīvajā laikā Aleksandra aizraušanās ir bitcoini – kā ideja par naudas revolūciju, katra indivīda finansiālo brīvību un iespēju pārveidot esošo finanšu un norēķinu sistēmu. "Vis sākas 2020. gadā, kovida laikā. Mani kriptovalūta bija interesējusi jau sen, biju arī šo to palasījis, galvenokārt masu medijos. Eksperimentējot ieguldīju kādus 20 vai 30 eiro un pat aizmirsu par to. Taču izrādījās, ka pēc kāda laika bitkoīnam bija diezgan liels cenas kāpums, un mani 20 eiro bija pārvērtušies par 100. Jutos kā ģēnijs!" smejas Aleksandrs.

Veiksmīgais eksperiments deva motivāciju sākt iedziļināties, lai saprastu, kā sistēma strādā no iekšienes. "Skaidrs, ka no sākuma pilnīgi neko



Aleksandrs Pavlovičs.

nesapratu – kaut kas mistisks, kaut kādi bloki un heši... Problēma jau tā, ka nav pieejamas nekādas apmācības, ar visu jātiek galā tikai pašmācības ceļā. Un tomēr, aizvien vairāk iedziļinoties, pienāca brīdis, kad notika "klikšķis", un pēc tam jau atpakaļceļa vairs nav. Esmu sapratis to ideju un būtību, par to esmu gatavs stāvēt un krist!" atzīst Aleksandrs.

Sākumā visgrūtāk bijis atrast domubiedrus, ar kuriem apspriest un dalīties *Bitcoin* aktualitātēs, taču tad Aleksandrs uzzinājis par "Bitcoin Riga Meetup" – bitkoīna entuziastu grupu, kas tiekas reizi mēnesī kādā iepriekš norunātā vietā. Tā ir ļoti brīva un atvērta grupa, kurai var pievienoties jebkurš interesents. Viss, kas satur šos cilvēkus kopā, ir tikai kopīgas intereses un redzējums par cilvēces nākotni. Brīvs un neierobežots patiesībā ir it viss, kas saistīts ar bitkoīnu, uzsver Aleksandrs. Nevienam pār to nav varas, bitkoīns darbojas kā neiznīcināms un neietekmējams pulkstenis. Maksimālais bitkoīna monētu skaits ir 21 miljons, tas ir nemainīgs un ieprogrammēts skaits, kas nekad netiks palielināts, atšķirībā no *Fiat* naudas vai arī esošās bezseguma valūtas. Bitkoīnu neuztur nekāda centralizēta organizācija, kāda valsts vai centrālā banka, bet



Uz Latviju atvesti Ukrainas bēgļi.



Drošības pamatkursa pārbaude Liepājas Jūrniecības koledžā.

gan decentralizēts lietotāju tīkls, un katram lietotājam ir iespēja piedalīties *Bitcoin* tīkla uzturēšanā, par to saņemot samaksu. Decentralizācija – tā ir viena no neatņemamām *Bitcoin* blokķēdes sastāvdaļām un nākotnē varētu kļūt par pamatu nākotnes pārvaldības sistēmu pārveidei.

Bitkoīnus var lietot jebkurš, kam ir pieejams interneta savienojums un ir uzstādīta nepieciešamā programmatūra. Atšķirībā no citiem maksājumu veidiem, šajā gadījumā netiek iesaistīta trešā puse – bankas, nav jāgaida maksājuma apstiprinājumi, kā arī maksājums nevar tikt atcelts vai iesaldēts, tas ir neatgriezenisks un pēc validatoru apstiprināšanas to nevar mainīt. "Ja interneta izgudrošana deva iespēju brīvi apmainīties



Virtuālās realitātes apmācības testēšana "Novikontas" Jūras koledža.

ar informāciju, tad *Bitcoin* dod iespēju brīvi un bez starpniekiem apmainīties ar vērtībām," uzsver Aleksandrs. Nevienam nav noslēpums, ka naudas vērtība krītas, ikdienā bieži sakām – jā, pirms tik un tik gadiem veikalā par to pašu summu varēja nopirkt daudz vairāk! Mēs tiekam mudināti veidot uzkrājumus, parūpēties par savām vecumdienām, taču uzkrājumu vērtība strauji rūk, un nav izslēgts, ka pat ar visa mūža iekrājumiem nekādas laimīgās vecumdienas garantēt nebūs iespējams. "Skaidrs, ka ar esošo ekonomisko sistēmu kaut kas nav kārtībā. Mēs visi dzīvojam uz parāda, neko nemainot, šis process būs bezgalīgs. Bitkoins ir iespēja apburto loku pārraut."

Vienlaikus Aleksandrs nenoliedz, ka kriptovalūta nes sev līdzī diezgan nopietnus riskus. Tā ir sistēma, ko masveidā izmanto krāpnieki. "Es teiktu, ka diezgan liela daļa no tiem, kuri piedāvā iesaistīties kriptovalūtas operācijās, ir krāpnieki. Neticiet, nav izstrādāta programma, ar kuru var kļūt par miljonāru! Jā, cilvēks ir tendēts noticēt brīnumam, taču patiesībā jārēķinās, ka nokļūsi īstos "mežonīgajos rietumos", kur izdzīvo stiprākais un likumi nav rakstīti. Princips ir vienkāršs – nevienam neuzticieties un patstāvīgi veiciet paši savu pētījumu! Tikai pilnībā izprotot sistēmu līdz sīkumiem, vari mēģināt kļūt par līdzvērtīgu spēlētāju un atrast savu nišu. Atkal atgriežamies pie tā, ka nav priekšrakstu, nav mācību programmu, kas palīdzētu apgūt mūsu līdzšinējās ekonomikas alternatīvu. Arī manis pieminētie "Bitcoin Riga Meetup" nav finanšu konsultanti."

Un tomēr bitkoins ir nopietna lieta – arī bankas to saprot un no tā



Izdzīvošanas skola "XL50h izaicinājums tēviem".

baidās. Banku sistēma darbojas tad, ja cilvēki tām uzticas, taču šī uzticība ne reizi vien jau tikusi izmantota ļaunprātīgi. Arī 2008./2009. gada finanšu krīze Latvijā tika izraisīta, izmantojot cilvēku uzticību. Taču, neko nemainot, nebūs citas izejas – atkal nāksies uzticēties tam, kurš tevi piekrāpis, un cerēt, ka turpmāk tas neatkārtosies. Aleksandrs uzsver: "Bankas cenšas kaitēt bitkoīnam, bankas piedāvā it kā alternatīvas,



Svētku torte un balvas Aleksandra organizētajam *Bitcoin* dalīšanas pasākumam.

piemēram, Eiropas Centrālā banka plāno nākotnē ieviest digitālos eiro, kuriem arhitektūra ir līdzvērtīga bitkoīnam, tomēr būtība un mērķis ir pavisam cits. Taču jāpatur prātā, ka bankām vienmēr un visur pirmajā vietā būs centralizēta monetārā politika un savas varas uzturēšana, nevis vienkāršā cilvēka labums, drošība un kur nu vēl vairāk decentralizētas politikas ieviešana."

Vēl nesen visu, kas saistīts ar kriptovalūtu, neregulēja nekāda likumdošana. Taču pašlaik situācija mainās. "Milzīgs signāls ir ES regula par kriptovalūtas tirgus regulējumu MiCA. Tā kļūs obligāta no 2025. gada 1. janvāra. Tas ir solis ceļā uz nākotnes ekonomiku arī Latvijā. Taču ceļš vēl ir tāls. Nu nav tā – nopērc bitkoīnu, un visas tavas problēmas būs atrisinātas. Tā nav un vēl tik drīz arī nebūs. Es teiktu – pašlaik ir redzama tikai tāla gaisma tuneļa galā," uzskata Aleksandrs. ■

Sarma Kočāne

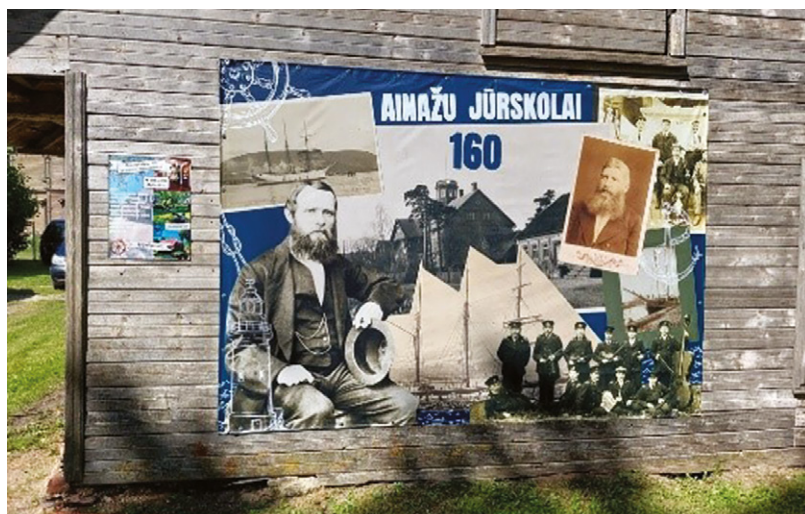
Ainažu jūrskolai – 160, Ainažu jūrskolas muzejam – 55

Vēl šķiet pavisam nesen Ainažos kuplā jūrnieceības nozares ļaužu pulkā atzīmējām jūrskolas 150. un muzeja 45. dzimšanas dienu, bet nu ar lepnumu sakām: Ainažu jūrskolai – 160, muzejam – 55. Laiks tiešām iztek kā jūrmalas smiltis caur pirkstiem. Pagājuši desmit gadi, un tie ir mainījuši gana daudz. No jūrnieceības ģildes mūžībā aizgājuši daudzi cienījami jūrnieki un jūrnieceības darbinieki. Dzīve kļuvusi daudz steidzīgāka, bet varbūt mēs pārāk steidzamies. Bieži vien izlīdzamies ar apsveikumu *WhatsApp*, paldies dievam, tur apsveikumam var pievienot skaistu bildīti. Tomēr Ainaži nav tas gadījums, kad gribētos attālināti apsveikt, lai tikai paša sirdsapziņa būtu tīra. Uz Ainažiem vienmēr gribas aizbraukt, satikt muzeja meitenes un ienirt muzeja īpašajā aurā.

Vienmēr vissvarīgākais ir cilvēks, jo tieši cilvēks ar savu enerģiju, darbu un zināšanām rada šo īpašo sajūtu, ko bauda ikviens, kurš ienāk pa Ainažu muzeja vārtiem. Un nav no svara, vai tu šurp atnāc vasarā, kad sagaida krāšņi ziedošs dārzs, rudenī, kad rūgti smaržo lapu zelts, vai ziemas baltajās sniega kupenās. Ainažu jūrskolas muzejs ne vien turpina apmeklētājus iepazīstināt ar šo mūsu vēstures lappusi, bet arī ik gadu rīko mūsdienu jūrnieku salidojumus.

Muzejs glabā liecības par jūrnieceības pamatlicējiem. Izveidot savu jūrskolu nelielā Vidzemes jūrmalas piekrastes ciemā ir pašu vietējo iedzīvotāju iniciatīva, jo tolaik šajā piekrastē būvēti burinieki, taču bija vajadzīga arī izglītība. Krišjānis Valdemārs lika pamatus jūrnieceības izglītības sistēmai, bet ainažnieki tam, lai skolu varētu atvērt. Muzeja direktore Iveta Erdmane stāsta par leģendu, kas vēsta, ka vietējie kartupeļus salikuši savās laivās un veduši uz Pēterpili. "Tirgū pārdeva, un pēc tam pie Krišjāņa Valdemāra notika naudas ziedošana, jo latvieši vēlējās mācīties jūrnieceības gudrības latviešu valodā, bet toreizējā vācu Rīgas jūrskolā viņiem nebija iespējams iestāties, tāpēc viņi ļoti atbalstīja Valdemāra ideju. Viņi gribēja iet tālāk, aiz apvāršņa, būvēt lielākus kuģus un attīstīties," saka Iveta.

Kas zina, vai tie bija kartupeļi vai vēl kas cits, ko Pēterpilī pārdeva ainažnieki, bet skola tika atvērta, latviešu



zemnieki ieguva izglītību, kļuva par slaveniem jūrasbraucējiem un lika pamatu mūsu jūrnieku labajai slāvai pasaulē.

20. jūlijā Ainažu jūrskolas muzeja dārzā pulcējās viesi – jūrnieceības ļaudis, pašvaldības pārstāvji un vietējie ainažnieki. Pasākumu vadīja kuivižnieks Dzintris Kolāts, vietējie deju kolektīvi un viesi no Igaunijas priecēja ar raitu dejas soli, bet Daumanta Kalniņa dziedātā Raimonda Paula dziesma "Latviešu jūrniekiem" esot tāda kā muzeja himna, jo tās tapšanu iedvesmojis kāds stends, kurā redzami burinieku kapteiņu foto. Iveta Erdmane atceras, ka septiņdesmitajos gados muzejā viesojies dzejnieks Imants Ziedonis



Ziedu krāšņums muzeja dārzā.



Normunds Vilkaušs (no kreisās) ar kundzi, Jāzeps Spridzāns un Māris Polencs.



Ainažu jūrskolas muzeja direktori Ivetu Erdmani sveic "Novikontas" Jūras koledžas vadītājs Dmitrijs Semjonovs.

un aizdomājies stāvēja pie kāda no stendiem, kurā redzami vecie jūrniki, un tieši Ainažu muzejā viņam radās dzejolis "Latviešu jūrnikiem", bet komponistam Raimondam Paulam šis dzejolis pārtapa nu jau leģendārajā dziesmā.

Iveta Erdmane, uzrunājot svētku viesus, uzsvēra, ka Ainažu jūrskola deva pamatu latviešu pašapziņas celšanai un savas neatkarīgas Latvijas valsts veidošanai. "Tieši te bija tā drosmē un uzdrīkstēšanās – mēs paši varam, mēs neesam nekādi kalpi, mēs paši varam būtēt kuģus, braukt jūrā, būtēt namus. Mēs esam kā jebkura Eiropas tauta, ne vājāka, ne sliktāka," sacīja muzeja direktore. "Īpaša draugu grupa muzejam ir labvēļi, bez kuriem visus šos garos gadus nebūtu varēts iztikt. Viņu vārdi ierakstīti mūsu muzeja labvēļu plāksnē. Šos atsaucīgos, saprotošos cilvēkus mēs vienmēr atcerēsimies un godināsim. Ne katrs prot un grib



Raimonda Paula dziesmu "Latviešu jūrnikiem" dzied Daumants Kalniņš.



Muzeja dārzu pieskandina Jūras spēku orķestris.

otram pasniegt roku. Te es domāju ne tikai materiālu palīdzību, bet arī drauga plecu. Latvijas Jūrniecības savienība, tās bijušais vadītājs Antons Vjaters un tagadējais Roberts Gailītis, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija un tās prezidents Jāzeps Spridzāns, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un tās prezidents Igors Pavlovs un viņa vietnieks Andrejs Umbrāško, Latvijas Jūras spēki, tālbraucējs kapteinis



Pateicības vārdus sadarbības partneriem un atbalstītājiem saka muzeja direktore Iveta Erdmane, pasākumu vada novadnieks Dzintris Kolāts.

A. Ikaunieks ar ģimeni, kuri muzeju gan materiāli, gan morāli ir atbalstījuši vairāku gadu desmitu garumā, kā arī viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, kurš vienmēr ir klātesošs ar savu viedo redzējumu."

Muzeja dzimšanas dienā muzeja dārzu pieskandināja Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku pūtēju orķestris. "Kā jebkuram latvietim, arī man liekas, ka jūrskola ir ļoti svarīga, jo īpaši jūrnikiem. Lai kādā jūras nozarē mēs strādātu, pamats tomēr ir izglītība, un tieši šeit izglītība sākas," izsaka pateicību par jūrniecības gara uzturēšanu, muzeja darbiniekus sveica Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs. "Tam, ka latviešu jūrnikiem arī šodien augstu vērtē pasaulē, pamats ir likts te, Ainažos, pirms 160 gadiem. Pirms braukšanas uz Ainažiem pāršķirstīju desmit gadu vecus vēstures ierakstus, kur nu jau mūžībā aizgājušais

▶▶▶ 37. lpp.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš ir teicis, ka Latvija ir jūras lielvalsts un, lai kur mēs ietu, mūs zina un pazīst. Pamats ir labā izglītība, mūs novērtē gan civilajā darbā, gan militārajā dienestā.”

Bez vēstures nav nākotnes, tāpat kā bez ieinteresētiem, izglītotiem un harizmātiskiem cilvēkiem un jūrniecības ļaužu vienotības mēs nevarēsim turēt augstu jūrniecības karogu. Šāda doma caurvija gan viceadmirāļa Gaida Andreja Zeibota, gan kapteiņa Normunda Vilkausa svētku uzrunas.



Ainažu īpašo nozīmi Latvijas jūrniecībā savā apsveikuma runā uzsvēra viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.



“Bez pagātnes nav nākotnes,” Ainažu jūrskolas muzeju sveic novadnieks kapteinis Normunds Vilkauss.

“Ceļš uz piemiņas glabātavas un muzeja izveidi bija riska un grūtību pilns. Muzejs tika dibināts 1969. gadā. Jāatceras, ka tas bija okupācijas laiks. Ieskaidrot toreizējai partijai komitejai šāda muzeja nepieciešamību bija vesels “mākslas darbs”. Un to izdarīja Rīgas Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolvents, toreiz apvienotās muzeju direkcijas direktors Jānis Skolis. Viņam un domubiedru grupai



Jaunā paaudze ieaug jūrniecības tradīcijās. Pirmais – jāiemācās sasiet jūrnieku mezglu. Kapteinis Vilkauss to jau prot pat ar aizietām acīm, īpaši labs esot mīlestības mezgls.

izdevās šajā projektā iesaistīt trīs toreizējos zvejnieku kolhozus – Salacgrīvas “Brīvo vilni”, Kuivižu “Enkuru” un Pērnavas “Parnu Kalur”, kā arī Ainažu padomju saimniecību.

Pirmās ekspozīcijas autores bija Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģniecības nodaļas darbinieces J. Mamedova un B. Krajevskā. Par pirmajiem muzeja vadītājiem kļuva Arvīds un Velta Vētras. Darbs varēja sākties. Tika vākti materiāli, uzņemti ekskursanti, organizēti pasākumi. Apmeklētāji plūda no tuvas un tālas apkāmes. Daudzi nesa līdzīgu materiālus par Ainažu jūrskolniekiem.



Visam pamatā, un jūrniecība nav izņēmums, ir laba izglītība, par ko nenoguris ir cīnījies Jāzeps Spridzāns.



Muzejā apskatāma Andra Skujas gleznu izstāde.

Un tā solīti pa solītim radās muzeja krājums, kurš šobrīd jau sasniedz 10 000 vienību. Vēl tagad gadā vidēji iegūstam ap 25 vienībām,” stāsta Iveta Erdmane.

Reizēm šķiet, ka par jūrniecības celmlaužiem mēdzam runāt šabloniski, piesaucam nodrāztas frāzes, vietā un nevietā citējam “latvji, brauciet”, un latvji brauca, pārdeva Pēterpilī kartupeļus, būvēja kuģus, gāja jūrā un tagad guļ zem zilām atraitnītēm. Esam radījuši tādas kā leģendas, kuras lieliski iederas dažādās dzīves situācijās. Bet varbūt tas nemaz nav slikti, jo, par to runājot un domājot, mēs visi it kā vienojamies kopīgā lūgšanā. Arī Iveta piekrīt, ka daudz kas tiek balstīts uz leģendām, kas radušās, stāstot un pārstāstot notikumus, jo, piemēram, par 1860. gadiem nekādu dižu dokumentāru liecību nemaz nav. “Grūti pateikt, kā tur īsti bija, bet tā varēja būt. Cilvēki pierādīja savu latviskumu un to, ka nav sliktāki par krieviem un vāciešiem,” saka vēstures pētniece.

Dzīve turpinās. Turpinās arī vēstures izziņāšana, jo bez vēstures nav nākotnes. ■

Anita Freiberga

Jūrnieki tiekas pie grāmatu plauktiem

Jūras svētku rītā Salacgrīvas bibliotēka kopā ar biedrību "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" mūspuses tālbraucējus jūrniekus aicināja uz tradicionālo tikšanos Zvejniekdienas gaisotnē. Šogad tā notika laikā, kad sabiedrības apspriešanā nodota Limbažu novada Kultūras stratēģija, kur ievērojama vieta atvēlēta piejūriešu kultūrvēstures apzināšanai. Šim aicinājumam ir senas saknes – jau 1987. gadā, dibinoties Latvijas Kultūras fondam (LKF), tā idejas autors un pirmais vadītājs Tautas dzejnieks Imants Ziedonis rosināja paralēli Spīdolas, Daugavas un citām fonda programmām pievērsties latviešu jūrniecības vēstures izpētei un akadēmiskam tās izvērtējumam.

Tā rakstnieka Eгона Līva un novadpētnieka Arvja Popes vadībā darbu uzsāka LKF Jūrniecības vēstures kopa, kur sapulcējušies zvejnieki un jūrnieki vēlāk lika pamatu Latvijas Jūrniecības savienībai, kas gadu gaitā izaugusi par vērā ņemamu nozares nevalstisko organizāciju. Imanta Ziedoņa sauksme "Kultūrspēks jūrai" vēl arvien ir dzīva un aktuāla, tā nominēta arī viena no mūsu novada Kultūras stratēģijas apakšprogrammām. To tikšanās reizē Salacgrīvas bibliotēkā, atsaucoties bibliotēkas vadītājas Diānas Gedertas apsvēkuma vārdiem, akcentēja Limbažu novada Kultūras pārvaldes vadītāja Evija Keisele. Viss, ko dara piejūrieši, ir jaudīgi, laikmetīgi un līdzcilvēkus uzrunājoši. Piekrastes ļaudis, neatkarīgi no tā, vai viņi vago tuvas un tālas jūras, strādā okeānu plašumos vai ar lieso piejūras zemi, ir mūsu lielākā vērtība, kas lolojama, saudzējama, paaudžu pārmantojamības vērtā.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas valdes loceklis tālbraucējs kapteinis kuivīznieks Normunds Vilkaušs tikšanās reizē runāja tieši par šo paaudžu pārmantojamību, par to būtisku lomu viņa paša un vienaudžu aroda izvēlē, kas savulaik bija Salacgrīvas vidusskolas jūrniecības koledžtipa klasēm, dodot noturīgu pamatu tālākai izglītībai Latvijas Jūras akadēmijā. Vienu no šī pamata veidotājiem



Salacgrīvas bibliotēkā tiekas tālbraucēji kapteiņi. Kārlis Irbenieks (no labās), Intars Salmanis, Normunds Vilkaušs, Kaspars Keiselis, Raimonds Podziņš, jūrskolotājs, kuģu vadītājs Valdis Ozoliņš, ledlauža "Varma" stūres vīrs Andris Skuja, Mārcis Skuja. Diānas Gedertas foto.



arī torīt uzklusijām – kuģu vadītājs Valdis Ozoliņš bija tas "garainis, kas veicināja vārišanos". Pats jūrskolotājs gan diezgan kautrīgi atzina, ka bijis stingrs, un puikas esot ne tikai mācījušies, likuši ieskaites un eksāmenus, bet arī palīdzējuši viņam uzcelt māju. Brīvprātīgi, jo jūrskolnieki bijuši kā viena liela draudzīga ģimene.

Par noturīgo jūras gēnu latviešos liecināja divu Skuju dzimtas vīru saruna: Andris, kurš no piekrastes zvejnieka izaudzis līdz ledlauža "Varma" stūres vīram, un Mārcis, ko tēvs sūtījis augstās skolās, lai karjeru turpinātu kā tālbraucējs kapteinis, atcerējās savu tēvu un vectēvu, Kuivīžos godātu un cienītu cilvēku – Nopelniem bagāto zvejnieku Jāni Skuju. 1977. gadā mūsu novadniece Daiņa Avotiņa viņam veltījusi aprakstu

"Cilvēks kā cilvēks", kas publicēts Salacgrīvas novada literārajā almanahā "Zutiņš", kura tikko iznākušo piekto laidieni saņēma visi tikšanās dalībnieki.

Neiztika arī bez sarežģītās ģeopolitiskās situācijas pasaulē apspriešanas. Tālbraucēji kapteiņi Kaspars Keiselis un Raimonds Podziņš dalījās iespaidos par kuģošanas problēmām Persijas līča rajonā, par nemierniekiem ceļā uz Suecas kanālu un zemo ūdens līmeni Panamas kanālā. Tas liek mainīt ierastos loģistikas ceļus, kas sagādā raizes jūrniekiem un papildzina gaidīšanas prieku mājāsपालicējiem. Sveicienus bija atsūtījusi arī Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija, ko vada Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas direktors Edijs Štāls.

Tikšanās prieku vairoja dziesminiece Guna Grote-Majore, karikatūrists Kristaps Auzenbergs un kambīzes "Pie laša kundzes" galdā celtais tārīta loms. Par šād un tad dzirdētām runām, ka jūrā trūkstot zivju un uz kuģiem tik maz jauno jūrāgājēju, saņākušie bija vienisprātis – tie ir nieki, jo katrā dzīves situācijā piekrastnieki spēj atrast kādu veiksmes stāstu. ■

Gints Šimanis

Salacgrīvas vasara – no Reņģedāju festivāla līdz Zvejnieksvētkiem

Šī vasara Salacas krastos un piejūrā aizrit jaudīgi – no tradicionālā Reņģedāju festivāla līdz Jūras svētkiem, kas šogad atkal nominēti “pa vecam” – Zvejnieksvētki. Kuivižnieka Dzintra Kolāta izloloti cieņas apliecinājumi dienišķajai reņģei Salacgrīvā izskanēja jau septīto reizi. Reņģedāju festivāls pulcēja vēl nebijušu skatītāju un tirgotāju (105!) skaitu – tā teikt, skaistajā un saulainajā maija sestdienā te nebija kur ābolam nokrist. Šogad festivāls vairāk vilka uz folk mūziku – bija gan pašmāju “Cielavas spēlmaņi”, tuvējie sābri igauņi no Pērnavas (folkgrupa “7. palāta”), sirdsdziesmu karuselis Vitālija Bogdanoviča un pavadošās grupas “grieziena”, lai visiem būtu jautri un iedvesmojoši.

Jaudīgi pulsējošu uzrāvienu klātesošajos radīja dinamiskā un enerģiskā noskaņā muzicējošā etnopriekā grupa “Ogas” no Rēzeknes. Mūsdienīgos aranžējumos koncerta programmā izskanēja latviešu tautasdziesmas un ziņģes, ukraiņu un īru melodijas, kā arī īpaša pašu radīta oriģinālmūzika



ar dainu tekstiem. Igeta Ozoliņa, Ilze Jurjāne-Lapkovska, Agate Paštore, Elīna Līce, Kristaps Karps un arī te plašāk zināmais Artūrs Uškāns tā sajūsmīnāja publiku, ka salacgrīvieši “Ogas” savos platuma grādos gribētu redzēt vēl un vēl.

Bet ko tad zvejnieki, reņģu smēlējī? Viņi patiesi turejās gods godam. Jau pusdesmitos krastā nāca Jāņa Krūmiņa vadītā “Elsa”. Pa to laiku krastmalā bija sapulcējušies vairāk par simt reņģedāju, kam katram tika viens spainītis reņģu par brīvu. Saimnieces steigtin steidzās uz mājām tās ķīķēt, jo gaiss bija karsts, tā vien šķīta, ka reņģēm drīz būs vēderi

vaļā. Palicēji vēroja, kā keramiķe Dace Asne reņģes mīcīja iekšā māla podiņos, lika ugunī un cepa nu gluži kā indiāņi prēriju plašumos. Citviet reņģes cepa tradicionāli, daži tās meta uz oglēm, citi tina pufaikā – izdomai nebija robežu!

Pēcpusdienā savu lomu malā veda Andris Skuja, kam gleznu izstāde turpat Kultūras centrā un pēc vārda kešā nekad nav bijis jāmeklē. Andris dzīvi uztver viegli – ja jau viņam bijis uzticēts atstūrēt mūsu slaveno ledlauzi “Varma” no Tosmāres sausajiem dokiem līdz pat Rīgas Kuģu satiksmes vadības centram Vecmīlgrāvī, tad laivu ar piekrastnieku dienišķo maizīti dabūt iekšā Salacas grīvā varot pat ar aizsietām acīm. Ļaudis ēda reņģes un dzēra Brenguļu uzmdrinošo alu, baudīja vasaras ieskaņu un gaidīja tuvojošos vasaras saulgriežus, lai, zvejnieku vārdiem runājot, pārļautu bula laiku un ieskrietos nākamajiem darbiem vasaras otrajā pusē. Kamēr būs reņģes, reņģedāji uzdos toni no Rucavas līdz pat Ainažiem. ■

Salacgrīvā atvērts jau piektais “Zutiņš”

Zvejniekdienas gaisotnē atvērts tikko kā klajā nākušais šīsvasaras Salacgrīvas literārais almanahs “Zutiņš”. Piektais gadājums palicis uzticīgs sākotnējai almanaha izveides iecerei – vēstīt par pilsētas un pagasta kultūrvēsturi, cilvēkiem un viņu likteņiem laiku lokos. Gluži simboliski izdevumu ievada pazīstamā novadnieka Roberta Spuriņa (1939 – 1998) sacerētie dzejoļi ciklā “Par mūsu Latviju, par dzimto Salacgrīvu”. Piekrastnieku dzīves dokumentējums ir novadnieces Dainas Avotiņas stiprā puse, tādēļ no viņas bagātā aprakstu pūra izraudzītas dzejnieces 1977. gadā rakstītās pārdomas par Kuivižu piekrastes zvejnieku Jāni Skuju (1926 – 2007).

Vienmēr saistoši lasīt un uzzināt, ko par mūspusi teikuši tālumnieki. Dainas Avotiņas un Jāņa Petera mudināts, pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados Vidzemes jūrmalā daudzkārt viesojies bulgāru dzejnieks un atdzejotājs Zdravko Kisjovs (1937 – 2015) no Rīgas sadraudzības

pilsētas Ruses. Viņa atzišanās mīlestībā Latvijai izskan caur piekrastnieku darba cildinājumu, dzintara apjūsmu un sirsnības mirkliem Dzejas dienu pasākumos Svētdienas “Sprundās”, Bārdu dzimtas muzejmājā “Rumbiņos”, Limbažu un Alojas skolās.

Rakstītais vārds Salacas krastos vienmēr augstu vērtēts. Savdabīgu kultūrvēstures lappusi pavēris grāmatu izdevējs, tirgotājs un rakstnieks Atis Freināts (1882 – 1955), aprakstot savas kolportiera gaitas 1939. gada vasarā Limbažos, Mazsalacā, Rūjienā, Salacgrīvā un Ainažos.

Tautas dzejnieka Imanta Ziedoņa (1933 – 2013) dižkoku atbrīvotāju grupa savulaik Ziemeļvidzemē darbojusies vairākkārt – kopts Lāņu muižas un Augstrozēs parks, stādīti pūpoli liesajā piejūras kāpu smilti



no Ainažiem līdz Pernigēlei, rosināta vietējā nomenklatūra iznākt no saviem kabinetiem un partijas birojiem un ieelpot spirtgo prieku gaisu – varbūt galvā kas sagriezies nākamības virzienā?! Ne visur viņi uzņemti ar atplestām rokām, jo bijuši neērti, traucējuši brīvdienās, kļuvuši uzstājīgi. Kā bijis mūspuse? Lasiet Ziedoni!

Salacgrīvas literārais almanahs iznācis ar Salacgrīvas ostas pārvaldes atbalstu, vākam jau piekto reizi nemainīgi “ekspluatējot” novadnieka Kristapa Auzenberga meistarīgo zīmējumu – zutiņš ceļā uz savu puņģi (murdu). Vai šogad zutiņš iekrītīs puņģī, rādīs laiks, jo nēģu sezona Salacā un Svētupē tradicionāli sākas 1. augustā. ■

Gints Šimanis

Zvejniecības vēsturi atvērs Ainažos

Salacgrīvas pagastā reģistrētā "Jāņa Lapsas piemiņas biedrība" nule kā pabeigusi jūrniecības vēsturnieka Andra Cekula monogrāfijas "Jūras izredzētie. (Laikmets un personības Latvijas zvejniecībā)" sagatavošanu iespēšanai. Grāmatas autors ir ilggadējs Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieks, kurš pēdējā desmitgadē vadīja muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu, savācot bagātīgu materiālu krājumu arī par zvejniecību. Daļa no tā rada vietu "Latvijas jūrniecības vēstures (1950–2000)" sējumā, tomēr daudz kas palika npublicēts un redaktoru mazatzīts. Tieši tādēļ radusies doma savāktu faktu klāstu darīt zināmu plašākai publikai, izdodot atsevišķu grāmatu par laiku no 1940. gada līdz gadsimtu mijai, akcentējot zvejniecības darbinieku vietu un lomu piekrastes dzīves ritmā.

Kāda ir mūsu zvejniecības vēsture? Autors atzīst, ka skarba: "Katrā mūsu pieturas vietā tā bija atšķirīga, bet katrā arī saskatāmas kopīgas parādības, kuras radīja padomju centralizētā nozares pārvaldības sistēma." A. Cekuls piekrastes apskatu sāk no Nidas, un tas ir mūspusei vai gluži simboliski, jo Rucava ir ilggadējā zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis" valdes priekšsēdētāja Alfrēda Šlisera dzimtā puse. Ko kurzemnieks no leišmalītes savā mūžā paveicis mūspusē, šķiet, nevienam salacgrīvietim nav jāstāsta... Arī tālējuru kapteiņi, kuri skolojās slavenajā Ainažu



"Zvejnieki minēti jau 1210. gada Indriķa hronikā, tāpat šis kopus darba iemaņas akcentētas vēlākajos dokumentālajos pierakstos, kur piesauktas "vadu draudzes". Viena no vecākajām Latvijas zvejnieku apvienībām atradās Rīgas pilsētā un bija zināma no 13. gadsimta, tomēr tās darbības pamatprincipi tika apkopoti 1403. gadā pieņemtajos statūtos. Lai iestātos šai biedrībā, bija jāmaksā viens vērdirņš. Gadsimtu gaitā Latvijas zvejniecība kļuva par atsevišķu nozari ar savu ekonomisko un sociālo piederību."

Lieki teikt, ka jau pirms monogrāfijas iznākšanas daudziem piekrastniekiem radusies neviltota interese to iegūt savā grāmatu plauktā. Patiecoties Zivju fonda finansiālajam atbalstam, pētījums tiks izdots 500 eksemplāru lielā metienā. Grāmatas svinīga atvēršana iecerēta 11. oktobrī Ainažos – Limbažu novada Grāmatu svētkos. ■

jūrskolā, pamatā nāca no vietējo zvejnieku un zemnieku vidus. Tā, izstaigājot turpat 500 kilometru "jūras zeltmirdzošo krastu", autors apraksta vairāk nekā simt personību Latvijas zvejniecībā, rodot vietu 11 zvejnieku kopsaimniecību raksturojumam un tiem dažiem ministriem, kuri pārvaldījuši nozari.

Vidzemes jūrmala lepojas ar zvejniekiem un zvejniecības darbiniekiem, kuri atstājuši pēdas novada tautsaimniecībā un kultūrvēsturē – A. Šlisera, Aleksandru Virzu, Bernhardu Skuju, Jāni Skuju, Zigurdu Bērziņu, Aleksandru Bērziņu, Rolandu Pumpuru, Aleksandru Ugaini, Agri Skujiņu un daudziem citiem, kam monogrāfijas autors veltījis atzinīgus vārdus.

A. Cekuls zvejniecību aplūko no tās pirmsākumiem mūsu teritorijā:



Gints Šimanis

Latvijas karogs kuģu mastos

"19. gadsimta otrā puse bija tvaikoņu uzvaras gājieni, bet mūsu Kurzemes un Vidzemes piekrastē plauka koka burinieku būve. Divu līdz četrus masīvu gafelšonerus un barkentīnas vadīja latviešu jūrnieki bez vai vēlāk ar vietējās t.s. Valdemāra jūrskolās iegūtu profesionālo izglītību. Pasažieri uz zēģelniekiem nemēdza būt. Saglabāties ne mazums ziņu par šiem kuģojumiem, pat pāri Atlantijas okeānam, taču tās ir jūrnieku, laikabiedru vai pēcnācēju liecības. Tikai tvaikoņu satiksmes attīstība radīja priekšnoteikumus jūras pasažieru pārvadājumiem. 1889. gadā atklātībā parādījās, šķiet, pirmais latviešu daiļliteratūrā sastopamais jūras ceļojuma uz tvaikoņa apraksts. To savā apcerējumā "Kos pieredzēju un piedzirdēju" iekļāvis Matīss Siliņš (1861.13.I Remtē – 1942.7.III Rīgā), Irlavas skolotāju semināra 1870. gada absolvents, dzejnieks, tulkotājs un rakstnieks, vēlāk – pirmais latviešu kartogrāfs un ievērojams etnogrāfisko priekšmetu krājējs un aprakstītājs," savā pētījumā par Latvijas kuģiem un to īpašniekiem rakstīja vēsturnieks Juris Sikss. "1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas viens no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem – radīt savu tirdzniecības floti. Jaunā valsts daudzo nozīmīgo uzdevumu vidū tomēr atrod iespēju stimulēt jūrniecības attīstību ar hipotekāriem aizdevumiem. Ārzemēs iegādātie lietotie, pārsvarā nelielas tilpības (vidēji 2189 BRT) un gados veci (1940. gadā – vidēji 36 gadi) kuģi veido flotes kodolu, vairums privāto rēdereju vai sīko

un vidējo kuģīpašnieku rokās (valsts īpašumā 10% tirdzniecības flotes kuģu; kopumā ap 400 privāto kuģīpašnieku). Par vismazāko no kravas transportkuģiem 1940. gadā izrādās "Neptuns" (91 BRT), vislielākais – "Kegums" (5525 BRT), visvecākajam tvaikonim "Dzintarkrasts" – 70 gadu (pārbūvēts 1929. gadā Rīgā), visjaunākais – 1925. gadā uzbūvētais ledlauzis "Krišjānis Valdemārs". Jau 1936. gadā izstrādā un valdība pieņem jūras tirdzniecības flotes modernizācijas programmu, kura paredz atjaunināt floti ar lielākiem un modernākiem kuģiem. Šajā nolūkā privātās kuģniecības sabiedrības izveido "Apvienoto kuģniecības akciju sabiedrību", kuras uzmanības lokā paredz ietvert kā menedžmentu, tā loģistiku. Viens no pirmajiem lielajiem soļiem – motorkuģa "Hercogs Jēkabs" iegāde 1939. gadā. Tālāko akciju sabiedrības attīstību, tās darbības izvērsumu pārtrauca Otrais pasaules karš.

Par 20 BRT lielāku Latvijas jūras tirdzniecības flotes kuģu sarakstā 1940. gada 1. janvārī iekļauti 89 tvaikoņi, t.sk. trīs preču pasažieru (piekrastes) un pa vienam dažādu uzdevumu kuģim (hidrogrāfiskais, jūras ledlauzis, jūras velkonis, ostas ledlauzis, velkonis, tūristu). Sarakstā iekļauti arī divi motorkuģi, pieci burumotorkuģi, t.sk. skolas kuģis "Jūrnieks", un septiņi burinieki.

Pēc tā saucamās sociālistiskās revolūcijas uzvaras 1940. gadā izveidotā Tautas valdība uzdod ārpus Baltijas jūras esošo kuģu kapteiņiem

atgriezties "plašajā dzimtenē", rīkojuma neizpildi saistot ar bargu sodu piedraudējumu. Vēlāk seko precīzējums – kuģiem no Atlantijas okeāna doties uz Murmansku, no Klusā okeāna – uz Vladivostoku. Šo rīkojumu pilda tikai motorkuģa "Hercogs Jēkabs" kapteinis H. Mihelsons, kaut pret to uzstājas daudzi jūrnieki.

No 89 kuģiem, kas bija 1940. gada 1. janvāra sarakstā, nacionalizē 59. Pārējie ir gājuši bojā, atrodas remontā vai arestēti ārzemju ostās, pārvesti zem citu valstu karoga, nav pildījuši pavēli atgriezties PSRS ostās u.c. ASV palikušie kuģi arī pēc pārejas militāro resoru rīcībā visus kara gadus iet jūrā ar Latvijas karogu, saglabā nosaukumu, tos vada latviešu kapteiņi un uz tiem brauc latviešu jūrnieki, kaut nacionālais sastāvs laika gaitā, protams, mainās. Analogi tas notiek uz kuģiem, kuri paliek Lielbritānijā, tikai šeit, pārejot militārā resora pakļautībā, maina karogu. No šiem 13 kuģiem Latvijā neatgriezās neviens.

PSRS – Vācijas kara laikā vācu rīcībā ilgāku vai īsāku laiku atrodas 36 bijušās Latvijas Republikas jūras transportkuģi, kā arī Latvijas ostās palikušie burumotorkuģi un burinieki. Pēdējos izmanto braucienos Rīgas līcī, tie tāpat kā nelieli preču pasažieru kuģi iet jūrā latviešu kapteiņu vadībā zem Latvijas karoga. Vēstures paradokss – tāpat kā frontē latviešu vīri cīnās viens pret otru, arī kuģi sadalīti pretinieku nometnēs, tikai Latvijas karogs plīvo mastā kā Amerikas ūdeņos, tā vācu okupētājā Rīgas līcī.

Karu pārdzīvo 35 kuģi, vēl astoņus izceļ. Tie ir sliktā tehniskā stāvoklī, un sešus sagriež lūžņos, neuzsākot ekspluatāciju. 1945. gadā Rīgā no Ļeņingradas atgriežas pieci kuģi, vēlāk tiem pievienojas vēl astoņi (no Ļeņingradas, Dānijas, Zviedrijas, Norvēģijas, Austrumvācijas). Ar sarkano karogu kuģu arī "Hercogs Jēkabs" Tālajos Austrumos un "Klints" (visu kara laiku Lisabonā gaidījis remontu) Melnajā jūrā – šie abi kuģi kara briesmas neizbaudīja. Friča Grauda mantinieki trīs kuģus



Gads	Tvaikoņi:	Motorkuģi, buru motorkuģi:	Burinieki:	Kopā:	Neto tonnāža
	skaits, tonnāža (bruto, neto)	skaits tonnāža (bruto, neto)	skaits tonnāža (bruto, neto)	skaits tonnāža (bruto, neto)	% pret 1914. gadu
1914	59 77 626/45 194	4 296/237	270 48 796/42 528	333 126 718/87 959	100
1920	5 2472/1469	1 230/195	39 8444/7252	45 11 146/8915	10,1
1930	104 172 487/101 789	8 910/499	34 3535/3048	146 176 932/105 336	119,8
1940	89 194 903/116 860	7 5239/3000	7 921/816	103 201 063/120 676	137,2
1945	5 14 931/8790	1 5239/3000	---	6 15 503/9112	pret 1940. gadu 0,08

atgūst tūlīt pēc kara beigām, vēlāk vēl vienu. Deviņus kuģus savā īpašumā pārņem Lielbritānija un nereti jau neekspluatējamā stāvoklī atdod īpašniekiem (mantiniekiem), kuri tos nodod sagriešanai lūžņos.

Vēstures griežos iet bojā ne viena vien valsts, to skaitā arī Latvijas Republika, nav pasargāti ne cilvēki, ne materiāli tehniskās vērtības. Ja par jūras tirdzniecības flotes bojāejas sākumu faktiski jāuzskata brīvās Latvijas bojāeja, tad pēdējie laviešu zemnieku kuģubūves pieminekļi – stalties burinieki būtiski sadeg kara ugunīs. Tie bija slaveni laiki, un tie bija dzelzs vīri, kas savulaik koka kuģos šķērsoja jūras un okeānus.”

Atgriežas Latvijas karogs

“Tagad atkal Latvijas kuģu mastos drīkst plīvot Latvijas karogs.” Tā savu pētījumu par Latvijas floti pabeidz Juris Sikss. Diemžēl drīkst nenozīmē, ka var un ka plīvo. Pēc Latvijas Kuģu reģistra datiem, Latvijas karoga kuģu skaits pašlaik svārstās no 48 līdz 50 SOLAS kuģiem, kas piedalās starptautiskajos jūras kravu pārveidājumos. Protams, Latvijas karoga kuģu ir daudz vairāk, bet tie ir pierakstīti zvejas flotei, ostu palīgflotei, tie ir upju kuģi, saukti par balto floti, kā arī jahtas un atpūtas kuteri, kuru parametri prasa to reģistrēšanu Latvijas Kuģu reģistrā.

1991. gada jūnijā Latvijas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Gunārs Šteinerts atzina, ka



Latvijai pagaidām nav savas flotes, jo kuģi vēl oficiāli pieder “Latvijas jūras kuģniecībai” un peld zem PSRS sarkanā karoga. Tolaik visaktuālākās bija trīs lietas: uzrakstīt nolikumu par Latvijas ostām, ostu kapteiņdiestņu un kuģu reģistru. Bet kā alternatīvu “Latvijas jūras kuģniecībai” tolaik Latvijas Jūrniecības savienība aizsāka darbu pie neatkarīgu kuģniecības kompāniju izveides. Pirmā tika izveidota LJS firma “Hanza”, kas palīdzēja iekārtot Latvijas jūrniekus darbā uz ārvalstu kuģiem, kā arī izveidoja starptautisku kravu līniju no Rīgas uz Angliju, Beļģiju un Holandi, kuru patriotiski nosauca par “Māras līniju”. Tolaik vēlējuma izteiksmē tika izteikta cerība, ka veiksmē pavadīs vēl daudz citu kuģu līniju organizēšanā, pašiem savu pasažieru motorkuģu pirkšanā, kas varētu pasaules jūrās un okeānos nest Krišjāņa Valdemāra vārdu.

Latvijas Republikas Ministru Padome ar 1991. gada 13. septembra lēmumu Nr. 238 apstiprināja “Nolikumu par Latvijas Kuģu reģistru”, kurā kā struktūrvienības ir iekļautas Latvijas Jahtu reģistrs un Mazo kuģu inspekcija.

Atjaunotās valsts lielākā vērtība – tirdzniecības flote

Lielākā bagātība, protams, bija “Latvijas jūras kuģniecība” (LJK). Tomēr arī tai pagājušā gadsimta astoņdesmito un deviņdesmito gadu mijā viegli neklājās. 1990. gadā Latvijas Jūrniecības departaments veica LJK ražošanas pamatlīdzekļu attīstības tendences, kā arī uzņēmuma peļņas un centralizēto maksājumu attiecības analīzi. Statistikas dati parādīja, ka maksājumi PSRS budžetā vairākkārt pārsniedz pamatfondu vērtības pieaugumu. PSRS Jūras flotes ministrija iedalīja arvien mazāk un mazāk līdzekļu, kas veicināja flotes novecošanos un pamatlīdzekļu nolietošanos. Izsūkt pēdējo asins lāsi republikas budžetam – lūk, tāda bija PSRS centrālās varas politika, kas arī tika lieliski realizēta. Par to, kā notika varas maiņa un kā kuģi no PSRS Jūras flotes ministrijas pakļautības nonāca Latvijas īpašumā, jau daudz runāts un rakstīts, bet, kad “Latvijas jūras kuģniecība” tika likvidēta un tās vietā radās “Latvijas kuģniecība”, atjaunotā Latvijas valsts ieguva milzīgu vērtību – tirdzniecības floti, kas deviņdesmito gadu sākumā valsts budžetam deva vairāk nekā 90% no valūtas resursiem. Tāpēc nav jābrīnās, ka vēlāko gadu notikumi un krāšņais šovs ap LK privatizāciju piesaistīja ne tikai lielos un labsirdīgos vaļus, bet arī rijīgās haizivis.

▶▶▶ 43. lpp.

1994. gadā LK vēl ir valsts uzņēmums, kurā zem Latvijas karoga brauc 74 kuģi, no tiem 35 ir ledus klases tankkuģi, un tieši tankkuģu flote tolaik deva 60% no LK peļņas. Lai gan, kā teica LK direktora vietnieks I. Vikmanis, LK bija atzīta visās pasaules jūrniecības aprindās, bet radionavigācijas ziņā tās kuģi atradās pasaules kuģošanas kompāniju pirmajā trīsdesmitā, uzņēmuma galvenā problēma bija jaunu kuģu iegādes nepieciešamība, jo ik gadus naglās bija jānoraksta ne mazāk par trim kuģiem. Toreiz I. Vikmanis rakstīja: "Esmu stingri pārliecināts, ka "Latvijas kuģniecība" tādā vai citādā īpašuma un pārvaldes formā pastāvēs un dos Latvijas valstij lielus ienākumus un cilvēkiem darbu vēl ļoti, ļoti ilgi." Kad 1996. gadā LK jau bija kļuvusi par privatizējamo valsts akciju sabiedrību, tās toreizējais direktors Pēteris Avotiņš kādā intervijā teica, ka savulaik "Latvijas jūras kuģniecība" bija viena no vadošajām PSRS kuģniecībām, tāpēc šo bāzi naudas pelnīšanai vēlējās pakļaut dažādas ekonomiskās struktūras. 1991. gadā šīm struktūrām tas neizdevās, bet tā vien šķiet, ka mokošajā privatizācijas procesā šīs struktūras neatradās visai tālu no iekārotās siles. P. Avotiņš: "To, ka esam valsts uzņēmums (līdz pat privatizācijas sākumam), izjutām ik dienas. Dažādām valdībām ir bijusi dažāda attieksme. Pirmās valdības politiskā prizma lika darboties ekonomiski īpatnēji – ņemt, neko nedotot pretī. Ar skumjām atceros "Latvenergo" un bankas "Baltija" lietas. Naudu, ko paņēma no kuģniecības kontiem, taču varēja ieguldīt flotes atjaunošanā. Tomēr valsts uzņēmumam bija jāpakļaujas valdību prasībām. LK vadība centās uzņēmumu virzīt atbilstoši valsts interesēm, pierādīt, ka te tiek kopts un saglabāts valsts īpašums. Uz privatizācijas procesu es raugos optimistiski, lai gan jūtu, ka tas būs pietiekami ilgstošs un grūts."

Privatizācijas process bija ilgstošs un grūts

P. Avotiņam izrādījās taisnība. LK privatizācijas process ilga gandrīz desmit gadus un bija vairāk nekā mokošs. Uz jautājumu, ko no LK privatizācijas ieguva Latvijas valsts un kas tagad, 2011. gadā, notiek šajā



koncernā, atbildi visdrīzāk varēs rast ne ātrāk kā pēc gadiem divdesmit, bet varbūt arī nekad. Ko tad vairs, privāts ir un paliek privāts! Privatizācijas procesa spēles dalībnieki klusē kā ūdeni mutē ieņēmuši, savukārt tādai Latvijas jūrniecības sabiedrībai vairs nav par ko interesēties. Pilnīgi pietiek ar to, ka no 1991. līdz pat 2004. gadam, kad LK kļuva par privātu uzņēmumu, ik reizes Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcēs un citos tamlīdzīgos saietos jūras laudim bija ļauts izteikt savu viedokli, diskutēt, strīdēties, celt gaismā faktus, norādīt uz nepilnībām, piesaukt kliezdošu netaisnību un vēl daudz ko tamlīdzīgu. Pēc lielās izrunāšanās ap sirdi it kā kļuva vieglāk un piedevām nekāds ļaunums arī nevienam netika nodarīts. Bet rezultātā nu gluži kā austrumnieku sakāmā: "Sauc, cik gribi "halva! halva!", salds no tā mutē nekļūs..."

Latvijā atnākuši jauni laiki, bet vecie kopā ar iekārojamiem valsts uzņēmumiem un kuģiem ir prom. Šodien vairs neder vecie uzstādījumi un vecās dogmas. Nebūtu taisnība, ja teiktu, ka 2024. gadā jūrniecības laudim ir vienaldzīgs Latvijas karogs. Lai piedod man cienījama vecuma vīri, kuri savu dzīvi veltījuši Latvijas jūrniecības lietām, bet tagad jaunajiem pienācis laiks rīkoties. Vai ir jaunie, kam rūp Latvijas jūrniecība, Latvijas jūrnieki un Latvijas karogs? Ir! Un kā vēl!

Pirmo sarkanbaltsarkano karogu 1918. gadā uzvilka tvaikoņa "Maiga"

mastā. 1940. gada 25. janvārī, Vācijas zemūdenes torpedēts, nogrima tvaikonis "Everene", pirmais Otrā pasaules karā iznīcinātais Latvijas kuģis. Sākoties Vācijas – PSRS karadarbībai, pirmajos mēnešos pirmais šī militārā konflikta upuris uz jūras bija tvaikonis "Gaisma", kas nogrima 1941. gada 22. jūnija rītausmā. Pēc Otrā pasaules kara neliela daļa bijušās Latvijas flotes kuģu turpināja darbu, bet to mastos plīvoja citu valstu karogi. 1948. gada 8. decembrī nogrima pēdējais pirmās brīvvalsts tvaikonis "Kegums" ar sarkanbaltsarkano karogu mastā, kas uz ilgāku laiku palika kā neatkarīgās valsts simbols. Tad 1991. gadā atjaunotās Latvijas karoga apliecība Nr.1 izsniegta "Rīgas kuģniecības" kuģim "Rēzekne". Savukārt 2011. gada oktobrī un novembrī mūs sasniedza visai satraucoša ziņa: jūras dzelmē atrasti divi Latvijai tik nozīmīgi kuģi: ledlauzis "Krišjānis Valdemārs" un karakuģis "Virsaitis".

Būtu jāatrod arī tvaikonis "Varonis" – krievu glābējkuģis "Saturns", jo tie visciešāk saistīti ar Latvijas ledlauzi un tā pasažieru glābšanu 1941. gada 28. augustā (pēc tam, kad ledlauzis bija uzdūries mīnai). Ir liecības, ka tieši šajos kuģos atrodas seiņi ar Rīgas banku dokumentiem, kas 27. augustā no Tallinas bija jānogādā drošībā. 50. gados padomju karaspēka komandsastāvs daudz pūlējās šo seiņu meklēšanā, tomēr neveiksmīgi. Ledlauža "Krišjānis Valdemārs" pēdējais reiss mums uzdos vēl ne vienu vien mīklu."

“Krišjānis Valdemārs” un “Virsaitis” atgriežas

2011. gada novembra sākumā ekspedīcijā zemūdens filmēšanas laikā Somu līcī 100 metru dziļumā izdevies identificēt nogrimušā ledlauža “Krišjānis Valdemārs” vraku, ko spēcīgas jūras zemūdens straumes līdz pusei ieskalājušas gruntī. Pateicoties Latvijas privātā biznesa iniciatīvai un ar Rīgas brīvostas finansiālu atbalstu 2011. gadā igauņu zemūdens arheologs Vello Mass organizēja kārtējo zemūdens arheoloģijas ekspedīciju Somu jūras līcī, kuras laikā ar zemūdens filmēšanas palīdzību izdevās identificēt nogrimušo ledlauzi “Krišjānis Valdemārs”, par ko liecināja vairākas zīmīgas šā kuģa detaļas. Lielbritānijas firmas “William Beardmore” un “Vickers” Glāzgovā ledlauža būvi veica no 1924. līdz 1925. gadam. Tā tilpība bija 1932 bruto reģistra tonnas, garums – 60 metri, platums – 17 metri, iegrime – 6,7 metri, jauda – 5200 ZS. Kuģa lielākais ātrums brīvā ūdenī bija 14,4 mezglī, cietā, gludā ledū – 3 mezglī. Ledlauzim, kuru ierakstīja Latvijas flotes reģistros, deva izcilā latviešu jūrniecekas attīstības veicinātāja un pētnieka Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) vārdu. Pirmajā braucienā no Rīgas ostas “Krišjānis Valdemārs” devās 1926. gada 13. janvārī. Ledlauzis piederēja Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrniecekas departamentam, tā pieraksta osta bija Rīga. Pirmais kapteinis Kārlis Cērps (1875–1931) kuģi vadīja līdz savai nāvei, no 1931. līdz 1940. gadam ledlauža kapteini bija Fricis Veidners (1883–1942) un Pēteris Maurītis (1887–?). Ledlauzis bija domāts kuģu ceļu atbrīvošanai no ledus aizsalstošajā Rīgas ostā, bet kā Latvijas lepnums tika izmantots eskortam Valsts prezidenta un valdības locekļu ārvalstu vizītēs. Pēc Latvijas valsts okupācijas kuģi nacionalizēja, un, sākoties Otrajam pasaules karam, tas kopā ar Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem tika evakuēts uz Tallinu. 1941. gada augusta beigās “Krišjānis Valdemārs” no Tallinas devās savā pēdējā reisā uz Kronštati un 28. augustā, uzdūries mīnai, nogrima.

2011. gada oktobrī tika atrasts kuģa “Virsaitis” vraks. Somu nirēji bija pirmie, kuri kopš liktenīgās 1941. gada

2. decembra nakts atkal ieraudzīja “Virsaiti”. Somi veido dokumentālu filmu par Hanko pussalas evakuāciju, kur Otrā pasaules kara laikā ielenkumā bija nonākuši gandrīz 30 000 padomju karavīru. “Virsaitim” un vēl citiem padomju armijas kuģiem bija uzdevums glābt karavīrus, nogādājot tos Krievijas pilsētā Kronštātē. Tagad, kad kuģis ir atrasts, par to interesējas arī Latvijas armija un Aizsardzības ministrija.



“Virsaitis” ir daļa no Latvijas, kuru esam zaudējuši kopā ar mūsu karavīriem. Mums jāatdod gods mūsu kritušajiem uz vietas un, protams, jāizpēta pats kuģis, kas ar to ir noticis. Šis kuģis mums ir simbolisks, tas ir kā neatkarīgās Latvijas sastāvdaļa,” 2011. gadā teica Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube. “Virsaitis” (pirms tam Vācijā M-68, Latvijas padomju periodā – “Sarkanā Latvija”, PSRS – T-297, “Virsaitis”) – mīnu licējs, flagkuģis. Būvēts 1917. gadā Rostokā, Vācijā. 1917. gada 29. oktobrī Vācijas karakuģis M-68 uzskrēja uz mīnas Daugavas grīvā. 1918. gadā noņemts no sēkļa. No 1919. gada Padomju Latvijas kara flotes štāba kuģis “Sarkanā Latvija”. 1919. gada maijā kuģi ieguva Vācijas armija, bet no 1919. gada jūlija tas tika iekļauts Latvijas kara flotē un pārdēvēts par “Virsaiti”. Pēc remonta un pārbūves Rīgas biržas komitejas darbnīcās kļuva par Latvijas kara flotes flagkuģi. Latvijas kara muzejā ir fotogrāfija, kurā redzams, kā jau brīvvalsts laikā kuģi remontē. Ir arī filmēti arhīva kadri, kā reiz jau

grimušo un atjaunoto vācu impērijas kuģi M-68 Latvijas kara flote pārņēma un iesvēta jaunā vārdā – “Virsaitis”. Divdesmitajos un trīsdesmitajos gados “Virsaitis” veicis valsts reprezentācijas braucienus, kopā ar Igaunijas un Somijas kara flotēm piedalījies kara flotes manevros. 1941. gada 2. decembrī, evakuējot sarkanās armijas daļas no Hanko pussalas karabāzes Somu jūras līcī, “Virsaitis” uzbrauca uz mīnas un nogrima.

Kara muzeja speciāliste Baiba Ekmane: “Tas notika 1941. gada 2. decembrī. Ir pilnmēness nakts, mīnus 30 grādi, vētra. Laika apstākļi ir šausminoši. Un vēl mīnas. Somu līcis tajā laikā bijis pilns ar jūras mīnām. Dažādu apstākļu ietekmē evakuācijas kuģiem, tai skaitā “Virsaitim”, bijis jāmaina kurss, un tas izrādījās liktenīgi. “Virsaitim” grimstot, noslīka 250 cilvēku, tai skaitā 27 cilvēki no kuģa apkalpes, arī latviešu karavīri.”

Latvijas Kara flotes kuģi “Virsaitis” nav plānots izcelt no jūras dzelmes, jo šis projekts valstij varētu izmaksāt pārāk dārgi, bet “Virsaīša” atrašanai tomēr ir liela vēsturiska nozīme.

Mēs nezinām, vai abi kuģu vraki vispār kādreiz tiks izcelti no dzelmes, bet, lai vai kā, tie tomēr ir atgriezušies. Iespējams, ka tā ir kāda īpaša zīme, ko vajadzētu uzskatīt par Latvijas flotes augšāmcelšanos vai vismaz par Latvijas karoga dzīvotspēju arī 21. gadsimtā. Un darīt visu, lai iespējami daudz kuģu mastos tiesāms plīvotu Latvijas karogs. ■

Anita Freiberga

Zelta vērtā “Latvijas kuģniecība”

1991.gada jūnija vidū “Latvijas jūras kuģniecības” kuģi oficiāli vēl piederēja PSRS un peldēja zem sarkanā karoga. 15. jūlijā, vēl pirms augusta puča, notika LR satiksmes ministra Jāņa Janovska un PSRS jūras flotes ministra Volmera pirmā tikšanās, kurā parakstīja protokolu par komisijas izveidošanu, lai izskatītu jautājumu par PSRS Jūras flotes ministrijas pakļauto uzņēmumu pārvaldīšanu un īpašuma formām Latvijā, kā arī par Rīgas jūrskolas nodošanu LR Tautas izglītības ministrijas pārziņā. Ja gada vidū vēl tikai notika sarunas un nebija skaidrības, kas būs ar lielās kuģniecības kuģiem, tad jau 29. augustā tika paziņots, ka “Latvijas jūras kuģniecību” turpmāk sauks par “Latvijas kuģniecību”. Satiksmes ministrs Jānis Janovskis par kuģniecības direktoru iecēlis Pēteri Avotiņu, bet par viņa vietnieku kapteini Imantu Vikmani. Tajā pašā dienā notika Kuģniecības padomes sēde, kurā paziņoja par pāreju LR pakļautībā, bet jau 27. augustā uz Latvijas kuģiem bija noraidīta satiksmes ministra Janovska vēstule, kurā viņš izskaidroja situāciju un aicināja visus jūrniekus mierīgi turpināt darbu. Vēstulē bija teikts, ka visus “Latvijas Jūras kuģniecības” kuģus pārņem LR Satiksmes ministrija un



to pakļautība PSRS Jūras flotes ministrijai tiek anulēta.

“Šādas pārmaiņas notikušas tāpēc, ka līdzšinējais kuģniecības

priekšnieks Jurijs Paderovs bija stingrs PSRS valdības politikas izpildītājs. Viņš piekopa republikas valdības interesēm diametrāli pretēju politiku,” 1991. gada septembrī intervijā laikrakstam “Jūras Vēstis” teica satiksmes ministrs Janovskis.

Izrādījās, ka Paderovs, apejot Satiksmes un Ekonomikas ministrijas, Jūrniecības un Konvencijas departamentus, PSRS Finanšu ministrijā centās pierēģistrēt jaunizveidotu akciju sabiedrību, lai no Latvijas jurisdikcijas aizvestu visus kuģniecības kuģus. Mūsējie laikus noreagēja, un Paderovam nekas no iecerētā neizdevās.

“Izvēloties Pētera Avotiņa kandidātūru kuģniecības vadītāja postenim, rēķinājāmies ar viņa kvalifikāciju un profesionālajām īpašībām. Pēteris Avotiņš ilgi strādājis par kapteiņa otro palīgu, viņš ir izveidojis firmu “Hanza”. Viņa pirmais vietnieks Imants Vikmanis ilgus gadus bijis tālbraucējs kapteinis un arī pirms tam strādājis par kuģniecības priekšnieka vietnieku,” tajā pašā intervijā teica Janovskis.

Atjaunotās Latvijas satiksmes ministrs Jānis Janovskis, starp citu, vienīgais, kurš pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas no iepriekšējā Ministru kabineta saglabāja savu portfeli, rīkojās droši, izlēmīgi un principiāli un būtu paveicis vēl daudzas labas lietas, bet diemžēl viņa dzīve traģiski



aprāvās autokatastrofā 1992. gada janvārī.

Tūlīt pēc stāšanās amatā pirmajā intervijā laikrakstam "Jūras Vēstis" Pēteris Avotiņš bija pavisam atklāts un teica, ka "Latvijas kuģniecību" (LK) gaida lielas pārmaiņas, un vispirms tās notiks tieši kadru jautājumos. "Esmu atnācis ar ļoti mazu komandu – sevi un savu pirmo vietnieku tālbraucēju kapteini Imantu Vikmani, cilvēku ar ļoti lielu pieredzi un autoritāti jūrnieku vidū. Jau pirmajā lielajā dispečersapulcē skaidri un gaiši tika pateikts, ka pārvaldes aparāts tiks mainīts, vienam otram nāksies aiziet, it īpaši tiem, kuri ilgus gadus īsti vajadzīgi nav arī bijuši. Turklāt esmu pārliecināts, ka cilvēks, kurš tik daudzus gadus nostrādājis vecajā struktūrā, vienkārši psiholoģiski nav spējīgs šo struktūru mainīt, jo pārāk daudz kas viņu saista ar veco domāšanu, ar veco pieeju."

Pēteris Avotiņš rīkojās ātri, vecie kadri pārvaldībā tika nomainīti, bet šī kadru tīrīšana tik daudz tomēr neskāra, kā toreiz teica, peldošo sastāvu. Par vienu no labākajiem problēmrakstiem avīzes "Jūras Vēstis" pastāvēšanas laikā var uzskatīt Maijas Kudapas rakstu 1992. gada februāra numurā "Ko ieteikt Vladimiram?", kuru viņa publicēja pēc viesošanās uz kuģa "Akadēmiķis Zavarickis" un sarunas ar šī kuģa 23 jūrniekiem, no kuriem tikai viens – elektromehāniķis Ēriks Šulcs – bija latvietis. No žurnālista puses tā bija uzdrīkstēšanās nostāties pretim tā laika nacionālajām vēsmām un spēja nevis emocionāli, bet pragmatiski iedziļināties jūrnieku cilvēciski patiesajās problēmās. 22 jūrnieki neprata latviešu valodu, kapteinis Viktors Dorošenko bija no Pēterburgas un dzīvoja Pēterburgā, bet LK strādāja kopš 1963. gada. Kapteinim un viņa komandai līdz 1991. gadam nekad nebija nepieciešama latviešu valoda. Neskatoties uz dažāda veida musināšanu, tai skaitā arī no reakcionāri noskaņotā kuģniecības laikraksta "Latvijskij Morjak" puses, kuģa apkalpe bija lojāla atjaunotajai Latvijas valstij un iestājās par tās vērtībām. Kapteinis žurnālistei teica: "Tās visas ir muļķības par krieviski runājošo aizstāvības akcijām, ko Baltijā sola sarīkot mutes bajāri Maskavā vai Pēterburgā! Kādu glābiņu viņi



var mums sagādāt? Aizstāvēt mūs var vienīgi Latvija, ja tai pašai pietiks saprāta un tā no viena grāvja pati sev par nelaimi neieskries otrā grāvī. Strādāju kuģniecībā, dzīvoju Pēterburgā, tātad nevaru būt ne Latvijas pilsonis, ne pamatiedzīvotājs, taču Latvijas kuģu kapteiņiem tieši šāda prasība tikšot izvirzīta. Bet vai pavalstniecībai ir kāds sakars ar kvalifikāciju un darba pieredzi? Un nevienam nav pamata man pārmet lojalitātes trūkumu pret Latvijas Republiku!"

Protams, LK strādāja ne mazums pret Latviju naidīgi noskaņotu interfontes atbalstītāju, jo padomju ideoloģija un lielkrievu šovinisms darīja savu, taču tad, kad asinis ir karstas abās pusēs, aiz skaļajiem kliegzējiem grūti pamanīt un sadzirdēt saprāta vadītus cilvēkus. Bet žurnāliste sadzirdēja šos cilvēkus un uzklausa viņu palīgā saucienus. "No malas un pa gabalu viss izskatās vienkārši. Latvija ir Latvija, un tai jāklūst latviskai. Lielos vilcienos

tas rādās tik skaidri, taču aiz lielkontūrām ir cilpu cilpās samezglots raksts – konkrēti cilvēki un viņu konkrētā dzīve, kura šobrīd nepavisam nav ne skaidra, ne vienkārša," rakstīja Maija Kudapa.

Domājot par šo aprakstīto notikumu, nevilšus atmiņā ataust kāds cits notikums "Rīnūžos", kad vēl laikraksta "Jūras Vēstis" laikā kopā ar Gintu Šimani intervējam "Rīnūžu" šefu, pēc tautības ukraiņu Grigoriju Ševčuku, kuram tieši tajā brīdī Saeimā tika piešķirta pilsonība. Vārdos grūti ietvert to emociju gammu, kas pārņēma Ševčuku – nelielā auguma, labsirdīgā izskata vīram pār vaigiem ritēja aizkustinājuma un prieka asaras. Mums arī. Un tad tu saproti, ka ir augstākas vērtības, kas ļauj pacelties pāri šauram redzējumam.

Toreiz jūrnieki baidījās no kadru tīrīšanas pēc nacionālās piederības, tomēr tā nenotika. Pēteris Avotiņš uzsvēra, ka visi kuģi ir bijuši ierindā, nekad nav pieļauts, ka tie varētu palikt bez apkalpes. "Labu realitātes izpratni savā laikā nodemonstrēja Jūrniecības departaments, pieņemot dokumentus, kuros teikts, ka uz Latvijas kuģiem izmantojamas divas lietvedības valodas – latviešu un angļu. Bet es ieteiktu visiem mācīties valodas, īpaši angļu, jo bez tās profesionālajā darbībā neviens tālu netiks. Ja cilvēks grib strādāt savā profesijā, tad viņam par šo profesiju ir jācīnās. Grūti, neērti, negaidīti, bet ko lai dara! Agri vai vēlū tos, kuri valodas neprātis, izkonkurēs tie,

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

kuri pratīs. Ne šodien, ne rīt, bet ar laiku – neizbēgami,” to 1992. gadā teica un paredzēja Pēteris Avotiņš, un viņam ir bijusi absolūta taisnība. Un vēl viena lieta, ko Pēteris Avotiņš teica tiem, kuri bija apsēsti ar nacionālo jautājumu, te es domāju sliktā nozīmē apsēsti, un no Latvijas Jūrniecības savienības tribīnes aicināja uz radikālu rīcību. “Idejas par to, ka, ja reiz mums nav latviešu komandu, tad Latvijai nevajag arī kuģu, ir ne vairs smieklīgas, bet drīzāk traģiski muļķīgas. Baidos, ka šie cilvēki, tā teikdami, domā pavisam nopietni. Viņiem šķiet, ka nacionālisma vārdā var pārdod 89 kuģus vai var tos nolikt dīkstāvē, ka vienā mierā var izklīdināt kvalificētus cilvēkus tikai tāpēc, ka viņi nav latvieši! Viss atstātās, viss ir procesā, un mums jāraugās, lai šī attīstība norisinātos demokrātiski, likumīgi, lai tā izraisītu pēc iespējas mazāk cilvēku un materiālo zaudējumu.

Ilgstoši un apzināti radītā disproporcija nav izlīdzināma ne pusgada, ne gada laikā. Lai latviešu un nelatviešu proporciju noregulētu vismaz pusi uz pusi, kas, protams, būtu daudz normālāk, ir nepieciešami vismaz seši gadi. Kāpēc seši? Tāpēc, ka tik daudz kvalificētu latviešu jūrnieku nemaz nav, lai kā mēs to gribētu apstrīdēt. Lai beigtu jūrskolu, Jūras akadēmiju, lai iegūtu nepieciešamo praksi, ir jāpaiet vismaz pieciem sešiem gadiem, un arī tad pārmaiņas būs iespējamas vienīgi tādā gadījumā, ja mēs šo kadrū nomainu, kurai nav nekāda likumīga pamata, sāktu speciāli forsēt. Ja gribam Latviju veidot par demokrātisku republiku, nedrīkstam atkārtot iepriekšējā režīma kļūdas, mums ir jārikojas tikai atbilstoši cilvēktiesību prasībām, kas ir saistošas jebkurā valstī.”

Gadu pēc 1991. gada reformām LK īpašumā bija 89 kuģi, no kuriem lielākā daļa tankkuģi un refrīžeratori. Flotē strādāja 4446 jūrnieki, bet krasta dienestos bija 1462 cilvēki. 8,7% jūrnieku bija latvieši, bet 28,3% nebija Latvijā pierakstīti. No 1992. gada 1. janvāra no LK uz citām kuģošanas firmām strādāt bija aizgājuši 34 kapteiņi, viens no tiem latvietis. Jūrnieki meklēja labāku atalgojumu. Flotē strādājošie vidēji pelnīja 598 rubļus un 354 dolārus,



bet kapteiņi vidēji 1500 dolārus, salīdzinot ar 3200 dolāriem konkurējošo kompāniju kuģu kapteiņiem vai 10 tūkstošiem dolāru ārzemju nacionālo kompāniju kapteiņiem. No visa LK pārvadātā kravu apjoma 70% bija Krievijas kravas.

Privatizācijas moks

“Latvijas kuģniecības” privatizācijas process bija ilgs un mokošs. Tas iesākās 1995. gada 31. augustā, līdz 2002. gada 5. jūnijā tā kļuva par publisku akciju sabiedrību. Andris Kļaviņš, kurš par LK šefu kļuva 1998. gadā atzina, ka galvenā privatizācijas problēma bija tā, ka LK bija viens no vērtīgākajiem un stratēģiski svarīgākajiem privatizācijā nodotajiem valsts uzņēmumiem, tāpēc politiķi nespēja pieņemt lēmumu, bet akciju cenas te kāpa debesīs, sasniedzot divus latus par akciju, te atkal krita lejup līdz 45 santīmiem. Diemžēl politiķi nevēlējās saprast, ka uzņēmuma īsto vērtību viņi nav spējīgi noteikt, to regulē tirgus, tomēr zināmā mērā politiķi šos tirgus procesus ietekmēja, neļaujot 1999. gada beigās pasūtīt jaunu tankkuģu būvniecību, lai tikai nepalielinātos kompānijas tirgus vērtība.

2001. gadā “World Investment Report” PVAS LK ierindoja 25 lielāko transnacionālo korporāciju vidū, “Lloyds Shipping Economist” veidotajā topā LK ieņēma 3. vietu pasaulē pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma, bet pēc Pasaules Neatkarīgo tankkuģu īpašnieku asociācijas

datiem, LK ieņēma 1. vietu Ziemeļeiropā kravu pārvadājumos ar 25–50 tūkst. t tankkuģiem un 2. vietu līdz 25 tūkst. t tankkuģiem

Pēc privatizācijas “Latvijas kuģniecībai” jāpilda Ministru kabineta 2001. gada 27. decembra rīkojumā “Par valsts akciju sabiedrības “Latvijas kuģniecība” privatizāciju” ietvertie nosacījumi. Tie paredz, ka “Latvijas kuģniecībai” jābūt reģistrētai Latvijā un tās vadībai jāatrodas Latvijā; uzņēmumam jā saglabā nosaukums “Latvijas kuģniecība”; uzņēmumam jā saglabā darba vietas krasta struktūrvienībās un uz koncernam un koncerna uzņēmumiem piederošajiem kuģiem, kā arī uzņēmums nevar mainīt kuģu apkalpju komplektēšanas politiku (kuģu apkalpes komplektējot galvenokārt ar koncernā un koncerna uzņēmumos nodarbinātajiem jūrniekiem – Latvijas pilsoņiem un iedzīvotājiem). Uzņēmumam jā nodrošina finansiālais atbalsts Jūras akadēmijai; uzņēmumam jā saglabā darbības profils un flote, kā arī jā investē līdzekļi flotes atjaunošanā. Uzņēmums kuģus var pārdot atbilstoši vispārējai kuģošanas nozares praksei, kā arī novecošanas dēļ vai atbilstoši stratēģiskiem uzņēmuma lēmumiem.

AS “Latvijas kuģniecība” savu nosaukumu saglabāja līdz 2019. gadam, kad tika pārdēvēta par LSC. 2021. gadā tās tehniskajā pārraudzībā bija 43 moderni tankkuģi. ■

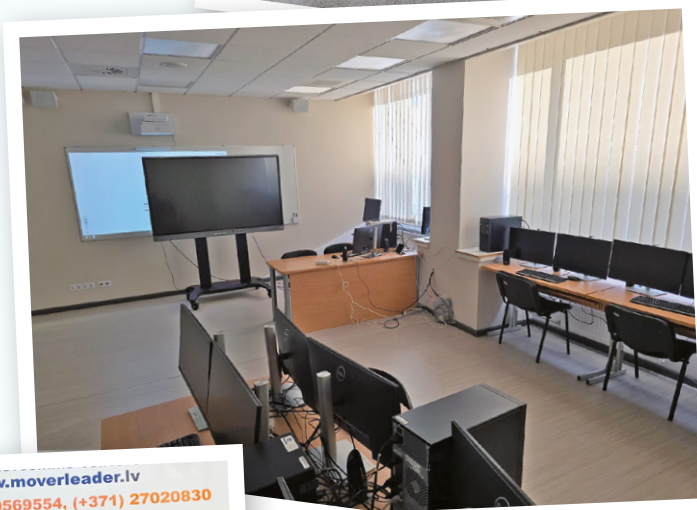
RTU Latvijas Jūras akadēmija jauno mācību gadu sāk jaunā mājvietā

Aizvadītā vasara RTU LJA bija rosības un satraukuma pilna. Jurģi, pārcelšanās uz jaunu mājvietu, kas allaž saistīta gan ar paredzamiem, gan neparedzamiem darbiem.

Turpinot augstākās jūrniecības izglītības pilnveidošanu Latvijā, RTU LJA un RTU LJA jūrskola mācību procesu jaunajā mācību gadā nodrošinās studentu pilsētīņā Ķīpsalā, kur studentiem būs lielākas iespējas pilnvērtīgi izmantot zinātnes universitātes ekosistēmas plašo piedāvājumu, veidot starpdisciplināru sadarbību, attīstīt pētniecību, inovatīvas idejas.

No 2022. gada 1. novembra LJA ir juridiski pievienota un padota RTU kā autonoma universitātes struktūrvienība. Studijas RTU LJA notiek atbilstoši starptautiski reglamentētām prasībām izglītības programmām jūrniecības nozarē, kas nodrošina augstākās kvalitātes jūrniecības izglītību, maksimāli pietuvinot to darba tirgus prasībām un nozares vajadzībām.

Jūrniecības nozare sveic RTU LJA ar jaunā mācību gada sākumu un novēl profesionālus pasniedzējus, zinātniekus studentus, sagatavot augsti kvalificētus jūrniecības speciālistus un saglabāt Latvijas Jūras akadēmijas reālu autonomiju RTU ekosistēmā!





RTU ZINĀTKĀRES CENTRĀ “FUTURIMO RĪGA” turpinās izstāde

“Mans kompass rāda uz jūru”

Izmēģināt vadīt kuģi vējā un viļņos, plānot kuģu satiksmi Rīgas jūras līcī, piedalīties hidrotērpa un glābšanas vestes uzvilšanas ātruma sacensībās un iepazīt kuģa uzbūvi – to un daudz ko citu var izstādē “Tavs kompass rāda uz jūru”. Izstāde ļauj bērniem un jauniešiem ar interaktīvu eksponātu un dažādu uzdevumu palīdzību iepazīt jūrniecības daudzpusību un inženiertehniskās prasmes, kas nepieciešamas darbā uz kuģiem, ostās un uzņēmumos, kas saistīti ar jūrniecību.

Izstāde būs skatāma līdz oktobrim “Futurimo Rīga”, Meža ielā 1, k 6.

Izstāde ir veidota “FUTURIMO RĪGA” sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras administrāciju, RTU Latvijas Jūras akadēmiju, RTU Liepājas Jūrniecības koledžu, SIA “Novikontas” Jūras koledžu, NBS Jūras spēku štābu, SIA “LSC”, SIA “LVR Flote”, Rīgas Brīvdostas pārvaldi, citām Latvijas lielo un mazo ostu pārvaldēm, kā arī SIA “Proalifing” atbalstu.

