



# JŪRNIEKS

NR. 1 (146) 2025



**Latvijas Jūras**

**administrācijas valdes**

**priekšsēdētājs**

**JĀNIS KRASTIŅŠ:**

“Kamēr neizmantos ļoti dārgas tehnoloģijas, kas maksā tiešām lielas summas un nepārtrauktā režīmā uzraudzīs zemūdens infrastruktūru, mums būs jācīnās tikai ar sekām.”

**IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess:**  
“2025. gadā IMO koncentrēsies uz trim galvenajiem jautājumiem: pirmais – jūrnieki, otrais – drošība visā pasaulē, trešais – dekarbonizācija.”

**Jūrniecības nozares  
2024. gada svarīgākie  
notikumu Latvijā  
un pasaulē**

**NATO sāk jaunu  
misiju zemūdens  
kabeļu aizsardzībai  
Baltijas jūrā**

**Izlaidums  
RTU LJA -  
jūrniecības nozari  
papildina jaunie  
speciālisti**

**Our Ocean  
Our Obligation  
Our Opportunity**



## LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: [lja@lja.lv](mailto:lja@lja.lv)

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

### LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: [kr@lja.lv](mailto:kr@lja.lv)

### LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: [jr@lja.lv](mailto:jr@lja.lv)

### HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: [lhd@lja.lv](mailto:lhd@lja.lv)

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: [kdd@lja.lv](mailto:kdd@lja.lv)

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: [kdi@lja.lv](mailto:kdi@lja.lv)

### KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: [koai@lja.lv](mailto:koai@lja.lv)

**ŽURNĀLU "JŪRNIEKS"  
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS  
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS  
TĪMEKĻA VIETNĒ  
[WWW.LJA.LV](http://WWW.LJA.LV)**



@LVJurasAd

# Saturs

## LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2024. gada svarīgākie notikumi
- 4 Notikumi. Janvāris – februāris
- 5 2024. gadā zem Latvijas karoga reģistrēti 335 kuģi  
Iznācis jauns Skultes ostas kartes izdevums
- 6 Koncentrētās kampaņas atklāj pārkāpumus  
2024. gadā veiktas 326 ostas valsts kontroles inspekcijas  
2024. gadā Latvijas ostās ārvalstu kuģi ienākuši 5736 reizes
- 7 Katra vētra ir iespēja augt
- 10 Pro Memoria. Antons Ikaunieks: "Vienmēr zināju, ka varu paļauties tikai uz sevi"
- 14 IMO ģenerālsēkretārs nosauc prioritātes 2025. gadam  
Mūsu okeāns, mūsu pienākums, mūsu iespēja

## DROŠĪBA

- 15 Baltijas jūrā vairākkārt konstatēta zemūdens infrastruktūras bojāšana
- 18 Nākotnē būs arvien vairāk jaunu izaicinājumu
- 22 Ko iesākt ar "ēnu floti"?
- 24 Baltijas jūras NATO sabiedroto samits Helsinkos pieņem kopīgu paziņojumu

## JŪRĀ UN KRASĀ

- 23 Jūrnieku darba un atalgojuma tendences
- 25 Apkopots pētījums par Latvijas jūrnieku atalgojumu
- 26 Kuģošanas nozarei jāpamostas un jārikojas stingri!
- 27 Pirātu uzbrukumu statistika 2024. gadā
- 28 Kuģniecības organizācijas arvien uztraucas par jūrnieku drošību
- 29 Kuģošana skaitļos un faktos
- 30 Ziņas īsumā

## OSTAS

- 32 Ostu pārvaldības reforma – depolizētā pārvaldība, samazināts birokrātiskais slogs, veicināta industriālā attīstība
- 33 Statistika
- 34 Eiropas lielās ostas aicina apvienot spēkus Eiropas rūpniecības konkurētspējas celšanai
- 35 Vieta, kur tiekas pagātne, šodiena un nākotne
- 36 Klaipēdas osta 2024. gadā: augošs kravu apgrozījums, jauni rekordi un lielāka tirgus daļa
- 37 Eiropas ostām jāaudzē muskuļi un jāattīsta intelekts
- 39 Eiropas ostu uzmanības centrā klimata pārmaiņu radītās problēmas

## VĒSTURE/ VAİROSİM VALDEMĀRU/

## JŪRNIECĪBAS LEĢENDAS/BRĪVBRĪDIS

- 39 Salacgrīvas bācai 100
- 41 "Man nav iespējams savus ideālus, no kuriem pastāv mana būtība, mīt kājām"  
Par izglītību, latvietību un neuzpērkamību
- 44 Krišjānis Valdemārs ir leģenda, kas iedvesmo, māca un neļauj būt vienaldzīgam
- 47 Būt noderīgam gan jūrā, gan krastā



Žurnāls "Jūrniece". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

E-pasts: [jurnieks@lja.lv](mailto:jurnieks@lja.lv). Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: [marnews@com.latnet.lv](mailto:marnews@com.latnet.lv). Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Toma Dambja (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas

Kočānes, Anitas Freibergas, Annas Pukinskas, Vitālija Vinogradova, Armiņa Janika,

Ērika Kukuta, Gunta Mūrnieka, Kaspara Zvejnieka, Krista Jakovļeva, Valda Kauliņa, Roberta Lagzdīņa,

Emīla Atstāja, Gata Diedziņa, Ilmāra Znotiņa, Valtera Veita, Valsts kancelejas, MK, Matti Porres/Somijas

prezidenta biroja, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūrniecības savienības,

Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, RTU LJA,

Salacgrīvas muzeja, EP preses dienesta, publicitātes foto, CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, IMO

publicitātes foto, "Reuters", AFP/Scanpix, EPA, flickr foto. Foto no SIA "Jūras Informācija" arhīva, kā arī

foto no Antona Ikaunieka un Artūra Bērziņa personīgā arhīva.

Jā materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja 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.**

# Gaismas ceļa dinamika

Notikumu dinamika pasaulē ir strauja, reizēm iepriekšējā vakara ziņas otrā rītā vairs nav aktuālas, jo situācija jau paguvusi mainīties. Atliek vien ievilkt elpu, nomierināties un censties saprast, kur ir mana vieta visā šajā notikumu jūklī. Žurnāls "Jūrnieks", kas iznāk reizi divos mēnešos, nekādi nevar noķert aktuālākās ziņas un pretendēt uz operatīvas informācijas sniegšanu, tomēr žurnāla veidotāji turpina pētīt, apkopot un sniegt ieskatu tendencēs, kas valda jūrniecības jomā pasaulē. Šoreiz diezgan daudz skaitļu un faktu par 2024. gadu, ko būtu ļoti svarīgi zināt, jo tendences, kas aizvadītajā gadā noteica procesus pasaules jūrniecībā un notikumus Latvijas jūrniecības nozarē, arī šogad turpinās ietekmēt biznesu, darba tirgu, investīciju piesaisti un visus pārējos procesus. Kā saka *spicākie* nozares analītiķi, neskatoties uz dinamisku digitalizācijas ienākšanu daudzās nozarēs, kuģniecības nozares līderi joprojām ir konservatīvi noskaņoti un piesardzīgi attiecībā uz ieguldījumiem digitalizācijā. Daudzi kuģu īpašnieki skatās, lai novērtētu, kāda tad ir digitalizācijas ietekme. Analītiķi uzskata, ka tas, ko tagad saucam par digitalizāciju kuģniecībā, iesākās ar "Global Maritime Distress and Safety Services" (GMDSS) un "Inmarsat C" parādīšanos 1990. gadu beigās un 2000. gadu sākumā, bet patiesais izrāviens tomēr notika tikai ar obligāto automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) ieviešanu 2002. gadā. Tāda nu ir tā dinamika.

Kas attiecas uz klimata pasākumiem, šķiet, vietā atcerēties veco patiesību – lēnāk brauksi, tālāk tiksī. To it kā apstiprina BIMCO standartu, inovāciju un pētniecības direktora Granta Hantera informācija, ka, "samazinot ātrumu par 10%, varbūt par jūdzi stundā, var samazināt emisijas par aptuveni 20%". Taču palēnināšanās ir saistīta ar loģistikas un ekonomiskām problēmām, un vienmēr atradīsies kāds, kas to neievēros un būs ieguvējs, jo brauks ātrāk un kravu piegādās ātrāk nekā lēnākie braucēji. Tas par ātrumu un klimata problēmu risināšanas dinamiku.

Notikumu dinamika neļauj atslābt, jo atkal tiek saņemtas ziņas par jauniem kabeļu bojājumiem Baltijas jūrā, kad īsti vēl nav skaidrības iepriekš pārrauto kabeļu lietās. Tas liek uzdot jautājumu: ko dara izmeklētāji un kas vispār to visu izmeklē? Piemēram, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (TNGIIB) ziņo, ka ir sācis sākotnējo izvērtēšanu 2025. gada 26. janvārī notikušajam jūras negadījumam ar optiskā kabeļa Ventspils – Gotlande bojāšanas faktu Zviedrijas Karalistes ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Izvērtēt, protams, viņi

var, bet, ņemot vērā to, ka saskaņā ar ANO Jūras tiesību konvencijas prasībām jūras negadījuma izmeklēšanu veic negadījumā iesaistītā kuģa karogvalsts, kas var deleģēt negadījuma izmeklēšanu citai ieinteresētai valstij, TNGIIB savas kompetences ietvaros gaida attiecīgo karogvalstu vai citu ieinteresēto valstu jūras administrācijas deleģējumu jūras negadījuma izmeklēšanai. Valstis skatās uz starptautisko tiesību regulējuma izmaiņām un Eiropas līmenī spriež, ka regulējumā vajadzētu kaut ko mainīt, bet Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš saka: "No pieredzes varu teikt – nedomāju, ka starptautiskajā regulējumā ātrāk nekā desmit gadu laikā kaut ko varēs mainīt." Lūk, tāda tā likumu radīšanas dinamika pasaulē un Eiropā, un arī Latvija nekādā gadījumā nekrīt laukā no šīs dinamikas.

Vēl pirms dienas Kaspars Briškens bija satiksmes ministrs, kurš, nododot starpinstitucionālai saskaņošanai Informatīvo ziņojumu par Ostu pārvaldības reformas gaitu un tās pilnveidošanas iespējām, teica: "Esmu gandarīts, ka Ostu pārvaldības reforma ieiet finiša taisnē, kas nozīmē, ka esam tuvāk ostu darbības transformācijai un efektīvākai to darbībai." Jau nākamajā dienā situācija radikāli mainījās, jo Ministru prezidente Evika Siliņa satiksmes ministru Kasparu Briškenu atbrīvoja no amata, atklātu atstājot jautājumu par nākamā ministra vārdu un ostu reformas tālāko gaitu. Ostu reformas jautājumā lauzts ne mazums šķēpu, nomainījušies trīs satiksmes ministri, un katrs no viņiem atsitis kājas ikšķi pret ostu pārvaldības reformu, tagad nāks ceturtais, kuram bez visiem citiem sastrēgumiem pārvaldāmajā nozarē vajadzēs vēl arī *nočekot*, ko tad finiša taisnē dara ostu pārvaldības reforma. Bet ja nu izrādās, ka nav nekādas finiša taisnes, jo ostu reforma kārtējo reizi noņemta no trases? Kamēr politiķi ņemas ap ostu reformu, dalot un pārdaļot ietekmes sfēras, atliek vien noskatīties uz kaimiņvalstu ostu darbības dinamiku. Tāda nu ir tā politiskā dinamika.

Pavisam cita dinamika ir Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadam, kam dots nosaukums "Vairosim Valdemāru". Uz Jūrniecības savienības izsludināto fotokonkursu par jūras un kuģošanas tematiku atsaucās tiešām daudz jūrnieku, iesūtot tiešām lieliskus darbus. Žūrijas komisija vēl vērtēs, lai noteiktu uzvarētājus, bet "Jūrnieks" jau noteicis savus favorītus, kuru fotogrāfijas jūsa redzēsiet uz žurnāla pirmā vāka, šoreiz jūrnieka Toma Dambja "Gaismas ceļš". Tā, lūk, ir vienojoša dinamika!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



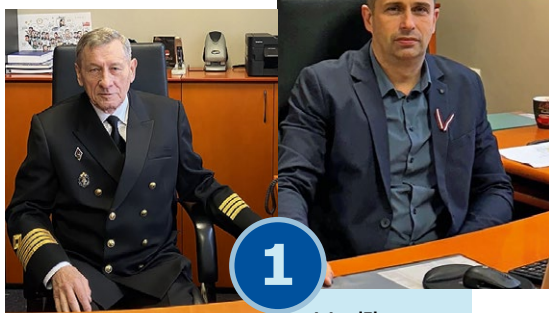
# Jūrniecības nozares 2024. gada svarīgākie notikumi

Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību jau 13. reizi rīkoja aptauju par gada svarīgākajiem notikumiem jūrniecības nozarē Latvijā un pasaulē, aicinot tajā piedalīties jūrniecības nozarē strādājošos, kā arī citus interesentus.

Par gada svarīgāko notikumu jūrniecības nozarē Latvijā aptaujas dalībnieki atzina vadības maiņu Jūrnieku reģistrā. Dodoties ilggadējam reģistra vadītājam kapteinim Jāzepam Spridzānam pelnītā atpūtā, viņa vietu ieņēma līdzšinējais vadītāja vietnieks Kalvis Innuss.

**Aptaujas dalībnieku vērtējumā jūrniecības nozares aktualitātes Latvijā un pasaulē 2024. gadā sarindotās šādi.**

## LATVIJĀ



1

Vadības maiņa Jūrnieku reģistrā – Jāzepa Spridzāna vietā stājas Kalvis Innuss.

RTU Latvijas Jūras akadēmija un jūrskola pamet Daugavgrīvu un jauno mācību gadu sāk jaunās telpās Ķīpsalā.

2



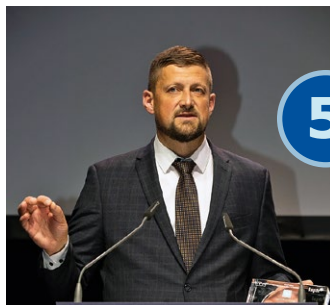
3

Septembrī EMSA pārstāvju vizīte Latvijā, lai novērtētu Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas atbilstību starptautiskajiem standartiem.



4

RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora pienākumus sāk pildīt Edijs Štāls.



5

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš ievēlēts par ESPO priekšsēdētāju.

6

Rīgas osta iegūst IAPH Ilgtspējas balvu digitalizācijas kategorijā un "LVR Flote" saņem "Platīna Peles" specbalvu.



# PASAULĒ



1

Baltijas jūrā notiek vairāki zemūdens infrastruktūras jaunprātīgas bojāšanas gadījumi.



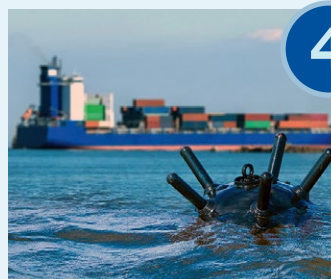
2

Krievijas "ēnu flote" (sankcijām pakļauto tankkuģu operatori fiktīvi pārdod kuģus anonīmiem uzņēmumiem un reģistrē zem "lētajiem" karogiem) joprojām pārkāpj sankcijas un rada apdraudējumu Baltijas jūras piekrastes valstīm.



3

Uzbrukumi tirdzniecības flotes kuģiem Sarkanajā jūrā būtiski ietekmē kravu pārvadājumus visā pasaulē.



4

Krievijas karš pret Ukrainu joprojām apdraud kuģošanu Melnajā jūrā.

5

2024. gada 1. janvārī amatā stājās jaunais IMO ģenerālsekretārs Arsenio Antonio Domingess Velasko.



7

Aprīlī Latvijā notiek IMO kuģošanas drošības audits.

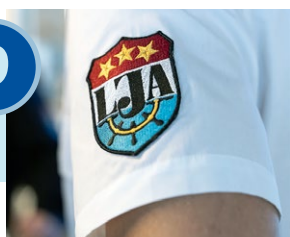
Ainažu jūrskolai 160, jūrskolas muzejam 55.

8



9

Latvijas Jūras Akadēmijai 35.



10

Latvijas Jūrniecības savienība atzīmē 35 gadu jubileju.





# Notikumi Latvijā. Janvāris – februāris



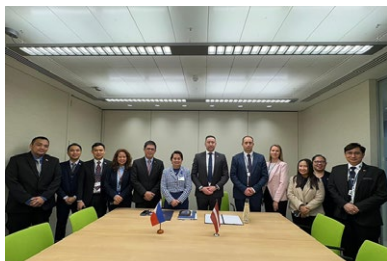
## Parakstīta Latvijas un Filipīnu vienošanās par jūrnieku sertifikātu atzīšanu

2025. gada 11. februārī Londonā parakstīta Latvijas un Filipīnu vienošanās par jūrnieku sertifikātu atzīšanu atbilstoši Starptautiskās konvencijas par jūrnieku apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) noteikumu prasībām.

Vienošanos no Latvijas puses parakstīja VSIA "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un no Filipīnu puses Filipīnu Republikas Transporta departamenta Jūrniecības nozares pārvaldes vadītāja Sonia B. Malaluana.

Dokumenta parakstīšana notika Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) HTW apakškomitejas 11. sesijas laikā.

Vienošanās dod iespēju uz Latvijas karoga kuģiem strādāt filipīniešu kuģu virsniekiem. Līdz ar to zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu īpašniekiem būs vieglāk nokomplektēt kuģu apkalpes, kas veicinās Latvijas karoga flotes izaugsmi un attīstību.



## MSC un ONE iekļauj Rīgas ostu savos regulārajos maršrutos

Janvārī Rīgas ostā apkalpots līdz šim garuma un ietilpības ziņā lielākais konteinerkuģis "MSC Ingrid" (garums – 294,06 m, platums – 32,25 m, tilpība – 53 208 GT), kura operators ir Šveicē bāzētā starptautiskā kompānija MSC, kas Rīgas ostu iekļāvusi savas regulārās konteineru



līnijas maršrutā. Konteinerkuģis apkalpots pie SIA "Baltic Container Terminal" pietātnēm. 2024. gadā BCT bija ostas lielākā stividorkompānija, pārkraujot 19,3% no visām Rīgas ostā apkalpotajām kravām.



31. janvārī Rīgas ostā ienāca pirmais kuģis starptautiskās konteinerpārvaldījumu līnijas "Ocean Network Express" (ONE) jaunajā servisā "Baltic Bridge Express" (BBX). Kuģa "Essence" maksimālā ietilpība ir 1436 TEU (konteineru vienības), un tas kuģo zem Nīderlandes karoga. Jaunā servisa ietvaros kuģis ienāks

Rīgas ostā reizi nedēļā, savienojot to ar citām Eiropas ostām maršrutā Roterdama – Klaipēda – Rīga – Tallina – Kotka – Roterdama.

## Ventspils osta iesaistās zilās ekonomikas attīstības projektā

Turpmāko četrus gadus laikā Ventspils brīvostas pārvalde, iesaistoties Eiropas Savienības finansētās "Horizon Europe" pētniecības un inovāciju programmas projektā "MarTe: Marine Technology Excellence Hub for Sustainable Blue Economy in the Baltics", analizēs Ventspils brīvostas iespējas attīstīt darbību atbilstoši zilās ekonomikas un ilgtspējas prasībām. Projektā, kura mērķis ir izstrādāt praktiskus risinājumus un politikas pilnveidošanas ieteikumus zilajai ekonomikai Igaunijā un Latvijā, iesaistījušās 13 izglītības un pētniecības, publiskā sektora, biznesa attīstības un nevalstiskās organizācijas.

## Valsts robežsardze un Jūras spēki paraksta operacionālo līgumu

21. janvārī notika Valsts robežsardzes priekšnieka ģenerāļa Gunta Pujāta tikšanās ar Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku komandieri flotiles admirāli Māri Polencu, kuras laikā tika parakstīts operacionālais līgums. VRS priekšnieks ar NBS Jūras spēku komandieri pārrunāja aktuālos jautājumus, kas saistīti ar situāciju Baltijas jūrā, tostarp robežkontroles,



migrācijas un jūras drošības jautājumus. Īpaša uzmanība tika pievērsta abu institūciju sadarbības iespējām, lai stiprinātu reģionālo drošību un veicinātu kopīgas operatīvās spējas.

## Latvijas JS pārņem BALTRON vadību

10. janvārī Latvijas Jūras spēku komandleitinants Deniss Jelcovs pārņēma Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) vadību no Lietuvas komandleitinanta Karola Lileika.



BALTRON ir Baltijas valstu sadarbības simbols, eskadra kopš 1998. gada nodrošina pastāvīgas ātrās reaģēšanas spējas Baltijas jūrā.

## Ūdenī nolaists Latvijā būvētais zvejas kuģa korpus

14. februārī Skultes ostā ūdenī nolaista šogad pirmo kuģubūvētavā "ASK Enterprise" uzbūvēto kuģi – Norvēģijas kompānijas pasūtīto zvejas kuģi "Vestvær". Tas ir līdz šim "sma-



gākais" uzņēmuma īstenotais projekts – kuģa svars sasniedz aptuveni 50 tonnu. 2024. gadā uzņēmums uzbūvēja 27 kuģu korpusus, kopumā izmantojot 153 tonnas alumīnija, savukārt 2025. gadā plānots sasniegt 170 tonnu ražošanas apjomu. "Esam lepnī, ka, neraugoties uz visām grūtībām, spējām paveikt darbu noteiktajā termiņā. Tas bija iespējams, pateicoties mūsu speciālistu prasmēm un neatlaidībai," sacīja uzņēmuma pārstāve Irēna Kuprijanova.

## 2024. gadā zem Latvijas karoga reģistrēti 335 kuģi

2024. gadā pieaudzis Latvijas Kuģu reģistrā (KR) reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrēta 61 buru jahta un septiņi motorizēti atpūtas kuģi, bet no reģistra izslēgtas septiņas buru jahtas un seši motorizēti atpūtas kuģi. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits pieaudzis līdz 777.

2024. gadā KR no jauna reģistrēti 12 kuģi, no tiem astoņi SOLAS konvencijas kuģi (starptautiskā kuģošānā iesaistītie kuģi ar bruto tonnāžu virs 500). No reģistra izslēgti 21 kuģis, 10 no tiem SOLAS konvencijas kuģi. SOLAS kuģu skaits KR ir 48, no tiem 46 kravas kuģi un divi pasažieru/ro-ro tipa kuģi.

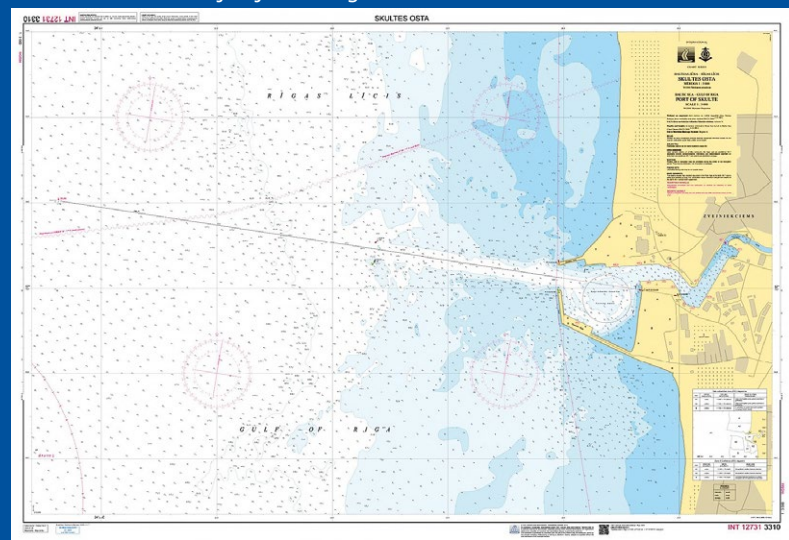
Pavisam zem Latvijas karoga reģistrēti 335 kuģi, tai skaitā kravas kuģi, pasažieru, zvejas, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote. 2024. gadā no jauna reģistrētas 10 zvejas laivas, piecas zvejas laivas izslēgtas. Kopējais zvejas laivu skaits reģistrā ir 619.



## Iznācis jauns Skultes ostas kartes izdevums

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši un izdevuši karti "Baltijas jūra – Rīgas

līcis. Skultes osta". Tas ir 4. šīs kartes izdevums, mērogs – 1:3000. Kartes numurs – 3310 INT 12731.





## Koncentrētās kampaņas atklāj pārkāpumus

No 2024. gada 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memorands, Tokijas saprašanās memorands un Melnās jūras saprašanās memorands paralēli parastajām PSC inspekcijām īstenoja koncentrētu inspekcijas kampaņu (CIC), izmantojot Parīzes un Tokijas memorandu vadlīnijas un anketas un galveno uzmanību pievēršot jūrnieku algām un darba līgumiem saskaņā ar 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC, 2006). Kad inspektori ieradās uz kuģa, lai veiktu pārbaudi, papildus regulārajai PSC inspekcijai viņi vēl aizpildīja koncentrētās kampaņas anketu ar 10 papildu jautājumiem. CIC mērķis bija iegūt informāciju, kā kuģošanas nozare ievēro MLC prasības attiecībā uz apkalpju algām un jūrnieku darba līgumiem un vai kuģi atbilst šīm prasībām.

Parīzes saprašanās memoranda koncentrētās kampaņas laikā atklāti pārkāpumi gan saistībā ar jūrnieku darba līgumiem (neatbilstība konstatēta uz 299 kuģiem, aizturēti 27), gan jūrnieku ikdienas darba un atpūtas stundu uzskaiti (neatbilstība uz 98 kuģiem, aizturēti pieci), algām (neatbilstība uz 79 kuģiem, aizturēti trīs), darbaspēka sertifikātiem (neatbilstība uz 54, aizturēti četri kuģi), darba samaksas aprēķināšanu un izmaksu (neatbilstība atklāta uz 21 kuģa, aizturēti pieci).

Arī Tokijas saprašanās memoranda koncentrētajā kampaņā atklāti pārkāpumi saistībā ar darba līgumiem (neatbilstība konstatēta uz 375 kuģiem, aizturēti 30), algām (neatbilstība konstatēta uz 123 kuģiem, aizturēti deviņi), jūrnieku darba sertifikātiem (neatbilstība uz 102 kuģiem, aizturēts viens), darba koplīgumiem (neatbilstība uz 42 kuģiem, aizturēts viens), darba samaksas aprēķināšanu un izmaksu (neatbilstība uz 26 kuģiem, aizturēti četri).

Melnās jūras saprašanās memoranda koncentrētajā kampaņā atklātie pārkāpumi: jūrnieku darba līgums (neatbilstība uz 21 kuģa, aizturēts viens), algas (neatbilstība uz astoņiem kuģiem, aizturēti divi), darba un atpūtas laiks (neatbilstība uz četriem kuģiem, neviens nav aizturēts), darbaspēka sertifikāts (neatbilstība atklāta uz trīs kuģiem, aizturēts viens).■

## 2024. gadā veiktas 326 ostas valsts kontroles inspekcijas



2024. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 326 reizes. Gada laikā aizturēti trīs ārvalstu kuģi – zem Maltas, Māršāla Salu un Barbadosas karoga.

Visi trīs kuģi aizturēti Liepājas ostā. Pēc konstatēto trūkumu novēršanas kuģi atbrīvoti.

Gada laikā Rīgas ostā veiktas 164 ostas valsts kontroles inspekcijas, Liepājas ostā – 90, Ventspils ostā – 51, Skultes ostā – 11, Salacgrīvas ostā astoņas un Mērsraga ostā divas.

Latvijas kuģi ārvalstu ostās 2024. gadā pārbaudīti 55 reizes.■

## 2024. gadā Latvijas ostās ārvalstu kuģi ienākuši 5736 reizes

2024. gadā Latvijas ostās ārvalstu kuģi ienākuši 5736 reizes. Salīdzinot ar 2023. gadu, kad Latvijā ārvalstu kuģi piestāja 5903 reizes, kuģu vizīšu skaits samazinājies par 2,9%.

Visbiežāk ārvalstu kuģi apmeklēja Rīgas ostu, turklāt Rīgā ienākošo kuģu skaits ir pieaudzis – no 2653 vizītēm 2023. gadā līdz 2732 pagājušajā gadā. Arī Skultes ostā ienācis vairāk kuģu – 373 vizītes pagājušajā gadā, 298 vizītes gadu iepriekš. Tāpat ienākušo kuģu skaits pieaudzis Mērsragā no 134 līdz 166 un Salacgrīvā no 151 līdz 192.

Liepājas ostā ārvalstu kuģi pērn ienākuši 1277 reizes (2023. gadā 1395), Ventspils ostā – 979 reizes (2023. gadā 1247), Rojas ostā – 17 (2023. gadā 25).

Pagājušajā gadā Latvijas ostās visvairāk ienākuši kuģi zem Portugāles karoga – 917, Dānijas karoga kuģi ieradusies 776 reizes, bet Nīderlandes – 684 reizes.

Ar kuģiem Latvijas ostās 2024. gadā iebraukuši 261 875 pasažieri, kas ir par 3,55% mazāk nekā 2023. gadā.■





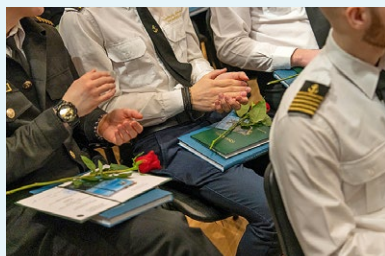


# Katra vētra ir iespēja augt

2025. gada 11. janvārī notika Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas (RTU LJA) 31. izlaidums, kad 58 absolventi saņēma diplomus un kļuva par pilntiesīgiem un diplomētiem jūras speciālistiem, kuri apguvuši jūrniecības zinības “Ostu un kuģošanas vadība”, “Jūras transports – kuģa vadīšana”, “Jūras transports – kuģa mehānika” un “Jūras transports – kuģa elektroautomātika” programmās. Daudzi no absolventiem darba gaitas bija sākuši jau studiju laikā, jo prakse jūrā uz kuģiem vai ostu un kuģošanas uzņēmumos ir neatņemama studiju procesa sastāvdaļa.

Daļa no jaunajiem speciālistiem jūrnieka profesiju izvēlējās, turpinot ģimenes tradīcijas, tomēr viens no argumentiem, kāpēc jaunieši vēlas studēt RTU LJA, protams, ir arī ekonomiskais faktors – pabeidzot augstskolu, viņiem ir garantēts labi apmaksāts darbs un viņi ir pieprasīti darba tirgū, jo starptautiskā tirdzniecības flote izjūt ļoti izglītotu speciālistu deficītu, piedevām studenti var sākt pelnīt jau 2. kursā, kad iziet praksi uz starptautiskās tirdzniecības flotes kuģiem vai pasaules ostās.

2024. gadā RTU LJA piedzīvoja būtiskas pārmaiņas, no ēkas Bolderājā pārceļoties uz RTU studentu pilsētiņu Ķīpsalā, kur aptuveni 800 RTU LJA studenti un Jūrskolas skolēni 2024. gada septembrī uzsāka jauno



studiju gadu modernās un labiekārtotās telpās. Arī izlaidums jaunajiem jūrniekiem norisinājās RTU studentu pilsētiņā Ķīpsalā, auditoriju mājā “Domus auditorialis”.

Šogad izlaidumā aizsākās jauna tradīcija – absolventi kā piemiņas zīmi saņēma nozīmītes, kurās attēlota RTU Latvijas Jūras akadēmijas emblēma, kas ir simbols apņēmībai, izturībai un mūžīgai saiknei ar RTU Latvijas Jūras akadēmiju un jūrniecību.

“Pateicamies Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijai, kas sniedza atbalstu šo nozīmīšu tapšanā. Lai tās vienmēr atgādina par ieguldīto darbu, godu un lepnumu pārstāvēt Latviju un RTU

▶▶▶ 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

Latvijas Jūras akadēmiju plašajā pasaulē,” teica RTU LJA direktora p. i. Edijs Štāls.

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

RTU rektors Tālis Juhna uzsvēra, ka akadēmijas izlaidums šogad ir pirmais RTU izlaidums, kas atklāj jauno speciālistu pievienošanos darba



Tālis Juhna.

tirgum. “RTU ir milzīgs prieks nodrošināt LJA mājas Ķīpsalā un visu to, kas studējošajiem visvairāk ir vajadzīgs, – labus pasniedzējus un modernu vidi. Jūras akadēmija mūsu universitātei ir liels ieguvums, jo mūsu studentu pilsētiņā Ķīpsalā tagad ir tādi stalti jaunieši, kas iedod stāju arī pārējiem studentiem. Jūs esat ieguvuši ļoti labu profesiju, bet jūs esat ieguvuši arī spēju tikt galā ar ļoti sarežģītiem jautājumiem un situācijām, kas, godīgi sakot, jūs



Edijs Štāls sāk diplomu izsniegšanu.

visus diemžēl sagaidīs arī nākotnē, tāpēc tas, ka kopā kā komanda spējat risināt dažādas situācijas, ka tīkat galā ar grūtībām, ir jūsu lielākais ieguvums. Jūrniecības nozare ir bijusi nozīmīga Latvijai, jo jūra ir arī drošības garants. Novēlu, lai šis ir pirmais, bet ne pēdējais solis izglītībā,” savā apsveikuma uzrunā sacīja T. Juhna.

“2024. gads mums bija notikumiem bagāts, kad atzīmējām akadēmijas trīsdesmit piecu gadu jubileju un ieguvām jaunas mājas Ķīpsalā, kā arī apliecinājām, ka mūsu jūrniecības izglītība atbilst visaugstākajiem standartiem. Ūdeņi nebija mierīgi, bet ne jau mierīgi ūdeņi izaudzina stiprus jūrniekus. Katra vētra ir iespēja augt. Mūsu absolventi ir ieguvuši ļoti labu izglītību, kas sakņojas 160 gadu

tālā pagātnē, kad Ainažos dibināja pirmo jūrskolu, savukārt praktiskās iemaņas gūtas, prakses laikā kuģojot tālās jūrās un pierādot sevi kā zinošus speciālistus. Tieši tāpēc akadēmijas absolventi par darba trūkumu nevar sūdzēties – kuģu kompānijas viņus jau gaida atgriežamies darbā, kur viņi var veidot stabilu karjeru vietējā un starptautiskajā flotē,” izlaidumā absolventus uzrunāja RTU LJA direktora p. i. Edijs Štāls, kurš jaunajiem speciālistiem novēlēja: “Nesiet savus formstērpus ar lepnumu! Atcerieties, ka, lai kur jūs dotos, jūs nesat sev līdzi pasaulē arī Latvijas Jūras akadēmijas vārdu, Krišjāņa Valdemāra garu un Latvijas godu!”

RTU LJA 31. izlaidumā jau tradicionāli piedalījās ne tikai pasniedzēji un absolventu vecāki, bet arī jūrniecības nozare: Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, Kruingā kompāniju asociācija, kuģošanas kompānija LSC, Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, kā arī daudzi citi, kuru pārstāvji, novēlot absolventiem labu ceļavēju, neslēpa prieku par jauno speciālistu pievienošanos jūras specialitāšu profesionāļiem.







Anita Rozenberga.

“Jūs esat veltījuši daudz pūļu un enerģijas, lai iegūtu izglītību, kas ir jūsu nākotnes pamats. Jau esat daudz sasnieguši, bet tas ir tikai labs sākums un lielisks mirklis, lai pateiktu paldies visiem tiem, kuri jums palīdzēja to visu sasniegt. Jūras akadēmija bija, ir un būs vieta, kas sagatavos mūsu jūrniekus,” teica SM Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga.

Par teicamām sekmēm Jūras transporta un kuģu mehānikas specialitātē sveica Renātu Puķudārzu, kurš jau bija devies jūrā darba gaitās, tāpēc Rauls Klaučāns Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas vārdā solīja pēc atgriešanās no reisa viņam nodot pateicības rakstu un piemiņas velti, bet, visus pārējos absolventus uzrunājot, teica: “Nav svarīgi, jūs peldat pa straumi vai pret straumi, galvenais, lai jūs būtu laivā!”

“Trīsdesmit pirmais izlaidums ir liela diena visiem, jo ir patīkami redzēt sava darba augļus, par ko priecīgi ir gan paši absolventi, gan viņu vecāki



Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas prezidente Sanita Žurzdina, kruinga kompāniju vārdā solot rūpēties par jaunajiem nozares speciālistiem, pateicības rakstu par izcilām sasniegumiem mācībās pasniedz Raivim Garjānim.



Jūrnieku reģistra vadītājs Kalvis Innuss (no kreisās), Aleksis Dreimanis un Jānis Krastiņš



Ventspils ostas kapteinis Ainārs Austrums, absolventiem vēlot vieglu karjeru un saprotošas ģimenes, pateicības rakstu un piemiņas balvu par izcilām sekmēm pasniedza Ostu un kuģu vadības specialitātes absolventei Rebekai Koroļonokai.



LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis uzsvēra, ka šajā izlaidumā absolventus sveikt, pārstāvēt dažādas institūcijas, ieradušies Jūras akadēmijas absolventi, un pasniedza balvu “jūras vilcinei” Annai Jeļizavetai Kuzminai par vislielāko nostrādāto laiku jūrā.

un pasniedzēji, gan eventuālie darba devēji. Šodien man jums ir divas ziņas: pirmā – mācības ir beigušās, otrā – mācības turpinās, jo jūrā ir jāmacās visu laiku, nedrīkst apstāties! Novēlu jums vēlmi mācīties! Un atcerieties, ka jūsu mājas ir Latvija un Jūras akadēmija, tāpēc nesiet Latvijas vārdu ar godu,” pasniedzot balvu par labāko diplomdarbu projektiem kuģu vadīšanas specialitātē Aleksim Dreimanim, kuģu mehāniķu specialitātē Armandam Rancānam un kuģu elektromehāniķu specialitātē Georgijam Ļajinam, teica Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

Kuģošanas kompānijas sveica tos absolventus, kuri izgāja jūras prakses uz viņu kuģiem, un izteica cerību, ka arī pēc augstākās izglītības iegūšanas viņi darba gaitas turpinās viņu kompānijās. Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna balvu par labāko diplomdarbu Ostu un kuģu vadības specialitātē pasniedza Danielai Lasei, bet LTFJA viceprezidents Andrejs Umbrāško par aktīvu sabiedrisko darbu sveica Armandu Rancānu.

“Reizēm kuģis mēdz mainīt virzienu, bet tas nav nekas slikts, tas vienkārši ir cits ceļš, no kā nevajag baidīties,” uzrunājot absolventus, teica kāds no apsvēcējiem. Lai jaunajiem speciālistiem lielisks darbs, veiksmīga karjera, mīloši cilvēki un vienmēr mierīgs mājupceļš! ■

Apsvēcējiem pievienojas Anita Freiberga

# Antons Ikaunieks: “Vienmēr zināju, ka varu paļauties tikai uz sevi”

## (1947.13. VI – 2025. 25. I)

No mums aizgājis tālbraucējs kapteinis, žurniecības un jūrniecības izglītības darbinieks un Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris ANTONS IKAUNIEKS.



1967. gadā Antons Ikaunieks absolvēja Rīgas jūrskolu, iegūstot kuģu vadītāja specialitāti, 1975. gadā 28 gadu vecumā saņēma tālbraucēja kapteiņa diplomu, 1979. gadā pabeidza Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, iegūstot augstākās izglītības diplomu. Antons Ikaunieks bija viens no retajiem latviešu tautības kapteiņiem, kurš strādāja Latvijas jūras kuģniecībā, gandrīz 10 gadus vadot gāzvedējus “Krāslava”, “Ķegums” un “Dzintari”, kā arī tankkuģi “Tukums”. Astoņdesmito gadu otrajā pusē A. Ikaunieks pārnāca krasta darbā un strādāja Latvijas jūras kuģniecības kuģu aģentūrā “Transflote” par kravu

kontroles virsuzraugu un Rīgas jūras tirdzniecības ostā par vecāko loci operatoru.

1990. gada februārī viņš sāka strādāt Latvijas upju kuģniecībā par kravas un komercdarba dienesta priekšnieku, 1991. gada 26. februārī tika iecelts par Latvijas upju kuģniecības priekšnieku, bet pēc uzņēmuma privatizācijas kļuva par SIA “Rīgas kuģniecības kompānija” valdes priekšsēdētāju.

Kapteinis Antons Ikaunieks bija Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas aktīvs biedrs, Baltijas Kuģu īpašnieku

asociācijas viceprezidents un prezidents, “Latvijas kuģniecības” padomes loceklis, valsts pilnvarnieks, kā arī darbojās Skultes ostas valdē. Ilgus gadus piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas eksaminācijas komisijas darbā, strādāja pie Latvijas jūrniecības koncepcijas izstrādes. Viņš bija profesionāls speciālists, principiāls cilvēks un mecenāts. Stingrs raksturs, pedantisms un precizitāte visās lietās precīzi raksturo tālbraucēju kapteini.

Antons Ikaunieks bija vienkāršs un reizē arī ļoti sarežģīts cilvēks. Stingrais raksturs, pedantisms un precizitāte visās lietās, īpašība nekad un nekur nelocīt muguru deva tālbraucējam kapteinim daudz draugu un domubiedru, bet ne mazāk arī citādi domājošo.

Viņam vienmēr bija savs viedoklis. Tas ne vienmēr visiem varēja patikt, bet viņš cēlās un to pauda gan Latvijas Jūrniecības savienības valdes



Kapteinim Ikauniekam vienmēr bija savs viedoklis. Šoreiz viņš to izsaka LJS 35 gadu jubilejas vakarā 2024. gada 9. decembrī.





Antons Ikaunieks saņem kapteiņa apliecību.

sēdēs un kopsapulcēs, gan Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijā, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijā, arī citās reizēs un vietās. Cīnoties par savu taisnību, kapteinis līdzcilvēku viedokli sadzirdēja un uzklausīja, bet ne vienmēr to respektēja. Viņu bija grūti pārliecināt, bet aplūsināt – to nevarēja neviens. Lūk, kāds ļoti iezīmīgs notikums, kas lieliski raksturo kapteiņa Ikaunieka apņēmību un neatlaidību.

## Uz kuģa pacelts sarkanbaltsarkanais!

Antons Ikaunieks lepojās, ka 1991. gada 30. augustā uz viņa vadītās "Rīgas kuģniecības" motorkuģa "Rēzekne" pacēla neatkarību atguvušās Latvijas Republikas sarkanbaltsarkano karogu.

No Antona Ikaunieka atmiņām: "Pēc puča ar kolēģiem sākām spriest, ka ir diezgan neloģiski: Latvija kļuvusi neatkarīga *de jure*, bet uz mūsu kuģiem vēl joprojām ir svešas valsts simbolika. Es pieņēmu lēmumu, ka jāmaina karogs. Bet ar ko apspriesties, ar ko runāt? Vai mums vispār ir tādas tiesības? Nebija jau ne vajadzīgo zināšanu, ne arī jēl kādas pieredzes. Nebija arī domas par to, ka nepieciešams savs kuģu reģistrs, lai tajā varētu reģistrēt savus kuģus. Viss gāja tikai emociju līmenī – mums tas jādarā! Un tā kā uz Rīgu krauties nāca mūsu kuģis "Rēzekne", es pieņēmu lēmumu, ka uz "Rēzeknes"

jāpaceļ Latvijas karogs. Mēs ceļam karogu, un mums nosplauties, ko teiks Zviedrija vai Dānija, jo Latvija taču tagad ir neatkarīga valsts!

Nākamajā rītā deviņos vajadzēja pacelt karogu, bet iepriekšējā dienā iedomājos, ka nebūs glauni, ja es par to nebūšu paziņojis ministrijai un departamenta direktoram Gunāram Šteinertam. Bet tā bija tikai mana iekšējā sajūta, kas lika tā rīkoties, jo par juridiskajām lietām es pat neiedomājos. Zvanu un saku: "Gunār, mēs rīt uz "Rēzeknes" ceļam karogu." Es viņu, protams, neredzēju, bet jutu, ka Gunārs palecās: "Tu dulls esi!" Es atkal viņam par to, ka nav loģiski, ja neatkarīgas valsts kuģi brauc zem svešas valsts karoga. Mums ir savs karogs, mūsu valsts ir atzīta, bet Šteinerts saka, ka mums nav sava kuģu reģistra. Pagaidi, jautāju, kas tad ir vajadzīgs, izdod kaut kādu rīkojumu par pagaidu reģistra izveidi vai kaut ko tamlīdzīgu, bet neatkarīgi no tā mēs to karogu celsim! Sākās rosišanās. Man zvanīja pat ministrs Janovskis, cepuri nost tāda ministra priekšā, viņš spēja pieņemt drosmīgus lēmumus, un jautāja, vai mums vismaz orķestris būs. Nu jā, mēs par to nemaz nebijām domājuši. Nākamajā dienā viss bija sagatavots. Pie Pasažieru stacijas svinīgajā karoga pacelšanas ceremonijā klāt bija Latvijas transporta un šoseju ministrs Jānis Janovskis kopā ar saviem Igaunijas un Lietuvas kolēģiem, kuri, izrādījās, tieši tolaik

viesojās Rīgā, bija jūrnieceības zieds, bet leģendārais komandkapteinis Hugo Legzdiņš piedeva šim pasākumam oficiālu nokrāsu. Saņēmām pirmo neatkarību atguvušās valsts kuģu reģistratora Staņislava Šmulāna parakstītu KAROGA APLIECĪBU, kurā teikts: "Latvijas Kuģu reģistrā 1991. gada 30. augustā ar nr. 0001 reģistrētajam kuģim "Rēzekne" ir tiesības braukt zem Latvijas Republikas valsts karoga." Pirmo kuģu reģistrācijas sertifikātu saņēma kapteinis Eduards Delvera komandētais "Latvijas kuģniecības" kuģis, un līdz ar to bija likti pamati Latvijas Kuģu reģistra darbībai, kas deva impulsu tālākiem Latvijas jūrnieceības atdzimšanas procesiem."

## "Ceļš uz jūru" – patiesi un skaudri

Savu dzīvi kapteinis Antons Ikaunieks izstāsta savā grāmatā "Ceļš uz jūru". Tajā viņš stāsta par savu dzīvi, profesijas izvēli, studiju gadiem un darba mūžu, stāsta par ģi-



meni un draugiem, par nodevējiem, *stukačiem* un nelabvējiem, par sistēmu, kas samala cilvēku dzīvi, liekdzot strādāt iemīļoto darbu, arī par prieku un skumju brīžiem, kas pildījuši viņa dzīvi. Grāmatas 384 lappusēs kapteinis atceras notikumus, tēlaini tos apraksta, nekautrējoties atsegt savas jūtas un atkailināt savu dvēseli. Grāmatas autoram bija kāds palīgs – visa mūža garumā rakstītie pieraksti, kas ļāva tik spilgti atgriezties senajos notikumos, piedāvām, pazīstot kapteini Ikaunieku, grāmatas uzrakstīšana nav nekāds brīnums, jo viņš bija cilvēks, kurš nekad neatkāpās no izvirzītā mērķa un ar milzu neatlaidību un precizitāti realizēja iecerēto.

▶▶▶ 11. lpp.

## Fragmenti no Antona Ikaunieka grāmatas

### Ceļu uz jūru nespēs aizšķērsot nekādas grūtības

“Bija brīnum skaista saulaina 1961. gada jūlija diena. Kronvalda parka lielie koki slāpēja pilsētas transporta kņadu, bet es no pilsētas ikdienas un jūlija dienas burvības neko nejutu. Sēdēju Kronvalda parkā uz soliņa un raudāju. Tikko biju ticies ar Rīgas jūrskolas priekšnieku kapteini Robertu Akiti, kurš ļoti uzmanīgi un ar sapratni uzklaušīja manu nodomu iestāties jūrskolā, lai kļūtu par kuģa stūrmani. Man, 14 gadus vecam puīšēlim, kurš tikko bija pabeidzis Dobeles astoņgadīgās skolas 7. klasi, bija grūti atbildēt uz daudzajiem jūrskolas priekšnieka



Jūrskolnieks Antons Ikaunieks.

jautājumiem. Lai cik draudzīgs un laipns bija kapteinis Akits, lai arī viņš ar interesi uzklaušīja visu, ko tam stāstīju, un lai cik ļoti jūrskolas priekšnieks vēlējās man palīdzēt, tomēr pat pie labākās gribas šoruden nevarēju īstenot savu sapni – iestāties jūrskolā. Un tam bija objektīvi iemesli: par jūrskolas audzēkni varēja kļūt no 15 gadu vecuma un mācības jūrskolā notika krievu valodā. Tā kā ne vienai, ne otrai prasībai neatbildēju, ar smagu sirdi nācās pieņemt jūrskolas priekšnieka ieteikumu mēģināt stāties vēlreiz

pēc gada, pa šo laiku labi apgūstot krievu valodu.

Un tomēr mani nekas nebiedēja, neziņa un priekšā stāvošie pārbaudījumi bija nieks, jo man taču bija sapnis par jūru! Un bija pārliecība, ka ceļu uz jūru nespēs aizšķērsot nekādas grūtības. (..)

1963. gada 3. augustā kopā ar vēl četrdesmit trim 1. rotas kursantiem uzkāpu uz barkentīnas “Kapella” klāja, bet pārējie četrdesmit pieci uz barkentīnas “Vega”. Abas barkentīnas gluži kā dvīņu māsas – ar saulē spīdošiem balti krāsotiem korpusiem, staltiem mastiem un, kā jau pēc jūras brauciena, saritinātām burām bija pietauvojušās Rīgas ostas pasažieru termināļa piestātnē. (..)

(..) Mūsu burinieki bija aprīkoti ar trim mastiem, trešais bija bizanmasts. Burinieku garums bija 45 metri, platums 8,94 metri, borta augstums 4,04 metri, virsūdens borta augstums 0,68 metri, ūdensizspāids – 603 tonnas. Kuģa masti virs klāja slējās 28 metru augstumā. (..)

(..) Dienas kārtība, tieši tāpat kā jūrskolā, bija pakļauta režīmam. Lai kādi bija laika apstākļi, rīta rosmes vietā visiem kursantiem vajadzēja pa viena borta vantīm uzskriet mastā un pa otra borta vantīm noskriet lejā, un tā visos trijos mastos ne ilgāk kā desmit minūtēs. Vai bija bail, īpaši nemierīgā jūrā? Jā, bija bail, māca nedrošība, bet atlaides nevienam netika dotas. Tā jaunie jūrnieceki saņēma pirmo rādījumu, pierada pie jūras, kā arī varēja pārliecināties par profesijas izvēles pareizību.”

### Stukači nesauž. Notikuma vieta – tirdzniecības flote, Latvijas jūras kuģniecība

“Kādā vakarā, atrodoties Nikaro ostā Kubā, jūrnieceku grupa devās uz pilsētu. Šoreiz jūrnieceku draudzēšanās ar vietējo jaunatni nebeidzās miermīlīgi, jūrnieceki bija sastrīdējušies ar vietējiem mačo. Konflikts kļuvis tik nopietns, ka, lai nomierinātu karstā gaisa un izdzertā cukurniedru alus ietekmē iekarsušos jauniešus, bija ieradušies Revolūcijas komitejas ātrās reaģēšanas vienības vīri. Kā stāstīja aculiecinieki, gaisā pat tika raidīti šāvieni. Vēlā vakarā pie manis ieradās satraukts pirmais palīgs



un informēja par notikušo. Pateicoties tam, ka manas attiecības ar ostas dienestiem bija labas, konflikts tika izskatīts mierīgu pārrunu ceļā un ostas administrācija kuģa komandai pretenzijas neizvirzīja. Kad no ostas devāmies atpakaļceļā uz Odesu, pirmajam palīgam lūdzu veikt izmeklēšanu, iztaujāt konflikta dalībniekus un noskaidrot notikušā cēloņus. Izmeklēšana ilga vairākas dienas. Izmeklējot šo gadījumu, Kirejevs negaidīti sastapās ar neparedzētiem apstākļiem. Iztaujājot vienu no konflikta dalībniekiem, otrās klases matrozi, saukšu viņu par Nejauko, pirmais palīgs saņēma striktu paziņojumu: jums nav tiesību man neko jautāt, jo es esmu Valsts drošības komitejas darbinieks. Ar šo ziņu Kirejevs ieradās pie manis, lai saprastu, kā rīkoties tālāk. Uzzinot negaidīto konflikta izmeklēšanas pavērsienu, man kļuva interesanti, tāpēc uzaicināju Nejauko pie sevis. Nejaukais ieradās manā kajītē, un viņa izturēšanās liecināja par tādu kā pārākuma apziņu. Varētu pat teikt, ka otrās klases matrozis kapteiņa kajītē uzvedās visai nekautīgi. To, protams, manīju, un tas izraisīja sašutumu. Jautāju, kāda ir viņa kā VDK darbinieka loma uz kuģa un vai viņš nav nosaukt kāda VDK darbinieka uzvārdu. Nejaukais nosauca uzvārdus, kuri arī man kā kapteinim bija zināmi, un es sapratu, ka nejauši esmu izcēlis gaismā VDK savervētu aģentu. Atgādināju, ka, ja jau viņš bija devis piekrišanu būt par čekas aģentu, viņam nebija tiesību sevi atklāt. Pēc sarunas Nejaukais manāmi uztraucies atstāja manu kajīti. Visiem konflikta dalībniekiem ar pavēli izteicu rājienu, arī čekas aģentam otrās klases matrozim Nejaukajam.



Odesā, kad uz kuģa ieradās VDK darbinieks un mūsu kurators Anatolijs Demidovs, informēja viņu par notikušo konfliktu, par lietas izmeklēšanu, arī par to, ka uz kuģa atrodas VDK darbinieks Nejaukais, jo tā viņš man bija stādījis priekšā, un pajautāju, vai viņam bija tiesības sevi atmaskot? Demidovs noliedza Nejaukā kā VDK darbinieka statusu, tomēr varēja redzēt, ka viņš bija nepatīkami pārsteigts par sava aģenta atmaskošanu. Tā bija jau otrā reize, kad uz kuģa atpazinu čekas ziņotāju, bet ne pēdējā. Man nācās ar viņu diezgan bieži tikties, faktiski ik pēc katra Kubas reisa. Demidovs vispirms apmeklēja jūrnieku kajītes, droši vien arī savu aģentu kajītes, un ievāca informāciju par reisu, pēc tam, izjautājis virsniekus, devās pie kapteiņa, lai salīdzinātu to informāciju, ko bija ieguvis no jūrniekiem, ar kapteiņa stāstīto. Ar viņu runājot, man likās, ka stāvu uz banāna mizas, tikai nezināju, kad paslīdēs kāja.

Vēlāk atklāju vēl vienu čekas aģentu uz sava kuģa – matrozi Bazanovu. Kad painteresējos par viņa mācībām Rīgas jūras skolā Bezdelīgu ielā, izrādījās, ka viņu grāsījās atskaitīt no jūras skolas par rupju disciplīnas pārkāpumu, kas robežojās ar kriminālbildību, bet neataskaitīja. Visticamāk tāpēc, ka Bazanovs bija devis piekrišanu kļūt par čekas ziņotāju.

Kad 1984. gada februārī atgriezos no Kubas reisa, kadru daļā paziņoja, ka mana vīza ir anulēta. Mēģināju noskaidrot vīzas anulēšanas iemeslus. Visi rādīja "stūra mājas" virzienā. Arī kuģniecības priekšnieka vietnieks kadru jautājumos kapteinis Valentīns Kostīļevs deva netiešus mājienu un lika noprast, ka vīzu anulēja čekisti. Tikos ar Valsts drošības komitejas vadošo darbinieku apakšpulkvedi, un pie kā viņš mani nosūtīja? Pie Demidova! Mani palaida pa riņķi! Vairāk nekā pēc pusgada mani iepazīstināja ar kādu komitejas darbinieku majora pakāpē, kurš skaidri pateica, ka galvenais iemesls manas vīzas anulēšanai bija tas, ka biju atklājis un izgaismojis čekas "dzeguzes!"

## Triju Zvaigžņu ordenis par godīgu darbu

Latvijas Valsts prezidenta Ordeņu kapituls par nopelniem Latvijas



Valsts prezidents Andris Bērziņš pasniedz kapteinim Antonam Ikauniekam V šķiras Triju Zvaigžņu ordeni.

valsts labā piešķīra V šķiras Triju Zvaigžņu ordeni ilggadējam jūrniecības darbiniekam, tālbraucējam kapteinim, jūrniecības vēstures pētniekam Antonam Ikauniekam. Šim apbalvojumam kapteini Ikaunieku izvirzīja Ainažu jūrskolas muzejs.

Kapteinis Antons Ikaunieks (no intervijas žurnālam): "Kad kādā rudens dienā saņēmu no visām pusēm apzīmogotu vēstuli no Valsts kancelejas, pirmā doma bija, ka, iespējams, tas ir ielūgums uz kādu biznesa braucieni. Kad izlasīju, ka mani aicina saņemt valsts apbalvojumu, godīgi sakot, mazliet saļodzījās ceļi. Tas bija tik negaidīti! Līdzīgi jutos, kad mani apstiprināja kapteiņa pakāpē. Tāda īpaša sajūta, ko vārdos nevar aprakstīt, pozitīvas emocijas, bet tajā pašā laikā arī jautājums: ko tādu esmu paveicis, lai būtu pelnījis šo apbalvojumu?"

Skatoties, kā apbalvo citus, reizēm man un droši vien katram uz mirkli ir ienākusi prātā doma: kā tad ir ar mani? Tādos brīžos esmu sev jautājis: bet par ko tev? Ko tu tādu esi paveicis? Nekad neesmu bijis paipuisītis, ir gan grēki, ir kļūdas un neizdarības bijušas, ir bijusi neapmierinātība ar sevi – varēju taču paveikt labāk! Katrā attiecīgajā laikā pēc labākās sirdsapziņas tikai esmu darījis savu darbu. Bet apbalvojums man atnesa arī sarūgtinājumu un vilšanos, jo bija jūrniecības sabiedrības cilvēki, kuri neslēpa sašutumu par to, ka esmu izvirzīts un saņēmis ordeni. Tas, protams, sabojā prieku un liek daudzas lietas pārdomāt."

## Jūra ir mūžīga

Kapteinis Antons Ikaunieks aizkuģojis mūžības jūrā, bet viņa darbi un domas paliek kopā ar visu Latvijas jūrniecības sabiedrību.

Kādā sarunā kapteinis teica, ka viņa jūrnieka dzīves gājums nav nekas sevišķs. "Esmu dziļi pārliecināts, ka manu stāstu varētu atkārtot simti un simti citu jūrnieku, kuri tiekušies iegūt un ieguvuši jūrniecības izglītību, īstenojuši jūrnieka karjeru un sasnieguši kuģu kapteiņa vai vecākā mehāniķa pakāpi.



Jūra ir mūžīga, tā vēl miljoniem gadu, tāpat kā agrāk, vels viņus uz krastu. Mainās vienīgi kuģošanas metodes un kuģu tehniskais aprīkojums – no visparastākajām burām līdz mūsdienu kuģu modernajām tehnoloģijām. Gadiem ejot, mainās arī pats jūrnieks – uz viņiem atnāk stalti jaunieši ar teicamām zināšanām un vēlmi īstenot jūrnieka karjeru.

Viss, kas notiek, notiek uz labu, vienmēr esmu bijis ļoti apmierināts ar izaicinājumiem, ko dzīve man piespēlēja, vienmēr esmu cīnījies un uzvarējis, uzvarējis grūtības un arī pats sevi, jo vienmēr zināju, ka varu pajauties tikai uz sevi, ka jāuzticas saviem spēkiem un savām iespējām."

Lai viegls ceļš mūžības jūrā! ■

Anita Freiberga



## IMO ģenerālsēkretārs nosauc prioritātes 2025. gadam

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess ir paziņojis 2025. gada IMO darba kārtības galvenos jautājumus.

"2025. gadā IMO koncentrēsies uz trim galvenajiem jautājumiem: pirmais – jūrnieki, otrais – drošība visā pasaulē, trešais – dekarbonizācija. Attiecībā uz jūrniekiem mums ir jāuzlabo uz kuģiem esošā personāla drošība un aizsardzība. Ir arī jākoncentrējas uz to, lai palielinātu atbalstu viņiem ne tikai jautājumos par dekarbonizāciju, bet arī attiecībā uz jūrnieku kriminalizācijas samazināšanu, un šajā ziņā vajadzētu mainīt uzsvarus.



Šķiet, ka jau esam panākuši progresu, jo īpaši attiecībā uz dzimumu līdztiesību jūrniecības nozarē, tomēr realitāte ir tāda, ka vēl ir ļoti daudz darāmā. Turpināšu stingri ievērot savu apņemšanos un politiku, nepiedaloties un neiesaistoties paneldiskusijās, kurās nav pārstāvētas sievietes.

Šis IMO būs ļoti nozīmīgs gads, un esmu pārliecināts, ka dalībvalstis un ieinteresētās personas atradīs kopīgu valodu, lai šogad pieņemtu tehniskus un ekonomiskus risinājumus, kas ļautu nozarei sasniegt SEG stratēģijā līdz 2050. gadam noteiktos mērķus saistībā ar nozares dekarbonizāciju. Mēs koncentrējamies arī uz okeānu ilgtspēju, kas šogad ir arī IMO Pasaules jūrniecības dienas tēma: "Mūsu okeāns, mūsu pienākums, mūsu iespēja", tāpēc pievienojieties mums, veidojot IMO veiksmīgu un neaizmirstamu gadu."■



## Mūsu okeāns, mūsu pienākums, mūsu iespēja

IMO pasludinātā 2025. gada Pasaules jūrniecības dienas tēma "Mūsu okeāni, mūsu pienākumi, mūsu iespējas" atspoguļo okeāna nepārvērtējamo lomu pasaules ekonomikā: vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības tiek pārvadāti pa jūru, okeāns ir darbavietu un pārtikas avots miljoniem cilvēku, mājvieta neskaitāmām jūras dzīvajām radībām un planētas klimata regulatoram, kas mazina klimata pārmaiņu ietekmi. Tā kā kuģniecība ir lielākā nozare, kas darbojas okeāna telpā, tai nenoliedzami jāuzņemas galvenā loma jūras vides aizsardzībā un okeāna resursu pārvaldībā.

Jau pieņemtie IMO globālie tiesiskie regulējumi vides aizsardzības jomā norāda uz drošākas jūras politikas īstenošanu un augstākiem vides standartiem, lai padarītu tīrāku jūras vidi un atbalstītu okeānu aizsardzību visās 176 IMO dalībvalstīs.

Šā gada tēma paplašina redzējumu un uzsver nepieciešamību pēc atbildīgas globālas rīcības, lai aizsargātu okeānu, tai skaitā mudina nopietnāk attiekties pret ANO Nolīgumu par jūras bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un ilgtspējīgu izmantošanu teritorijās, kas nav valstu jurisdikcijā (BBNJ nolīgums). Trešajā ANO okeānu konferencē, kas notiks 2025. gada jūnijā, īpaša vieta ieradīta diskusijām par jaunu instrumentu plastmasas piesārņojuma novēršanai, uzsverot sadarbības un koordinācijas nozīmi, lai nodrošinātu okeāna resursu ilgtspējīgu un drošu izmantošanu.

"Mūsu apņemšanās šajā jautājumā ir acīm redzama IMO stingrajā globālajā tiesiskajā regulējumā, kas

atbalsta tīrākas un drošākas jūras, un augošā tehniskās palīdzības iniciatīvu portfeli, lai atbalstītu okeānu aizsardzību mūsu 176 dalībvalstīs," uzsvēra IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess.

IMO ir izstrādājusi un pieņēmusi obligātus noteikumus, ieteikumus un pamatnostādnes, lai aizsargātu jūras vidi no jebkādas iespējamās negatīvas kuģniecības ietekmes. Tie ietver:

- saistošos likumus un noteikumus, kas tiek piemēroti kuģiem visā pasaulē;
- 1973. gadā pieņemto Starptautisko konvenciju par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL), kas attiecas uz piesārņojumu no naftas, bīstamām ķīmiskām vielām, iepakotām precēm, notekudeņiem un atkritumiem, kā arī uz kaitīgām emisijām no kuģiem;
- citus ar jūras vidi saistītus likumus un noteikumus, kas attiecas uz atkritumu izgāšanu jūrā (Londonas konvencija un protokols); kuģu balasta ūdeņu apsaimniekošanu, lai novērstu potenciāli invazīvu ūdens sugu izplatīšanos (Balasta ūdens konvencija); pretapaugšanas sistēmu kontroli.

IMO darbs šajās jomās vistiešākajā veidā atbalsta ANO Ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un ilgtspējīgas attīstības mērķus (IAM).

2025. gada 25. septembrī, atzīmējot Pasaules jūrniecības dienu, IMO galvenajā mītnē notiks centrālais pasākums, bet Apvienotajos Arābu Emirātos Pasaules jūrniecības dienu atzīmēs ar paralēlu pasākumu.■



# Baltijas jūrā vairākkārt konstatēta zemūdens infrastruktūras bojāšana

Pēdējā gada laikā Baltijas jūrā pieauguši kritiskās zemūdens infrastruktūras bojāšanas gadījumi. Drošības analītiķi uzskata, ka NATO valstu kritiskās infrastruktūras objektu bojāšana ir daļa no Maskavas īstenotā hibrīdkara pret Rietumiem. Kā liecina “International Cable Protection Committee”, kas ir 1958. gadā dibināta starptautiska organizācija, kuras sastāvā darbojas to valdību administrācijas un komercsabiedrības, kam pieder vai kas ekspluatē zemūdens telekomunikācijas vai kabeļus, apkopotie dati, tad ik gadu pasaulē tiek bojāti ap 150 zemūdens kabeļu, un Baltijas jūras zemūdens infrastruktūra tiek uzskatīta par īpaši neaizsargātu, jo jūrā ir intensīva satiksme – ik dienu te pārvietojas aptuveni 4000 kuģu.



Jau 2022. gadā Baltijas jūrā notika pirmās diversijas, kad tika saspriecināti Krievijas – Vācijas gāzesvadi “Nord Stream”. 2023. gadā tika sabojāts Igauniju un Somiju savienojošais gāzesvads “Balticconnector”. Vēlāk izmeklēšanā noskaidroja, ka bojājumus radījis Honkongā reģistrētais konteinerkuģis “NewNew Polar Bear”, kura enkurs vilkts pār cauruļvadu jūras dzelmē.

2023. gada oktobrī līdz ar “Balticconnector” tika pārrauts arī elektrības kabelis starp Somiju un Igauniju. Aptuveni tajā pašā laikā Zviedrija ziņoja par atsevišķiem bojājumiem kabelim starp Zviedriju un Igauniju.

2024. gada 17. un 18. novembrī Zviedrijas teritoriālajos ūdeņos tika pārrauti divi zemūdens sakaru kabeļi – viens starp Somiju un Vāciju, otrs starp Zviedriju un Lietuvu. Tagad tie jau ir salaboti. Iespējams, ar kabeļu bojāšanu saistīts Ķīnas kravas kuģis “Yi Peng 3”. Bet 2024. gada 25. decembrī tika bojāts elektrokabelis “EstLink 2”, kas savieno Igauniju un Somiju. Aizdomās par kabeļa bojāšanu tiek turēts Krievijas “ēnu flotes” tankkuģis.



2025. gada agrā 26. janvāra rītā Zviedrijas ekonomiskajos ūdeņos aptuveni 130 kilometrus no Latvijas piekrastes tika bojāts Latvijas Valsts radio un televīzijas centra (LVRTC) zemūdens optisko šķiedru kabelis. Aizdomās par kabeļa bojāšanu turēja divus kuģus, kas bija ceļā no Krievijas uz Dāniju. Saistībā ar šo incidentu Zviedrijas varasiestādes arestēja zem Maltas karoga strādājošo sauskraavu kuģi “Vezhen”, ko Bulgārijas kuģniecība “Navigation Maritime Bulgares” fraktē no kāda Ķīnas valdības kontrolēta uzņēmuma. Lai gan kuģniecības vadība noliegusi kabeļa apzinātu bojāšanu, Zviedrijas prokuratūra sāka izmeklēšanu par

sabotāžu pastiprinošos apstākļos. Kuģa apkalpē bija astoņi Bulgārijas un deviņi Mjanmas pilsoņi.

Savukārt Norvēģijas policija pēc Latvijas lūguma aizdomās par saistību ar LVRTC optisko šķiedru kabeļa bojājumiem netālu no Trumses Norvēģijas ziemeļos aizturēja zem Norvēģijas karoga kuģojošo kravas kuģi “Silver Dania”, kas bija ceļā starp Sanktpēterburgu un Murmansku un arī bija atradies incidenta rajonā. Kuģis pieder norvēģu uzņēmumam “Silver Sea”, uz tā strādā krievu jūrnīeku apkalpe. Kompānija noliedz kuģa “Silver Dania” iesaisti incidentā.

Norvēģijas policija 31. janvārī paziņoja, ka ir kuģi atbrīvojuši, jo nav atrasti pierādījumi par tā saistību ar kabeļa bojājumiem. “Izmeklēšana turpināsies, bet mēs neredzam nekādu iemeslu, lai kuģis vēl ilgāk paliktu Trumses ostā,” paziņoja policijas advokāts Ronijs Jergensens. “Nav atrasts nekas, kas saistītu kuģi ar šo sabotāžas aktu.”

▶▶▶ 16. lpp.



▶▶▶ 15. lpp.

“Mēs kuģojām gar Gotlandi, taču neizmetām enkuru,” sarunā ar aģentūru AFP norādīja kuģniecības “Silver Sea” vadītājs Turmuds Fosmarks.

Latvijas Valsts policijas priekšnieks Armands Ruks apliecināja, ka Valsts policija sākusi kriminālprocesu pēc diviem Krimināllikuma pantiem, proti, par mantas tīšu iznīcināšanu un bojāšanu, par publiskā elektronisko sakaru tīkla tīšu iznīcināšanu un bojāšanu un par kaitniecību. Arī Zviedrijas prokuratūra informēja, ka ir sāktu izmeklēšanu par sabotāžu pastiprinošos apstākļos. Izmeklēšanā iesaistīts Zviedrijas Drošības dienests, Zviedrijas policija, Krasta apsardze un Zviedrijas Bruņotie spēki.

Pēc valdības vadītājas Evikas Siliņas sasauktās sanāksmes saistībā ar kabeļa bojājumiem Jūras spēku komandieris Māris Polencs informēja, ka, ņemot vērā incidentus ar kabeļiem Baltijas jūrā, Jūras spēki jau iepriekš sadarbibā ar LVRTC ir izstrādājuši algoritmus, kā rīkoties šādos gadījumos. Baltijas jūrā diennakts režīmā dežūrē Jūras spēku kuģis. “JS novērošanas sistēmas konstatēja kuģus notikuma vietā un no iegūtās informācijas speciālisti identificēja, kuri kuģi atradās vistuvāk konkrētajā laikā un vietā. Tad attiecīgi kopā ar sabiedrotajiem tika sāktas aizdomīgo kuģu apsekošana. Mēs gājām pie viena kuģa, ANTO kuģi pie citiem, Zviedrijas Krasta apsardze vēl pie citiem, tāpat koordinējām darbības ar Somijas un Igaunijas kolēģiem,” uzsvēra JS komandieris Māris Polencs. “Fiziska apsekošana nozīmē, ka bruņoto spēku kuģis pietuvojas civilajam kuģim un uzdod dažādus jautājumus, pēc kuriem var identificēt, vai civilais kuģis nodarbojas ar aizdomīgām darbībām. Tāpat tiek vizuāli apskatīts, vai kuģim nav kaut kas salauzts, noberzts, vai ārēji trūkst kāda detaļa.”

## Zviedri neatrod pierādījumus “Vezhen” apkalpes vainai kabeļa bojāšanā

Zviedrijas prokuratūra noraidījusi sabotāžas iespējamību VAS “Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs” zemūdens optisko šķiedru kabeļa



bojājumā un paziņojusi, ka atbrīvo Bulgārijas kuģi, kas tika aizturēti pēc incidenta.

“Izmeklēšanā saistībā ar kabeļa pārrāvumu starp Zviedriju un Latviju Baltijas jūrā ir noskaidrots, ka tas nav rupjas sabotāžas gadījums. Tāpēc ir pieņemts lēmums atcelt arestu kuģim, kas tiek turēts aizdomās par kabeļa pārrāvumu,” teikts Zviedrijas prokuratūras paziņojumā.

## UZZIŅAI

Nedaudz vairāk kā 420 kabeļi ir ierakti pasaules okeāna dzīlēs un nodrošina 99% pasaules sakaru, izmantojot telefona centrāles un piekļuvi internetam.

## NATO sāk jaunu misiju zemūdens kabeļu aizsardzībai Baltijas jūrā

Baltijas jūras piekrastē esošo NATO valstu līderu sanāksmē Helsinkos 15. janvārī NATO ģenerālsekretārs Marks Rute paziņoja, ka aliansē sāk jaunu misiju zemūdens kabeļu aizsardzībai Baltijas jūrā – “Baltic Sentry” (“Baltijas sardze”), un tajā, lai nodrošinātu pastiprinātu novērošanu

## UZZIŅAI

Paziņojot par jauno NATO misiju, Rute norādīja, ka vairāk nekā 95% interneta datu plūsmas tiek nodrošināti, izmantojot zemūdens kabeļus, un 1,3 miljoni kilometru kabeļu katru dienu nodrošina finanšu darījumus aptuveni desmit triljonu ASV dolāru (9,8 triljoni eiro) vērtībā.

un atturēšanu, būs iesaistīti dažādi līdzekļi, cita starpā arī fregates, jūras patrollidmašīnas un neliela jūras bezpilota peldlīdzekļu flote.

“Visā aliansē esam novērojuši elementus kampaņai, kuras mērķis ir destabilizēt mūsu sabiedrību, izmantojot kiberuzbrukumus, slepkavību mēģinājumus un sabotāžu, arī iespējamu zemūdens kabeļu sabotāžu Baltijas jūrā,” sanāksmē sacīja NATO ģenerālsekretārs. “NATO pretiniekiem ir jāzina, ka aliansē nepieņems uzbrukumus tās kritiskajai infrastruktūrai. Mēs darīsim visu, kas ir mūsu spēkos, lai nodrošinātu, ka atbildam ar pretspēku, spējam redzēt, kas notiek, un pēc tam veikt nākamās pasākumus, lai nodrošinātu, ka tas vairs nenotiks”.

NATO ģenerālsekretārs atturējās nosaukt precīzu kuģu skaitu, kas varētu piedalīties jaunajā misijā, sakot, ka skaits var mainīties no nedēļas uz nedēļu un, publicējot detalizētāku informāciju, varētu padarīt ienaidnieku gudrāku. Tāpat NATO paziņojumā teikts, ka misijas ilgums netiek publicēts.

“NATO Baltijas jūras patrolēšanas misija ir formāts, kur visas misijā iesaistītās valstis ir savienotas vienotā koordinējošā pasākumā. Tas ietver papildu NATO kuģu iesaisti un





to rotāciju. Latvija rotācijas kārtībā uzturēs savu dalību šajā operācijā. Matemātiski, protams, esot vienkārši pielikt klāt papildu kuģus, taču JS šajā misijā skatoties no rotācijas principa, uzturot kuģu tehnisko stāvokli atbilstošā gatavībā,” komentēja JS komandieris Polencs.

Lietuvas prezidents Gītans Nausēda, kurš piedalījās sanāksmē, žurnālistiem teica, ka Lietuva uz misiju nosūtīs kuģus un helikopterus, taču



Lietuvas prezidents Gītans Nausēda.

arī viņš neminēja to skaitu, savukārt Latvijas Ministru prezidente Evika Siliņa intervijā Latvijas Televīzijas raidījumam “Rīta panorāma” pavēstīja, ka NATO sāktajai zemūdens kabeļu aizsardzības misijai Baltijas jūrā Latvija ir gatava nodot vienu patruļkuģi.

Latvijas ārlietu ministre Baiba Braže intervijā TV3 uzsvēra, ka Baltijas jūrā ir būtiski laikus identificēt aizdomīgus kuģus, lai nodrošinātu kritiskās infrastruktūras drošību. “Baltijas jūrā ir ļoti dzīva kuģu kustība, un katram transportlīdzeklim un infrastruktūras objektam patruļkuģi klāt nepielikt. Tagad ir iniciēta sadarbība starp NATO valstu izlūkdienestiem risku labākai un laicīgākai identificēšanai. Paralēli valstis skatās arī uz starptautisko tiesību regulējuma izmaiņām, lai apsvērtu iespējamus kuģošanas ierobežojumus Baltijas jūrā. Ir svarīgi, lai risinājumi ir reāli īstenojami, nevis paliek tikai uz papīra,” teica Braže.



Baiba Braže.

“Lietuva pret tādiem incidentiem izturas ļoti nopietni. Pārāk daudz negadījumu tik īsā laikā, lai turpinātu aizstāvēt negadījumu teoriju. Ir jāpārskata navigācijas noteikumi Baltijas jūrā, jo īpaši attiecībā uz enkuru izmantošanu. “Ēnu flote” nav tikai sankciju apiešanas problēma. Tā ir plašāka problēma, kas apdraud mūsu vidi un kritisko infrastruktūru,” platformā “X” paziņoja Lietuvas ārlietu ministrs Kēstutis Budris.

Arī Igaunijas ārlietu ministrs Marguss Cahkna apliecināja, ka Igaunija ļoti nopietni uztver tādus incidentus un seko līdzī izmeklēšanas gaitai. Cahkna sacīja, ka ES ārlietu ministru sanāksmē Briselē notikušo pārrunās ar kolēģiem no Latvijas un Zviedrijas, un uzsvēra, ka atbildes reakcijai ir jābūt izlēmīgai un aizdomās turētie kuģi ir jāpārbauda.

“Mūsu mērķis ir sūtīt signālu visiem jaunu nodomu vadītiem cilvēkiem, ka sekos operatīva rīcība, gan valstīm strādājot individuāli, nacionālā līmenī, gan sadarbojoties, tai skaitā NATO ietvaros. Šeit tā “šiverēties” brīvi nevarēs, sekos operatīva rīcība – aizdomās turētie tiks aizturēti, gadījumi tiks izmeklēti, cilvēki tiks saukti pie atbildības,” puda Latvijas vēstnieks NATO Māris Riekstiņš.

## Zviedrija brīdina par hibrīdkara draudiem

Zviedrijas bruņotie spēki nākuši klajā ar paziņojumu “Hibrīdoperācijas kārtē Zviedrijai”, brīdinot par hibrīdkara draudiem un norādot, ka Krievija, Ķīna un Irāna veic izlūkošanas operācijas pret Zviedriju, tāpēc valsts politiskajām, militārajām un civilajām iestādēm jābūt gatavām netiešiem un tiešiem draudiem. “Krievijas galvenais mērķis ir graut Rietumu vienotību. Izplatot dezinformāciju un saasinot iekšējos konfliktus, tā cenšas ietekmēt sabiedrisko domu un radīt šķelšanos,” paziņojumā citēts Zviedrijas Aizsardzības spēku priekšnieks ģenerālis Leifs Mihaels Klāsons. “Hibrīdkarš nav laipnāka, maigāka kara forma. Tā mērķis ir kaitēt vai vājināt mūs, mūsu sabiedrību un NATO ar darbībām, ko var noliegt un kas ir grūtāk izsekojamas.”

Zviedrijas premjerministrs Ulfs Kristersons uzsvēra, ka Zviedrija bez



Ulfs Kristersons.

nopietniem iemesliem neizdaraucinājumus un nevienu neapsūdz sabotāžā. “Bet mēs arī neesam naivi. Drošības situācija un tas, ka Baltijas jūrā atkal un atkal notiek divvainas lietas, liek mums domāt, ka nevar izslēgt naidīgus nodomus. Grūti iedomāties, ka kuģis nejausi un to nepamanot vairāk nekā simt kilometru garumā var vilkt enkuru 300 metru garā ķēdē, nesaprotot, ka tas var radīt bojājumus,” sacīja Zviedrijas premjers, piebilstot, ka Zviedrija un tās kaimiņi nepieņems, ka šādas darbības turpinās.

## Igaunijas aizsardzības ministrs aicina Baltijas jūrā ieviest nodevu

Igaunijas aizsardzības ministrs Hanno Pevkurs intervijā, ko Tokijā sniedza ziņu aģentūrai “Reuters”, norādīja, ka tiek apsvērti dažādi pasākumi zemūdens infrastruktūras aizsargāšanai, piemēram, sensoru izvietošana jūrā, lai noteiktu enkuru vilkšanu, kā arī norobežojumu vai sienu izbūve ap kabeļiem. Kā vēl vienu iespēju viņš minēja nodevas noteikšanu kuģiem, kas izmanto Baltijas jūru.



Hanno Pevkurs.

“Kādā brīdī varbūt pieredzēsim, ka, šķērsojot Dānijas šaurumus, uzņēmumiem būs jāmaksā, jo tā būtībā ir apdrošināšanas maksa par kabeļu bojājumiem,” puda Igaunijas aizsardzības ministrs. “Tagad tiek izskatītas dažādas iespējas, un reģiona valstīm būs jāvienojas par kopīgu risinājumu.”

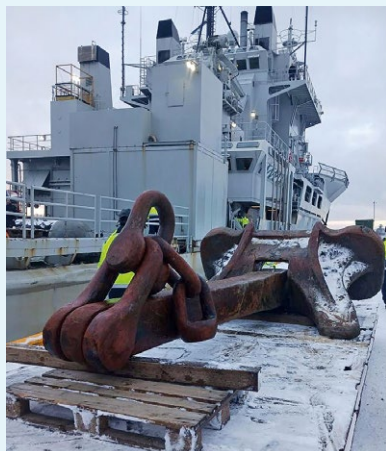
# Nākotnē būs arvien vairāk jaunu izaicinājumu

Baltijas jūra ir kļuvusi par vienu no galvenajiem “ēnu flotes” kuģu darbības reģioniem, un tās aktivitātes ir radījušas nopietnus incidentus. 2024. gada 17. un 18. novembrī bojājumus konstatēja diviem zemūdens sakaru kabeļiem: “C-Lion1” kabelim starp Somiju un Vāciju un kabelim starp Zviedriju un Lietuvu. 2024. gada 25. decembrī bojāts “Est-Link 2” elektropārvades kabelis, kas savieno Igauniju un Somiju. 26. decembrī Somijas policija par sabotāžu aizturēja tankkuģi “Eagle S”, kas izmantoja savu enkuru, lai bojātu “EstLink 2” kabeli. Pirms šiem incidentiem jau 2023. gada oktobrī bija bojāts “Baltic-connector” gāzesvads starp Somiju un Igauniju, kā arī elektrības kabelis starp Somiju un Igauniju. Izmeklēšanas laikā noskaidroja, ka cauruļvada bojājumus radījis Honkongā reģistrētais konteinerkuģis “NewNew Polar Bear”, velkot enkuru pa jūras dibenu. Piedevām kuģi arī nejauši var radīt smagas ekoloģiskas sekas, kā tas notika 2024. gada 15. decembrī, kad vētras laikā Melnajā jūrā avarēja divi Krievijas tankkuģi – “Volgoņeftj 212” un “Volgoņeftj 239”, kas izraisīja aptuveni 3000 tonnu mazuta noplūdi.

2025. gada 26. janvāra agrā rītā “VAS Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs” (LVRTC) ziņoja, ka bojāts Baltijas jūrā esošais zemūdens optisko šķiedru kabelis. Saistībā ar šo incidentu Zviedrijas varasiestādes aizturēja zem Maltas karoga kuģojošo sauskraivas kuģi “Vezhen”, kas pieder Bulgārijas kuģniecībai “Navigation Maritime Bulgares”. Kuģa apkalpe noliedza kabeļa apzinātu bojāšanu.

## Kā sagatavoties eventuālajiem incidentiem Baltijas jūrā?

Ministru prezidente Evika Siliņa saistībā ar notikušo sasauca atbildīgo ministriju un dienestu sanākumi. Preses konferencē premjere norādīja, ka Latvija turpina sadarboties ar NATO un Baltijas jūras reģiona valstīm, lai noskaidrotu apstākļus un izmeklētu notikušo. Viņa informēja, ka ir sazinājusies ar Zviedrijas valdības vadītāju un Baltijas valstu premjeriem. Zviedrijas Krasta apsardzei ir lūgts iesaistīties izmeklēšanā, un Zviedrija apsolījusi jebkāda veida palīdzību, kas būs nepieciešama. Ministru prezidentes iniciētajā sanāksmē piedalījās arī Latvijas Jūras



No jūras dzelmes izceltais tankkuģa “Eagle S” enkurs.

administrācijas valdes priekšsēdētājs **Jānis Krastiņš.**

**– Tas, protams, bija notikums, uz kuru vajadzēja reaģēt. Vai mūsu atbildīgie dienesti tam bija gatavi?**

– Šoreiz tas bija gadījums, kam atbildīgie dienesti tomēr jau iepriekš bija gatavojušies, jo precedenti ar zemūdens infrastruktūras bojāšanu Baltijas jūrā notika arī pirms LVRTC optiskā kabeļa bojāšanas. Protams, vienmēr var izdarīt vairāk un labāk,

tomēr gribu teikt, ka Aizsardzības ministrijas vadībā jau bija notikušas vairākas tikšanās, lai diskutētu par rīcības algoritmiem šādās situācijās: kāda būs rīcība, ja jūrā konstatēs bojājumus zemūdens infrastruktūrai, kā notiks apziņošana, cik ātri informāciju par to saņems atbildīgie un iesaistītie dienesti? Domāju, ka mūsu Jūras spēki un to komandieris – flotes admirālis Māris Polencs bija tie, kas šīs aktivitātes iniciēja, tāpēc, pateicoties šim sagatavošanās darbam, saņemot informāciju par bojāto kabeli, jau bija rīcības plāns. Taisnības labad jāatzīst, ka pirmajā brīdī bija pārsteiguma sajūta, jo visu līdz galam nekad nevar paredzēt. Šis bija gadījums, lai saprastu, kas izstrādātajā algoritma plānā bija labs un nostrādāja, bet kas nenostādāja un ir jāpildveido, tāpēc jau tuvākajā laikā tas viss ir jāizvērtē un jau jaunā kvalitātē jāiestrādā rīcības plānā. Kas attiecas uz Jūras administrāciju, ja runājam konkrēti par zemūdens infrastruktūras bojājumiem, tad mēs neiesaistāmies operatīvajā rīcībā vai praktiskajā darbībā, jo šādā kontekstā neko neuzraugām un neaizsargājam, no savas puses mēs varam palīdzēt, skaidrojot, kā vispār tiek organizēts kuģošanas bizness,





Jānis Krastiņš.

ko nozīmē kuģa karogs un citus ar starptautiskās kuģošanas lietām saistītus jautājumus. Lai neiznākt tā, ka kāds no atbildīgajiem dienestiem mēģina sazvanīt Barbadosas karoga pārstāvju Londonā, jo kuģim ir Barbadosas karogs, taču Londonā atrodas privāta kompānija, kas saņēmusi Barbadosas pilnvarojumu sniegt kuģu reģistrācijas pakalpojumus.

**– Klausoties Jāņa Dombura veidotajā raidījumā “Kas notiek Latvijā?” Latvijas televīzijā uzdotos jautājumus un uz tiem sniegtās politiķu atbildes, jūrniecības nozarē iesaistītajiem radās, maigi sakot, neērtības sajūta. Tika uzdoti jautājumi, vai dienesti, kam tas būtu jādara, vispār uzrauga situāciju Baltijas jūrā, vai kāds, pildot savus pienākumus, bija aizmidzis, tāpēc kaut ko palaida garām, kāpēc par aizdomīgiem uzskatīja četrus vai pat piecus kuģus, vai tiešām visi NATO kuģi Baltijas jūrā nevar nosargāt zemūdens kabeļus, savukārt politiķi vai nu populistiski pazemināja Latvijas spējas, uzsverot, ka mēs esam atkarīgi no sabiedroto laipnības, vai arī savās atbildēs “peldēja”, izsakot dažādus minējumus. Te nu vietā ir jautājums – kas notiek Latvijā?**

– Būtībā tā bija bezjēdzīga diskusija, jo tie, kas gatavoja raidījumu, nebija papūlējušies ievākt informāciju, lai izprastu procesus. Arī politiķi, izņemot dažus, par šiem jautājumiem nebija lietas kursā, arī viņiem nebija skaidras izpratnes par jūrniecības procesiem. Šajā gadījumā nevaru piekrist, ka atbildīgie dienesti neveica savus uzdevumus, bet uz publiku jau vienmēr nostrādā, ja apgalvo, ka viss ir slikti.

**– Eiropas Komisijas prezidente Urzula fon der Leiena ir apliecinājusi pilnīgu solidaritāti Baltijas jūras reģiona valstīm. “Pilnīga solidaritāte ar Baltijas jūras reģiona Eiropas Savienības valstīm pēc Zviedrijas un Latvijas zemūdens datu pārraides kabeļa sabojāšanas,” platformā “X” pauda EK prezidente. “Mūsu kritiskās infrastruktūras izturība un drošība ir galvenā prioritāte. Eiropas Komisija ir apņēmusies uzlabot bojājumu konstatēšanu, novēršanu un labošanu kopā ar globālajiem partneriem,” norādīja EK prezidente. Ko mēs varam nolasīt no Urzulas fon der Leienas teiktā?**

– Eiropas Komisija ir sapratusi, ka mums nepieciešama kopīga rīcība un tai piešķirama pietiekami augsta prioritāte. Visi saprot, ka jautājums ir jārisina, un Eiropas līmenī tagad runā, ka vajadzētu kaut ko mainīt. Visi to saprot, bet labs jautājums – kā to izdarīt? Varbūt varētu izdomāt, ko vajadzētu mainīt, bet, lai kaut ko mainītu starptautiskajā normatīvajā regulējumā, pēc būtības vajadzētu akceptēt jaunu regulējumu, kas visām valstīm būtu jāievieš un jāievēro, bet, ja kāds apzināti ir nolēmis darīt nelikumīgas darbības, tad diez vai tas piekritīs ieviest regulējumu, kas viņu pašu var novest pie bēdīgām konsekvencēm un negatīva iznākuma.

**– Ja pieļaujam, un šajā gadījumā mēs pieļaujam, ka sabotāžas izraisītājs ir Krievija, tad problēma varētu būt tā, ka arī Krievija sēž pie galda, kur lemj par regulējumu?**

– Loģiski, jo Krievija turpina piedalīties gan ANO, gan IMO darbā, viņi vienkārši tur ir. Ja Eiropai šķiet, ka tā pasaulē kaut ko var ļoti regulēt, tad, lai kļiedētu šo pārliecību, vajadzētu piedalīties, piemēram, IMO sanāksmē, tad saprastu, ka tur pret Krieviju nav tik viennozīmīgi kritiska attieksme. Ja kāds jautājums, ko iniciē Krievija, nonāk līdz balsošanai, tad Krievija pagaidām nevar dabūt vairākumu, bet par tās ierosinājumiem vai pret kādiem citu ierosinājumiem balso Ķīna, Āfrikas valstis un vēl citas, tāpēc panākt vienotu balsojumu kādā jautājumā nemaz nav tik viegli.

## UZZIŅAI

Lielākā daļa starptautisko tiesību aktu, kas piemērojami zemūdens kabeļu ieguldīšanai, izriet no Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (Montegobejas 1982. gada 10. decembra konvencija). Tajā ir iekļauti arī papildināti Parīzes 1984. gada konvencijas par zemūdens kabeļu aizsardzību un Ženēvas 1958. gada jūras tiesību konvencijas būtiskie noteikumi. Montegobejas konvencija paredz jūras juridisku sadalījumu vairākās jūras telpās, piemērojamais starptautiskais tiesiskais režīms katrā no šīm telpām ir atšķirīgs.

Ja runājam par kuģiem, kas atbildīgi par zemūdens infrastruktūras bojāšanu, tad te vēl klāt nāktu un savs viedoklis būtu arī karoga valstīm, tāpēc process nekādā gadījumā nebūtu no viegli risināmiem.

**– Vai ir viedoklis, kas būtu tas, ko starptautiskajā regulējumā saistībā ar zemūdens infrastruktūras aizsardzību vajadzētu mainīt?**

– Tas, par ko visi runā, ir pašreizējais regulējums, ko savulaik pieņēma, kad kabeļi jūrās, protams, jau bija, bet ne tādā skaitā kā tagad. Turklāt tad, kad pieņēma regulējumu, neviens pat iedomāties nevarēja, ka tie kļūst par sabotāžas objektiem. Tagad vajadzētu veikt padziļinātu analīzi, lai saprastu, kurš, ko un kad var darīt, ko nedrīkst darīt un kā identificēt vainīgo. Arī ievākto pierādījumu kopums ir diskutējams jautājums. Incidentos, kas notikuši Baltijas jūrā, nevar skaidri pateikt, vai tas ir viens kuģis, kas atbildīgs vai vainojams par bojājumiem konkrētajā incidentā. Bet kas notiks gadījumā, ja attiecīgajā laikā šajā vietā būs pieci kuģi? Cik precīzi var noteikt, kurš kuģis konkrēti bijis notikuma vietā incidenta brīdī? Esmu pārliecināts, ka kabeļu bojāšana ar enkuru vilkšanu pa jūras dibenu ilgi neturpināsies. Tikpat labi kā ar enkuru zemūdens kabeli var bojāt ar analogisku priekšmetu, piemēram, āķi, ko pēc sabotāžas vienkārši izmet aiz borta. Šādās situācijās vainīgo pierādīšana nav tik elementāra kā gadījumā, ja ir izmantots kuģa enkurs. Tāpat kā internetā attīstās krāpnieku spējas, varam tikai prognozēt, ka tieši tāpat

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

pilnveidosies tās shēmas, pēc kurām strādās tie, kuri vēlēties nodarīt kaitējumu zemūdens infrastruktūrai, tāpēc, kamēr neizmantos ļoti dārgas tehnoloģijas, kas maksā tiešām lielas summas un nepārtrauktā režīmā uzraudzīs zemūdens infrastruktūru, mums būs jācinās tikai ar sekām.

**– Vai varam pieļaut domu, ka tad, kad karš Ukrainā būs beidzies un, iespējams, pret Krieviju vērstās sankcijas arī būs noņemtas, situācija uzlabosies un vairs nebūs tāds apdraudējums zemūdens infrastruktūrai, kāds tas ir tagad?**

– Šajā situācijā visi esam pārliecināti, ka apdraudējums nāk no Krievijas, tomēr nevar izslēgt arī citus apdraudējumus – teroraktus vai kibernetisku uzbrukumu varbūtību. Situācijas var būt ļoti neparedzamas, un tas neattiecas tikai uz Baltijas jūras drošību vai apdraudējumu, jo infrastruktūra vienmēr ir bijis uzbrukuma mērķis.

## Kuģi atbrīvo, izmeklēšana turpinās

Jaunākā informācija liecina, ka Zviedrijas prokurori ir noraidījuši sabotāžas iespējamību LVRTC zemūdens optisko šķiedru kabeļa bojāšanā un paziņojuši, ka atbrīvo Bulgārijas kuģi, kuru aizturēja pēc incidenta. LVRTC informēja, ka pēc uzņēmuma rīcībā esošās informācijas gan Zviedrijas kompetentā iestāde, gan Latvijas Valsts policija turpina izmeklēšanu. Saskaņā ar Valsts policijas sniegto informāciju šobrīd izmeklēšanā nav gūti tādi pierādījumi, kas varētu būt pamats tam, lai izbeigtu vai pār kvalificētu kriminālprocesu. Līdz šim izmeklēšanā gūtā informācija liecina, ka kabelis ir bojāts ārējās ietekmes rezultātā. Kriminālprocess aizvien tiek izmeklēts pēc trīs pantiem, tostarp par kaitniecību. Sarunai pievienojas JA Kuģošanas drošības departamenta direktors **Raitis Mūrnieks**.

**– Zviedrijas prokurors Matss Jungkvists skaidroja, ka kabeļa bojājumu izraisīja nelabvēlīgu apstākļu kombinācija: laikapstākļi, nepilnības aprīkojumā un kuģniecības zināšanu trūkums, un piebilda, ka tai pašā laikā**



Raitis Mūrnieks.

**konstatēts, ka bojājumu izraisīja aizturētais kuģis. Situācija visai divdomīga: ja kuģis ir vainīgs, bet no aresta atbrīvots, tad ko īsti varam secināt – tas ir vai nav vainojams notikušajā? Ko par to saka likums?**

**R.M.:** – Var teikt, ka šādi uzbrukumi zemūdens infrastruktūrai ir uzskatāmi par hibrīdkaru, bet šis konkrētais gadījums parāda, ka patiesībā nevienam nav izpratnes par jūrniecības normatīvo regulējumu, jo gan žurnālisti, gan amatpersonas mēdz atsaukties uz kaut kādiem mistiskiem jūras noteikumiem. Kādi jūras noteikumi? Cilvēki nemaz nesaprot, par ko runā! Jūras administrācijā ir daži jūras lietu speciālisti, jūras tiesību eksperti, kuri varētu skaidrot situāciju no starptautiskā regulējuma puses, bet nevienam pat prātā neienāk lūgt palīdzību mūsu ekspertiem, paši kaut ko pēta un mēģina saprast, bet šādos gadījumos tomēr būtu nepieciešams profesionālu speciālistu skaidrojums un padoms. Jānis jau pieminēja esošo regulējumu par zemūdens kabeļiem, kur ir atrunāts, kā rīkoties gadījumos, kad bojāta šī zemūdens infrastruktūra. Piemēram, ja kuģis ir izmetis enkuru un, ceļot ārā, pamana, ka tas aizķēris kādu kabeli, tad ir paredzēta procedūra, kā rīkoties un laist enkuru atpakaļ, lai nepārrautu kabeli, un tādā gadījumā, ja viss izdarīts pareizi, kabeļa īpašniekam jāatmaksā procedūras laikā radušies zaudējumi. Nevarētu teikt, ka regulējuma vispār nav, tikai neviens nesaprot, kā rīkoties attiecīgajā situācijā, jo scenāriji var būt ļoti dažādi: kabelis var būt pārrauts teritoriālajos ūdeņos, ekonomiskajā zonā vai vēl kāds cits variants, kur tas varētu būt noticis, un katrā no šiem scenārijiem ir piemērojams cits

regulējums. Var būt pat pieci vai seši scenāriji, bet to neviens īsti nesaprot, jo mūsu valstī jūrniecība nevienu neinteresē. Kad notiek šāds incidents, tad visi ķer un grābj, kā tad to vispār regulēt? Vienīgais, ko var pateikt – jūras noteikumi, kas neko neizsaka, jo tāda termina vispār nav!

**J.K.:** – Taisnību sakot, arī Zviedrijā vai Somijā šī situācija nebūt nav labāka, un arī viņiem nav lielākas skaidrības, ja nu vienīgi viņiem ir izlēmīgāki dienesti un eksperti. Mums tiešām nav daudz jūras tiesību ekspertu, tāpēc Latvijā šis ir nenoklāts lauciņš. Incidents notika Zviedrijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, pašā aktīvākajā kuģu ceļā, kabelis visā garumā pieder Latvijai, bet atbildība par kabeli ir dalīta gan Latvijai, gan – Zviedrijai un tas tiešām vienmēr ir tāds sensitīvs jautājums.

**– Vai šajā gadījumā Zviedrijai bija tiesības un pienākums aizturēt aizdomās turēto kuģi?**

**J.K.:** – Tas ir valstu sadarbības jautājums, kuras atrodas kopīgajā tā sauktajā NATO ezerā, kas, izrādās, nemaz nav tik mazs. Ar Zviedriju esam kaimiņvalstis, un mums ir laba savstarpējā komunikācija. Ja mums bija aizdomas un mēs lūdzām palīdzību, tad zviedri attiecīgi rīkojās un aizturēja kuģi. Pieļāvu, ka mēs rīkotos tāpat, ja zviedri mums lūgtu palīdzību.

**R.M.:** – Kā labu piemēru var pieminēt Norvēģiju, kas pēc incidenta mums jautāja, vai kāds no iespējami aizdomās turamajiem kuģiem nav ar Norvēģijas karogu? Tas liecina par labu sadarbību, bet esmu pārliecināts, ka no Krievijas šādu rīcību nekad nesagaidītu. Mūsu Krasta apsardze ir ziņojusi par gadījumiem, kad tā savos reidos ir lūgusi kuģus pamest vietu, kur tie var apdraudēt zemūdens infrastruktūru. Var teikt, ka arī NATO nav pieredzes, kā aizsargāt zemūdens infrastruktūru, jo līdz šim kaut kas tāds nav bijis aktuāls, tāpēc tagad ir izgaismojusies pilnīgi jauna situācija, ka Baltijas jūra jāasargā ne tikai virs ūdens, bet arī zem ūdens.

**J.K.:** – Jau pieminētā TV raidījumā bija pilnīgs diletantisms, kad uzdeva jautājumu, kāpēc šajā situācijā neiejaucās NATO kuģi. Atvainojiet, bet tikai mūsu kabeļa garums ir simt



sešdesmit kilometru, tad kā lai visā garumā to noklāj ar NATO kuģiem? Piedevām jāņem vērā, ka tas ir tikai viens no daudziem kabeliem, kas ieguldīti Baltijas jūrā, un arī tad, ja notikuma vietā ierastos NATO kuģis, tas vēl nenozīmē, ka tam būtu kāds īpašs aprīkojums, lai konstatētu, kas notiek simt metru dziļajā jūras dzelmē. Protams, ir šādas tehnoloģijas, bet tās maksā lielu naudu, tāpēc līdz šim, kamēr nenotika šādi incidenti, neviens neiegādāja naudu tādu tehnoloģiju iegādē. Jautājums, kāpēc kabeli neviens nenosargāja, pēc būtības ir bezjēdzīgs, jo arī tad, ja iesaistītu visu Jūras spēku floti, visticamāk, visu zemūdens infrastruktūru nevarētu nosargāt, piedevām jāatceras, ka tas nav vienīgais, ar ko jānodarbojas mūsu Jūras spēkiem. Ja kāds apzināti vēlas veikt sabotāžas aktu, tad ir ļoti dažādi veidi, kā to izdarīt, un modernās tehnoloģijas piedāvā dažādus risinājumus.

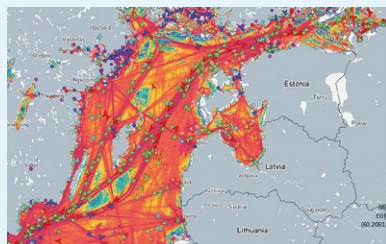
**R.M.:** – Līdz šim gan ir izmantotas primitīvākas un lētākas metodes. Viens no jautājumiem bija, vai notiek uzraudzība, bet ko tad īsti uzraudzīt? Mēs sekojam līdzi tam, kas notiek virs ūdens (un arī ierobežotā attālumā), bet šajā gadījumā notikumi risinās zem ūdens, bez dārgām tehnoloģijām šādu uzraudzību nav iespējams veikt. Bet tas nu gan ir mīts, ka kuģim nejauši var izkrist enkurs, un to ļoti labi zina ikviens jūrnīeks. Kad kuģis ir ostā, enkurs vienmēr ir gatavs, lai to vajadzības gadījumā varētu nolaist, bet tad, kad kuģis ir jūrā, kapteinis īpaši uzrauga, lai enkurs būtu nostiprināts, vēl jo vairāk, ja gaidāmi nelabvēlīgi laika apstākļi, tad enkuru nostiprina vēl īpašāk, jo, kaut nedaudz izkustoties, vētras laikā tas var izsist caurumu kuģa bortā.

**– NATO Stratēģiskās izcilības centra direktors Jānis Sārts, komentējot aktuālos drošības jautājumus Baltijas jūrā, norādīja, ka netic tam, ka kabeli tiek pārrauti nejauši, īpaši, ja šie gadījumi sāk kļūt regulāri. Viņš arī norādīja, ka šāda veida incidenti varētu būt saistīti ar jauniem Krievijas taktikas mēģinājumiem, kas jāizvērtē ar piesardzību. "Kaut kas nav kārtībā, kad šādi gadījumi notiek arvien biežāk," teica J. Sārts. "Viens no**

**būtiskākajiem izaicinājumiem ir ātra adaptācija un efektīva reakcija uz jauniem apdraudējumiem, piemēram, šāda veida kabeļu bojājumiem, kas prasa savlaicīgu un precīzu izmeklēšanu."**

**Vai var teikt, ka mūsu atbildīgās institūcijas jau ir izdarījušas kādus secinājumus, un kādas ir jūsu pārdomas?**

**J.K.:** – Valsts līmenī noteikti turpināsies procedūras izstrāde, kas jau bija iesākta, un tagad ir nostiprinājusies pārliecība, ka šāda procedūra ir nepieciešama, bet incidents parādīja, kur un ko vajadzētu papildināt. Visiem jāšēžas pie galda, un tās vairs nebūs tā sauktās "galda mācības", bet mācības, kam pamatā ir reāls incidents, balstoties uz kā veidot stratēģiju.



**R.M.:** – Man bija izdevība piedalīties vienā no mācību "Namejs" plānošanas pasākumiem, kas no vienas puses varēja likties diezgan jocīgs, jo tika apspriesti it kā izdomāti scenāriji, bet patiesībā tur nav nekā jocīga, jo neviens nevar zināt, kā tas viss norisinātos reālos apstākļos, jo reāli incidenti, kur jārisina jautājumi par evakuāciju un civilo aizsardzību, par laimi nav piedzīvoti. Šajā gadījumā bojātais kabelis liek rīkoties reālos apstākļos, un tad rodas virkne jautājumu: kam rakstīt iesniegumu, kas bildēs un tā tālāk, ir jautājumi viens pēc otra, un tu ej cauri algoritmam, lai saprastu reālo situāciju. Bet, kamēr tas viss notiek, kuģis turpina savu gaitu, tāpēc vajadzētu operatīvāku algoritmu lēmuma pieņemšanā, lai nezaudētu laiku.

**J.K.:** – Tas ir jautājums, kā saīsināt reaģēšanas laiku, un te varētu būt atvieglota procedūra, bet birokrātiskās procedūras gan ir stingri jāievēro, jo, tiklīdz sarunas temats būs liela nauda, kā arī domājot par sagaidāmiem tiesas procesiem, ir svarīgi ievērot visas procedūras, lai viss

būtu precīzi izdarīts. Šādi incidenti tomēr parāda, ka jūrniecības jautājumiem vajadzētu pievērst nopietnāku uzmanību. No vienas puses, mēs esam lepnī, ka mums ir jūra un ostas, ja kādam jāizrādās, tad vedam viesus uz ostām un lepojamies, bet, kad nepieciešami resursi, tad tam īsti nesaskata vajadzību. Arī Eiropas līmenī tagad spriež, ka regulējumā vajadzētu kaut ko mainīt, bet no pieredzes varu teikt – nedomāju, ka starptautiskajā regulējumā ātrāk nekā desmit gadu laikā kaut ko varēs mainīt.

**– "Eiropas drošību apdraud ne tikai Krievijas agresija pret Ukrainu, bet arī hibridkarš, tāpēc mūsu kopīgās kritiskās infrastruktūras aizsardzība ir ļoti svarīga mūsu drošībai un mūsu sabiedrības noturībai," teikts Somijas un Vācijas Ārlietu ministru kopīgajā paziņojumā, paužot bažas par pārrauto kabeli starp šīm valstīm. Kāda tad ir drošība Baltijas jūrā?**

**R.M.:** – Viss ir droši, kamēr nenotiek kāds incidents. To, kā ir pašlaik, mēs jau zinām, bet nākotnē būs arvien vairāk jaunu izaicinājumu, kas saistīti, piemēram, ar vēja parku būvniecību Baltijas jūrā, tāpēc, raugoties nākotnē, ir jādomā pavisam citās kategorijās.

**J.K.:** – Pēdējo divu gadu laikā dzirdam par vēja parku būvniecību visā Baltijas jūras reģionā, attīstās akvakultūra, un tas ir saistīts ar jaunu situāciju. Ja kādreiz Baltijas jūra bija tikai kuģojama, tad tagad kuģošanai paliek arvien ierobežotāka teritorija. Redzam, kādas kļūdas, attīstot vēja parkus, pieļautas Ziemeļjūrā, tāpēc būtu loģiski, ja Baltijas jūrā to visu ņemtu vērā, lai izvairītos no nepareiziem lēmumiem. No savas puses mēs darām, ko varam, lai izslēgtu kļūdas un kuģošanas ceļiem saglabātu iespējami vairāk vietas. Taču politiķi un dažāda līmeņa lobiji tā nedomā, viņi iesaka kuģiem meklēt kuģošanai citus ceļus, jo vēlas attīstīt vēja parkus. Tas ir absurdi. Piemēram, Zviedrijā un Somijā krasta tuvumā neko neļauj būvēt, bet pie mums runā par to, ka parkus būvēs krasta tuvumā, pilnīgi neņemot vērā kuģošanas drošības aspektu.■

Sarunājās Anita Freiberga

# Ko iesākt ar “ēnu floti”?

Londonā reģistrētās apdrošināšanas kompānijas “NorthStandard” ārlietu nodaļas vadītājs Maiks Solthaus žurnālistiem paudis viedokli, ka pēdējā laika notikumi saistībā ar zemūdens kabeļu bojāšanu liek nopietni pārvērtēt tirdzniecības kuģu darbības jūrā. Ja kuģim, atrodoties jūrā, tika norauts enkurs, kādreiz to uzskatīja par nelaimes gadījumu, bet tagad šāds gadījums tiek skrupulozi pārbaudīts kā iespējama sabotāža hibridkara kampaņas ietvaros.

Apdrošināšanas eksperts M. Solthaus norāda, ka viņš un viņa kolēģi savas karjeras laikā ne vienu reizi vien ir izskatījuši apdrošināšanas gadījumus un nodarbojušies ar kuģiem, kas bijuši iesaistīti zemūdens kabeļu bojājumos, un līdz šim tas nebija nekas neparasts. “Tagad pastāv bažas, ka kuģi tiek izmantoti kā hibridkara ierocis, un tas nozīmē, ka tagad esam pavisam citā situācijā. Ja Baltijas jūrā tiek bojāts kāds kabelis, visi pieņem, ka tas ir darīts apzināti, un apdrošinātājiem tā ir visai nepatīkama situācija,” sacīja Solthaus. “Situāciju vēl sarežģītāku padara fakts, ka kuģis “Eagle S”, kas tiek turēts aizdomās par enkura vilkšanu un kabeļa bojāšanu, piedevām pārvadāja sankcionētu Krievijas naftu, un tas ir tikai viens kuģis un viens piemērs tiem milzīgajiem izaicinājumiem, ar ko saskaras ne tikai jūras apdrošinātāji, bet visa kuģošanas nozare, un tā “ēnu flote”, kas apkalpo sankcionētu naftas tirdzniecību un darbojas ārpus G7 valstu sasniedzamības, un tankkuģis “Eagle S”, kas tiek pārvaldīts no Indijas, bet pieder kādam kuģu uzņēmumam Dubajā, ir tikai viens piemērs lielajā problēmā jūrā.

## UZZIŅAI

“Clarkson” 2025. gada janvāra dati rāda, ka “ēnu flotē” ir 1266 kuģi: 520 naftas tankkuģi, 22 sašķidrinātās dabasgāzes pārvadātāji un 30 sašķidrinātās naftas gāzes pārvadātāji, un tie veido aptuveni 17% no kopējās tankkuģu flotes, aptuveni 20% no jēlnaftas flotes un 11% no produktu pārvadātājiem.

Apdrošinātāji uzskata, ka “ēnu flotes” pieaugums ir tieši saistīts ar pieaugošajām sankcijām pret Krieviju, ko noteikusi ES, Apvienotā Karaliste un ASV. “NorthStandard” sankciju konsultāciju nodaļas vadītājs Marks Čērčs uzsver, ka no sankciju ieviešanas līdz 2024. gada aprīlim “International Group” klubus pameta 800 kuģu, kā rezultātā strauji kritās “International Group” apdrošināto tankkuģu skaits, kuri pārvadā Krievijas naftu. Sankcijas pret Krieviju, protams,

sāpīgi ietekmē apdrošināšanas biznesu daudz miljonu dolāru apmērā, tomēr tas nav vienīgais apdraudējums.

## “Ēnu flote” piedzīvojuši 19% pieaugumu

Krievijas jēlnaftas eksporta apjomi, kas tiek transportēti ar “ēnu floti”, ir ievērojami palielinājušies kopš 2022. gada. “Windward Maritime AI” dati liecina, ka tumšās flotes sastāvā dominē trīs apakšklases: 43% no tiem ir jēlnaftas tankkuģi, 32% – naftas produktu tankkuģi un 14% – naftas/kīmisko vielu tankkuģi. Savukārt pelēkās flotes galvenās apakšklases ir 44% naftas produktu tankkuģi, 31% jēlnaftas tankkuģi un 18% naftas/kīmisko vielu tankkuģi.

## UZZIŅAI

“Vox” raksta: “Ēnu flote ir izraisījusi strauju pieprasījuma pieaugumu pēc veciem tankkuģiem, no kuriem daudzi ir vairāk nekā 20 gadus veci. Vidējais vecums tankkuģiem, kas iziet no Krievijas Baltijas jūras ostas Kēnigsbergā, tagad tuvojas 30 gadiem. Tas ievērojami palielina negadījumu risku, jo kuģu tehniskais stāvoklis ir pasliktinājies.”

Globālās datu analīzes platformas “Vortexa”, kas nodrošina reāllaika ieskatu enerģijas preču plūsmā un kuģošanā, ziņojums norāda, ka pelēkā flote katru dienu transportē aptuveni 1,4 miljonus barelu naftas, kas ir par 111% vairāk nekā pirms kara. “Ēnu flote” piedzīvojuši 19% pieaugumu.

Šī straujā izaugsme ir saistīta ar jaunu tirgu parādīšanos, tostarp Indiju, Ķīnu un Turciju, kuras kļuvušas par lielākajiem Krievijas jēlnaftas importētājiem. “Indija un Ķīna joprojām ir galvenie Krievijas jēlnaftas pircēji, savukārt Krievijas dīzeļdegviela tiek eksportēta uz Turciju, Brazīliju un mazākā apmērā uz Ziemeļāfriku un Rietumāfriku,” norāda “Vortexa” preču analītiķe Marija Meltone.

## UZZIŅAI

Galvenie galamērķi pelēkās flotes kuģiem ir Indija (+1 miljons barelu dienā), Ķīna (+700 tūkstoši barelu dienā) un Turcija (+430 tūkstoši barelu dienā). Kopš 2023. gada marta pelēkās flotes naftas piegādes Indijai ir pieaugušas par 71%, Singapūrai par 69%, bet Apvienotajiem Arābu Emirātiem – par 105%. Tādas valstis kā Itālija, Beļģija, Grieķija, Nīderlande un Ēģipte vairs nav galamērķi pelēkās flotes piegādēm. Tumšās flotes piegādes Nīderlandei ir samazinājušās par 82%, un Itālija, Vācija un Grieķija vairs neparādās kā galamērķi, kas liecina par Eiropas Savienības sankciju efektivitāti.

“Vispirms jau “ēnu flotes” pieaugums graujoši ietekmē sankciju ieviešanas jēgu, jo tās, pateicoties “ēnu flotes” aktivitātēm jūras kravu pārvadājumos, vienkārši tiek apietas. Tā kā “ēnu flotes” kuģi parasti ir veci un praktiski netiek kontrolēti, tie var būt potenciāls apdraudējums kuģošanas drošībai un videi, kam iespējamas graujošas sekas,” puda Solthaus. “Veicot teorētisku izpēti par naftas noplūdēm no diviem tankkuģiem Lamanšā, no kuriem viens ir “International Group” kluba apdrošināts kuģis, bet otrs – “ēnu flotes” kuģis, “NorthStandard” speciālisti norādīja, ka var aizkavēties reaģēšana ārkārtas situācijās, jo uzņēmumi izvērtē reaģēšanas likumību un to, vai viņi varētu saņemt samaksu par savu darbu.

Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija (UNCLOS) ļauj “ēnu flotes” tankkuģiem un neapdrošinātiem kuģiem braukt tranzītā caur tādām tranzīta zonām kā Baltijas jūra un Lamanšs, un jebkurš mēģinājums radoši interpretēt UNCLOS, lai ierobežotu “ēnu flotes” kuģu iespējas brīvi ceļot, apdraudētu uz noteikumiem balstīto kārtību, ko Rietumvalstis tik stingri cenšas ievērot,” sacīja Solthaus. “Uz noteikumiem balstīta kārtība ir tas, par ko ir runa, tāpēc, manuprāt, ir ļoti svarīgi, lai mēs ievērotu ne tikai UNCLOS burtu, bet arī garu. Mums ir jāatrod veids, kā faktiski stimulēt labas kvalitātes kuģniecību.”



# Jūrnieku darba un atalgojuma tendences

Jūrniecības nozares vadošais jūrnieku atalgojuma un pabalstu eksperts “Spinnaker Consulting” veicis ikgadējo aptauju, kurā piedalījās 250 tūkstoši jūrnieku un iesaistījās piecdesmit “Seafarer Employers’ Association” biedru – kuģu īpašnieki, un publicējis 2024. gada ziņojumu par jūrnieku algu apmēriem, piedāvājot ieskatu jūrnieku atalgojuma tendencēs. Kuģošanas nozarei turpina pievienoties arvien vairāk profesionālu speciālistu, jo darba devēji turpina profesionāli izturēties pret saviem darbiniekiem. Ir notikušas būtiskas izmaiņas savstarpējā saskarsmē un attiecību kultūrā, kad cilvēki izjūt, ka kuģniecība kļūst emocionāli drošāka darba vieta, bet pāreja uz dekarbonizāciju kuģniecībai piesaista vairāk jaunu speciālistu tehnoloģiju jomā, tāpēc aptauja parāda, ka algu sarakstā klāt nākuši aptuveni 180 jauni amata nosaukumi.

Viena no tendencēm – visi respondenti, kas pārstāv darba devējus, apstiprināja, ka 2024. gadā veikuši jūrnieku atalgojuma pārskatīšanu, un tas ir par 10% vairāk nekā 2023. gadā. Eksperti domā, ka tas varētu liecināt par darba devēju apņemšanos nodrošināt taisnīgu atalgojumu, īpaši ņemot vērā darbaspēka trūkumu pasaules tirdzniecības flotē. Tomēr, neskatoties uz diezgan pieticīgajām atalgojuma pieauguma tendencēm, joprojām ir ne mazums uzņēmumu, kuros atalgojums ir iesaldēts. “Spinnaker” ziņojums parādīja, ka 16% uzņēmumu ir iesaldējuši savu vecāko kuģa virsnieku atalgojumu, bet 21% uzņēmumu – jaunāko virsnieku atalgojumu.

Lai gan 74% uzņēmumu jaunākajiem virsniekiem algu palielināja par vairāk nekā 1,1%, šis pieaugums diemžēl nav gājis kopsolī ar inflāciju. Trešdaļa aptaujāto uzņēmumu 2025. gadā prognozē 2,1–3% algas pieaugumu vecākajiem virsniekiem, jaunākajiem virsniekiem un reitingiem. To uzņēmumu skaits, kuri algas pieaugumu 2025. gadā plāno par vairāk nekā 3%, ir mazāks nekā 2024. gadā, un tikai 5% uzņēmumu prognozē jaunāko virsnieku un reitingu atalgojuma pieaugumu par vairāk nekā 3%. Aptaujas analīze liecina, ka 2025. gadā tiek prognozēta plašāka algu iesaldēšana.

2024. gadā iezīmējās jauna tendence – mazāk uzņēmumu diferencē atalgojumu atkarībā no jūrnieka tautības, īpaši tas attiecas uz kruīzu operatoriem, kuri nosaka konsekvētu atalgojuma stratēģiju neatkarīgi no valstspiederības. 45% darba devēju atzina, ka joprojām izmantojuši valstspiederības atalgojuma skalas

(salīdzinājumā ar 54% 2023. gadā), bet pārējie uzsver, ka nediferencē atalgojumu atkarībā no pilsonības. Analītiķi vēl isti nav nākuši pie skaidrības, vai tas nozīmē paaugstinātu vai pazeminātu atalgojuma līmeni atsevišķām tautībām, vai arī to, ka dažām tautībām, kas iepriekš tika uzskatītas par “pārāk dārgām”, tagad būs jāsamierinās ar zemākām algām.

Tomēr pētījums parāda, ka atalgojuma diferenciacija, protams, joprojām nekur nav zudusi. Piemēram, filipīniešu vecākie virsnieki uz jēlnaftas tankkuģiem piedzīvoja salīdzinoši lielu algu pieaugumu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu – līdz pat 6%, taču viņi joprojām nopelna mazāk nekā Polijas, Latvijas vai Lielbritānijas kolēģi.

Pozitīvi ir tas, ka lielākā daļa respondentu atzīst, ka tagad neatkarīgi no dienesta pakāpes saņem būtiskus bonusus, piemēram, medicīnisko apdrošināšanu, invaliditātes pabalstu, ģimene saņem pabalstu jūrnieka nāves gadījumā.

Tirdzniecības flote piedāvā daudzveidīgu atalgojuma klāstu, ko galvenokārt ietekmē rangs, pieredze un kuģa veids. Karjera visiem sākas ar pieticīgu algu, bet, iegūstot augstāku rangu, finansiālais ieguvums var būt ievērojams.

## Galvenie algu ietekmējošie faktori

■ **Pakāpe:** augstākiem amatiem parasti ir lielāks atalgojums. Piemēram, kapteiņi un galvenie inženieri nopelna ievērojami vairāk nekā jūrnieki sākuma līmeņa amatos.

■ **Pieredze:** tāpat kā daudzās citās profesijās, arī jūrniecībā pieredzei ir galvenā nozīme – jo lielāka pieredze, jo lielāka alga.

■ **Kuģa tips:** arī kuģa veids ietekmē algu. Tie, kas strādā uz specializētiem kuģiem, piemēram, SDG pāravadātājiem, saņem lielāku atalgojumu savu tehnisko zināšanu dēļ.

■ **Uzņēmuma reputācija:** lielāki kuģniecības uzņēmumi bieži nodrošina labākas algas.

## Konkurence par profesionāliem speciālistiem turpinās

“Jūrnieku algas turpina pieaugt visā pasaulē, jo kompetentu jūrnieku trūkums ietekmē kuģniecības nozari visās jomās. Tā kā ir darba piedāvājumu pārpalikums, jūrnieki var atļauties būt izvēlīgāki, izraugoties darbu ne tikai pēc atalgojuma lieluma, bet arī pēc tādiem kritērijiem kā izdevīgāks darba sākuma laiks vai flote ar jaunākiem kuģiem,” teikts “Danica Crewing” pētījumā.

“Danica Crewing” veica jūrnieku ikgadējo aptauju, kurā kuģu apkalpēm tika uzdoti vairāk nekā 50 jautājumu un aptaujāti gandrīz 70 tūkstoši jūrnieku visā pasaulē, kā arī sazinājās ar citām apkalpēm, izmantojot sociālos medijus. Visvairāk respondentu bija no augstākā līmeņa speciālistu vidus. Dati tika apkopoti no 2024. gada maija līdz septembrim. 2024. gadā “Danica” piekto reizi veica nozares mēroga aptauju, kas ļauj speciālistiem salīdzināt pēdējo piecu gadu tendences un izmaiņas darba tirgū.

▶▶▶ 24. lpp.

►►► 23. lpp.

### Aptaujas rezultāti parādīja, ka

- jūrnieku algas joprojām pieaug, lai gan lēnāk, dažos amatos tās pieaugušas līdz pat 10% salīdzinājumā ar 2023. gadu;
- jūrnieki turpina kontrolēt tirgu un nemitīgi meklē labākas pozīcijas, 99% apgalvo, ka atvaļinājuma laikā izskata darba piedāvājumus;
- 100% respondentu atzina, ka, atrodoties jūrā, viņiem ir brīva piekļuve sociālajiem tīkliem un saziņai ar krastu. Vairāk jūrnieku sazinājās ar ārējiem garīgās veselības atbalsta dienestiem, bet mazāk uzskatīja, ka tas ir bijis noderīgi;
- gandrīz visi Ukrainas jūrnieki tagad atrodas ārpus Ukrainas, un iespējas viņus rekrutēt ir aptuveni tādas pašas kā pirmskara laikā.

Algas palielinājās uz visu veidu kuģiem. Aptaujā konstatēts, ka Indijas vecākie virsnieki uz sauskraus kuģiem joprojām saņem visaugstāko atalgojumu – par aptuveni 10% lielāku nekā viņu Austrumeiropas valstu un filipīniešu kolēģi, kuri saņem aptuveni vienādu atalgojumu augstākajos amatos. Savukārt filipīniešu jaunākie virsnieki saņem mazāku atalgojumu nekā viņu Austrumeiropas un Indijas kolēģi. Vecākie reitingi (*bosun, fitter, pumpmen, pavāri*) joprojām ir pieprasīti, un arī algas viņiem pieaugušas.

Publisko jūrnieku 2024. gada aptaujas rezultātus, "Danica" apkalpes speciālistu izpilddirektors Henriks Džensens komentēja: "Darba devēji turpina palielināt jūrniekiem algas, to liel darīt profesionālu jūrnieku trūkums tirdzniecības flotē un ļauj darīt tas, ka lielākajai daļai kuģu īpašnieku pašlaik ir labāka finansiālā situācija. Kuģu īpašnieki augstu vērtē jūrnieku profesionālo pieredzi, par ko ir gatavi noteikt augstāku atalgojuma likmi. Bet mēs redzam arī satraucošu faktu, ka strauji pieaug viltotu CV skaits. Jūrnieki izmanto "konsultantus", kuri tiem palīdz izstrādāt viltus CV."

2024. gada aptaujā 58% jūrnieku atzina, ka mainījuši darba devēju vismaz vienu reizi pēdējo trīs gadu

laikā. Analizējot "Danica's Seafarers' Surveys" piecu gadu statistiku, redzams, ka 2019. gadā 25% jūrnieku mainīja darba devēju, lai saņemtu lielāku algu, bet 2024. gadā tādu bija jau 37%. Brīva piekļuve internetam, jaunāki kuģi, labākas karjeras iespējas, pensiju plāni, medicīniskā apdrošināšana ir galvenie darba vietas maiņas virzītāji.

Laikā, kad valda sīva konkurence par kompetentām apkalpēm, varētu sagaidīt, ka jūrnieku labklājība būs darba devēju prioritāte, tomēr "Danica" 2024. gada aptauja uzrāda apkalpju labklājības problēmas. Satraucoši augsts ir to jūrnieku skaits, kuri ziņo par pārtikas un dzeramā ūdens trūkumu, par to ziņoja 25% respondentu, salīdzinot ar 20% 2019. gadā. Joprojām daudz jūrnieku – 35% – ziņo, ka viņiem laikā nav samaksāta alga, un tas ir tikai par 1% mazāk nekā 2023. gadā, savukārt 7% atzina, ka algu nav saņēmuši pilnā apmērā. Joprojām katrs piektais jūrnieks netiek laikus nomainīts.

Katrs astotais respondents atzina, ka ir piedzīvojis iebiedēšanu un uzbrūkšanu jūrā, savukārt 35% ziņoja par likumā noteiktā atpūtas režīma neievērošanu. To jūrnieku īpatsvars, kuri pēdējā līguma laikā jutās garīgi nomākti, pieaudzis no 11% 2023. gadā līdz 14% 2024. gadā. 3% jūrnieku norādīja, ka viņiem bijis liegts apmeklēt ārstu krastā. Nedaudz vairāk nekā puse respondentu atzina, ka viņiem ir pieejams atbalsts, ja viņi nejūtas garīgi labi, un šo iespēju 2024. gadā izmantoja vairāk nekā 30%, salīdzinot ar 23% 2023. gadā. Savukārt to jūrnieku īpatsvars, kuriem piedāvātais pakalpojums šķita noderīgs, samazinājās no 75% līdz 65%.

"Danica" uzdeva specifiskus jautājumus Ukrainas jūrniekiem. Rezultātā tika konstatēts, ka aptuveni 70% plāno atgriezties Ukrainā, kad karš būs beidzies, bet to jūrnieku īpatsvars, kuri apgalvo, ka nekad neatgriezīsies, 2024. gadā bija pieaudzis līdz 20% salīdzinājumā ar 12% 2023. gadā. ■

Pēc "Spinnaker Consulting" un "Danica Crewing" info

## Baltijas jūras NATO sabiedroto samits Helsinkos pieņem kopīgu paziņojumu

Somijas prezidents Aleksandrs Stubs, Igaunijas premjerministrs Kristens Mihals, Dānijas premjerministre Mete Fredriksena, Vācijas federālais kanclers Olafs Šolcs, Latvijas prezidents Edgars Rinkēvičs, Lietuvas prezidents Gitans Nausēda, Polijas premjerministrs Donalds Tusks un Zviedrijas premjerministrs Ulfis Kristersons, klātesot NATO ģenerālsekretāram Markam Rutem un Eiropas Komisijas priekšsēdētājas Izpildvietniecei Hennai Virkunenai, Baltijas jūras NATO sabiedroto samitā Helsinkos 2025. gada 14. janvārī nāca klajā ar kopīgu paziņojumu.

Paziņojumā teikts: "Zemūdens kabeļu un cauruļvadu pārrāvumu apkarošana ir globāla problēma. Mēs mudinām visas valstis ievērot savas saistības un pieņemt normatīvos aktus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka kabeļa vai cauruļvada pārraušana vai bojāšana atklātā jūrā vai ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās, ko veic kuģis, kas kuģo ar to karogu, vai persona, kas ir pakļauta to







jurisdikcijai, ir sodāms pārkāpums, un attiecīgi saukt pie atbildības.

Krievijas tā dēvētās “ēnu flotes” izmantošana rada īpašus draudus jūras un vides drošībai Baltijas jūras reģionā un pasaulē. Šī nosodāmā prakse apdraud arī zemūdens infrastruktūras integritāti, paaugstina riskus, kas saistīti ar jūrā nogremdētu ķīmisko munīciju, un būtiski atbalsta Krievijas pretlikumīgā agresijas kara pret Ukrainu finansēšanu.

Mēs ieviešam stingrus pasākumus, lai novērstu šos draudus. Mēs paturam savas tiesības saskaņā ar starptautiskajām tiesībām vērsties pret jebkādiem aizdomīgiem kuģiem, kuri apiet sankcijas un apdraud mūsu drošību, infrastruktūru un vidi. Cieši sadarbojoties ar piekrastes valstīm, mēs pastiprinām kuģu uzraudzību, tostarp pārbaudot kuģu apdrošināšanas sertifikātus. Turklāt praksē tiks īstenoti papildu pasākumi, tostarp izsekošanas rīku ieviešana un pret “ēnu floti” vērstu sankciju paplašināšana. Mēs aicinām padziļināt ES un NATO sadarbību, reaģējot uz draudiem, ko rada Krievijas kravu plūsmu apkalpojošo kuģu bezatbildīgās darbības.

Baltijas jūras un tās kritiskās zemūdens infrastruktūras drošības stiprināšana ir NATO un ES kopīgajās interesēs. Caur kopīgu rīcību, kas izklāstīta šajā deklarācijā, mēs aktīvi atbalstām centienus nodrošināt un aizsargāt mūsu zemūdens kritisko infrastruktūru, tādējādi stiprinot NATO kolektīvos centienus un veicinot NATO pašreizējo darbu, tostarp NATO jūras stratēģijas atjaunošanu, tuvojoties NATO samitam Hāgā.

Ļaunprātīgas vai bezatbildīgas darbības, kas vērstas pret zemūdens kritisko infrastruktūru vai citu kritisko infrastruktūru, neaprobežojas tikai ar Baltijas jūras reģionu. Mēs nodrošināsim saskaņotību un koordināciju un padziļināsim sadarbību, lai stiprinātu drošību visā aliansē.”

# Apkopots pētījums par Latvijas jūrnieku atalgojumu

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra speciālisti apkopuši informāciju par Latvijas jūrnieku atalgojumu. Aptaujātas tika jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijas (kruingkompānijas), atbildes sniedza 33 kompānijas, kas kopā apkalpo 78% no visiem ar kruingkompāniju palīdzību darbā iekārtotajiem jūrniekiem.

Kuģu kapteiņu vidējais atalgojums 2024. gadā bija 12 309,83 eiro mēnesī. Kapteiņu vecākie palīgi vidēji saņēma 9 719,97 eiro, kapteiņu otrie palīgi – 5 208,71 eiro, kapteiņu trešie palīgi – 4 068,14 eiro. Klāja komandas ierindas jūrnieki (matroži) saņēmuši vidēji 2 877,26 eiro.

Kuģu vecākie mehāniķi pērn saņēmuši vidēji 11 472,75 eiro, otrie mehāniķi – 9 254,67 eiro, trešie mehāniķi – 5 006,88 eiro, ceturšie mehāniķi – 3 912,46 eiro. Kuģu elektromehāniķi nopelnījuši vidēji 6 865,02 eiro, gāzes mehāniķi – 7 029,50 eiro. Mašīntelpas komandas ierindas jūrnieki (motoristi) vidēji saņēmuši 2 800,42 eiro.

Kuģu pavāru vidējais atalgojums bijis 3 016,53 eiro, stjuartu – 2 667,96 eiro. Savukārt praktikanti (kadeti) par darbu uz kuģiem prakses laikā saņēmuši vidēji 526,66 eiro. Apkopojot datus, redzams, ka Latvijas

jūrnieka vidējais atalgojums pērn bijis 5 447,32 eiro.

Salīdzinot, kā pieaudzis jūrnieku vidējais atalgojums pēdējo piecu gadu laikā – no 2019. līdz 2024. gadam, redzams, ka visstraujāk tas audzis tieši ierindas jūrniekiem. Atalgojums pavāriem pieaudzis par 58%, matrožiem – par 68%, stjuartiem – par 75% un motoristiem – par 76%.

Kuģu virsnieku atalgojums piecu gadu laikā pieaudzis mērenāk. Kapteiņi saņēmuši vidēji par 18% vairāk, vecākie palīgi – par 19%, vecākie mehāniķi – par 16% un otrie mehāniķi – par 14% vairāk. Pārējo virsnieku atalgojums vidēji pieaudzis no 20% līdz 30%.

Pašlaik augstākais atalgojums jūrniekiem tiek piedāvāts uz *offshore* tipa kuģiem, naftas un ķīmijas tankkuģiem, kā arī uz *ro-ro* tipa un pasažieru kuģiem.■

## Vidējais Latvijas jūrnieku atalgojums

	2024, €	2019, €	2024/2019 %
Captain	12 309	10 401	18%
Ch. Officer	9 719	8 174	19%
2nd Officer	5 208	4 311	21%
3rd Officer	4 068	3 131	30%
Ch. Engineer	11 472	9 921	16%
2nd Engineer	9 254	8 109	14%
3rd Engineer	5 006	4 032	24%
4th Engineer	3 912	3 163	24%
ETO	6 865	5 435	26%
Gas Engineer	7 029	6 210	13%
Ref. Engineer	3 802	3 935	-3%
Cook	3 016	1 915	58%
Deck Rating	2 877	1 711	68%
Engine Rating	2 800	1 588	76%
Steward	2 667	1 528	75%
Cadet	526	608	-13%

# Kuģošanas nozarei jāpamostas un jārīkojas stingri!

Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) jaunākie dati liecina, ka 2024. gadā par 87% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu ir palielinājies to jūrnieku skaits, kurus likteņa ziņā pametuši kuģu īpašnieki, un situācija ir kļuvusi nekontrolējama. 2024. gadā kuģu īpašnieki pametuši 3133 jūrniekus, salīdzinot ar 1676 jūrniekiem 2023. gadā. Pagājušajā gadā kopumā tika pamesti 312 kuģi (2023. gadā – 132), kas ir satriecošs 136% pieaugums.



IMO iesniegtajā ziņojumā ITF sīki apraksta jūrnieku pamešanas gadījumu straujo pieaugumu, īpaši uzsvērot tā saukto ērto karogu sistēmas nepilnības, kas ļauj kuģu īpašniekiem palikt nesodītiem par jūrnieku tiesību pārkāpumiem.

Pēc ITF iejaukšanās "Yangtze Fortune" apkalpe atgriezās mājās pēc piecu mēnešu ilga pamestības pārbaudījuma.

Pamestajiem jūrniekiem mēnešiem ilgi netiek maksātas algas, viņiem uz kuģa ir ārkārtīgi slikti apstākļi, nepietiekama pārtika un dzeramais ūdens, un ir gadījumi, kad jūrnieki uz pamestajiem kuģiem tiek atstāti mēnešiem vai pat gadiem ilgi. Karoga valstis nereaģē, kuģi nav apdrošināti, kuģu īpašnieki atsakās gādāt par savu apkalpi – tie ir iemesli, kāpēc šīs lietas ir grūti vai pat neiespējami atrisināt.

ITF secina, ka 2024. gads bija sliktākais saistībā ar jūrnieku pamešanu. "Deviņdesmit procenti no pasaules tirdzniecības notiek ar jūras transporta starpniecību, un jūrnieki

ir šīs nozares mugurkauls, tāpēc absolūts apkaunojums ir negodīgi kuģu īpašnieki, valdības un starptautiskie regulatori, kas pieļauj nesodīti pamest tik lielu jūrnieku skaitu. Tas nav nekas cits kā nodevība pret globālās tirdzniecības galvenajiem darbiniekiem," teikts ITF ziņojumā.

Kāds jūrnieks, kurš vēlējās palikt anonīms, jo baidās no darba devēja atriebības, ITF stāstīja, ka no 29 nostrādātajiem mēnešiem par 15 nav samaksāts. Šajā laikā uz kuģa nomainījās trīs dažādas apkalpes, un katra no tām kuģi atstājusi bez samaksas.

"Viss, ko esmu saņēmis, ir tukši solījumi, ka dabūšu samaksu un atļauju doties prom," stāstīja jūrnieks. "Neskatoties uz solījumiem, joprojām turpinu strādāt, jo esmu vienīgais inženieris, tomēr ar katru dienu arvien vairāk zaudēju cerību, ka saņemšu tos 40 tūkstošus dolāru, kas manai ģimenei ir ļoti svarīgi, jo esmu vienīgais peļņitājs. Pagaidām savai ģimenei neko neesmu stāstījis, jo nevēlos, lai viņi uztraucas."

Šis jūrnieks ir viens no 899 Indijas jūrniekiem, ko pagājušajā gadā pamesta kuģu īpašnieki. Tā joprojām ir lielākā jūrā iestrēgušo cilvēku grupa, kam seko 410 sīrieši, 288 ukraiņi, 273 filipīnieši un 192 indonēzieši. Kopā jūrniekiem neizmaksātās algas pārsniedz 20,1 miljonu dolāru, no kuriem ITF pagaidām ir izdevies atgūt 10,4 miljonus.

2024. gadā Apvienoto Arābu Emirātu (AAE) ostās pamesto kuģu skaits sasniedza 67, tāpat regulējuma trūkuma dēļ arvien vairāk jūrnieku pamesti uz AAE piederošajiem vai pārvaldītajiem kuģiem.

Deviņdesmit procenti no 2024. gadā pamestajiem kuģiem kuģoja ar izdevīgajiem karogiem: ar Panamas karogu tika pamesti 43 kuģi, ar Palau 37, Tanzānijas 30, Komoru salu 29, Kamerūnas 20 un Bahreinas 16. Satraucoša bija ziņa, ka divdesmit gadījumos kuģiem nebija karoga vai karogu nevarēja identificēt. "Skandalozais jūrnieku pamešanas gadījumu skaita pieaugums atklāj neglīto patiesību par nozari, kas pārāk ilgi ir palāvusies uz nekontrolētu ekspluatācijas praksi un globāla regulējuma trūkumu. Taču risinājums ir skaidri redzams: labāks regulējums, izpilde un valdību atbildība," pauda ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons. "Ziņojot par tik daudziem gadījumiem, jūrnieki ir sūtījuši skaidru vēstījumu: viņi vairs nevēlas pieļaut, ka pret viņiem izturas kā pret vergiem. Nozarei ir jāpamostas un jārīkojas stingri. Vainīgie ir jāsauc pie atbildības un jā sodā. Nedrīkst dod zaļo gaismu šiem šausminošajiem darba un cilvēku pamattiesību pārkāpumiem." ■

Pēc ITF info



# Pirātu uzbrukumu statistika 2024. gadā

Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) ikgadējā ziņojumā par pirātismu un bruņotu laupīšanu sniegta informācija, ka 2024. gadā reģistrēti 116 incidenti pret kuģiem, salīdzinot ar 120 incidentiem 2023. gadā un 115 incidentiem 2022. gadā. Ziņojums atklāj, ka uz 94 kuģiem uzkāpa pirāti, bija 13 uzbrukumu mēģinājumi, sešus kuģus nolaupīja, bet trīs kuģi tika apšaudīti.

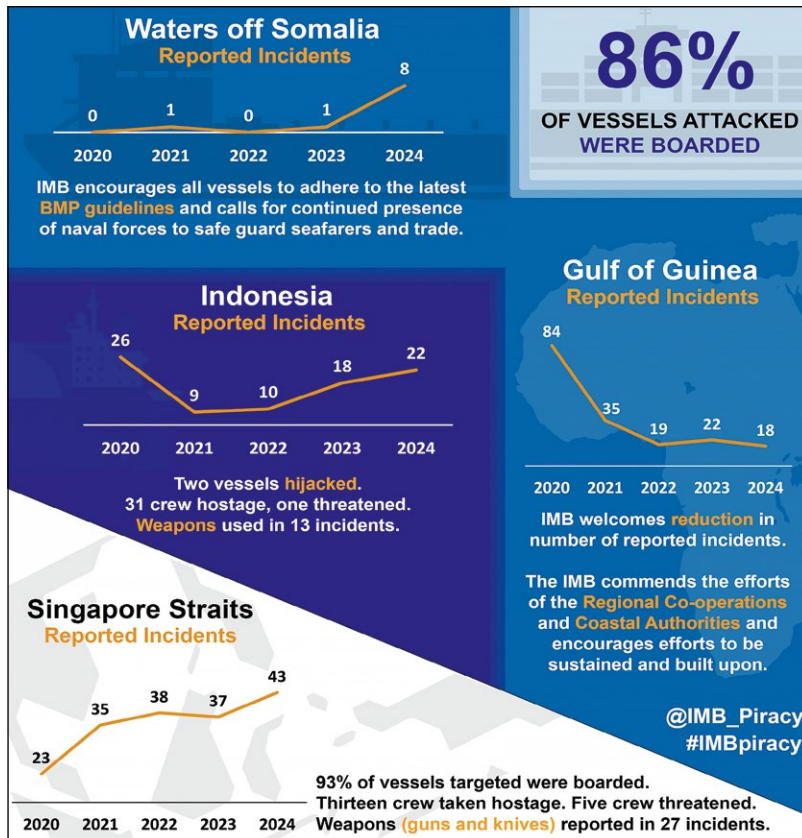
Saņemto ziņojumu skaits par incidentiem 2024. gadā daudz neatšķiras no 2023. un 2022. gadā saņemtajiem, IMB mudina būt piesardzīgiem un turpināt darbu pie apkalpju drošības palielināšanas, īpaši ņemot vērā, ka sagrābto ķīlnieku, nolaupīto apkalpes locekļu skaits no 73 un 41 attiecīgi 2023. un 2022. gadā pērn pieauga līdz 126, vēl 12 kuģu apkalpes tika apdraudētas un viens cilvēks ir ievainots.

IMB pauž satraukumu par to, ka 2024. gadā turpināja pieaugt ieroču izmantošana. Saņemtie ziņojumi liecina, ka šaujamo ieroci lietoti 26 incidentos un naži 39 incidentos.

“Draudi apkalpju drošībai joprojām rada nopietnas bažas. Ļoti svarīgi ir aizsargāt maršrutus un gādāt par drošību jūrniekiem, kas ir svarīgākais posms, lai saglabātu globālo tirdzniecību. Ir jādara viss iespējamais, lai aizsargātu dzīvības jūrā, vienlaikus nodrošinot netraucētu preču plūsmu pa starptautiskajām piegādes ķēdēm. Tas prasa kopīgus centienus, un šajos centienos izšķiroša nozīme ir pastāvīgai reģionālai un starptautiskai jūras spēku klātbūtnei,” puda Starptautiskās tirdzniecības palātas ģenerālsekretārs Džons V. H. Dentons.

## Gvinejas līcī jūrnieki pakļauti riskam

Lai gan 2024. gadā tika ziņots par 18 incidentiem Gvinejas līcī salīdzinājumā ar 22 incidentiem 2023. gadā un 81 incidentu 2020. gadā, tomēr apkalpju locekļi šajā reģionā joprojām ir pakļauti riskam – tieši šeit ir nolaupīti visi 12 statistikā minētie jūrnieki, kā arī 23% no kopējā jūrnieku skaita, kuri 2024. gadā saņemti par



Pirātu uzbrukumi 2024. gada janvārī – decembrī

ķīlniekiem. Kapteiņi un kuģu operatori tiek mudināti Gvinejas līcī un Austrumāfrikas ūdeņos stingri ievērot visus labākās pārvaldības prakses ieteikumus.

## Ieroču un incidentu pieaugums Dienvidaustrumāzijas ūdeņos

Turpina pieaugt incidentu skaits Singapūras šaurumā, 2024. gadā to bija 43 salīdzinājumā ar 37 gadījumiem 2023. gadā. IMB 2024. gada ziņojums par pirātismu un bruņotu laupīšanu atklāj, ka 93% gadījumu, kad notika uzbrukumi kuģiem, pirātiem izdevās nokļūt uz kuģa klāja, turklāt 11 no tiem bija lieli kuģi, kuru pilna kravnesība pārsniedza 100 tūkstošus DWT.

IMB pauž bažas, ka arī Singapūras šaurumā pirātu uzbrukumos pieaug ieroču izmantošanas gadījumi, savukārt no kuģiem ziņojumi tiek saņemti

ar novēlošanos vai vispār par šādiem incidentiem netiek ziņots. IMO aicina laikus ziņot par visiem incidentiem, jo tas ir vienīgais veids, kā gūt skaidrāku izpratni par riskiem un veicamajiem drošības pasākumiem.

Indonēzijas arhipelāgā paziņoto incidentu skaits 2024. gadā pieauga salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, sasniedzot 22 gadījumus, no kuriem 20 incidenti atbilst bruņotas laupīšanas definīcijai, bet divi pirātisma definīcijai, tajos uz incidenta laiku apkalpes locekļi tika saņemti par ķīlniekiem. Kopumā 31 apkalpe tika saņemta par ķīlnieci un viena tika apdraudēta, 10 incidentos lietoti naži, bet trijos šaujamo ieroci.

Lielākais incidentu skaits pēdējo desmit gadu laikā noticis Bangladešas enkurvietās, tur 2024. gadā reģistrēti 14 incidenti, kuros divas apkalpes saņemtas par ķīlniekiem un vēl trīs tika apdraudētas. ■

# Kuģniecības organizācijas arvien vairāk uztraucas par jūrnieku drošību

2025. gada 6. februārī Atēnās pulcējās pasaules lielāko kuģniecības nozares organizāciju priekšsēdētāji, lai apspriestu tādus jautājumus kā siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana un ģeopolitikas ietekme uz kuģošanu, tomēr vissvarīgākais darba kārtības jautājums bija, kā nozare un starptautiskā sabiedrība var palīdzēt ierobežot un novērst netaisnīgas attieksmes pieaugumu pret pasaules tirdzniecības flotes jūrniekiem un viņu kriminalizāciju.

BIMCO prezidents Nikolauss H. Šūess vadīja sanāksmi, kurā kopā pulcējās "The Round Table of International Shipping Associations" biedri – BIMCO, "International Chamber of Shipping" (ICS), INTERTANKO un INTERCARGO, kuri vienbalsīgi vienojās, ka izpratne par jūrnieku drošību un tiesībām ir jāpaplašina un jāaktualizē arī ārpus kuģniecības nozares robežām.



Nikolauss H. Šūess.

"2024. gadā esam pieredzējuši mūsu jūrnieku nolaupīšanas un negodīgas aizturēšanas un ieslodzīšanas gadījumu skaita pieaugumu. Tas ir postoši un ļoti satraucoši. Neaizmirsīsim, ka jūrnieki nodrošina vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības pārvaldījumiem. Neskatoties uz izaicinājumiem, ar kuriem tie saskaras, jūrnieki turpina strādāt atbilstoši augstākajiem profesionālajiem standartiem, tāpēc arī mēs kopīgi strādāsim, lai palielinātu izpratni attiecībā uz jūrniekiem, kuriem diemžēl netiek nodrošinātas tās pamattiesības, ko bauda citu profesiju darbinieki," kopīgajā paziņojumā uzsvēra apaļā galda dalībnieki – BIMCO prezidents Nikolauss H. Šūess, INTERCARGO vadītājs Džons A. Hilass, ICS prezidents Emanuels Grimaldi.

Nesen publicētajā "International Maritime Bureau" ziņojumā secināts, ka 2024. gadā bija vērojama pirātisma samazināšanās, bet pieauga ķīlniekos saņemto jūrnieku skaits. Tā ir ticama un pārbaudīta informācija, bet tai pašā laikā trūkst ticamu datu par kriminālbildības ierosināšanu, jūrnieku negodīgu aizturēšanu un ieslodzīšanu gadījumos, ja uz kuģa tiek atrastas narkotikas. Saņemtie ziņojumi no visas pasaules liecina, ka, neskatoties uz pietiekamu pierādījumu trūkumu, nevainīgi jūrnieki ir ieslodzīti par iespējamiem narkotiku noziegumiem. Ticamu datu trūkums ir milzīga problēma, ko centīsies risināt "The Round Table of International Shipping Associations" organizācijas, lai iegūtu visaptverošu pārskatu par problēmas apmēru.

"Jūrniekiem, pildot savus tiešos pienākumus, nevajadzētu riskēt ar cietumsodu, nolaupīšanu vai uzbrukumiem. Esam saņēmuši ziņu, ka "Galaxy Leader" apkalpe 25 cilvēku sastāvā ir atbrīvota pēc tam, kad bruņoti hutieši tos nolaupīja un turēja gūstā vairāk nekā 430 dienas. Nepamatota brīvības atņemšana un uzbrukumi nevainīgiem jūrniekiem ir uzbrukumi cilvēkam, kuģniecības nozarei, piegādes ķēdēm un pasaules tirdzniecībai. Mēs turpināsim vairo izpratni par mūsu jūrnieku tiesībām un attieksmi pret viņiem," uzsvēra sanāksmes dalībnieki.

## Notiesā bez pierādījumiem

Viens no spilgtākajiem piemēriem, kad nevainīgi jūrnieki ieslodzīti par iespējamiem narkotiku noziegumiem, ir Māršala Salās reģistrētās kuģošanas kompānijas "Phoenician Shipping" Panamas karoga kuģa



Marko Bekavacs.

"Phoenician-M" horvātu kapteinis Marko Bekavacs un viņa vecākais palīgs Ali Albokari. 2024. gada oktobrī viņiem piesprieda 30 gadu ilgu cietumsodu pēc tam, kad jau gadu, gaidot tiesu, viņi bija pavadījuši cietumā Ankarā. Kapteini un vecāko palīgu notiesāja bez pierādījumiem par saistību ar narkotikām, kas atrastas uz kuģa. Astoņi citi no 20 cilvēku apkalpes locekļiem – no Filipīnām, Polijas un Krievijas – arī tika arestēti un pavadīja gadu cietumā. Tiesas sēdē visas pret viņiem izvirzītās apsūdzības tika noraidītas pierādījumu trūkuma dēļ. Tas rada jautājumu, kāpēc šie apkalpes locekļi, no kuriem dažiem nebija nekādu pienākumu saistībā ar kravas iekraušanu, gadu tika turēti cietumā, ja nebija pietiekami daudz pierādījumu, lai notiesātu?

Kuģis uzņēma ogles Kolumbijā, kad policija uz tā atrada un konfiscēja 137 kg kokaīna, bet nekāda izmeklēšana saistībā ar narkotikām tobrīd netika sāka un nevienam nebija izvirzītas apsūdzības, savukārt kapteinis par notikušo nekavējoties informēja kuģa īpašnieku. Apkalpe par kuģa galamērķi uzzināja tikai trīs dienas pirms reisa, kapteinis Bekavacs apgalvo, ka pirms kravas iekraušanas Kolumbijā viņš pieprasījis



papildu novērošanas kameras un ap-sardzi, taču uzņēmums uz viņa pie-prasījumu nav atbildējis, bet, ar ogļu kravu ierodoties Turcijā, Eregli ostā, Turcijas policija otrajā kravas telpā atrada vēl vairāk kokaīna. Krimināl-lietā nav pievienota informācija, kā policija zināja, ka uz kuģa ir nar-kotikas un kur tās atrast. Savukārt tiesa, neskatoties uz Turcijas juristu iebildumiem, saistībā ar narkotikām neprasiya nekādu informāciju no Ko-lumbijas varas iestādēm. Neviēnā no somām, kurās uz kuģa atrada nar-kotikas, netika atrasti apkalpes locekļu pirkstu nospiedumi. Tiesa nepaskaid-roja savu lēmumu sodīt kapteini un kapteiņa vecāko palīgu, norādot, ka soda pamatā ir "komandas atbildi-ba". Saskaņā ar Turcijas tiesību ak-tiem šī lēmuma pamatojums tiesne-sim ir jāsniedz viena mēneša laikā.

Horvātijas Jūrnieku arodbiedrī-bas ģenerālsekretārs Nevens Mel-vans norādīja: "Šis ir nežēlīgs lē-mums un parāda pilnīgu izpratnes un cieņas trūkumu pret jūrnieku darbu. Un šķiet, ka šis ir vēl viens gadījums, kad amatpersonas, šajā gadījumā Turcijas policija, kas vēlas izskatīties efektīvi cīņā pret nar-kotiku kontrabandu, vērsas pret jūrniekiem, izvirzot apsūdzības un notie-sājot par kontrabandu, neskatoties uz absolūtu pierādījumu trūkumu."

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) nosoda lēmumu piespriest diviem jūrniekiem 30 gadu cietumsodu, bet ITF Jūrnieku noda-las priekšsēdētājs un Ziemeļameri-kas Jūrnieku starptautiskās savienī-bas prezidents Deivids Heindels uz-sver: "Jūrnieku kriminālatbildība ir kļuvusi par ikdienu. Mēs redzam gadījumu pēc gadījuma, kā tas ir arī šajā gadījumā, ka pret jūrniekiem izturas kā pret noziedzniekiem, viņi bez tiesas tiek turēti apcietinājumā mēnešiem un tiek piespriesti nežēlī-gi sodi par noziegumiem, kurus viņi nav izdarījuši. Tie ir rupji cilvēktiesi-bu pārkāpumi, un jūrnieki ir vienīgā profesija pasaulē, kad cilvēki tiek uzskatīti par vainīgiem, kamēr nav atzīti par nevainīgiem."

ITF aicina pasaules jūrniecības ko-pienu apstrīdēt šo lēmumu un aiz-stāvēt jūrnieku tiesības. "Mēs cīnī-simies, kamēr panāksim jūrnieku attaisošanu," teica Heindels. ■

## Kuģošana skaitļos un faktos

■ Globālā LNG pārvadātāju flote 2024. gada beigās sasniedza 729 kuģus, salīdzinot ar 680 kuģiem 2023. gada beigās, un vēl 97 kuģi jāpiegādā 2025. gadā.

■ Starptautiskā kuģniecība ir ļoti svarīga pasaules ekonomikai un labklājībai, jo tā pārvadā aptuveni 90% pasaules tirdzniecības. Beramkravu nozare ir lielākā kuģniecības nozare kuģu skaita un kravnesības ziņā. Beramkravu kuģi veido 43% no pasaules flotes (pēc tonnāžas), un tie veic aptuveni 55% no globālā transporta darba.

■ Analītiķi lēš, ka globālā sašķid-rinātās gāzes ražošanas jauda līdz 2030. gada beigām palielināsies par 61%.



■ Kompānija "Nakilat" ir lielākais LNG kuģu īpašnieks pasaulē, tās flotē ir 69 vieni no jaunākajiem un modernākajiem gāzes pārvadātā-jiem, kas ietver progresīvas teh-noloģijas, lai nodrošinātu drošu, videi nekaitīgu un rentablu gāzes transportēšanu visā pasaulē. Flo-tes kopējā kravnesība ir vairāk ne-kā deviņi miljoni kubikmetru, kas ir aptuveni 12% no pasaules LNG flotes kravnesības.

■ 2027. gadā "Nakilat" flotei pie-vienosies 35–45% no pasūtītajiem kuģiem, kuru piegāde turpināsies līdz 2031. gadam, kad "Nakilat" flote sasniegs 105 LNG kuģus un astoņus sašķidrinātas naftas gāzes pārvadātājus.

■ No 2025. gada 7. līdz 9. oktobrim Kobē, Japānā, notiks "Internatio-nal Association of Ports & Harbors" (IAPH) organizētā "World Ports Conference 2025", kuras laikā aso-ciācija atzīmēs savu 70. gadadienu, kopā pulcējot un atkal apvienojot pasaules ostu līderus ar partneriem kuģniecības, politikas veidošanas,

finansēšanas un tehnoloģiju jomā. Starptautiskās konferences dalīb-nieki piedalīsies plenārsēdēs, disku-siju paneļos, apmeklēs ostas termi-nāļus, kā arī piedalīsies svinīgajās vakariņās, kuru laikā tiks godināti IAPH Ilgtspējas balvas ieguvēji.

■ Vācijas, Beļģijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Dānijas un Lielbritā-nijas mediju kopīgā izmeklēšanā noskaidrots, ka kopš 2022. gada februāra, kad Krievija veica pilna mēroga iebrukumu Ukrainā, Eiropas un ASV uzņēmumi ir pārdevuši vis-maz 230 vecus tankkuģus, kas pēc tam kā "ēnu flote" izmantota Krie-vijas naftas pārvadāšanai.

■ Žurnālistu izmeklēšanā noskaid-rots, ka Krievijas "ēnu flotes" sa-stāvā ir aptuveni 600 tankkuģu, no kuriem gandrīz 40% ir Eiropas un ASV uzņēmumu pārdotie kuģi. Kiji-vas Ekonomikas augstskolas pētnie-ki ir aplēsuši, ka "ēnu flotes" kuģi pārvadā gandrīz 70% no Krievijas eksportētajiem naftas produktiem.

■ Vecie tankkuģi tiek pārdoti trešo valstu, piemēram, Turcijas, Indijas, Vjetnamas, Honkongas, kompā-nijām. Tās ir valstis, kas nav no-teikušas sankcijas Krievijas naftas produktiem, piedevām daudzos ga-dījumos pēc iegādes šo kuģu patie-sos īpašniekus ir grūti noskaidrot.

■ Aplēses liecina, ka no veco tank-kuģu pārdošanas rietumvalstu uzņē-mumi nopelnījuši aptuveni 6,3 mil-jardus ASV dolāru (6 miljardus eiro).

■ Vācu laikraksts "Süddeutsche Zei-tung" un sabiedriskais medijs NDR izpētījuši, ka visvairāk tankkuģu – 127 – Krievijas "ēnu flotei" pārde-vušas Grieķijas kuģniecības kompā-nijas, britu kompānijas pārdevušas 22 kuģus, bet Vācijas uzņēmumi 11 tankkuģus, šajos darījumos nopel-not kopumā 200 miljonus eiro.

■ Lai gan drošības dienesti ir pārlie-cināti, ka Krievija "ēnu flotes" kuģus izmanto ne tikai sankcionētu naftas produktu pārvadāšanai, bet arī spie-gošanai un sabotāžas aktiem pret zemūdens kritisko infrastruktūru, tomēr nevienu nevar vainot, ja nav ļoti pārliecinošu pierādījumu. ■

## Ienāk jauni kuģi, bet vecie neaiziet

BIMCO izdevuma galvenais kuģniecības analītiķis Nilss Rasmusens, aplūkojot tankkuģu jaunbūvju piegādes grafikus, secinājis, ka šogad sagaidāms iespaidīgs tankkuģu flotes krāvnēsības apjoma pieaugums. Jaunbūvētu tankkuģu piegādes 2025. gadā sasniegs 12 miljonus krāvnēsības tonnu (DWT), salīdzinot ar 3,4 miljoniem DWT 2024. gadā, kas nozīmē, ka piegādes apjoms palielināsies par 256%, un tas saistīts ar kuģu būves līgumu skaita pieaugumu 2023. un 2024. gadā, kad tika noslēgti līgumi par 551 kuģa būvi, kas ir ievērojami vairāk nekā iepriekšējos 10 gados.

N. Rasmusens arī norāda, ka pēdējos piecos gados otrreizējās pārstrādes aktivitāte ir bijusi zema un kuģu vidējais vecums kopš 2020. gada sākuma ir pieaudzis par vairāk nekā 2,5 gadiem. Turpinoties šādai tendencei, tiek pagarināts vecāku tankkuģu kalpošanas laiks, kas nozīmē arī palēninātu flotes atjaunošanos un dekarbonizāciju. Zemā pārstrādes aktivitāte pēdējo piecu gadu laikā ir novedusi pie tā, ka 10% no flotes jaudas pašlaik veido kuģi, kas vecāki par 20 gadiem, piedevām Krievijai piemērotās sankcijas un hutiešu uzbrukumi Sarkanajā jūrā vēl vairāk aizkavē vecāko kuģu aiziešanu.■

## “ClassNK” ir apkopojusi riskus un pasākumus evakuācijai kuģa ugunsgrēka gadījumā

“ClassNK” ir izdevusi norādījumus, lai palīdzētu droši evakuēt apkalpes locekļus no transportlīdzekļu pārvadātājiem kravas nodalījuma aizdegšanās gadījumā. Radīts arī pasaulē pirmais apzīmējums kuģiem ar papildu evakuācijas līdzekļiem – AMEVC(EV). Sadarbībā ar kuģniecības kompānijām un kuģu būvētavām “ClassNK” sadaļā “Riska novērtējums saistībā ar drošu evakuāciju no automašīnu pārvadātāja” ir apkopojusi riskus ugunsgrēka gadījumā, tostarp termiskos efektus, kā arī iesaka glābšanas pasākumus, piemēram, ūdens izsmidzināšanu uz klājiem, siltumizolācijas uzstādīšanu zem glābšanas laivām un evakuācijas aprīkojuma pievienošanu priekšējiem pietauvošanās klājiem.

Bieži glābšanas aprīkojums, piemēram, glābšanas laivas un glābšanas

plasti, ir novietoti virs kravas tilpnēm, un ugunsgrēka gadījumā liesmas un dūmi var ietekmēt šīs kritiskās zonas, radot evakuācijas problēmas un potenciāli apdraudot apkalpes drošību. Pirmajā izdevumā galvenā uzmanība tika pievērsta ugunsgrēku īpašībām un reaģēšanas pasākumiem, piemēram, ugunsgrēka izplatības noteikšanai un novēršanai, kā arī apzīmējumu prasībām kuģiem, kas īsteno šos pasākumus, bet jaunākajā izdevumā ir pievienotas jaunas atziņas par evakuāciju, padarot vadlīnijas visaptverošas.

## Ugunsgrēks uz konteinerkuģa “ASL Bauhinia” Sarkanajā jūrā

“Reuters” ziņoja, ka 28. janvārī Sarkanajā jūrā Honkongas karoga konteinerkuģa “ASL Bauhinia” apkalpe pametusi kuģi pēc tam, kad tas aizdegās. Incidents noticis atklātā jūrā pie Jemenas, bet ugunsgrēka iemesls nav noskaidrots. 22 cilvēku lielo ķīniešu jūrnīeku apkalpi izglāba tuvumā esošs kuģis. Tā kā incidents

## Vācijā aizturēts viens no Krievijas “ēnu flotes” kuģiem

Vācijas glābēji 10. janvārī Baltijas jūrā netālu no Rīgenes salas nocēla no sēkļa tā dēvētajai Krievijas “ēnu flotei” piederošo tankkuģi “Eventin”, uz kura atrodas 99 000 tonnu naftas, un velkonis to nogādāja ostā. 274 metrus garais un 48 metrus platais kuģis nav radījis vides apdraudējumu, tāpat arī apkalpe nebija apdraudēta.

2006. gadā būvētais “Eventin” kuģis zem Panamas karoga un bija ceļā no Ustjlugas ostas Krievijā uz Portsaidu Ēģiptē. Tas ir viens no Krievijas “ēnu flotes” kuģiem, ko Maskava izmanto pret tās naftas eksportu noteikto sankciju apiešanai. Kuģa kapteinis lūdza atļauju pamest enkurvietu, tomēr Vācijas varas iestādes nolēma, ka



kuģim pagaidām jāpaliek noenkurotam. Lai uzraudzītu situāciju, tuvumā uzturas divi velkoņi, kamēr notiek vairākas izmeklēšanas, tostarp tiek veikts kuģa tehniskais

novērtējums. Vācijas Transporta ministrija arī noteikusi pagaidu aizliegumu kuģa izbraukšanai, līdz tiks izskatīti visi nepieciešamie dokumenti un ziņojumi.■



noticis uz Ķīnas kuģa, informācijas pieejamība ir ierobežota un informācijas avoti lūdz saglabāt anonimitāti.

Provizoriska informācija liecina, ka sprādzienu un ugunsgrēku uz 2022. gadā būvētā kuģa izraisīja bīstamā krava un nekas neliecina par hutiešu kaujinieku iesaistīšanos incidentā.

Janvāra sākumā Irānai pietuvinātie Jemenas hutiešu kaujinieki paziņoja, ka grupējums Sarkanajā jūrā ierobežos uzbrukumus ar Izraēlu saistītiem tirdzniecības kuģiem, ja Gazas pamiers tiks pilnībā istenots.

Nepaļaujoties uz hutiešu paziņojumiem, kuģu īpašnieki, kravu īpašnieki un apdrošinātāji joprojām ir piesardzīgi un cenšas apiet kuģošanu Sarkanajā jūrā un Suecas kanālā, kur, neskatoties uz bīstamību, kuģošanu turpina Ķīnas un Krievijas kuģi. Lielā incidentu skaita dēļ Sarkanajā jūrā ir apdraudēti koralju rīfi.

## Pārvadājumi atpalek no grafika

2024. gadā jūras tirdzniecības pārvadājumu nozare vidēji par 5,43 dienām atpalika no kravu piegādes grafika, kas bija ievērojami labāk nekā 2021. un 2022. gadā, kad kravu piegādes kavējās pandēmijas, bet 2023. gadā pēc pandēmijas dēļ, taču joprojām kravu piegādes atpalek no vēsturiski zemākā rādītāja, kas ir mazāk nekā piecas dienas.

2025. gada prognozēs analītiķi paredz, ka hutiešu paziņojuma iespaidā iespējama kuģu kustības atgriešanās Sarkanās jūras maršrutos. Tomēr tādas kuģošanas kompānijas kā "Maersk", MSC, CMA CGM un citas ir norādījušas, ka pārāgri būtu

sākt atgriešanos pie parastajiem maršrutiem. jo hutieši jau iepriekš ir apšaudījuši MSC un "Maersk" kuģus, apgalvojot, ka tie atbalsta Izraēlu. Analītiķi gan turas pie savām prognozēm un paredz, ka atgriešanās pie Sarkanās jūras maršrutiem ne tikai samazinās kuģošanas attālumu un patērēto laiku, bet arī varētu izraisīt jaudas pārpalikumu un konteinerpārvadājumu cenu kritumu. Ieklausoties "Sea-Intelligence" prognozēs, konteinerpārvadājumu nozare mēģina saprast, ko šim biznesam nesīs 2025. gads.

## Globālā "ēnu flote" izmanto krāpniecisku kuģu reģistrāciju

2025. gada 12. janvārī Venecuēlas varas iestādes aizturēja ar Gajānas karogu peldošu tankkuģi "Four Plus" par nelikumīgu ieiešanu Venecuēlas ūdeņos. Uz kuģa bija Ķīnas apkalpe. Pēc aizturēšanas nekavējoties tika



sākta izmeklēšana, ko veica apvienotā komisija, kurā bija militāro, izlūkošanas un jūrnieceības iestāžu pārstāvji. Paziņojumā Gajānas Jūras administrācijas departaments skaidroja, ka "Four Plus" neatļauti izmanto Gajānas karogu, jo kuģis nav reģistrēts šajā valstī un tam nav atļauts pieprasīt Gajānas karogu. Jau 2024. gada decembrī Gajānas Jūras administrācija noskaidroja, ka Sīrijai piederošie naftas tankkuģi, pret kuriem ASV ir noteikusi sankcijas, krāpnieciski izmanto Gajānas karogu.

Jautājums par krāpniecisku kuģu reģistrāciju un globālo "ēnu floti" tiks apspriests IMO Juridiskās komitejas 112. sesijā, kurā paredzēts izstrādāt turpmākus pasākumus šīs prakses apkarošanai. ■

## Joprojām uz kuģiem notiek nosmakšanas gadījumi

2025. gada janvārī "InterManager" analītiķi nāca klajā ar aprēķiniem, ka kopš 1996. gada no nosmakšanas slēgtās telpās uz kuģiem ir miruši aptuveni 350 jūrnieceku un trešo pušu strādnieku un 70 no šiem nāves gadījumiem piedzīvoti 43 negadījumos kopš 2022. gada. Savukārt "Gard Club" uzsver, ka, lai gan šie satraucoši lieli skaitļi daļēji var būt saistīti ar ziņošanas un izmeklēšanas metožu uzlabojumiem, tas nemaina faktu, ka kopējais nāves gadījumu skaits slēgtās telpās uz kuģiem joprojām ir pārāk liels. Turklāt ir vērts atzīmēt, ka šāda veida negadījumos cieš ne tikai praktikanti un nepieredzējuši darbinieki, bet bojā gājuši arī kuģu vadības komandas locekļi, tostarp kapteiņi un virsnieki.

## Ķīna samazina graudu importu

Sojas pupiņu pieprasījuma samazināšanās dēļ Ķīna 2025. gada janvārī par 51% salīdzinājumā ar 2024. gada janvāri samazināja graudu importu. Saskaņā ar BIMCO datiem šis samazinājums ir būtiski ietekmējis beramkravu pārvadājumu nozari, jo īpaši *panamax* kuģus, kas apstrādā 83% Ķīnas graudu kravu. BIMCO analīze atklāj atšķirīgu ietekmi uz lielākajiem eksportētājiem: Brazīlijā, kur tiek veikti 47% sūtījumu, samazinājums bija par 29%, savukārt ASV kravas, kas veido 22% no sūtījumiem, samazinājās par 57%.

BIMCO kuģniecības analītikas nodaļas vadītājs Filipi Gouveja uzskata, ka kravu kritumā vainojami vairāki faktori, tostarp prāvie rezerves uzkrājumi, jo rekordlielās ražas 2024. gadā samazināja pieprasījumu pēc kukurūzas un kviešu importa. 2024. gadā ražas pieauga par 2%, bet patēriņš tikai par 1%. BIMCO paredz potenciālu graudu sūtījumu atjaunošanos, jo zemās cenas veicinās iepirkšanu, tomēr organizācija brīdina, ka 2025. gadā kopējie graudu sūtījumi, iespējams, nokritīsies zem 2024. gada līmeņa. ■



# Ostu pārvaldības reforma – depolitizēta pārvaldība, samazināts birokrātiskais slogs, veicināta industriālā attīstība

Satiksmes ministrija (SM) starpinstitucionālai saskaņošanai nodevusi Informatīvo ziņojumu par Ostu pārvaldības reformas gaitu un tās pilsnveidošanas iespējām. Reforma paredz saglabāt Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas pārvaldes kā atvasinātas publiskas personas, mazināt politisko ietekmi un nodalīt uzraudzības funkcijas no operacionālās vadības funkcijām ostu pārvaldēs.



Kaspars Briškens.

Tāpat paredzēts mainīt ostu teritoriju robežas, nodalot ostas operatīvo darbību teritoriju no speciālās ekonomiskās zonas teritorijas, nosakot, ka šo teritoriju pārvaldība tiks istenota vienoti, saglabājot pārvaldības uzdevumus ostas padomes un pārvaldnieka kompetencē. Mainīts tiks arī mazo ostu pārvaldības modelis, atvieglot un optimizējot to, mazinot valdes locekļu skaitu, paredzot iespēju mazināt arī izmaksas un dotot iespēju pašvaldībām pašām noteikt attiecīgu ostu pārvalžu nolikumus.

Galvenie reformas ieguvumi ir ostu depolitizācija, profesionāla pārvaldība, pašvaldību iesaiste lēmumu pieņemšanā, īpašumu nodalīšana un iespēja īpašniekiem attīstīt industriālos objektus pie ostām.

“Šī reforma depolitizēs pārvaldību, samazinās birokrātisko slogu un veicinās ostu industriālo attīstību. Latvijas ostu sektors ir būtisks nacionālās ekonomikas elements, kas nodrošina stratēģiski svarīgus transporta un loģistikas pakalpojumus, veicinot gan iekšzemes, gan starptautisko tirdzniecību. Ostas ir ne tikai ekonomikas dzinējspēks, bet arī nozīmīgs

loģistikas infrastruktūras elements, kas prasa efektīvu pārvaldību un nepārtrauktu attīstību. Svarīgi ir rast risinājumus, kas atbilst katras ostas specifikai un ilgtermiņa attīstības vajadzībām. Esmu gandarīts, ka Ostu pārvaldības reforma ieiet finiša taisnē, kas nozīmē, ka esam tuvāk ostu darbības transformācijai un efektīvākai to darbībai,” norāda satiksmes ministrs Kaspars Briškens.

## Liepāja daļēji saglabā iepriekšējo statusu

Pēc ilgstošām diskusijām ar nozares ekspertiem un citiem iesaistītajiem partneriem kā kompromisa risinājums ir ostu pārvaldības reformu attiecināt uz Rīgas un Ventspils ostām, savukārt Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (Liepājas SEZ) pārvaldi šī reforma skartu tikai daļēji, uzlabojot tās pārvaldības neatkarību un novēršot iespējamo interešu konflikta situāciju, kad esošo uzņēmēju pārstāvjiem ir tieša ietekme

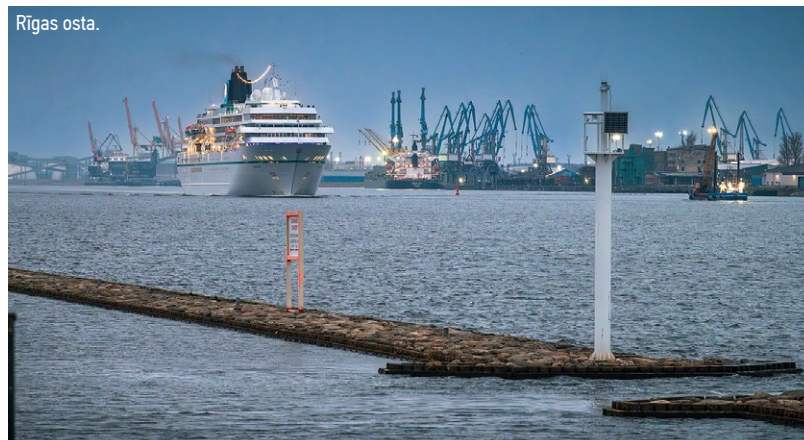
uz potenciālo konkurentu darbības nosacījumiem.

Šāds risinājums balstīts uz Liepājas SEZ līdzšinējās darbības rezultātiem un nepieciešamību daļēji saglabāt esošo Liepājas SEZ pārvaldības modeli, kas sevi ir pierādījis kā efektīvu un ilgtspējīgu risinājumu.

Liepājas SEZ valdi veidotu seši valdes locekļi: trīs Liepājas pilsētas domes pārstāvji, kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo ar Liepājas pilsētas domes lēmumu, un trīs valsts interešu pārstāvji, kuri deleģēti no Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas un Satiksmes ministrijas un kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo Ministru kabinets.

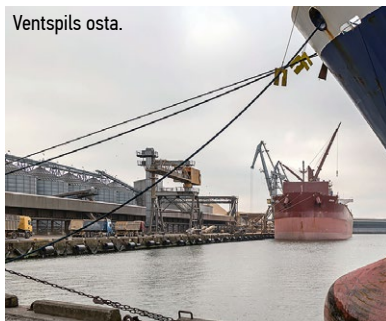
## Rīgas un Ventspils ostu valdēs atgriežas pašvaldības

Savukārt Rīgas un Ventspils ostu padomes veidotu četri locekļi: divi pārstāvji no valsts – pa vienam no



Rīgas osta.

Satiksmes ministrijas un Ekonomikas ministrijas, kā arī divi pārstāvji no attiecīgās pašvaldības. Padome būs atbildīga par svarīgāko stratēģisko un finansiālo lēmumu pieņemšanu, tostarp ostas maksu un pakalpojumu cenu noteikšanas politiku un apstiprināšanu, ikgadējo finanšu plānu, ostas attīstības stratēģiju un nekustamā īpašuma atsavināšanas jautājumiem ostas teritorijā.



Ventspils osta.

Reformas mērķis ir arī atgriezt pašvaldību līdzdalību ostu pārvaldībā, to depolitizējot un izvirzot augstas prasības attiecībā uz pārstāvju profesionālo kompetenci un politisko neitralitāti – pārstāvji nevarēs būt partiju vēlētas amatpersonas vismaz 24 mēnešus pēc amata pamešanas. Kā arī to atlases procesā tiks rīkots atklāts konkurss ar skaidrām prasībām un iespējām pieteikties jomas profesionāļiem.

## Stingri valdes locekļu atlases principi

Atlases nosacījumi paredzēs, ka padomes locekļa nominēšanas process atbilst korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem, nodrošina atklātu, godīgu un profesionālu padomes locekļu atlasi, kā arī veicina profesionālu un kompetentu ostas pārvaldes institūcijas izveidi. Lai pretendētu uz ostas padomes locekļa amatu, kandidātiem būs jāatbilst stingrām profesionālām un tiesiskām prasībām, kas nodrošina gan augsta līmeņa kompetenci, gan nevainojamu reputāciju. Ostas darbojas pašvaldību teritorijā, tāpēc to sekmīga mijiedarbība infrastruktūras, vides un citos aspektos ir būtisks priekšnoteikums ostu un to industriālo teritoriju turpmākai attīstībai.

▶▶▶ 34. lpp.

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

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	1244,2	946,1	1193,1	1097,9	1025,9	686,2	-33,1
labība un tās produkti	193,5	275,3	155,5	203,9	407,0	328,1	-19,4
ķīmiskās beramkravas	121,8	102,2	64,3	18,5	36,2	39,5	9,1
ogles	389,9	4,0	458,3	353,9	0,0	0,0	0,0
koksnes šķelda	154,4	74,7	100,9	93,8	142,1	122,8	-13,6
Lejamkravas	262,3	208,8	188,8	144,0	106,8	108,0	1,1
naftas produkti	257,1	202,8	182,8	144,0	89,4	87,6	-2,0
Ģenerālkravas	626,7	545,8	496,6	541,1	594,7	681,3	14,6
konteineri	399,7	333,5	322,7	357,6	424,7	428,9	1,0
(TEU)	37642	32691	33641	33220	40668	44008	8,2
Roll on/Roll of	32,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0
vienības	4831	0	0	455	0	0	0,0
kokmateriāli	165,3	190,4	151,9	164,4	152,3	232,0	52,3
tūkst. m <sup>3</sup>	201,8	244,2	200,4	204,7	196,1	304,3	55,2
metāli, metāllūžņi	29,2	19,1	20,7	3,2	10,0	18,7	87,0
<b>Kopā</b>	<b>2133,2</b>	<b>1700,7</b>	<b>1878,5</b>	<b>1783,0</b>	<b>1727,4</b>	<b>1475,5</b>	<b>-14,6</b>

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

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	169,0	203,9	410,4	543,3	429,5	113,0	-73,7
minerālmēsli	29,7	57,0	52,4	0,0	0,0	0,0	0,0
ogles	73,8	0,0	235,4	262,0	231,7	0,0	-100,0
labība un tās produkti	0,0	47,0	33,8	59,0	66,5	52,7	-20,8
Lejamkravas	807,1	856,2	516,2	809,5	267,9	617,3	↑2,3 reiz,
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	759,7	821,4	452,3	787,1	212,4	591,7	↑2,8 reiz,
Ģenerālkravas	208,8	197,5	200,7	224,0	136,1	149,0	9,5
konteinerizētas kravas	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	28	0	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	164,5	174,7	170,7	171,0	117,1	125,0	6,7
vienības	6717	7036	7451	6857	4793	5168	7,8
kokmateriāli	43,6	22,5	29,9	52,7	19,0	23,5	23,7
tūkst. m <sup>3</sup>	47,3	25,4	33,7	59,5	21,4	26,5	23,8
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kopā</b>	<b>1184,9</b>	<b>1257,6</b>	<b>1127,3</b>	<b>1576,8</b>	<b>833,5</b>	<b>879,3</b>	<b>5,5</b>

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

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	408,0	339,0	394,8	385,7	524,9	329,2	-37,3
ogles	11,5	0,0	15,4	5,5	0,0	0,0	0,0
labība un tās produkti	248,1	216,3	249,4	271,2	402,3	225,8	-43,9
celtniecības materiāli	50,1	45,0	47,9	37,1	27,7	32,0	15,5
koksnes šķelda	18,6	51,2	25,8	35,6	62,1	39,2	-36,9
Lejamkravas	72,4	52,1	32,7	37,6	12,0	24,5	↑2 reiz,
jēlnafta	6,1	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	55,5	45,4	24,1	37,6	12,0	24,5	↑2 reiz,
Ģenerālkravas	90,0	98,2	127,3	157,6	156,3	166,6	6,6
konteineri	3,2	6,4	19,8	4,7	3,8	6,6	73,7
skaitis TEU	191	455	1826	395	330	628	90,3
Roll on/Roll of	54,2	70,2	89,5	120,1	123,4	124,0	0,5
skaitis	3126	3457	4440	6904	7013	7741	10,4
kokmateriāli	25,3	21,5	14,6	32,8	29,1	36,0	23,7
tūkst. m <sup>3</sup>	35,5	22,6	14,2	36,1	31,0	41,1	32,6
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kopā</b>	<b>570,4</b>	<b>489,3</b>	<b>554,8</b>	<b>580,9</b>	<b>693,2</b>	<b>520,3</b>	<b>-24,9</b>

Satiksmes ministrijas informācija

▶▶▶ 33. lpp.

## Tiks veidota sadarbības padome un konsolidētas ostu aktivitātes

Mērķtiecīgākai un efektīvākai lēmumu pieņemšanai ostas pārvaldē tiks veidota sadarbības padome, kurā strādās svarīgākie ostas darbības partneri, tai skaitā stividorkompāniju, regulāro līniju operatoru pārstāvji un citi ostas stratēģiskie sadarbības partneri.

Ostu pārvalžu resursu efektīvai izmantošanai reforma paredz konsolidēt vairākas ostu aktivitātes, funkcijas un pakalpojumus neatkarīgi no konkrētiem termināļiem vai uzņēmumiem, kas darbojas ostā. Šīs aktivitātes var ietvert, piemēram, loču kuteru, velkoņu, hidrogrāfijas kuģu un citu peldlīdzekļu kopīgu izmantošanu, navigācijas tehnisko līdzekļu uzturēšanu, hidrogrāfijas pakalpojumus, avārijas seku likvidācijas pasākumus un citus ostām nepieciešamus pakalpojumus. Apvienojot un centralizējot šādas aktivitātes, tiktu optimizēti gan finanšu resursi, gan cilvēkresursi.

Savukārt reformā paredzēto robežu nodalīšanas mērķis ir veidot skaidru dalījumu starp teritorijām, kuras nepieciešamas ostas pamatfunkciju veikšanai, un teritorijām, kuras iespējams attīstīt komerciālos nolūkos. Šāds nodalījums palīdzēs ostām elastīgāk reaģēt uz tirgus prasībām, piesaistīt ilgtermiņa investīcijas un veicinās ilgtspējīgu attīstību.

Ostu pārvaldības reformas kontekstā tiek pārskatīta arī mazās ostas pārvaldības struktūra, lai to padarītu efektīvāku un funkcionālāku. Reformas ietvaros plānots samazināt mazās ostas valdes locekļu skaitu no līdzšinējiem desmit uz maksimāli pieciem locekļiem, tādējādi ekonomējot līdzekļus, nodrošinot sabalansētu pārstāvniecību un lēmumu konstruktīvu pieņemšanu. Izmaksu mazināšanas nolūkā arī atlīdzības apmērs valdes locekļiem būtu samazināms, bet tas risināms secīgi izmaiņām Ostu likumā, veicot grozījumus Ministru kabineta noteikumos. ■

SM Komunikācijas nodaļa

# Eiropas lielās ostas aicina apvienot spēkus Eiropas rūpniecības konkurētspējas celšanai

Antverpenes-Briges un Roterdamas ostas kopīgā paziņojumā aicina Eiropas Komisiju veikt liela mēroga ieguldījumus Eiropas rūpniecības konkurētspējas celšanā. Aicinājumu ostu vadības publiskoja pirms ES Konkurētspējas padomes izstrādātās stratēģijas "Konkurētspējas kompass" publicēšanas, kas bija paredzēta 2025. gada janvāra vidū. "Uz spēles ir likta Eiropas stratēģiskā autonomija, enerģētikas pārkārtošana un labklājība," savā paziņojumā uzsvēra ostu pārstāvji. "Gadiem ilgi sarunās starp ostām dominēja jautājums, kura ir lielākā. Bet tagad, kad Antverpenes-Briges, Duisburgas un Roterdamas ostu izpilddirektori sēž pie sarunu galda, mēs vairs nerunājam par kravas tonnām, runājam par to, kā varam apvienoties, lai nodrošinātu ilgtspējīgu nākotni rūpniecībai Eiropā."

## i UZZIŅAI

"Konkurētspējas kompass" iniciatīvas mērķis ir noteikt ekonomikas stratēģiju, kas būtu EK darba pamatā līdz 2029. gadam. Jaunās stratēģijas pamatā ir Mario Dragi un Enriko Leta ziņojumi par to, kā veicināt ES ekonomiku un attīstīt rūpniecību.

Eiropas lielākajām ostām kā enerģētikas, loģistikas un rūpniecības centram var būt svarīga loma, īstenojot ES tīras rūpniecības kursu, kura mērķis ir stiprināt investīciju klimatu Eiropā. Ostas vēlas, lai Eiropas Komisijas stratēģija būtu vērsta uz starptautiskās loģistikas un rūpniecības kopu stiprināšanu.

"Kā lielu rūpniecības kompleksu saimnieki mēs vēlamies strādāt, pamatojoties uz kopīgu redzējumu. Platības ostās ir ierobežotas, bet tādiem procesiem kā ilgtspējīga,



apritīga ražošana ir vajadzīgs daudz vairāk vietas, un dažkārt tiem var būt islaicīga ietekme uz vidi. Tāpēc mēs vēlamies strādāt kopā, lai noskaidrotu, kādi pasākumi mums Eiropā patiešām ir vajadzīgi. Kur ir šī telpa gan fiziski, gan regulējuma ziņā? Kā izskatīsies mūsu ostas un rūpniecība 2050. gadā, kad tās būs kļuvušas klimatneitrālas? Kopīga atbilde uz šiem jautājumiem tiks atrasta un panākumi gūti tikai tad, ja mūsu valdības paskatīsies uz šo nozari arī no starptautiskas perspektīvas," teikts ostu paziņojumā.

Roterdamas ostas izpilddirektors B. Siemons: "Eiropa saskaras ar izaicinājumu nodrošināt, ka pāreja

## i UZZIŅAI

"Vrije Universiteit Brussel" un "Erasmus University Rotterdam" pētījums par Antverpenes-Briges un Roterdamas ostu kopīgo kompleksu stāvokli un vērtību parādīja, ka abas ostas būtu uzskatāmas par integrētu loģistikas un rūpniecības kompleksu, kas saistīts ar plašāku rūpniecības klasteri, kas aptver Rūras reģionu, – ARRRR klasteri, kur tieši ostas savieno preču un enerģijas plūsmas ar uzņēmumiem un patērētājiem tālu iekšzemē un veido 40% no Eiropas naftas ķīmijas ražošanas apjoma.





B. Siemons.

uz ilgtspējīgu ekonomiku aizsargā arī Eiropas labklājību un stratēģisko neatkarību. Šajā sakarā pēdējos gados mūsu ostu kompleksos ir veikti ievērojami ieguldījumi un tagad tiek īstenoti lieli projekti. Tai pašā laikā mēs redzam, ka Eiropas rūpniecības konkurētspēja mazinās, tāpēc ir svarīgi, lai Eiropas valstis apvienotu spēkus investīciju klimata uzlabošanai, kurā uzņēmumi var turpināt būvēt nākotnei.”

ES klimata, neto nulles emisiju un tīras izaugsmes komisārs V. Hoekstra: “Mēs esam nonākuši krustcelēs, kur rūpniecības izaugsme ar emisiju samazināšanu nav tikai izvēle. Tā ir nepieciešamība. Pārāk ilgi ir valdījis uzskats, ka bizness un klimats nav savienojami, tomēr, virzoties uz tīrāku un zaļāku nākotni, mums ir jāņem līdzi visi Eiropas uzņēmumi, sākot ar inovatīviem tīro tehnoloģiju uzņēmumiem un beidzot ar tradicionālajām smagajām nozarēm. Tieši par to ir mūsu jaunais “Tīras rūpniecības darījums”.”

Antverpenes-Briges ostas izpilddirektors Ž. Vandermeirens: “Sistēmiska



V. Hoekstra.

ostu klastera pieeja palīdz sasniegt Eiropas mērķus. Antverpenes-Briges un Roterdamas ostas ir unikāla vieta, kur apvienojas multimodāla loģistika, enerģētika un rūpniecība. Pārejai uz ilgtspējīgu ekonomiku ir nepieciešama pārrobežu sadarbība un reālisma izjūta. Kā ostas mēs vēlamies kopīgi veicināt Eiropas rūpniecības nostiprināšanu nākotnē.”

### Nepieciešama kopīga rīcība

“Tāpēc mēs prasām, lai Eiropas valdību vadītāji, tāpat kā mēs, nostātos līdās rūpniecībai. Energoietilpīgi uzņēmumi Eiropā saskaras ar daudz augstākām izmaksām nekā citās pasaules daļās, un tiem ir jātiek galā ar sarežģītākiem tiesību aktiem un noteikumiem. Amerikas Savienotajās Valstīs milzīgā Inflācijas samazināšanas likuma atbalsta pakete padara uzņēmumiem pievilcīgākus ieguldījumu nosacījumus nepieciešamajā atjaunošanā. Ja valdības neko nedarīs pretī, ieguldījumi ilgtspējā Eiropā apstāsies un nozare pārvietosies ārpus Eiropas. Pēc tam esošie uzņēmumi darbosies iespējami ilgāk, kamēr novecos un galu galā tiks slēgti. Tas nozīmē lielāku importu no valstīm ārpus Eiropas, kas negatīvi ietekmē mūsu stratēģisko autonomiju un labklājību.

Arvien vairāk cilvēku uzskata, ka, ja ir jātērē papildu nauda, labāk rūpniecību zaudēt nekā paturēt. Mēs saprotam viņu skepsi. Rūpniecība nenāk bez zināmiem trūkumiem un vienas nakts laikā nepārtrauks izmantot fosilos resursus un emitēt CO2. Tas prasa pāreju un maksimālu piepūli no visiem. Mēs ceram, ka rūpniecība to atradīs Eiropā. Galu galā tā sniedz būtisku atbalstu mūsu ostām, kā arī loģistikai un enerģētikas nozarēm. Šīs nozares rada aptuveni 63 miljardus eiro pievienotās vērtības un vairāk nekā pusmiljonu darbvietu. Tāpēc Eiropas valdību vadītājiem savos piecgades plānos ir jāapvieno klimata un rūpniecības politika, kā to nesen uzsvēra Eiropas uzņēmēji “Antverpenes deklarācijā par Eiropas rūpniecības vienošanos”. Saglabāsim veselīgu konkurenci un stiprināsim sadarbību enerģētikas pārkārtošanas jomā,” uzsvērts paziņojumā. ■

## Vieta, kur tiek pagātne, šodiena un nākotne

Interaktīvais centrs “Portlantis” durvis vērs 2025. gada 22. martā, un tā būs vieta, kur atklāt un iepazīt Roterdamas ostu.



“Portlantis” unikālajā ēkā varēs uzziņāt, kas ir Roterdamas osta, ko tā nozīmē cilvēkiem ikdienā un kā attīstās, domājot par ilgtspējīgu darbību nākotnē.

“Mēs vedīsim apmeklētājus aizraujošā ceļojumā, stāstot par mūsu ostas vēsturi, parādīsim šodienas ostu un ļausim ielūkoties nākotnē. Mēs pievērsām lielu uzmanību ostai kā vietai, kas ir ļoti nozīmīga mūsu ikdienā, ekonomikā, un, protams, tā ir vieta, kur attīstās inovatīvi projekti. “Portlantis” ļaus jums unikālā veidā sapsrast un pat izjust, ko osta nozīmē Roterdamai, Nīderlandei un Eiropai,” saka Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors B. Siemons.

“Portlantis” ietver virtuālo un paplašināto realitāti, izstādes ar lieliem 3D modeļiem un laboratorijas, kurās var veikt ķīmiskus un tehniskus eksperimentus. Projekta autori ir pārliecināti, ka “Portlantis” būs saistoša jauniem un veciem, pieredzējušiem ostas profesionāļiem un tūristiem, skolēniem un visiem, kas meklē izcilu tikšanās vietu. Piedevām liels bonuss ir jauks restorāns. ■

# Klaipēdas osta 2024. gadā: augošs kravu apgrozījums, jauni rekordi un lielāka tirgus daļa

2024. gadu Klaipēdas osta pabeidza ar 35,5 miljoniem tonnu pārkrautu kravu, reģistrējot 8% pieaugumu un 39% tirgus daļu starp Baltijas valstu ostām.

Tallinas ostā kravu apjoms 2024. gadā pieauga par 548 tūkstošiem tonnu jeb 4%. Kopumā Tallinas ostā pērn pārkrāva 13,1 miljonu tonnu kravu.

Rīgas ostā kravu pārkraušana samazinājās par 732 tūkstošiem tonnu jeb 4%. Pavisam Rīgā pārkrāva 18,1 miljonu tonnu. Liepājā kravas pērn saruka par 3% – līdz aptuveni septiņiem miljoniem tonnu, bet Ventspilī samazinājās par 21% – līdz 8,2 miljoniem tonnu. Kopā trijās Latvijas ostās apstrādāti 33,3 miljoni tonnu kravu, par 6% mazāk nekā Klaipēdas ostā.

“Neskatoties uz ģeopolitiskajiem izaicinājumiem, Klaipēdas osta joprojām ir bijusi pirmā izvēle Baltijas valstīs. Kamēr šī reģiona ostas meklē veidus, kā pārvarēt grūtības, Klaipēdas ostā vērojama stabila izaugsme. Panākumu pamatā ir ostas pārvaldes pastāvīgie ieguldījumi infrastruktūrā, uzņēmumu apņēmīgie lēmumi modernizēt savu aprīkojumu un neatlaidība darbā ar klientiem. Klaipēdas ostas kravu pārkraušanas apjoma rādītāji ir ne tikai skaitļi, bet arī uzticama un inovatīva partnera simbols,” saka Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Alģis Lataks.

2024. gadā lielākais pieaugums Klaipēdā bija būvmateriālu un derīgo izrakteņu apstrādē, kas gandrīz divkāršojās (99%) – no 1,40 miljoniem tonnu 2023. gadā līdz 2,68 miljoniem 2024. gadā. Šo izaugsmi galvenokārt noteica aktīva ceļu un dzelzceļu būvniecība. Tas ir vēsturiski lielākais pārkraušanas operāciju apjoms, kāds jebkad veikts Klaipēdas ostā. Lielākā daļa (93%) no 2024. gadā pārkrautajiem būvmateriāliem un derīgajiem izrakteņiem

Klaipēdas osta.



tika importēti, un gandrīz puse importa (47%) nāca no Skandināvijas valstīm.

Otrs lielākais tonnāžas pieauguma veicinātājs pērn bija konteinerkravas (plus 859 tūkstoši tonnu jeb par 9% vairāk nekā 2023. gadā). Kopumā konteinerkravas nedaudz pārsniedza 10 miljonus tonnu un veidoja 28% no ostas kopējā kravu apgrozījuma.

Tika uzstādīts jauns konteineru pārkraušanas rekords – 1 068 771 TEU (standartizēta konteineru vienība) jeb par 2% vairāk nekā iepriekšējā gadā, kad gadu noslēdza ar 1 050 804 TEU.

Trešajā vietā tonnāžas pieauguma ziņā pērn ierindojās *ro-ro* kravu grupa – par 852 tūkstošiem tonnu jeb 16% vairāk nekā 2023. gadā. Tāpat būtisks pieaugums bija arī kokmateriālu un mežsaimniecības produktu pārkraušanā – par 244 tūkstošiem tonnu jeb 49% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Pērn apstrādāti arī 189 tūkstoši tonnu dzelzs, tērauda un tērauda konstrukciju, kas ir par 75% vairāk nekā 2023. gadā. Mēslojuma apstrāde pieauga par 201 tūkstošiem tonnu jeb 13% – līdz 1,76 miljoniem tonnu.

Audzis ostā ienākušo kuģu skaits: Klaipēdas osta uzņēma 5478 kuģus, par 132 jeb 2% vairāk nekā 2023. gadā. Klaipēdas ostu pērn izmantoja arī nedaudz vairāk par 381 tūkstošiem pasažieru (pieaugums par aptuveni 25 tūkstošiem jeb 7%). ■

# Eiropas ostām jāaudzē muskuļi un jāattīsta intelekts

Eiropas ostas nemitīgi attīstās, mainās un pielāgojas jauniem apstākļiem. Tiek attīstītas stratēģiskās investīcijas, veidotas jaunas sadarbības, būvēti moderni termināļi un uzlabota infrastruktūra. Un tas viss, lai apstrādātu arvien pieaugošos kravu apjomus. Automatizācija ieņem centrālo vietu, viedās tehnoloģijas aizstāj manuālo darbu, droni rosās virs konteineru krautuvēm, lai novērstu drošības draudus, bet uz datiem balstīti algoritmi prognozē visefektīvākos ostu pakalpojumu modeļus.

Taču kāpēc Eiropas ostas ir tik svarīgas ne tikai valstu ekonomikai un biznesa interesēm, bet arī katram cilvēkam personīgi? Un te nu patiesā atbilde, iespējams, nebūt nav rodama tikai ostu sasniegumos, kas izteikti skaitļos un kravu apgrozījuma ciparos. Ikviens osta ar savām inovācijām, procesu modernizāciju un jaunajām tehnoloģijām kalpo par galveno artēriju, kas virza tehnoloģiju progresu, visos pasaules kontinentos ostas pārkrauj miljardiem eiro vērtas preces, atvieglo preču plūsmu, veido globālās tirdzniecības nākotni, nodrošina ekonomikas noturību. Un tas viss domāts, lai nogādātu nepieciešamo preci vai produktu ikvienam no mums.

Eiropas tirdzniecības artērijas iet tieši caur ostām, kas ir patiesie labklājības dzinēji, visos kontinentos apgrozot miljardiem eiro vērtas preces, piesaistot ārvalstu investīcijas, sildot valstu rūpniecību un ekonomiku.

Tomēr, lai cik mēs runātu par ostām kā progresa virzītājām, joprojām tieši kravu apgrozījums ir tas lielums, kas pirmkārt raksturo katru no ostām. Ostas konkurē par kravām, bet kravu apjoms atspoguļo, cik veiksmīga bijusi šī konkurence. Tiek salīdzināta katras ostas pēdējo gadu statistika, lai izdarītu secinājumu, vai tā strādājusi ar plusiem vai mīnusiem. Tieši tāpat tiek salīdzināti kravu apjomi viena reģiona ietvaros, kā arī kopumā Eiropā un pasaulē. Īpaši lepna ir tās ostas, kas var uzrādīt konteinerkravu pieaugumu. Te nu, protams, Eiropas līderes ir Roterdama, Antverpene un Hamburga, kas spēj efektīvi apstrādāt mega konteinerkuģus, kam nepieciešama intelekta

un spēka sinerģija. Automatizācijas līmenis, uz datiem balstītas darbības un viedo ostu iniciatīvas, ko izmanto efektivitātes un pārredzamības nodrošināšanai, ir vēl viens svarīgs kritērijs ostu panākumiem. Roterdama ar saviem automatizētajiem termināļiem un prognozējošajām apkopes sistēmām ir tehnoloģiskās meistarības līdere.

Tomēr, lai cik varena būtu osta, tā tirdzniecības pasauli nevar iekarot viena pati. Izšķiroša nozīme ir savienojamībai ar Eiropas sarežģīto iekšzemes ūdensceļu, autoceļu un dzelzceļu tīklu. Tāpēc tāda Eiropas osta kā Hamburga, kas atrodas stratēģisku tirdzniecības ceļu krustpunktā, protams, ir liela ieguvēja.

Starptautiskās kompānijas "GoComet" eksperti, balstoties uz pētījumiem, datiem un pieredzi, izprotot kvantitatīvos kritērijus un iedziļinoties stratēģiskajos sarežģījumos, kas nosaka ostu darbības specifiku, prognozē 13 labāko Eiropas ostu iespējas 2025. gadā.

## Roterdama – Eiropas noslogotākā osta

Roterdama 2025. gadā būs kravu caurlaides spēju titāns ar kopumā 14 miljoniem TEU un 468 miljoniem tonnu kravu, kas tiks apstrādātas ostas 45 kilometrus garajās piestātnēs, un apsteigs lielāko daļu konkurentu. Taču Roterdama nav tikai spēka, bet arī inovāciju čempione. Tā, piemēram, "Maasvlakte 2" ir nozīmīgs inženiertehniskais projekts Nīderlandē, kad jaunu ostu būvē un infrastruktūru veido no jūras atgūtos aptuveni 2000 hektāros zemes, kam

aptuveni 1000 hektāru izmantos ar ostām saistītās nozares. Jaunā osta būs aprīkota ar automatizētiem konteineru termināļiem un digitālo infrastruktūru, kas nodrošinās kravas plūsmu ar sekundes precizitāti.

## Antverpene – galvenais tirdzniecības veicinātājs

Antverpene ir apliecinājums cilvēka spējām un tālredzībai, kā reiz pieticīgu zvejnieku ciematu var pārveidot par loģistikas spēkstaciju, izmantojot stratēģiski svarīgas alianses, apvienojoties ar Zēbriges ostu, kas lepojas ar 12 miljonu TEU konteineru ietilpību un tiešu piekļuvi gan Ziemeļjūrai, gan iekšzemes ūdensceļiem. Antverpene ir specializācijas meistare, kas izejas ar ķīmisko kravu apstrādi un dimantu apstrādi, kur dimantu rajons jeb Dimantu kvartāls, kura platība ir aptuveni viena kvadrātjūdze, ir lielākais dimantu centrs pasaulē ar apgrozījumu 54 miljardi ASV dolāru gadā. Antverpenes ostā arī operatīvi apstrādā ātrbojīgas kravas, kas padara to par būtisku zobratu Eiropas tirdzniecības mašīnās.

## Hamburga – lielākie ziemeļu vārti

Hamburgas ostas vēsturiskais mantojums ir cieši saistīts ar modernu efektivitāti, kas ļauj apstrādāt 8,3 miljonus TEU konteineru. Tās stratēģiskā atrašanās vieta pie Elbas upes piedāvā piekļuvi dziļjūras kuģiem un ir savienojums ar iekšzemes ūdensceļiem, kas to padara par Austrumeiropai svarīgu tirdzniecības

▶▶▶ 38. lpp.



▶▶▶ 37. lpp.

koridoru. Hamburga nevairās no inovācijām, ieviešot automatizēti vadāmus transportlīdzekļus un digitālās kravu pārvadājumu platformas, lai vēl vairāk racionalizētu savu darbību.

## Brēmerhāfene – kritiskais eksporta un importa centrs

Brēmerhāfenes osta ir Vācijas vadošais automašīnu eksporta centrs, kas lepojas ar īpašiem termināļiem tādiem automobiļu gigantiem kā "Mercedes-Benz" un "Volkswagen" ar 4,8 miljonu TEU ietilpību. Brēmerhāfenes osta lieliski spēj dažādot savu piedāvājumu, apstrādājot visu, sākot no pārtikas un elektronikas un beidzot ar atkrastes vēja turbīnu komponentiem. Ostas paplašināšanās projekti nostiprina tās kā būtiska Eiropas importa un eksporta ķēdes posma pozīciju.

## Valensija – vadošā Vidusjūras osta

Valensijas osta tiek uzskatīta par Vidusjūras brīnumu, tās dinamiskie konteineru termināļi apkalpo vairāk nekā 5 miljonu TEU, padarot to par svarīgiem vārtiem uz Dienvideiropu, tomēr lielākais Valensijas ostas dārgakmens ir inovāciju centrs, kas ir augstas progresīviem loģistikas risinājumiem un piešķir tai pioniera statusu ilgtspējīgā un efektīvā ostu darbībā.

## Alhesirasa – būtiska saikne starp Eiropu un Āfriku

Alhesiras osta Spānijas dienvidu galā atrodas kontinentu krustcelēs un ir neapstrīdama pasažieru pārvadājumu līdere, bet tās prāmji pāri Gibraltāra šaurumam uz Maroku ved miljoniem eiro. Ostas konteineru terminālis apkalpo vairāk nekā 4,8 miljonu TEU, padarot to par galvenajiem vārtiem Eiropas un Āfrikas tirdzniecībā. Alhesirasa domā arī par ilgtspējīgu attīstību, izmantojot zaļās tehnoloģijas un atjaunojamās enerģijas avotus, lai samazinātu ietekmi uz vidi.

## Pireja – Dienvidaustrumeiropas kontaktpunkts

Pirejas osta uzrāvienu panākusi, pateicoties Ķīnas investīcijām, tā tapusi

par rosīgu konteineru centru, kas 2022. gadā apkalpoja vairāk nekā 4,35 miljonus TEU. Ostas stratēģiskā atrašanās vieta Austrumu – Rietumu tirdzniecības ceļu krustcelēs padara to par magnētu kuģniecības līnijām un lielākajiem loģistikas uzņēmumiem. Pirejas osta aktīvi attīstās par krūžu ostu, solot kļūt par vārtiem gan kravu, gan tūristu satiksmei.

## Havra – Francijas lielākā osta

Havras osta tiek uzskatīta par pilsētplānošanas šedevru, kas lepojas ar daudzveidīgu kravu klāstu, sākot no konteineriem un automašīnām līdz kafijai un banāniem ar 3,1 miljonu TEU lielu konteinerkravu apgrozījumu. Tās modernās iekārtas, tostarp automatizētie konteineru termināļi, un plašais loģistikas parks nodrošina vienmērīgu preču plūsmu. Havra ir arī pionieris zaļo iniciatīvu jomā, koncentrējoties uz atjaunojamo enerģiju un atkritumu samazināšanu, rādot ilgtspējas paraugu saviem līdzgaitniekiem.

## Dženova – Itālijas galvenā osta

Dženova ir osta ar bagātu vēsturi, tā gadsimtiem ilgi ir pielāgojusies plūdmaiņām visplašākajā nozīmē. Šobrīd tā attīstās kā moderns konteineru centrs, kurā tiek apstrādāti vairāk nekā 2,8 miljoni TEU, bet atrašanās Vidusjūras centrālajā daļā padara to par vārtiem tirdzniecībai ar Dienvideiropu un ārpus tās. Dženova arī izmanto inovācijas ar tādām iniciatīvām kā "Smart Port" programma, kas vērsta uz datus balstītu loģistiku un darbības efektivitāti.

## Barselona – nozīmīgs Spānijas jūras tirdzniecības centrs

Barselonas osta ir spēks, ar kuru jā-rēķinās, jo tā var lepoties ar daudzveidīgu kravu klāstu, sākot no konteineriem un krūža kuģiem līdz graudiem un ķīmiskajām kravām, gadā apkalpojot 3,5 miljonus TEU. Barselonas stratēģiskā atrašanās vieta Pireneju pussalā apvienojumā ar lieliskajiem dzelzceļa un autoceļu savienojumiem padara to par svarīgu izplatīšanas centru Spānijā un ārpus

tās. Osta arī aktīvi investē ilgtspējas iniciatīvās, lai kļūtu par videi draudzīgas darbības līderi.

## Felikstova – Apvienotās Karalistes galvenā konteineru osta

Felikstovas osta ir neapstrīdama AK konteinerpārvadājumu čempione, kas apstrādā vairāk nekā 3,85 miljonus TEU. Ostas panākumi saistīti ar koncentrēšanos uz efektivitāti, automatizāciju un integrāciju ar iekšzemes transporta tīkliem.

## Gdaņska – Polijas galvenā jūras osta

Gdaņskas osta pavisam noteikti ir kļuvusi par Polijas ekonomiskās atdzimšanas simbolu. Šī Baltijas jūras osta kalpo par valsts jūras vārtiem, tā apstrādā vairāk nekā 22 miljonus tonnu kravu gadā, no kurām trīs miljoni ir konteinerkravas. Gdaņska specializējas beztaras preču, piemēram, ogļu un naftas, kā arī konteinerkravu apstrādē un jūras vēja enerģijas attīstīšanā. Ostas modernās iekārtas un stratēģiskā atrašanās vieta nozīmīgu spēlētāju mainīgajā Baltijas jūras reģiona tirdzniecības ainavā.

## Eiropas ostas nākotnes izaicinājumu priekšā

Tas, kas vakar nodrošināja stabilu darbību, šodien var kļūt ekonomiski neizdevīgs vai fiziski neiespējams. Šķietami stabilie tirdzniecības modeļi izzūd, mainās patērētāju vajadzības un prasības, kas līdzi nes nenoteiktību. Lai izdzīvotu šajos nemierīgajos ūdeņos, Eiropas ostas spiestas pielāgoties un uzlabot savas prasmes. Izdzīvos, kas pārmainīsies, spēš pielāgoties digitālajām prasībām un modernajām tehnoloģijām, kuras nodrošina drošus darījumus, un e-komercijas platformām, kuras racionalizē pēdējo ceļa posmu līdz patērētāju namdurvīm. Eksperti uzskata, ka digitalizācija nav tikai termins, tas ir glābšanas riņķis, kas nodrošina, lai ostas atbilstu mūsdienu patērētāju arvien mainīgajām prasībām un saglabātu konkurētspēju. Lai Eiropas ostas spētu izdzīvot, tām jāprot izmantot gan muskuļus, gan intelektu, nosargājot savu tirgus nišu šodien un rīt. ■

Izmantota "GoComet" informācija

# Salacgrīvas bākai – 100!

Bāka Salacas labajā krastā pie Vidzemes likteņupes ietekas Rīgas līcī šovasar atskatās uz 100 darbīgiem gadiem – sākumā kā draugs un palīgs jūrasbraucējiem, bet no 1970. gada – kā zinātnes un tehnikas piemineklis 1928. gadā dibinātajā Salacgrīvas pilsētā.



Pēc vietējo zvejnieku pieprasījuma Salacgrīvas bāku uzcēla 1925. gadā no 24. septembra līdz 26. novembrim. Šo darbu veikšanai ir zināma priekšvēsture, par ko vēsta Salacgrīvas muzejā apkopotie ziņu avoti. No tiem secinām, ka Finanšu ministrijas Jūrniecības departamenta hidrogrāfiskās daļas priekšnieks K. Purns 1925. gada 7. augustā lūdz Jūrniecības departamenta tehniskajai daļai pasteidzināt bākas būves cenu aprēķinu: "Klātpieliekot jaunbūvējamās Salacgrīvas bākas projektu, lūdzam pēc iespējas drīzā laikā izvest attiecīgo cenu aprēķinu. Piezīmējam, ka pie būves vajadzīgā grants, kā arī akmeņi atrodas Salacgrīvā uz vietas, un dzelzi var dabūt no Ventspils ostas valdes krājuma. Vajadzīgie kredīti minētai būvei tekošā gada ārkārtējā budžetā ir paredzēti."

Iesākumā tika veikts būvējamās bākas materiālu daudzuma aprēķins. Arhīvā saglabājušās bākas būvniecības tāmes:

- 1) Akmeņu pamats – 25 metri;
- 2) Betons – ? ;

- 3) Armatūras dzelzs (115 m x 1,375 = 153 kg);
- 4) Margas dzelzs (48 m x 1,375 = 65 kg);
- 5) Trepju dzelzs (14,4 m x 2,44 = 35 kg);
- 6) Koka durvis;
- 7) Koka izejas klājs.

1925. gada 24. septembrī seko Jūrniecības departamenta direktora vēstule Finanšu ministra kungam: "Visā Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastē bīstamākais apgabals kuģošānai ir piekraste starp Salacgrīvu un Ainažiem daudzo sēkļu dēļ. Bīstamās vietas apzīmēšanai jūrā ir uzstādīta ugunsboja, kura jāizņem, jūrai aizsalstot, bet kuģošāna tanī laikā vēl iespējama. Ir domāts celt Salacgrīvā jaunu bāku ar diviem ugunssektoriem – baltu un sarkānu. Pēdējais norobežotu bīstamās vietas un atvieglotu kuģošānu arī tanī laikā, kad boja izņemta. Turienes zvejniekiem bākai būtu liela nozīme, kuri, nakts laikā atgriežoties, zinātu ceļu uz Salacgrīvu.

▶▶▶ 40. lpp.

## Eiropas ostu uzmanības centrā klimata pārmaiņu radītās problēmas

"European Sea Port Organisation" (ESPO) savā ikgadējā vides ziņojumā norāda, ka 64% no 2024. gadā apsekotajām ostām



ziņojušas par klimata pārmaiņu radītām darbības problēmām. Iepriekšējā gadā līdzīgi ziņojumi tika saņemti no 47% apsekoto ostu. "Dati no 83 ostām 21 valstī liecina, ka ostu administrāciju uzmanības centrā joprojām ir klimata pārmaiņas, kas rada ekstremālus laikapstākļus un jūras līmeņa celšanos, kam seko energoefektivitāte un gaisa piesārņojums. Tas apliecina klimata pārmaiņu pieaugošo ietekmi uz ostu darbību," teikts ESPO ziņojumā.

Reaģējot uz klimata pārmaiņām, 73% ostu lielu uzmanību pievērša infrastruktūras noturības stiprināšanai, 86% pasākumu infrastruktūras pielāgošanai klimata pārmaiņām integrējot jaunus projektus. 98% apsekoto ostu izstrādājušas vides politikā, arvien lielāku uzvaru liekot uz oglekļa izmešu samazināšanu un energoefektivitātes celšanu.

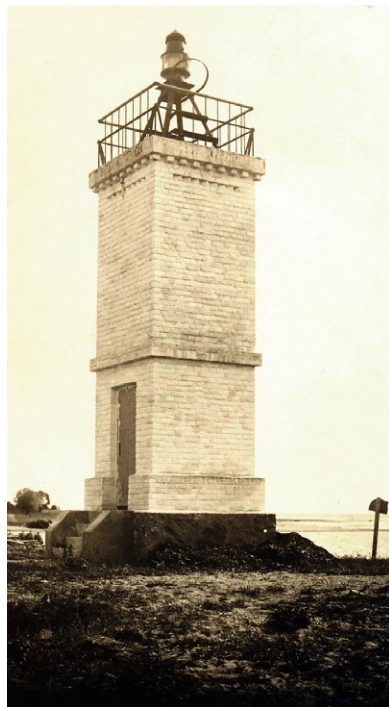
ESPO norāda, ka ziņojumā publicētā informācija par krasta enerģijas un alternatīvo degvielu nodrošinājumu varētu palīdzēt uzraudzīt Eiropas Komisijas paketes "Gatavi mērķrādītājam 55%" (pazīstama arī kā "ES zaļās pārkārtošanās plāns"), kas ir Eiropas Savienības priekšlikumu kopums ES tiesību aktu pārskatīšanai un atjaunināšanai, cita starpā nosakot arī līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas par 55%, īstenošanu.

Ziņojumā teikts, ka zaļo pakalpojumu sniegšana kuģniecībai ir ievērojami paplašinājusies. 58% apsekoto ostu piedāvā sauszemes elektroapgādi vienā vai vairākās pietātnēs un 56% ostu nodrošina augstsprieguma iespējas. LNG bunkurēšana bija pieejama 48% apsekoto ostu un 16% ostu plāno to ieviest tuvāko divu gadu laikā. ■

▶▶▶ 39. lpp.

Apgaismošanas aparāts iegādāts jau agrāk, jāceļ tikai bākas stāvs, kas izmaksātu apmēram Ls 1500. Šī summa tiktu ņemta no šī gada budžetā paredzētiem ārkārtējiem izdevumiem – paragrafs 78, p. 5. Jūrniecības departaments ar šo lūdz neliegt augšējam nodomam savu piekrišanu." Bākas būves darbus vadīja Jūrniecības departamenta darbvedis Robežnieks.

Tā paša gada 7. oktobrī, kā K. Purns ziņo Tehniskajai daļai, ir radies pamatots lūgums paaugstināt akmeņmūra pamatu par 40 cm: "Attiecībā uz Salacgrīvas bāciņas būvi ar šo paziņojumu, ka pēc apskatīšanas uz vietas izrādījās par vēlamu akmeņmūra pamatu paaugstināt par apm. 40 cm, pie kam pamata augšējo platumu varētu samazināt. Lūdzam, ja



iespējams, pie būves izvešanas to ievērot."

Visbeidzot 1925. gada 2. decembrī K. Purns vērsās Administratīvi saimnieciskajā nodaļā ar lūgumu izmaksāt pirmo algu pirmajam bākas uzraugam Fricim Zīlemanim. ("Ziņojam, ka par Salacgrīvas bākas uzraugu esam pieņēmuši Zīlemani Frici, 65 g. vecu, uz brīva līguma pamata ar algu Ls 5.- mēnesī, skaitot no š.g. Lūdzam viņam izmaksāt pienākošos algu.") Jāpiebilst, ka Fricis Zīlemani (1860 – 1933) bija Ainažu jūrskolas absolvents, bijušā burinieka "Alexander" kapteinis. Tā nu Salacgrīvas bāka ieņēma savu vietu uz ilgiem gadiem. Tās atpazīstamība bija šāda: platums N 57 45,5'; garums O 24 21,7'; trīsziņšņu uguns – balts, sarkans un zaļš sektors. Sarkanā gaisma no 139' līdz 150'; baltā – no 150' līdz 159'; zaļā – no 159' līdz 172'. Sarkanā zibšņu uguns apzīmēja Rīgas jūras līča sēkļaino apgabalu Ainažu pusē. Uguns augstums metros: virs jūras līmeņa – 12,1; virs zemes – 8,4. Saredzamība jūras jūdzēs: 10,8 – 8,6 – 8,1. Bākas gaismas avots bija acetilēngāzes gaisma. Acetilēngāze dega ar atklātu liesmu aparātā, kas deva tai automātiska režīma zibšņveida apgaismojumu. Pēc Otrā pasaules kara gaismas avots bija elektriskais apgaismojums.

Kā jau minēts, bāka funkcionēja līdz 1970. gadam, kad tās vietā sāka darboties divas Salacgrīvas ostas vadugunis – priekšējā un aizmugurējā. 1978. gadā tika veikta aizmugurējās vadugunis rekonstrukcija. Astoņdesmitajos gados blakus bācai zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis" celtnieki nozares vadītāja Voldemāra Stiķa pārraudzībā uzcēla arhitektoniski izteiksmīgu ostas kapteiņa ēku, kur rada vietu arī jauniešiem burātājiem un airētājiem un viņu ekipējumam. 2009. gada maijā vēsturiskā Salacgrīvas bāka sakarā ar nepieciešamo kravas laukumu paplašināšanu Ziemas ostas rajonā tika pārcelta uz Jahtu laukumu tuvāk pilsētas centram.

Šovasar paredzēta bākas fasādes krāsošana, 30. augustā iecerēti Bākas svētki ar rudens gadatirgu un nostalgiskās izjūtās mūsdienu ritmos ieskandētu diskotēku no saulrieta



līdz rīta gaismai, kad burātāji un airētāji tradicionāli sacentīsies par prestižo "Salacgrīvas kausu". Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īsternais uzsver, ka bāka nav tikai navigācijas zīme, tā ir drošs gaismas avots ceļā uz brīvu un demokrātisku kuģošanu, tādēļ tās simtgade jāatzīmē vareni un tālejoši. Par tuviem un tāliem svētku dalībniekiem un aizraujošiem pārsteigumiem Bākas svētkos apņēmies rūpēties vienmēr darbīgs Salacgrīvas Tūrisma informācijas centrs.

29. augustā pilsētas muzejā durvis vērs izstāde par mūsu bāku tās simtgadē, kur par Vidzemes piekrastes bāku vēsturisko nozīmi gadu desmitos referēs jūrniecības vēsturnieki, mūsu "bākziņi" Andris Cekuls un Normunds Smaļinskis. Bāku un to uzraugu ieguldījumu Latvijas valsts aizsardzībā gatavs atklāt leģendārais viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.

Mūsdienās Salacgrīvas bāka kopā ar ostas pārvaldes ēku, ko rotā arī diennakts tumšajā laikā izgaismo ti burti "BURA", veido Salacas labā krasta panorāmu, un visi, kas pār jaunceļamo "Via Baltica" tiltu pār Salacu iebrauks pilsētā no Rīgas puses, aicināti sveikt Salacgrīvas bāku 100. jubilejas gadā!■

Gints Šimanis

Foto no Salacgrīvas muzeja krājuma.



# “Man nav iespējams savus ideālus, no kuriem pastāv mana būtība, mīt kājām”

## Par izglītību, latvietību un neuzpērkamību



Jūrnieceības gilde svētku reizēs allaž piesauc Krišjāņa Valdemāra vārdu. Tāds kā labais tonis, kā svētku nozīmīgumu pastiprinošs akcents. Tā labi skan, visnotaļ patriotiski, piedevām apliecinām, cik šis latviešu dižgars mums ir svarīgs. Bet kad pēdējo reizi esam sev uzdevuši jautājumu, ko es personīgi esmu mācījies no Valdemāra, kurš no viņa centieniem sakrīt ar manas dzīves uzstādījumiem, ko es esmu gatavs ziedot tautas un valsts labā, ko varu dot savai tautai un valstij? Atbildes meklējam un godīgi atbildam katrs pats sev.

Pirms desmit gadiem 2. decembrī Rīgas Lielajos kapos pie Krišjāņa Valdemāra atdusas vietas notika viņa 190. dzimšanas dienai veltīts piemiņas brīdis, kurā Aizsardzības ministrijas kapelāns Uģis Brūklene, uzrunājot klātesošos, teica: “Krišjānis Valdemārs ir viens no veidiem, kā Dievs svētīja Latviju, un Valdemārs godam izpildīja savu misiju.”

Dažādos pārspriedumos un diskusijās nācies dzirdēt, ka Valdemārs stāvējis uz Krievijas ceļa un klanījies cara varai. Un kas gan ar to ir pateikts? 19. gadsimta vidū Latvijas valsts vēl nebija, visa vara piederēja cariskajai Krievijai, tāpēc bija jāievēro spēles noteikumi, arī Valdemāram.

Ir vērtības, kas stāv pāri gadu simtiem, paudzēm un valstīm. Un tāds ir Krišjānis Valdemārs, kurš daudzas svarīgas lietas palaida pasaulē. Valdemārs nebija pirmais, kurš izteica aicinājumu “Latvji, brauciet jūriņā, krājiet zeltu pūriņā!”, viņš bija tas, kurš spēja to ne tikai pacelt idejas līmenī, bet arī iznest un realizēt.

“Grūti nākas iebraukt jaunu ceļu, un kas tik vien var tikt ar veciem ceļiem, tas jau pats zinās, sargies no jaunu ceļu ietaisīšanas. Latviešu tautai no tēvu tēvu laikiem, tā sakot, bij tikai pazīstami ceļi, kas veda uz mežiem, uz paša un kunga laukiem. Tagad ar to nepietiek, tautai jāietaisa ceļi pat pār pasaules lielu lielām jūrām.”



Krišjānis Valdemārs Tērbatā (1854–1858).

Tā domāja un rakstīja Valdemārs, labi apzinoties, ka jaunu jūras ceļu bruģēšana būs grūts darbs, kas sastaps visdažādākos šķēršļus gan ķeizarkās Krievijas varas gaitēnos, gan pašu mājās – lībiešu krastā. Netrūks neticīgo, pārgudro, bailīgo, neizlēmīgo un mantrausīgo, bet būs, protams, arī taisnie, tālredzīgie, dāsnie un bezbailīgie.

Krievijas imperatora Aleksandra II, kurš valdīja no 1855. gada līdz 1881. gada 1. martam, kad viņu atentātā nogalināja teroristi no grupas “Tautas brīvība”, jaunākais brālis lielkņazs Konstantīns Nikolajevičs bija dedzīgs sava brāļa lielo reformu

atbalstītājs. Zemnieku atbrīvošanā lielkņazam bija ievērojama un godpilna loma, tāpat viņa iniciatīvai bija liela nozīme tādu reformu īstenošanā kā publiskas tiesas ieviešana un miesassodu ierobežošana. Arī Krievijas zinātne un māksla ir daudz parādā lielkņazam Konstantīnam Nikolajevičam. Krišjānis Valdemārs bija labos draugos ar lielkņazu, tomēr savu pazīšanos neizmantoja savtīgos nolūkos, lai gūtu personīgu labumu un kāptu pa karjeras kāpnēm. Laikabiedru liecībās teikts, ka Valdemārs nav mainījis savu nostāju arī tad, ja pretī solīta nauda un amats.

### Programma “Jūrskolas”

1860. gadā Valdemārs raksta lielkņazam Konstantīnam Nikolajevičam: “Latvieši, tāpat kā igauņi, mīl jūrnieceību, ko apliecina daudzi fakti, bet viņiem ir ārkārtīgi maz iespēju efektīvi sagatavoties, izglītoties darbam šajā amatā. Jūsu ķeizarkās Augstība, dodiet viņiem šo iespēju, un ne tikai 1,5 miljoni latviešu un igauņu, kam ir tieša dalība šai lietā, bet arī visa lielā impērija vēl vistālākajā nākotnē būs Jūsu ķeizarkājai Augstībai bezgala pateicīga par to svētību, ko šī rīcība būs nesusi. Tikai Jūsu ķeizarkās Augstība var tagad sniegt mums šo lielo žēlastību, spriežot pēc situācijas, visā valstī nav neviena, pie kura es varētu griezties ar šo lūgumu, ka izpildīs.”

▶▶▶ 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

Un vēl kādā citā vēstulē tajā pašā 1860. gadā Valdemārs raksta: "Ķeizariskā Augstība! Ja es personīgi drīkstu izteikt kādu lūgumu, tad lūgtu dot man iespēju doties nelielā ceļojumā pa mūsu kaimiņvalstu piejūras apvidiem, lai gūtu par šo īpašo jūrniecības daļu precīzākus priekšstatus, kurus diemžēl rakstītie avoti man pietiekami nesniedz un kurus laikam gan no rakstītiem avotiem vien arī nevar gūt."

Valdemāram tiek dota atļauja, un viņš 1861. gadā dodas uz Vāciju, lai iepazītos ar turienes piekrastes jūrskolām. Valdemārs pēta, iepazīstas, secina, izstrādā projektu un par to uzraksta priekšlikumu, kā arī mūsu Baltijas jūras krastam piedzimt jaunā kvalitātē. No Valdemāra 1862. gadā rakstītas vēstules Konstantīnam Nikolajevičam: "Jūsu Ekselences ziņā tagad ir izlemt, vai visa šī lieta paliks neauglīga vai arī tā dos praktiskus rezultātus jeb, citiem vārdiem sakot, vai mūsu Baltijas jūras krasts paliks bezcerīgs tukšnesis vai arī tā atdzīvīnāšanai tiks sperti tie soļi, kas nepieciešami pirms visiem pārējiem."

1864. gadā Krišjānim Valdemāram ar sava drauga, cara brāļa ģenerāladmirāļa Konstantīna Nikolajeviča atbalstu izdevās nodibināt Ainažu jūrskolu – pirmo vienkāršiem cilvēkiem paredzēto jūrskolu Krievijas impērijā. Krišjāņa Valdemāra pūļu rezultāts bija Krievijas jūrskolu likums, kuru vēsturē pazīst kā Valdemāra likumu un saskaņā ar kuru Latvijā tika atvērtas vēl 10 jūrskolas, tāpat Krišjānim Valdemāram bijuši lieli nopelni Krievijas tirdzniecības flotes izveidē.

## Programma "Latvietis"

Latviešu pedagogs, dzejnieks, literatūrkritiķis un literatūrvēsturnieks Teodors Zeiferts par Valdemāru raksta: "Savam sabiedriskajam darbam Valdemārs uzstāda programmu, kas pastāv no viena paša vārda: Latvietis. Šo vārdu viņš raksta uz sava dzīvokļa durvim blakām savam ģimenes vārdam. Tā to atrod Krišjānis Barons, vēlāk nonākdams Tērbatā. Viņš ir viens no tiem retajiem, kas šādu uzrakstu saprot. Citi studenti, ne vien vācieši, bet arī latvieši Valdemāram to ņem ļaunā. Studenti



1995. gads. Zemūdenes "Ronis" komandkapteinis Hugo Legzdīņš Valdemārpilī pie Krišjāņa Valdemāra piemiņas akmens.



Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēji un studenti Valdemārpilī Krišjāņa Valdemāra 170. jubilejas reizē godina viņa piemiņu.

neesot šķirojami pēc tautības, sevišķi no Baltijas studējošie jaunekļi. Visi viņi baudījuši to pašu izglītību, visi viņi pacēlušies uz tā paša sabiedriskā līmeņa. Izglītību saņemdami vācu valodā, viņi apvienojušies šai tautībā, lai viņi arī cēlušies no kādas tautas celdamies. Bet Valdemārs domāja citādi. Viņš šķīta laiku atnākušū, kad par latvieti neapzīmē vienīgi zemnieku, kad no latviešu zemnieka izaugusi tauta, kas ar saviem pie dažādām šķirām piederīgiem, ciešā kopībā saistītiem locekļiem nostājas blakus citām tautām savā dzimtenē un ārpus tās, sevišķi blakus šejienes vāciešiem. Tas pēdējiem, saprotams, nevarēja patikt. Un arī lielākai daļai latviešu studentu tā nostāties nebija ērti, jo tas nozīmēja saviem vācu studiju biedriem griezt krūtis pretī, doties ar viņiem ciņā. To zināja Valdemārs, to zināja Barons, tāpat Juris Alunāns. Un, kad 1856. g. 14 latviešu studenti stājās kopā, lai kā latvieši par latviešiem interesētos un viņu labā darbotos, tad tas bija notikums,

uz kuru grieza vērību ne latviešu studenti vien. Ar to bija latvieši pārgājuši pāri tai robežai, ko viņiem vācieši kā saviem vadāmiem apakšniekiem bija vilkuši. Bija nu gaiši redzams, ka tie vairs negribēja būt ne viņu apakšnieki, ne viņu vadībā. Tādam latviešu inteliģences virzienam viņi stājās pretī visiem līdzekļiem. Bet tas nebija apturams. Visstiprāko atbalstu tas atrada Valdemārā, kas tanī bija spēris pirmo soli. Latviešu studentu pulciņš, kas ap Valdemāru pulcējās, izplatīja savu darbību uz visām pusēm, un, kad tas izklīda, tad uzsāktā darbība dabūja vairāk centru, no kuriem tā turpinājās."

## Programma "Ideālisms"

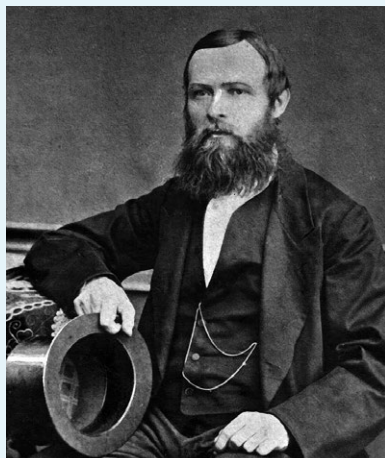
Valdemāra kaste tautas mīlestību un neapšaubāmo ideālistu apliecina kāda viņa saruna ar Rīgas ģenerālgubernatoru kņazu Suvorovu, par ko stāsta Dr. A. Zandbergs "Atmiņās par Krišjāni Valdemāru": "Apbraukājot 1860. g. Baltijas piekrastes, Valdemārs nonāk pie Suvorova, kas, atzīmēdams viņa spējas un spīdošās izredzes, dod viņam padomu izlīgt ar Baltijas muižniekiem. Suvorovs norāda uz sevi, ka viņš ir kņazs, Baltijas ģenerālgubernators, krievu valdības reprezentants un tomēr nevar nekā izdarīt pret Baltijas muižnieku gribu. Kā nu varētu stāties tiem pretī Valdemārs, jauns cilvēks, kam vairāk nav kā gaišs prāts un karsta sirds! Kņazs izsaka savu vēlēšanos dziļi aizkustināts un piesola šai lietā Valdemāram savu palīdzību. Arī



Valdemārs sajūt šī priekšlikuma dziļo nopietnību. Bet, brīdi padomājis, viņš ar sirsnīgu pateicību noraida do-to padomu. Muižnieki nevar ar viņu izlīgt pēc savas sirdsapziņas, nevar atsāties no varas un mantas kāres. Un par sevi Valdemārs saka: "Man nav iespējams grozīt savas domas un prātu; man nav iespējams savus ideālus, no kuriem pastāv mana būtība, mīt kājām un pasludināt savu līdzšinējo darbību par kļūdu un ne-taisnību." Valdemārs atsakās atraut palīdzību saviem tautas brāļiem, ja viņam iespējams to sniegt. Ja Su-ovorovs paredz censoņa sāktajā cīņā neveiksmi, Valdemārs atbild: "Es karošu, kamēr kritīšu!"

## Mērķu skaidrība, cilvēkmīlestība un tas, ko nevar izsvērt naudā

Žurnālists Gints Šīmanis ir viens no tiem, kurš Krišjāni Valdemāru pētījis jau kopš studiju gadiem Latvijas universitātē. Viņš raksta: "Universitātes gadi lieliski sakrīta ar Atmodas laiku. Latvijas Kultūras fonda aktivitātēs pēc Egona Līva un Arvja Popes iniciatīvas dzima Jūrnieceības vēstures kopa. Ceļu uz to atrada filozofs Kārlis Lūsis, jo Zinātņu akadēmijā tolaik sākās vesela programma jaunlatviešu kustības rehabilitāšanai. Viņi vairs nebija "buržuāziskie nacionālisti". Kopā ar Kārli Lūsi sākām stutēt "Valdemāra lietu" – aizsākās Krišjāņa Valdemāra akadēmiskie lasījumi, ko tagad pārņēmusi kon-kordija "Valdemārija", sastādījām

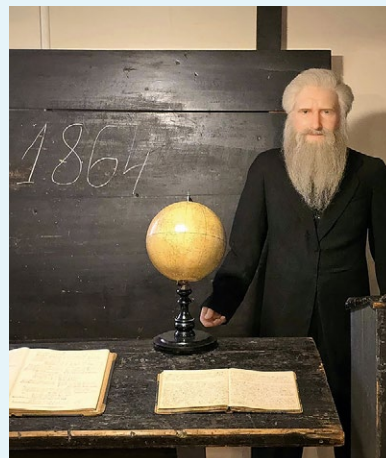


Krišjānis Valdemārs Maskavā (1867–1872).

un izdevniecībā "Avots" nodrukā-jām Krišjāņa Valdemāra rakstu izlasi "Tēvzemei" (1991). Tas bija pirmais Valdemāra darbu izdevums pēc Otrā pasaules kara Latvijā.

Ko esmu mācījies no sava gara aris-tokrāta? Pirmkārt, mērķu skaidrību. Nav jēgas darboties bezjēdzīgi, bez ideāliem un nākotnes vīzijām. Pro-tams, sāncensiem tas var būt arī sāpīgi. Tādēļ nevēlos būt padotā sta-tusā, jo neviens jau nespēj samie-rināties ar padotā ampelmaņa lomu stulba priekšnieka vadībā. Par laimi, padotību tomēr var arī neizvēlēties, ceļus ejot patstāvīgi, kaut vienatnē.

Otrkārt, nekas nav būtiskāks par cil-vēkmīlestību. Ja Valdemārs tā nemī-lētu savus līdzcilvēkus, viņš neaicī-nātu tos iet jūrā, dibināt kuģniecības sabiedrības, veidot bibliotēkas, kopt



Kristiāns Dāls Ainažu jūrskolas muzejā.

dzimto valodu un mācīties svešva-lodas. Iniciatīvu vākt tautasdzies-mas Krišjānim Baronam taču deva Valdemārs.

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

## Spēja skatīties plašāk un tālāk

Kādā sarunā viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots par Valdemāru teica, ka bija nevis vienas dienas redzē-jums, bet ilgtermiņa skatījums un plānošana, tāpēc viņš spēja pare-dzēt, kas latviešu tautai ir vajadzīgs tūlīt un kas tai dos labumu arī pēc simt un divsimt gadiem.

"Ja tagad runājam par Latvijas val-stiskumu, tad vispirms un pārsvarā tikai godinām strēlniekus, kas, protams, arī nav noliedzams, bet gandrīz nemaz nepieminam Valde-māru, kurš ar savu darbību izvirzīja Latvijas valstiskuma ideju. Rietum-nieciskā ievirze – tā bija Valdemāra ideja. Patriotisms, tautiskums un valstiskums kopā ar vienotības un izglītības ideju arī bija tas pamats, uz kura veidojās gan jūrskolas Latvi-jā, gan vēlāk arī pati Latvijas valsts. Valdemāra lielais ieguldījums ir spē-ja ģenerēt idejas un atrast pareizos cilvēkus, kuri šīs idejas varētu reali-zēt. Viņš bija fantastisks cilvēku pa-zinējs, kurš spēja atrast tos cilvēkus, kuri vislabāk var realizēt ideju un paveikt darbu. Valdemārs piespēlē-ja ideju, un cilvēki to īstenoja," saka viceadmirālis Zeibots. ■



Vēsturnieks Arvis Pope kopā ar jūrnieceības nozares sabiedrību Krišjāņa Valdemāra atdusas vietā Rīgas Lielajos kapos.



# Krišjānis Valdemārs ir leģenda, kas iedvesmo, māca un neļauj būt vienaldzīgam



Valdemārs un mēs –  
jūrniecības leģendas  
vēsturē un šodien

Šogad svinam viņa 200 gadu jubileju – pieminam, citējam un iedvesmojamies. Gandrīz vai asinīs iegājies Valdemāra vārdam allaž klāt pielikt birku – Latvijas jūrniecības tēvs, Latvijas jūrniecības izglītības pamatlicējs. Šajā rubrikā – “Valdemārs un mēs – jūrniecības leģendas vēsturē un šodien” – publicēsim rakstu sēriju par cilvēkiem, kuri ir mums līdzās, strādā, iedvesmojoties paši un iedvesmojot citus. Rakstu sērijas pirmā stāsta varonis ir jūrniecības nozares profesionālis, jūrniecības izglītības darbinieks, Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs OĻĢERTS SAKSS, kuram 2025. gada janvārī tika svinēta 90 gadu jubileja. Kā atzinību par darbu un pateicību par jauno speciālistu izglītošanu Oļģerts Sakss saņēma RTU Goda darbinieka nosaukumu. Šajā svinīgajā brīdī viņu sveica gan RTU vadība, gan Jūras akadēmijas kolēģi, studenti, absolventi un jūrniecības nozares ļaudis.

## Ja saproti, kāpēc, tad viss ir kārtībā

Oļģerta Saksa biogrāfijas dati liecina, ka viņš dzimis un bērnību pavadīja ostas pilsētā Sanktpēterburgā (tolaik Ļeņingrada). Vēlāk ģimene pārcēlās uz Rīgu, kur viņš pabeidza vidusskolu, tad studēja Ļeņingradas Kuģubūves institūtā (tagad – Sanktpēterburgas Valsts jūras tehniskā universitāte) Kuģubūves fakultātes programmā “Kuģu būve un kuģu remonts”. Pēc studijām atgriezies Rīgā, 1962. gadā sācis strādāt Rīgas Politehniskajā institūtā par asistentu, 1976. gadā kļuvis par vecāko pasniedzēju, bet vēlāk darba gaitas turpinājis dažādos amatos.

Astoņdesmito gadu beigās, kad dzima ideja par Jūras akadēmijas izveidošanu Latvijā, Oļģerts Sakss bija klāt pie tās dibināšanas: no 1990. līdz 1992. gadam bijis dekāna vietnieks mācību darbā, 1992. gadā kļuva par lektoru un bija Latvijas Jūras akadēmijas studiju programmas



Oļģerts Sakss.

“Kuģu uzbūve un kuģu teorija” vadītājs, no 2001. gada darbojās akadēmijā kā docenta p.i., bet 2003. gadā ievēlēts par docentu.

2004. gadā izdota Oļģerta Saksa mācību grāmata “Kuģa teorija”, kas joprojām ir vienīgais šāda veida mācību līdzeklis latviešu valodā. Paralēli pasniedzēja darbam no 1994. līdz 2013. gadam strādāja dažādās ar

jūrniecības procesu uzraudzību saistītās institūcijās – Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamentā un Kuģošanas drošības inspekcijā, Latvijas Kuģu reģistra Tehniskajā inspekcijā.

Oļģerts Sakss joprojām turpina arī pasniedzēja darbu RTU LJA un atzīst, ka varētu jau, protams, vairs nestrādāt, bet īsti nespējot iedomāties, kā tas būtu, tāpēc pagaidām par to labāk nemaz nedomāt. Ja nu tikai dažreiz, kad uznāk nogurums, jo gadi ir gadi, bet tad atkal viss pārejot. Kā pats saka – cenšas turēties kondīcijā un turēt līdzī laimam. “Cik vien ir manos spēkos un iespējās, sekoju līdzī visam jaunākajam, interesējos, meklēju, lasu un studēju, lai ar savām zināšanām dalītos ar studentiem. No vienas puses, protams, jaunā ir ļoti daudz, bet, no otras, vismaz tas, kas attiecas uz kuģiem, pamata lietās jau sen un labi ir zināms, teiksim, vēja izmantošana, atšķirība tikai moderno tehnoloģiju pielietošanā. Kurš

gan nav redzējis buru kuģus? Un tagad, pateicoties tehnoloģiju sasniegumiem, buras ir pat uz tankkuģiem, tikai tās, protams, vairs nav tādas, kādas bija vecajiem buriniekiem," domā Saksa kungs.

Viņš piemin burinieku "Sedovs", kas kādreiz bija mācību kuģis arī Latvijas puīšiem, un domā, ka Jūras akadēmijai ļoti pietrūkst sava mācību kuģa, kur topošajiem jūrniekiem iegūt īstu jūras rūdījumu. Lai gan tagad akadēmijai ar jūras praksēm vairs nav problēmu, tomēr mācību kuģis nāktu tikai par labu. "Savulaik uz burinieka "Sedovs" Jūras akadēmijas pirmā un otrā izlaiduma puīši tā pa īstam dabūja izbaudīt jūras praksi, īstu jūrnieka dzīvi un jūras romantiku. Ar "Sedovu" viņi apgāja apkārt Eiropai, iekuģoja Kanāriju salās un Odesā nokāpa no kuģa. Domāju, ka tas viņiem bija neaizmirstams piedzīvojums, žēl, ka mums neizdevās nosargāt "Sedovu", saka Oļģerts Sakss.

Bet kā tad pašam ar jūru, vai nekad nav bijusi vēlme kļūt par jūrnieku? Saksa kungs atzīstas, ka, mācoties vidusskolā, vienu brīdi bijusi doma par jūru, tā viņu saistījusi un vilinājusi jau kopš bērnības, bet atmiņā visspilgtāk tomēr palikuši kuģi Ņevā, un tieši kuģi saistījuši visvairāk. "Pirmās atmiņas par tiem man ir no Ļeņingradas, kur, sevišķi jau svētkos, Ņevā strādēja lielle karakuģi. Bija arī doma iet jūrā, taču, skolu beidzot, kopā ar diviem klases biedriem aizbraucu studēt uz Ļeņingradu, uz Kuģubūves institūtu. Esmu pārliecināts, ka tolaik tā bija labākā augstskola visā Padomju Savienībā, otra tāda bija Ukrainā. Pēc beigšanas man bija jābrauc strādāt uz Klaipēdu, taču turp braukt man ļoti negribējās, pēc studijām atbraucis uz Latviju, aizgāju uz Rīgas kuģu remonta rūpnīcu, un izrādījās, ka tur tehniskās nodaļas vadītājs ir kāds manas augstskolas absolvents. Viņš par mani nopriecājās un dabūja izsaukumu. Tā nu pēc diplomdarba aizstāvēšanas atgriezos Rīgā. 1958. gadā sāku strādāt par doku ceha meistaru. Patiesībā tas bija svētīgi, jo dabūju izlozēt visus kuģus un apskatīt tos no apakšas! Taču cilvēkiem dokos, pie rūsas tīršanas no kuģiem, kur pārsvarā strādāja tikai sievietes, bija drausmīgi darba apstākļi. Viņas slīpēja nost rūsu, visi netīrumi gāja pa gaisu, bet nebija



Oļģertu Saksu godina viņa 90 gadu jubilejā.

nekādu aizsarglīdzekļu, tikai marles maskas. Kad vajadzēja krāsot kuģus, nebija ventilācijas, cilvēki beidza kopā veselību, bet vienīgais, ko es šajā situācijā varēju darīt, – rakstīt tā sauktos "narjadus" pēc visaugstākās kategorijas. Protams, pārtērēju algu fondu, tāpēc palikām bez prēmijām," atceras Oļģerts. "Bet, ja par manām attiecībām ar jūru, tad esmu burājis, bijis jūrā, testējot vai inspicējot kuģus, un vienmēr esmu ar jūru it kā labi sadzīvojis. Un tomēr, kad studiju laikā vienu mēnesi biju jūras praksē uz zemūdenēm, es sapratu, ka jūra mani nemil. Bija ļoti slikti, jūras slimība nelaida vaļā, un, ja tā padomā, tad mēnešiem ilgi būt projām no krasta un ģimenes, laikam tas tomēr nav domāts man, tāpēc labi vien, ka neķļuva par jūrnieku."

Bet ar kuģiem Oļģertam Saksam darīšana ir bijusi vienmēr, kā pats saka, vairāk tos pārbaudot.

"Divtūkstošo gadu sākumā Latvijā tika uzbūvēti divi jauni zvejas kuģi – "Rondo" un "Artūrs". Es gan saskaņoju projektus, gan veicu būves uzraudzību. Kuģīši sanāca tīri labi, tikai lēti gan nebija, tādēļ nekāda masveida būvniecība nesākās. Arī pie mūsu hidrogrāfijas kuģa "Krištiāns Dāls" tapšanas esmu pielicis roku! No sākuma strādāju pie projekta, pēc tam kopā ar Juriju Rižovu

un Imantu Zemļakovu veicām būves izvērtējumu. Bijām arī aizbraukuši uz Somiju, uz kuģa pieņemšanu. Somijā veicām gaitas izmēģinājumu, bijām uz kuģa pārgājiena laikā uz Rīgu. Sekoja kanāllaivu bums, arī šo laivu būvi mēs uzraudzījām un pēc tam veicām tehniskās apskates. Jūras administrācijā mans darbs bija saistīts ar kuģu remontu un modernizāciju, ar projektiem un būvniecību. Kad gatavojāmies stāties Eiropas Savienībā, vajadzēja novērtēt visus zvejas kuģus, kuru tolaik Latvijā bija ap trīs simtiem. Es pie tā strādāju divus gadus. Vajadzēja izsniegt jaunās tilpības apliecības. Varu teikt, ka visi zvejas kuģi ir manis apmērīti! Ļoti interesants bija darbs Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā, no 2001. līdz 2012. gadam es tur strādāju Kuģu noturības, kravas zīmes un zvejas kuģu apakškomitejā, kur 2005. gadā sākām risināt ar atpūtas kuģiem saistītos jautājumus," ar patiesu mīlestību par kuģiem stāsta Oļģerts.

Kad jautāju, kādu kuģi Saksa kungs tagad vēlētos uzbūvēt, viņš smaida un saka, ka visi kuģi ir interesanti. "Katram kuģim ir sava odziņa, tāpēc īpaši nevaru izcelt vienu. Visi jaunbūves kuģi, ko būvēja Rīgas Kuģu būves rūpnīcā, ir gājuši caur manām rokām, jo, strādājot Jūras administrācijā, vajadzēja tiem formēt dokumentāciju. Testēju Rīgas ostas velkoņus "Stella" un "Santa", lielāko trimarānu, ko būvēja uzņēmums "Latitude Yachts", Jūras spēku kuģi "Viesīte" redzēju jau tad, kad Rīgas Kuģu būvētavas cehā tam veidoja pirmo "cīgāriņu", tāpēc man ir patiesi žēl, ka šo kuģu būvētavu noveda līdz slēgšanai, un nevaru piedot, ka neviens neko nedarīja lietas labā. Savulaik kā jaunais inženieris strādāju par konstruktoru rūpnīcas tehniskajā daļā, trīs gadus vēlāk mani pārcēla uz Latvijas jūras kuģniecību, arī par konstruktoru, un, lai gan konstruktora darbs bija interesants, taču galvenokārt iznāca noņemties ar sīkiem projektiņiem, kas nedeva īstu gandarījumu," saka Sakss.

Piepildījumu cienījamais jubilārs ir guvis no pasniedzēja darba. 1962. gadā Oļģerts Sakss kļuva par pasniedzēju Rīgas Politehniskajā institūtā. Strādāja Materiālu pretestības katedrā, un atzīst, ka tas inženieriem ir visgrūtākais priekšmets. Tieši pasniedzēja

▶▶▶ 45. lpp.

darbs devis daudz plašāku skatu uz dzīvi, jo bija iespēja piedalīties dažādos zinātniskajos semināros, kur tika apspriestas patiešām interesantas lietas. "1980. gadā mani aizsauca uz Augstākās izglītības ministriju, tur nostrādāju līdz 1988. gadam, tad šo ministriju pievienoja Izglītības ministrijai un izveidoja Augstskolu pārvaldi. Astoņdesmito gadu beigās aizvien vairāk runāja par nepieciešamību dibināt Jūras akadēmiju Latvijā, un es biju viens no tiem, kurš rakstīja papīrus uz Maskavu. Toreiz atbilde bija kategoriska – kas par muļķībām, jums nav ne kadru, ne materiālās bāzes! Un tomēr 1989. gadā mēs uzņēmām pirmo jūrnieku grupu. Ministru Padome 1990. gadā pieņēma lēmumu izveidot Jūras akadēmijas fakultāti Politehniskajā institūtā. Es kļuva par dekāna vietnieku mācību darbā. Iznāk, ka loks ir noslēdzies, par pasniedzēju sāku strādāt Politehniskajā institūtā, tagad Jūras akadēmija atkal ir pievienota RTU."

Olģerts Sakss neslēpj, ka prieku viņam sagādā bijušie studenti, daudzi pēc tam arī kolēģi. "Pirmais no mani studentiem uz administrāciju atnāca Kaspars Verners, tad Ģirts Sarja. Pēc tam mums izdevās dabūt pie sevis Juri Ozoliņu, vēlāk arī Gintu Ņezberu. Praktiski visi kuģu mehāniķi un gandrīz visi kuģu vadītāji ir mani studenti – Innuss, Taurītis, Kurjanovičs, Ansis Zeltiņš, brāļi Mūrnieki, Andrejs Tīrmanis, Laima Rituma. Tā vēl un vēl varētu saukt, katru gadu klāt nāk jauni vārdi, jauni izglītoti speciālisti, jo es joprojām esmu ierindā," priecājas pasniedzējs.

Vissvarīgākais jūrā ir cilvēka faktors, jo tehnika nav spējīga izvērtēt apkārtējo situāciju un paredzēt, kas varētu notikt. "Šaubos, ka tehnoloģijas pilnībā aizstās cilvēku, cilvēkam tomēr ir jābūt, bet arī ar cilvēku reizēm tā ir kā ir, jo deviņdesmit procenti no visiem negadījumiem notiek cilvēka faktora dēļ. Apmācīti un sagatavoti cilvēki, tomēr pieļauj galīgas muļķības, kas liek domāt, ka nav saprātis, ko mācīties. Man šodien ir ļoti grūti noformulēt, kāda tagad jaunajiem cilvēkiem ir motivācija studēt Jūras akadēmijā un izvēlēties jūrnieka profesiju. Godīgi sakot, dažus pavisam neizprotu. Ja esi izvēlēties šeit studēt, tad taču esi izvēlēties arī savu profesiju, kurā



Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma 2015. gadā LJS kopsapulcē Olģertam Saksam pasniedz Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.



Olģerts Sakss atzīst, ka savā dzīvē izvilcis laimīgo lozi, jo viņa sieva visās dzīves situācijās allaž bijusi līdzās.

būs jāstrādā pēc akadēmijas pabeigšanas. Ja tā ir tava profesija, tad kā tu vari atļauties tik pavirši un virspusēji to apgūt? Kad pats mācījos, tad pirmajā un otrajā kursā kā nu gāja, tā gāja ar tām mācībām, bet, kad sākās speciālie priekšmeti, neizlaidu nevienu lekciju, jo mani viss interesēja: kāpēc tā, kā viss notiek? Arī ar pasniedzējiem ļoti palaimējās, viņi bija labākie tā laika kuģu konstruktori, kuri mums mācīja pašu jaunāko, kas bija nozarē, un es biju ļoti ieinteresēts to visu ņemt pretim.

Arī tagad ir studenti, kuriem, var dzēt, viss interesē, un ar šiem studentiem nekad nav problēmu, bet ir arī tādi, kuri te, šķiet, garām ejot ir iemaldījušies, varbūt tā ir bijusi vecāku izvēle. Un tad ir jautājums, vai izvēlēta pareizā profesija? Tomēr milzīgs gandarījums man ir par tiem daudzajiem speciālistiem, kurus esmu sagatavojis, ieguldīts tiešām liels darbs. Un vēl, protams, prieks par to, ka bijušie studenti neaizmirst savus pasniedzējus, atsūta kādu kartīti un saka paldies."

Viens no nozīmīgākajiem Olģerta Saksa ieguldījumiem Latvijas jūrniecības vēsturē un arī jūrniecības izglītībā ir viņa sarakstītā mācību grāmata "Kuģa teorija". "Kad sākām veidot akadēmiju, latviešu valodā faktiski nebija mācību grāmatu. Pats rakstīju lekciju konspektus, un tas arī bija pamats grāmatai. Faktiski 1998. gadā grāmata jau bija uzrakstīta. Kad sāku strādāt Jūras administrācijā, reiz mani pasauca Gunārs Šteinerts un jautāja, kas esot ar to manu grāmatu, uz ko atbildēju, ka tā kā būtu gatava drukāšanai. Administrācijas jaunais direktors Ansis Zeltiņš arī uzskatīja, ka grāmatu vajag, un tā 2004. gadā grāmata bija iespiesta. Grāmatas izdošanai bija vajadzīgi desmit gadi," stāsta grāmatas autors Olģerts Sakss.

Līdz ar citiem laba vēlējumiem 90. dzimšanas dienā izskanēja vēl kāds vēlējums, bet varbūt vairāk tas bija mudinājums jubilāram, ka pienācis laiks izdot grāmatas jauno, papildināto versiju, un mūsu sarunas laikā Saksa kungs atzina, ka viņš par grāmatas otro izdevumu ne tikai ir domājis, bet arī reāli jau veicis dažas iestrādes. "No jauna jau ir uzrakstīta pirmā nodaļa, šo to vajag pārstrādāt, ir jāievieš kļūdu labojumi, dažas lietas jāpapildina, dažas jāņem laukā, jo ir novecojušas, tāpēc domāju, ka grāmatas otrais, papildinātais variants varētu būt gatavs uz pavasara pusi," saka Olģerts Sakss un piebilst, ka uz desmit gadiem šo darbu nedrīkstot izvilkt, jo tam viņam varot nepieņemt laika.



Visbeidzot jūrniecības leģendai Olģertam Saksam jautāju vēl divas lietas: pirmā, kādu novēlējumu viņš vēlas pateikt esošajiem un nākamajiem studentiem, uz ko pasniedzējs Sakss atbildēja: "Lai studentiem būtu interese par to, ko mācās. Un lai viņi nekad nesamierinās tikai ar minimumu – tā ir, bet lai vienmēr vēlas izzināt, kāpēc tā ir. Ja cilvēks saprot, kāpēc, tad viss ir kārtībā. Uz kuģa ir jābūt atbildīgam un jāsaprot, ka no tavas rīcības ir atkarīga ne tikai tava dzīvība, kā nu tu pats savu dzīvību vērtē, bet arī pārējo divdesmit vai trīsdesmit cilvēku dzīvības, tu par to esi atbildīgs, jo viņi tev ir uzticējuši savu dzīvību. Ar šo vēstījumu, ka nevajag vienmēr meklēt tikai tos vieglos ceļus, jo tieši grūtākie mēdz būt rezultatīvākie, parasti sāku savas lekcijas pirmā kursa studentiem."



Studenti, kolēģi, absolventi un jūrniecības nozares pārstāvji sveic Olģertu Saksu 90 gadu jubilejā.

Otra lieta, ko vēlējos zināt, – kas ir viņa dzīves un darba lielākais gandarījums? Un, lūk, Olģerta Saksa atbilde: "Atšķirībā no saviem studiju biedriem, no kuriem lielākā daļa būvēja kuģus, kas bija paredzēti cilvēku iznīcināšanai, es mācīju studentus. Un tas, ka visu savu mūžu esmu veltījis tam, vismaz ļoti centies, lai padarītu cilvēkus gudrākus un iedotu viņiem zināšanas. Ja vajadzētu vēlreiz visu sākt no gala, es izvēlētos tieši to pašu."

Šogad RTU LJA 31. izlaidumā Olģerts Sakss absolventiem dāvināja savu grāmatu "Kuģa teorija". Kā pateicību par nesavtīgo pasniedzēja darbu no absolventiem, kolēģiem, vecākiem un jūrniecības ļaudīm viņš saņēma aplausu vētru. No sirds gribētos piedzīvot, ka RTU LJA 32. izlaidumā nākamā gada janvārī pasniedzējs Olģerts Sakss absolventiem dāvina grāmatas "Kuģa teorija" atjaunoto un papildināto izdevumu un pretī saņem pateicības vārdus un aplausu vētru. ■

Anita Freiberga

# Būt noderīgam gan jūrā, gan krastā

**"Es nesaprotu tos jūrniekus, kuri saka, ka krastā nav ko darīt! Man krastā ir tik daudz darāmā, ka varu teikt – jūrā es aizbraucu atpūsties! Jo jūrā es izdaru savu darbu un brīvajā laikā mierīgi varu atpūsties un izgulēties," saka ainažnieks kuģu motorists Artūrs Bērziņš.**



Artūrs Bērziņš.

Uz jautājumu, kā sācies viņa ceļš uz jūru, Artūrs atbild, parādot pavecu fotogrāfiju no bērnības, kur Salacgrīvas kuģu remonta cehā pie leģendārā kuģa "Bubis" dzenskrūves kopā ar tēvu stāv mazs puika. "Mans tēvs bija dīzeļzinātnieku atslēdznieks, strādāja Salacgrīvā, "Brīvā vijņa" kuģu remonta cehā, un es bieži gāju viņam līdzi uz darbu. Tas turpinājās arī tad, kad viss juka un bruka, jo zvejas flote tomēr saglabājās, un tēvs bija augstas klases profesionālis – zvejnieki viņu regulāri aicināja palīgā, lai tiktu galā ar kuģu dzinēju problēmām. Man tas viss bija saprotams un pierasts, jau no agras bērnības bija skaidra lieta – ja tevi aicina palīgā, tad ir jāiet, ja jādara savs darbs – tad jādara. Bez tam es agri sapratu, ka, lai nu kā, piekrastes iedzīvotāji tomēr dzīvo mazliet labāk un pārtikušāk nekā citi, tas arī skatoties no vēstures puses – ūdens, kuģi, cilvēki ir spējuši to nodrošināt. Pēc 9. klases nešaubāmi devos uz Rīgu, lai jūrskolā apgūtu kuģu mehāniķa specialitāti."

Pirmais reiss pēc jūrskolas beigšanas Artūram bijis uz kādas visiem

zināmas kompānijas kuģa, un par to nav palikušas labas atmiņas. "Brīžiem radās nopietnas pārdomas – vai es vispār to gribu turpināt? Jau pirmajos darba gados sapratu, ka ierindas jūrnieki un viņu darbs bieži vien netiek novērtēti, kaut gan tieši matroži un motoristi, pavāri un citi ir tie, uz kuru pleciem gulstas ļoti liela daļa no darba smaguma. Jaunam ierindas jūrniekam ir jāiemācās izpildīt ne tikai visas prasības, bet arī kaprīzes, jāiemācās ne tikai profesija, bet arī dzīvošana, izdzīvošana starp pienākumiem, vajadzībām, vēlmēm, iespējām. Varbūt ne visi ir dzirdējuši, bet ir tāds teiciens – viens no svarīgākajiem cilvēkiem uz kuģa ir pavārs! Un tur ir liela daļa patiesības – ja komanda nav labi un garšīgi paēdusi, tad jūrnieki ir nepamierināti un īgni, var sākties kašķi, kas var attīstīties jau par nopietnām problēmām cilvēku starpā. Bet cik jūrniecības pasākumos ir pateikts paldies kaut vai vienam kuģa pavāram? Man savulaik nācās strādāt uz kuģa, kur lielākā daļa apkalpes, arī pavārs, bija no austrumu valstīm, un visu kontrakta laiku nācās pārtikt tikai no rīsiem, jo mērces un zupas vienkārši nebija ēdamas," atceras Artūrs.

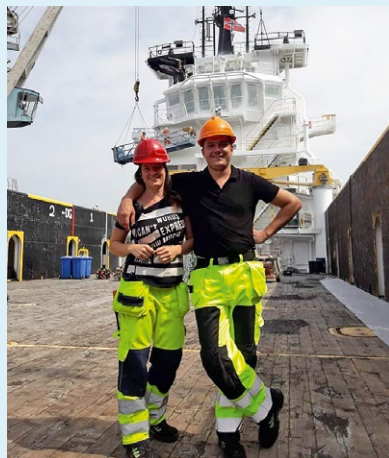
Tagad viņa darbs saistīts ar *ofšoriem* pietuvinātu kompāniju, un arī darba apstākļi un attieksme esot daudz labāka, patīkamāka. "Kontrakti ir sešas nedēļas gari – sešas nedēļas jūrā, sešas krastā, 12 stundu garas maiņas. Man tas ir pat ļoti pieņemami. Arī alga ir laba, vismaz apmierinoša. Bet kā reizēm redzams darba piedāvājumu

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

sludinājumos, ierindas jūrniekam piedāvā, piemēram, 2000 dolāru... Tā summa taču jādala uz divi, jo krastā esot viņš neko nesaņem, un tad vēl dolāri jāpārvērš par eiro. Beigu beigās jūrnieks secina, ka kokzāgētavā viņš var nopelnīt pat labāk, turklāt mierīgi dzīvot mājās. Skaidrs, ka kuģu īpašnieki vienmēr meklēs lētu darbaspēku. Tagad esot noslēgta vienošanās par filipīniešu jūrnieku sertifikātu atzīšanu. Nedomāju gan, ka rezultāts būs pozitīvs. Zinu kompānijas, kas nodarbina lēto darbaspēku un pēc kāda laika atkal sāk meklēt eiropiešu ierindniekus. Tikai tad gan neviens uz tiem kuģiem vairs negrib strādāt, tik nolaiesti tie ir. Viss, protams, ir atkarīgs no daudziem un dažādiem faktoriem.”

Arī Artūra māsa Ginta ir jūrniece, kuģu stūrmane. “Man ar māsu uz kuģiem nācies sastrādāties tikai vienu reizi, tā bija ļoti pozitīva pieredze. Vairāk gan laikam nesanāks, jo māsa tagad strādā krastā,” saka Artūrs.



Kopā ar māsu Gintu.



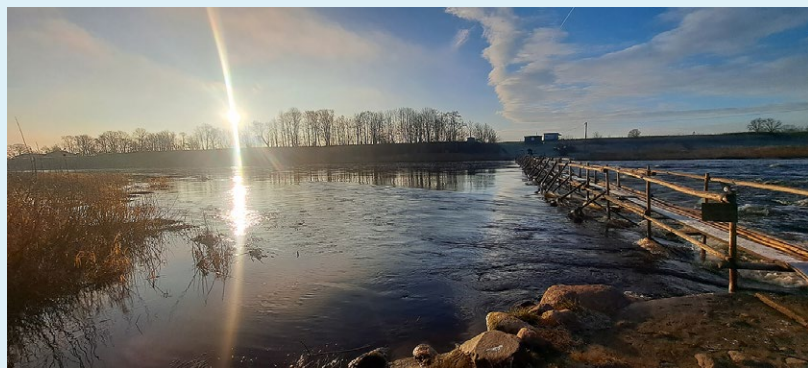
Krastā esot, Artūrs dodas jūrā kopā ar zvejniekiem. Zvejots tiek gan ar stāvvidiem, gan tīkliem, taču pavisam īpaša ir nēģu zvejošana ar taci. Ar to nodarbojas Artūra draugs, un Artūrs vienmēr ir gatavs viņam palīdzēt. “Ja mana paudze to nedarīs, tad šīs prasmes un vispār piekrastes zveja kā tāda vienkārši atmirs. Tači, piemēram, katru gadu ir jābūvē no jauna, jo pa ziemu tos izposta ledus. Tā ir vesela māksla! Turklāt tacis tiek uzbūvēts bez nevienas naglas! Kad braucu līdz zvejniekiem jūrā, daži saka: nu, kā tā, tu dodies lielajā jūrā, brauc uz lielajiem kuģiem, un



tagad kopā ar mums ar zvejas laivu? Kā tad tā? Es atbildu – tas ir mans hobijs!” smejas Artūrs.

Vēl viens viņa hobijs ir Ainažu Brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrība. “Arī ar ugunsdzēsējiem vairāk vai mazāk esmu saistīts jau sen, var teikt, no bērnības. Tur ir mani draugi, paziņas, vienmēr esmu viņiem palīdzējis, ja bijusi tāda vajadzība. Un tā nu reiz viņi man saka – uzraksti taču iesniegumu un nāc pie mums par biedru oficiāli! Tā arī izdarīju. Piekrastē daļa brīvprātīgo ugunsdzēsēju tāpat kā es gluži vienmēr neatrodas uz vietas, kāds ārzemēs, vēl kāds strādā Rīgā vai citur, tāpēc ir labi, ja biedrībā ir vairāk cilvēku. Ja jādodas uz izsaukumu, tad tomēr var savākt nepieciešamo komandu. Man tas ir labs treniņš – reizēm fiziskā slodze tāda, ka sporta zāle nav vajadzīga. Turklāt arī iemaņas, modrība tiek saglabāta – darbā es bieži esmu kuģa ugunsdzēsēju komandā. Taču pats galvenais – tā ir piederības sajūta un apziņa, ka esi noderīgs un vari palīdzēt cilvēkiem, vialnaga, vai jādzēš kūlas vai meža ugunsgrēks, vai – sliktākā gadījumā – degoša māja. Jā, arī zināma adrenalīna deva tā ir,” atzīst jūrnieks.

Artūrs saka, ka uz kuģa viņš vienmēr strādā tā, lai krastā var nokāpt ar gandarījumu un vislabāk padarīta darba sajūtu. “Man ir divas lieliskas sajūtas – viena, kad jādodas prom jūrā, tā ir kā došanās prom nezināmajā. Otra pēc nostrādātā kontrakta – atgriešanās sajūta. Tu brauc mājās, pie saviem cilvēkiem, lietām, darbiem, vajadzībām, kuras spēj novērtēt, tikai esot uz ūdens. Šīs sajūtas nevar nopirkt, šīs sajūtas var tikai šādā veidā dabūt – strādājot jūrā!”



Nēģu tacis.

Sarma Kočāne



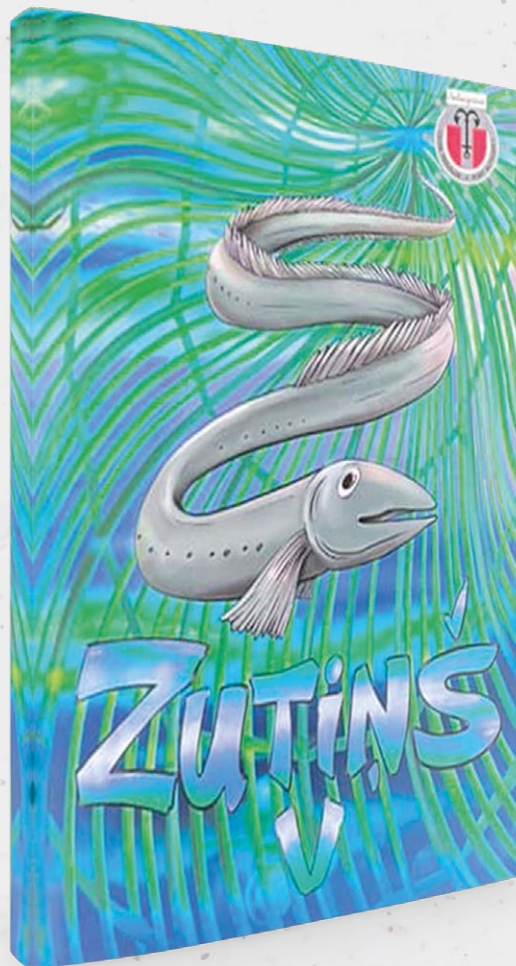
# Salacgrīvā top sestais “Zutiņš”

Literārais almanahs “Zutiņš” uzsācis jau sesto sezonu. Salacgrīvas pusē reģistrētā “Jāņa Lapsas piemiņas biedrība” sagatavojusi šīsvasaras izdevumu, saturā paredzot rakstus un publikācijas par Vidzemes jūrmalu, piekrastes ļaudīm un mūspuses kultūrvēsturi.

Zināmākais autors, kurš “ulmaņlaikos” aprakstījis zvejnieku dzīvi no Rucavas līdz Ainažiem, ir rakstnieks Vilis Veldre (1908 – 1940). Ko mēs zinām par šo aizrautīgo jaunekli, kurš kājām un ar velosipēdu apbraukājis Latvijas krastu, atstādams prātā paliekošas piezīmes divās grāmatās “Dzīve pie jūras” (1938, 1939)? Traģiska personība, kas dzīvi beidz pašnāvībā 31 gadu vecumā, nesamierinoties ar Latvijas okupāciju. V. Veldre dokumentējis zvejnieku dzīvi arī Vidzemes jūrmalā, apciemojot piekrastniekus viņu sētās, priecājoties par zvejnieku kooperatīvo sabiedrību aktivitātēm, vilkmi pēc kultūras un grāmatu gudrībām. Mūspusi viņš atstāj kājām, pa prieku silu gar zvejnieku jaunsaimniecībām mērojot ceļu no Kuivižiem uz Ainažu mazbānīti. Riet saule, pļāvās dzied putni, un šķiet, ka visa pasaule priekā ir pakāpusies uz viņa pleciem.

Pēckara gados Salacgrīvas puses dzīves ritmu daudzkārt dokumentējusi mūsu novadniece Daina Avotiņa (1926 – 2025). Šajā “Zutiņā” esam ietvēruši rakstnieces atmiņas par saviem laikabiedriem – dzejniekiem Āriju Elksni un Jāni Peteru, vērojumus un saraksti ar Svētcieņa “Sprundās” vecumdienas vadījušo Jāni Sudrabkalnu, kura dzejoļu krājuma sastādīšana Avotiņai bija teju vai neiespējamā misija. Kā tas tomēr izdevās, ko te līdzējis Imants Ziedonis – tas būs lasāms almanahā!

Izdevumu ievadīs limbažnieces Astras Tomsones dzeja – tie ir mīlas vārdi dzimtajai Salacgrīvas pusei, skaistulei Salacai un Vidzemes jūrmalas stiprajiem ļaudīm. Līdz šim kļājā nākuši divi viņas dzejoļu krājumi – “Vienu sārtu rozi” (2002) un “Dzīves gudrības” (2005). Vārsnās ietvertas arī skaudrās atmiņas par 1949. gada 25. marta nakti, kad viņa kā sešgadīgs bērns tika izrauta no tēva mājām Salacgrīvā, lai 13 gadus izdzīvotu izsūtījumā Sibīrijā. Mēs visi Astru zinām kā dvēseliski bagātu radošu cilvēku, kas daudz enerģijas ieguldījusi novada politiski represēto ļaužu aktivitātēs.



Mūsdienų dzīves ritms pulsē aprakstu ciklā “Zivju sugu daudzveidība – piekrastnieku ilgtpējas pamats”, kas tapis ar Zivju fonda atbalstu. Kā mūspuses zvejnieki brauc selgā, lai krastā vestu zivis, kas prasmīgu saimniecū rokās top par pārpasaulīgu delikatesi? Vimbas, taimiņi, zandarti, plekstes, reņģes, lucīši, mencas, Baltijas laši, brētliņas, asari un pat invazīvais apaļais jūrasgrundulis – katrai no zivīm veltīts apraksts par tās izcelsmi, zvejas paņēmieniem, ēdieniem un to atspoguļojumu literatūrā. Būs interesanti! Arī par visai simbolisko piekrastes zvejnieka Visvalža Šrenka braucieni no Kuivižiem uz Vitrupes grīvu, lai paša acīm pārliecinātos, vai pēc 30 gadiem šais vietās vēl ķeras lucīši?! Jūrnieka gēns latviešos vēl arvien ir dzīvs – par to pārliecināta “Zutiņa” radošā komanda, aicinot jaunāko literāro almanahu atvērt Jūras svētkos jūlija sākumā.



# Vairosim Valdemāru!



VAIRO VALDEMĀRA VĒRTĪBAS

Valdemārpils Tūrisma informācijas centrā radīts Valdemāra veiksmes mezgls, ko raksturo zīmīgs teksts: “Mezgls, kam nav ne sākuma, ne beigu, un kas savā nebeidzamā vijīgumā atspoguļo jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra aizrautību, centību un izturību – tas ir mūžīguma, gudrības un spēka simbols. Sirsnīga aizrautība un iedvesmas darbi ir mūsu bagātība un nākotnes atslēgas, lai, atverot vēlamās durvis, iegūtu savu patieso dzīvesziņu.”

PAR GODU KRĪŠJĀŅA VALDEMĀRA DIVSIMTGADEI KULTŪRAS DARBINIEKI UN NEVALSTISKO ORGANIZĀCIJU PĀRSTĀVJI PLĀNO ATCERES PASĀKUMUS UN AKCIJAS.

## Vairosim Valdemāru notikumu ceļvedis:

- \* 8. maijs. Valdemārpils bibliotēkā biedrība “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” paziņos Limbažu novada vidusskolēnu eseju konkursa “Manas izjūtas, pirmoreiz ieraugot jūru” uzvarētājus.
- \* 15. maijs. Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcē notiks diskusija “Valdemāra mantojums. 21. gadsimta Valdemārs”.
- \* 19. jūlijs. Ainažos notiks Latvijas jūrnieku salidojums.
- \* Fonds “Valdemārs” Kolkasragā Senās uguns nakts pasākumu veltīs Krišjānim Valdemāram.
- \* Fonds “Viegli” septembrī aicina kājām mērot ceļu no Valdemārpils un Ārlavas baznīcas līdz Rojai, kur no augstās kāpas Valdemārs pirmoreiz mūžā ieraudzīja jūru.
- \* Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs rīkos starptautisku zinātnisko konferenci. Tautieši Tartu daudzina Valdemāru kā izcilu Tērbatas universitātes absolventu un aktualizēs Valdemāra studiju laika slavenās istabiņas durvis, kam viņš drosmīgi piestiprināja uzrakstu “Latvietis”.
- \* Konkordija “Valdemārija” apņēmusies veikt jūras ceļu ar hercoga Jēkaba laika burinieku “Libava”.
- \* Krišjāņa Barona muzejā Rīgā taps podkāsti “Jaunlatviešu stāsti”.

Katram savs Valdemārs – bet visiem viens, kas vieno Vidzemes un Kurzemes krastus.

Valdemārs vieno!

*Vairosim*



*Valdemāru*