



# JŪRNIEKS

NR. 5 (132) 2022



**Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis MĀRIS POLENCIS:**

**“Latvijas tautas vērtība ir apziņa, ka esam jūras tauta, un nedrīkst ļaut šai apziņai izzust, tā atkal jāceļ augšā un jāiet tālāk ar tik stipru pārliecību, kā to darīja Krišjānis Valdemārs.”**

**Rīgas ostā Spilves plavās veidos lielāko saules paneļu parku Latvijā**

**Uzmanības centrā atkrastes vēja enerģijas jaudas palielināšana Eiropā**



**“The World Maritime University” prezidente Dr. K. Doumbija-Henrija: “Zinātne, pētniecība un akadēmiskās aprindas vien neatrisinās okeāna ilgtspējas problēmas, tam nepieciešama sadarbība visplašākajā nozīmē.”**



## 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

Tāl. 67062165

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

### LATVIJAS JŪRNIĒKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

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

### HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

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

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

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

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

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

### KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

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

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



@LVJurasAd

# Saturs

## LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Septembris – oktobris
- 4 Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus
- 5 JA speciālisti tiekas ar navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem
- 6 Parakstīts atjaunotais līgums ar Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas dienestu
- 7 Uz līnijās ar ekspertu
- 8 "Nord Stream 1" un "Nord Stream 2" cauruļvados atrasti pierādījumi par spridzināšanu  
Igaunija veidos vienotu valsts floti
- 9 Krievijai jauna jūras doktrīna  
Pasaules jūrniecības diena 2022: vēsture, šodiena, fakti
- 10 Vienmēr jābūt dinamiskā darbībā

## IZGLĪTĪBA

- 16 LJA jūrskolas "Erasmus" starptautiskā prakse 2022. gada vasarā
- 17 "Erasmus+" projekta ietvaros spriež par jūrniecības izglītības nozīmi uzņēmējdarbībā  
Liepājas Jūrniecības koledžā lekcijas lasa vieslektori no Marokas
- 18 "MareMathics" – inovatīvas matemātikas mācību metodes jūrniecības studentu izglītībā
- 21 WMU zinātnisko pētījumu centrā jūras dekarbonizācija
- 22 VSTEP jaunākās inovācijas padara profesionālu jūras simulāciju pieejamu ikvienam  
Par ilgtspējīgu nākotni domājot

## JŪRĀ UN KRASĀ

- 23 ITF jaunākais pētījums atklāj problēmas transporta nozarē
- 24 Jaunumi jūrniecībā
- 25 Modrība joprojām pirmajā vietā
- 26 Pieņemti izaicinājumus un papildīt ambīcijas

## OSTAS

- 32 Statistika
- 33 Rīgas ostā top vienota platforma multimodālo kravu pakalpojumu digitālai transformācijai Latvijā  
Smeļas pieredzi Vācijā un Dānijā
- 34 Spilves plavās būs lielākais saules paneļu parks Latvijā  
Augustā sākas aktīva labības kravu apkalpošana
- 35 Pieaug sadarbības iespējas ar Kazahstānu  
Turpinās Karostas kanāla sanācijas projekts  
Tiks pabeigti zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras projekti
- 36 Lietuva strādā pie vēja parku projekta  
Līdz 2050. gadam strauji pieaugs saules un vēja enerģijas izmantošana  
Latvijas daļa atkrastes vēja enerģijas kopprojektā "Elwind"
- 37 Pārrobežu sadarbība vēja enerģijas jaudas palielināšanai Eiropā

## BRĪVBRĪDIS/ VĒSTURE/ JŪRNIĒKU STĀSTI

- 39 Jūra tev var dot visu, tikai jābūt paņemta...
- 41 Savu peldējumu sācis Ojāra Stimbāna kuģis "Tālbraucēja kapteiņa atmiņas"
- 43 Atceroties kolhozu laikus  
Ar Krišjāņa Valdemāra pirmo grāmatu rokās
- 44 Lai satiktu indiāņus, ir jākāpj uz kuģa
- 45 Kuģu vadītājs ar kokamatnieka aizraušanos
- 47 Kapteinis Arvīds Buks. Darbs un jūra – divas panākumu atslēgas



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 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). Datortrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Normunda Smaljniska,

Andra Cekuļa, Vladimira Novikova, Ingridas Veilandes, Noras Ārgales, Ievas

Treimanis, Anitas Freibergas, Bruno Špēla, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas

Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Latvijas Zēģelētāju

savienības, ITF, ICS, ICC, ES Press, DNV, GCMO IMO publicitātes foto, ITF, WMA, "Reuters", youtube.com

AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Valtera Šteina, Arvīda Buka un

Ulda Zemzara personīgajiem foto arhīviem.

JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga,

informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī

ārzemju preses materiāli.

**Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.**

# Jautājumi paliek, atbildes joprojām nav rodamas

Cepuri nost zinātnieku priekšā! To saku bez vismazākās ironijas, jo, nenoliedzami, tieši zinātnieki ir tie, kuri lietas redz savādāk, spēj ieskatīties nākotnē, piedāvāt šodien šķietami nereālas idejas, kas ja ne rīt, tad parīt noteikti kļūs par īstenību. Šodienas, rītdienas un parītdienas pasaules zinātnisko pētījumu centrā ir zaļo tehnoloģiju un kapacitātes palielināšanas loma jūrniecības dekarbonizācijā, jaunas tehnoloģijas kuģošanas drošības palielināšanai, un tieši šajā virzienā strādā pasaules gaišākie prāti. Visnotaļ piekrītu zinātniekam Jānim Baroniņam, ka vistiešākā saistība ir starpdisciplinārajiem pētījumiem tādās jomās kā jūrniecība un kosmos, jūrniecība un interneta tehnoloģijas, jūrniecība un aviācija, jūrniecība un enerģētika, un tā varētu turpināt vēl un vēl. Tomēr atļaujtos nepieņemt zinātnieka kritiku par žurnāla 4. numurā redaktora slejā izteikto viedokli, kura sakarā viņš raksta: "Latvijas Jūras akadēmija gadā iesniedz vairāk nekā 10 projektu pieteikumu dažādās programmās un specializācijas virzienos. Apgalvojums par LJA daļību SIA "Bulduru dārzkopības vidusskola" projektā kā ne savas specializācijas virzienā ir aplams un demonstrē autore nekādu izpratni par starpdisciplināriem pētījumiem. (...) Diemžēl šī tukšā tarkšķēšana pret pētniecību un zinātņi neveicina dažādu nozaru apvienošanās un izaugsmi, bet vēl vairāk atskalda jūrniecības sabiedrību atsevišķā noietnē ar ierobežotu radošumu inovāciju jautājumos. Pamēģinātu kaut vienreiz kopīgiem spēkiem pacelt kādu pusmiljardu eiro vērtu projektu. Ja izdotos, tad Latvijas līmenim tas būtu pat ne "kosmosa", bet "galaktikas" mēroga sasniegums. Tas nenotiks, kamēr Latvijā dominēs sīkpartijas, sīkbiedrības un sīkumaina viensētniecība katram savā galvā. Varbūt nepatīkami to dzirdēt, bet tāds ir skumjais fakts."

Tas par kosmosa un galaktikas plašumiem, bet, ja atgriezīties uz mūsu pašu grēcīgās Zemes, tad jūrniecības sīksabiedrība kā sīkumaina viensētniecības pārstāve mēģināja pacelt ja ne pusmiljarda, tad visādā ziņā veselajam saprātam atbilstošu jūrniecības izglītības konsolidācijas projektu, taču ar visu iespējamo intelektuālā un profesionālā resursa piesaisti tai diemžēl neizdevās pārkāpt pāri pat Izglītības un zinātnes ministrijas viena departamenta sliekšnim. Bet ko nu vairs skriet pakaļ aizejošam vilcienam, ja, visticamāk, pat pēdējā vagonā nevarēs ielēkt. Nākamajā žurnāla numurā centīšos rast atbildes uz jautājumiem, kas tad ar Latvijas Jūras akadēmiju isti būs pēc 2022. gada 1. novembra un ar

Liepājas Jūrniecības koledžu pēc 2023. gada 1. aprīļa, kad, Izglītības ministrijas vārdiem runājot, noslēgsies jūrniecības izglītības konsolidācija RTU ekosistēmā, vienlaikus saglabājot jūrniecības izglītības sistēmas autonomiju atbilstoši Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.–2027. gadam.

Īpašu akcentu lieku uz *centīšos rast atbildes* un labticīgi ceru, ka tas izdosies, lai gan īsti droša par to nevaru būt. 2022. gada 3. oktobrī LJA Jāņa Bērziņa auditorijā tika organizēta RTU vadības tikšanās ar Jūras akadēmijas studentiem, akadēmisko personālu un darbiniekiem. Pēc šīs tikšanās sazinājos ar studējošajiem un akadēmisko personālu, lai noskaidrotu, ko labu viņi uzzinājuši. Studentu atbilde bija, ka viņi ne uz vienu jautājumu nav saņēmuši atbildi un ka RTU pārstāvji vispār izvairījušies atbildēt uz jautājumiem, kuri vistiešākajā veidā skar studentus, vien teikuši, ka viss paliek kā līdz šim, kamēr nav mainīti nolikumi. Un studenti tagad ir satraukti, jo viņiem nav skaidrs, kas jaunajā sistēmā notiks ar praksēm, sertificēšanu, diplomiem, kursu apliecībām, nav skaidrības itin ne par ko. Neziņa.

Arī pasniedzēji pēc tikšanās ar RTU pārstāvjiem pie lielākas skaidrības nav nonākuši. Viss gājis tik pa riņķi, bet kāds būs taustāmais labums, atbildes nav. Kur RTU izdevīgi, tur piemin, ka lielā organizācijā lielākas iespējas, bet citkārt norāda, ka iespējas būs atkarīgas no pašu struktūras budžeta iespējām. Jaunie saimnieki esot atrunājušies, ka daudzi jautājumi būs atkarīgi no jūrlietu vai kā citādi nosauktas padomes, un kamēr tādas nav, arī atbildes nav. Patiesībā ir bijusi tikai viena diezgan skaidra atbilde – ka Kristīne Carjova turpinās vadīt Jūras akadēmijas apakšstruktūru RTU ekosistēmā vismaz līdz vasarai, kā to nosaka Ministru kabineta noteikumi, bet uz jautājumu par iespējamo nākamo pretendentu konkursu uz šo amatu klātesošie esot saņēmuši skaidrojumu, ka uz to konkurss nemaz nav jāriko.

Valda neziņa, tāpēc pasniedzēji saka – interesanti būtu zināt akadēmijas vadības viedokli, un arī žurnāls to vēlējās uzzināt, bet diemžēl saņemot Kristīnes Carjovas komentārus izrādījās neaizsniedzams kosmos. Tagad palieku pie ļoti ciešas apņemšanās – centīšos rast atbildes par jūrniecības izglītības nākotni, jo tādai sīksabiedrībai kā jūrniecība tas ir vitāli svarīgs jautājums.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

# Notikumi Latvijā. Septembris – oktobris

## Latvijā ievēlēta 14. Saeima

2022. gada svarīgākais notikums, protams, ir bijušās 14. Saeimas vēlēšanas, kas notika 2022. gada 1. oktobrī 1055 iecirkņos Latvijā un ārvalstīs un kurās piedalījās 916 594 jeb 59,43% balsstiesīgo pilsoņu, no tiem ārvalstīs – 26 189 pilsoņi. Tika izmantotas 914 022 derīgas vēlēšanu aplokšnes ar 903 639 derīgām vēlēšanu zīmēm.

Vēlēšanu aktivitāte 14. Saeimas vēlēšanās ir bijusi lielāka nekā 2018. gadā notikušajās 13. Saeimas vēlēšanās, kurās piedalījās 844 925 jeb 54,6% balsstiesīgo pilsoņu, kā arī lielāka nekā 12. Saeimas vēlēšanās, kurās piedalījās 58,85% balsstiesīgo pilsoņu. Iekļūšanai parlamentā nepieciešamos vismaz 5% no nodoto balsu kopskaita ieguva septiņas partijas un partiju apvienības – Jaunā Vienotība (26 vietas), Zaļo un zemnieku savienība (16 vietas), "Apvienotais Saraksts – Latvijas Zaļā partija, Latvijas Reģionu Apvienība, Liepājas partija" (15 vietas), Nacionālā apvienība "Visu Latvijai!" – "Tēvzemei un Brīvībai/LNNK" (13 vietas), Politiskā partija "Stabilitātei!" (11 vietas), Latvija Pirmajā Vietā (9 vietas) un "Progresīvie" (10 vietas).

## Krīzes apstākļos meklē jaunas sadarbības iespējas

Satiksmes ministrijas un Latvijas transporta nozares uzņēmumu pārstāvji no 20. līdz 22. septembrim viesojas Almatī, Kazahstānā, pārstāvot Latviju "VIA Latvia" stendā starptautiskajā izstādē un konferencē "TransKazakhstan/TransLogistica 2022". Ikgadējā izstāde Almatī ir nozīmīgs transporta un loģistikas nozares pasākums, kurā piedalās ne tikai Centrālās Āzijas reģiona, bet arī visa Eirāzijas kontinenta uzņēmēji. Šogad Latviju izstādē pārstāvēja 12 uzņēmumi.



"Jau vairākus gadus transporta un loģistikas nozare strādā aizvien jaunu izaicinājumu apstākļos," atklājot TDG sēdi, sacīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks, Latvijas un Kazahstānas TDG līdzpriekšsēdētājs Uldis Reimanis. "Krīzes apstākļos noris nepārtraukts darbs, lai rastu alternatīvas un jaunajos apstākļos saglabātu trauslās un vienlaikus noturīgās globālās saites. TDG sēde ir efektīva diskusiju platforma, kas dod iespēju rast risinājumus strauji mainīgajos un joprojām izaicinošajos apstākļos. Vienojāmie, ka ir svarīgi turpināt aizsāktu dialogu un stiprināt sadarbību."

## Pastiprinās militārās un izlūkošanas aktivitātes Baltijas jūrā

Reaģējot uz mērķtiecīgi radītajiem "Nord Stream" gāzes vadu bojājumiem, Apvienoto reaģēšanas spēku dalībvalstu aizsardzības ministri tiešsaistes sanāksmē vienojās par militāro un izlūkošanas aktivitāšu pastiprināšanu Baltijas jūrā. Sanāksmē ministri apsprieda katras valsts gūto izlūkinformāciju par notikušajiem gāzes vadu bojājumiem, kā arī vienojās atbalstīt Dānijas, Zviedrijas un Vācijas varasiestādes to uzsāktajās izmeklēšanās. Apvienotie reaģēšanas spēki (JEF) ir 2015. gada 30. novembrī dibināts sadarbības formāts, ko dibinājusi Lielbritānija, Dānija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Nīderlande un Norvēģija. 2017. gadā iniciatīvai pievienojās Somija un Zviedrija, bet 2021. gada aprīlī Islande.

## Jūras spēki piedalās militārajās mācībās "Rekin" un "Northern Coasts 2022"

No 16. līdz 23. septembrim Gdijā, Polijā, Jūras spēki piedalījās Polijas Jūras spēku militārajās mācībās "Rekin", savukārt no 19. līdz 22. septembrim starptautisko militāro mācību "Northern Coasts 2022" posmā, kas norisinājās Lietuvas ūdeņos.



Mācībās "Rekin" piedalījās štāba un atbalsta kuģis A-90 "Varonis" un karavīri, kuri atbalstīja un nodrošināja Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štāba darbību. Mācībās piedalījās arī Lietuvas un Igaunijas jūras spēku kuģi. Militāro mācību mērķis bija veikt iesaistīto vienību padziļinātus personāla treniņus dažāda veida draudu vidē, lai nodrošinātu to savietojamību un uzlabotu sadarbības procedūras.

Starptautiskās militārās mācības "Northern Coasts 2022" no 9. līdz 22. septembrim Baltijas jūrā organizēja Vācijas Jūras spēki. Mācībās piedalījās štāba un atbalsta kuģis A-53 "Virsaitis", patruļkuģis P-09 "Rēzekne", kuģi un gaisa kuģi no Francijas, Lietuvas, Igaunijas un ASV, kā arī ASV ūdenslīdzēju vienība. Mācību "Northern Coasts 2022" mērķis bija jūrmniecības aizsardzības elementu treniņi kuģu grupā, lai palielinātu savietojamību un novērstu iespējamus trūkumus, tādējādi stiprinot sadarbību starp Baltijas jūras valstu jūras spēkiem.



## ASV Jūras spēku desantkuģa "USS Kearsarge" vizīte Rīgas ostā

7. septembrī aizsardzības ministrs Artis Pabriks kopā ar ASV vēstnieku Latvijā Džonu Kārvailu apmeklēja ASV Jūras spēku "Wasp" klases amfibiju desantkuģi "USS Kearsarge", kas no 6. līdz 9. septembrim uzturējās vizītē Rīgas ostā pēc dalības militārās mācībās Baltijas jūrā. "ASV desantkuģa "USS Kearsarge" vizīte Rīgā ir vēsturisks un īpaši nozīmīgs notikums laikā, kad Ukrainā turpinās Krievijas izraisītais karš un Eiropa saskaras ar jauniem drošības izaicinājumiem. Piedaloties militārajās mācībās Baltijas jūrā, ASV no jauna apstiprina savu gatavību turpināt nozīmīgo ieguldījumu Baltijas reģiona, mūsu valsts un ikviena iedzīvotāja drošības stiprināšanā," uzsver A. Pabriks.

## Starptautiskajās zinātniskajās konferencēs diskutē par jūrniecības izglītību

Liepājas Jūrniecības koledža (LJK) sadarbībā ar Lietuvas Jūras akadēmiju (*Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla*, LAJM) no 14. līdz 16. septembrim

organizēja starptautiskas zinātniskās konferences Liepājā un Klaipēdā, kurās tika apspriestas tādas tēmas kā "Jauniešu piesaiste jūrniecības nozarei", "Atšķirības starp Latvijas un Ķīnas izglītības sistēmām", "Skolotāja personības nozīme mācību procesā", "Kuģa virsnieku kvalifikācija: apstiprinātā izglītība un profesionālās prasības" u.c.

Apkopojot rezultātus, LJK direktora biroja vadītāja, vadošā projektu speciāliste J. Zalomova norādīja, ka tā bija iespēja tikties ar jūrniecības nozares speciālistiem, iepazīt un salīdzināt inovatīvas iespējas izglītībā un, piedaloties debatēs, gūt ieskatu nākotnes tendencēs.



Konference "Moduļu sistēmas priekšrocības mūsdienu izglītībā" organizēta ESF programmas "Nodrošināt labāku pārvaldību augstākās izglītības iestādēs" projekta "Labākas pārvaldības nodrošināšana Liepājas Jūrniecības koledžā" ietvaros.■

## Hidrogrāfi veikuši mērījumus 525 kvadrātkilometru platībā

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti, strādājot gan ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls", gan ar kuteri "Sonārs", šā gada pirmajos trīs ceturkšņos veikuši mērījumus jau 525 kvadrātkilometru platībā.

"Kristiāns Dāls" visvairāk strādājis Irbes bākas apkārtnē, veicot mērījumus iepriekš ar daudzstaru eholoti nemērītos rajonos.

Kuteris "Sonārs" veicis mērījumus ostu karšu atjaunošanai, kā arī mērījumus Rīgas jūras līcī HELCOM projekta ietvaros.

Kuģis "Kristiāns Dāls", kas visu vasaru bāzējās Ventspils ostā, no kuras devās veikt mērījumus, atgriezies Liepājas ostā.

Ja atļaus klimatiskie apstākļi, mērījumi tiks turpināti arī rudens sezonā.■

## Deviņos mēnešos veiktas 230 OVK pārbaudes

Šā gada pirmajos trīs ceturkšņos Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori 230 reizes veikuši ostas valsts kontroles (OVK) pārbaudes ārvalstu kuģiem Latvijas ostās. Saskaņā ar darba plānu šajā laikā bija jāveic 170 OVK pārbaudes. Mazinoties riskam inficēties ar koronavīrusu, inspektori centušies maksimāli veikt inspekcijas visiem Latvijas ostās ienākošajiem prioritārajiem kuģiem.

Deviņos mēnešos veiktas pārbaudes 101 Latvijas kuģim, plānotas bija 200 pārbaudes. Pārbaudīti arī 76 atpūtas kuģi plānoto 70 vietā.

No 1. septembra visās Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli dalībvalstīs, arī Latvijā, norisinās koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa. Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tiek pievērsta Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) prasību ievērošanai uz kuģiem. Kampaņa turpināsies līdz 30. novembrim.■

## Izdotas Rīgas ostas kartes jaunajā augstuma sistēmā

Augstā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti izdeva trīs Rīgas ostas kartes, kas sagatavotas jaunajā augstuma sistēmā BSCD LAS 2000,5.

No jauna izdotās kartes ir "2102 INT 1168 Baltijas jūra – Rīgas līcis. Rīgas ostas ziemeļu daļa", "2103 INT 1169 Baltijas jūra – Rīgas līcis. Rīgas ostas dienvidu daļa" un "2253 INT 1162 Baltijas jūra – Rīgas līcis. Pieejas Rīgas ostai".

Līdz ar to gandrīz visu ostu kartes ir izdotas jaunajā augstuma sistēmā. Sagatavota arī Liepājas ostas karte, bet tās izdošana atlikta līdz novembrim, kad tiks pabeigta aktīvā labības transportēšana no Liepājas ostas.

Šogad jaunajā sistēmā izdotas arī kartes "2060 INT 1167 Baltijas jūras centrālā daļa – Rīgas līcis. Irbes šaurums. No Mazirbes līdz Ovišragam" un "1012 INT 1273 Baltijas jūra. Rīgas līča dienvidu daļa".■

# Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus

**No 14. līdz 16. septembrim Krimuldā norisinājās tradicionālā Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas apsprieda jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un vides aizsardzību, kā arī jūrnieku apmācību un sertificēšanu.**

Tikšanās notika jau 25. reizi. Kopīgas sanāksmes tradicionāli ir norisinājušās katru gadu, taču pēdējos divus gadus Covid-19 pandēmijas dēļ tika atceltas. To galvenais mērķis ir dalīties pieredzē, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Tikšanās sākās ar katras dalībvalsts Jūras administrācijas vadītāja prezentāciju par pēdējo gadu laikā paveikto un notikušajām izmaiņām. Pēc tam sanāksmes dalībnieki strādāja divās darba grupās.

Kuģošanas drošības un vides aizsardzības darba grupā speciālisti pārrunāja ostas valsts un karoga valsts kontroles jautājumus. Latvijā un Igaunijā konstatētas problēmas peldošo doku tehniskajā stāvoklī, un



visu triju valstu pārstāvji vienojās pastiprināt peldošo doku tehniskā stāvokļa uzraudzību. Domas dalījās par citu valstu atpūtas kuģu darbību iekšējos ūdeņos. Tā galvenokārt ir Latvijas problēma, jo pieaug īpašniekiem Latvijā piederošo jahtu skaits, kuras kuģo ar Skandināvijas valstu karogu. Igaunijas likumdošana

nosaka, ka Igaunijas pilsoņiem piederošas jahtas jāreģistrē Igaunijā, savukārt Lietuva to neuzskata par nopietnu problēmu. Pēdējos gados pieaug tendence biznesa nolūkā izmantot dažādas peldošās konstrukcijas – mājas, pirtis, atpūtas platformas. Problēmu rada tas, ka vietējā likumdošana šādu būvju kontroli neregulē, taču ir skaidrs, ka nepieciešams pārbaudīt konstrukciju drošību, jo īpaši stabilitāti un peldspēju.

Pašlaik sarežģīts ir Krievijas Jūras reģistra statuss, nav skaidra Eiropas Komisijas nostāja. Baltijas valstu pārstāvji vienojās, ka nepieciešams atsaukt Eiropas Komisijas lēmumu par Krievijas Jūras reģistra atzīšanu.

Sanāksmē tika pārrunāts jautājums par kuģu elektronisko sertifikāciju. Latvijā un Lietuvā elektroniskie sertifikāti vēl nav izstrādāti un ieviesti, Igaunijā ir izstrādāti un pašlaik atrodas ieviešanas stadijā.

Jūras administrāciju pārstāvji pārrunāja gatavošanos Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) auditam, kas visās trijās valstīs plānots 2024. gadā. Speciālisti bija vienprātīgi, ka tiek prasīts nevaļadzīgi liels tulkojumu apjoms, jo tulkošana ir dārgs un laikietilpīgs process.

Speciālisti, kas ikdienā nodarbojas ar jūrnieku apmācību un sertificēšanu, informēja par Igaunijā un Lietuvā notikušajām organizatoriskajām un struktūras pārmaiņām, savukārt Latvijas pārstāvji pastāstīja par izmaiņām Latvijas jūrniecības izglītībā, kas veiktas, ignorējot jūrniecības nozares un darba devēju iebildumus. Igaunijas un Lietuvas kolēģi puda neizpratni par šādu jūrniecības nozarei kritisku lēmumu pieņemšanu bez nozares piekrišanas.

Sarunu gaitā tika secināts, ka, neraugoties uz valstu dažādo pieeju



Covid-19 izplatības ierobežošanā un ierobežojumu radītajiem sarežģījumiem, jūrnieku sertifikācijas process netika pārtraukts. Tomēr attālināta pieeja jūrniecības izglītībā, tostarp STCW apmācības kursu īstenošanā nenodrošina pietiekamu zināšanu un prasmju apjomu.

Par problēmu tika atzīts Eiropas Padomes direktīvā 2022/993 noteiktais, ka katra dalībvalsts pieņem jūrnieku kvalifikācijas sertifikātus, taču direktīvas prasības neparedz saskaņotu pieeju sertifikātu savstarpējai atzīšanai. Baltijas valstu pārstāvji vienojās, ka sertifikācijas nolūkā būtu jāatzīst arī dalībvalstī izdotie jūrnieku apmācības sertifikāti, ja vien tas nav pretrunā ar uzņēmējas dalībvalsts noteikumiem.

Darba grupa apsprieda iespējamās pieejas un katras valsts progresu Ukrainas jūrnieku sertificēšanā. Deleģācijas bija vienprātis, ka lielākais izaicinājums ir augstais viltoto dokumentu risks, kā arī Ukrainā pastāvošā korumpētā jūrnieku apmācības un sertificēšanas sistēma. Saskaņā ar saņemto informāciju pastāv iespēja, ka Ukrainas iestādes vairs nepagarinās jūrnieku kvalifikācijas dokumentu termiņu, kas jau tika pagarināts līdz 2022. gada 31. decembrim, tādēļ valstīm, kurās patvērušies vai uz kuru kuģiem strādā ukraiņu jūrnieki, būtu jāuzņemas šo jūrnieku dokumentu sertificēšana.

Baltijas valstu pārstāvji apmainījās ar informāciju par jūrnieku sertifikātu digitalizācijas procesu. Igaunija ir tikusi vistālāk, un šis valsts speciālisti prezentēja nesen ieviesto e-platformu jūrniekiem, kā arī dalījās pieredzē par organizatoriskajiem un finansiālajiem aspektiem.

Par aktualitāti tika atzītas arī prasības STCW (Starptautiskā konvencija par jūrnieku apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem) kursu instruktoriem. Darba grupa vienojās, ka visiem STCW īso apmācības kursu īstenošanā iesaistītajiem instruktoriem jābūt apmācītiem atbilstoši STCW kodeksa prasībām tāpat kā jūrniecības mācību iestāžu profesionālo priekšmetu pasniedzējiem.

Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu nākamo tikšanos plānots rīkot Lietuvā. ■



## JA speciālisti tiek ar navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem

15. septembrī Salacgrīvas ostā notika Latvijas Jūras administrācijas speciālistu un Latvijas ostu pārstāvju, kuri atbild par navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekošanu, kopīga sanāksme. Šādas tikšanās tradicionāli notika katru rudenī, tikai Covid-19 pandēmijas laikā tika atceltas.

Uz tikšanos bija aicināti visu ostu pārstāvji, taču Rojas, Engures un Pāvilostas ostu pārvaldes uzaicinājumu kārtējo reizi ignorēja.

JA Kuģošanas drošības departamenta eksperts Madars Dilbergs informēja ostu darbiniekus par aktualitātēm normatīvajos aktos un plānotajiem grozījumiem, kā arī atgādināja ostu pārvalžu pienākumu laikus ziņot par izmaiņām navigācijas tehnisko līdzekļu darbībā, par apsaimniekošanas plāniem un pārskatiem. JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis pastāstīja par plānotajām izmaiņām *Aton* datu bāzē, to iespējami automatizējot.

JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls informēja par darbībā saistībā ar jauno koordinātu sistēmu (LKS), savukārt JA Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis ziņoja par aktualitātēm karšu un "Paziņojumu jūrniekiem" ražošanā, ņemot vērā pāreju uz jauno augstumu sistēmu BSCD 2000 un izmaiņām karšu rāmjos.

Ostu pārstāvji pastāstīja par jauniem un plānotajām izmaiņām, dalījās pieredzē par trijos gados paveikto navigācijas tehnisko līdzekļu

apsaimniekošanas jomā. Skultes ostas kapteinis Nauris Ceriņš informēja, ka izstrādāts projekts vaduguns pārbūvei par vadlīniju, bet tā realizēšanu kavē pietātnes projektēšana. Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis Artjoms Grigorjans stāstīja par plānotajiem remontdarbiem bākās, bet Rīgas brīvostas flotes speciālisti dalījās pieredzē par darbu ar jauno hidrogrāfisko mērījumu dronu.

Jūrmalas ostas uzraugs Pēteris Pētersons atzina, ka cer nākamgad veikt ostas padziļināšanu, kaut gan esot ļoti sarežģīti atrast šādu darbu veicējus. Mērsraga ostai ir problēmas ar pieņemšanas bojās remontu, jo ilgi jāgaida rezerves daļas, arī plānotie Ziemeļu mola uzlabojumi kavējas. Savukārt Salacgrīvas ostas pārstāvji pastāstīja par pieredzi ar plastmasas bojām, kas pa ziemu tiek atstātas ūdenī.

Ventspils ostas Tehniskās nodaļas aprīkojuma uzturēšanas grupas speciālists Dainis Briedis informēja par pārmaiņām ostas pārvaldes struktūrā. Ventspilī ir problēmas ar boju operatīvo un steidzamo remontu, jo trūkst kuģu tehnikas, taču ir cerība šo jautājumu atrisināt nākamajā gadā.

Sanāksmes dalībnieki pārrunāja arī vēju parku aktualitātes un vienojās sekot līdzi to attīstībai. Ventspils ostas speciālisti izteica gatavību nākamajā gadā navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekotāju tikšanos rīkot Ventspilī. ■

# Parakstīts atjaunotais līgums ar Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas dienestu

Baltijas jūras hidrogrāfijas komisijas (BSHC) tikšanās laikā Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš parakstīja atjaunoto sadarbības līgumu ar Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas dienestu (UKHO).

Līgums, uz kura pamata Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests nodod UKHO kartogrāfiskos datus, kas nepieciešami jūras karšu izgatavošanai, tika noslēgts 2000. gadā. Līgumu bija nepieciešams atjaunot, jo divdesmit gadu laikā būtiski mainījies tehnoloģiskais process, tai skaitā uzlabojusies digitālā datu apmaiņa. Atjaunotais līgums arī paredz, ka palielinās atlīdzības apmērs, ko JA saņem no UKHO par pārdotajām kartēm un citiem izdevumiem.

BSHC tikšanās notiek katru gadu kādā no Baltijas jūras valstīm. Divus iepriekšējos gadus Covid-19 pandēmijas dēļ tikšanās norisinājās attālinātā formātā. Šogad sanāsmē piedalījās visas Baltijas jūras valstis, izņemot Krieviju.

Tikšanās gaitā valstis informē par jaunumiem un gada laikā paveikto, BSHC darba grupas sniedz pārskatu



par savu darbību, tiek iezīmēti aktuālākie nākamā gada uzdevumi un saskaņoti viedokļi jautājumu risināšanai Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO).

Pēc JA Hidrogrāfijas dienesta vadītāja Aigara Gaiļa teiktā, sanāsmē vairākkārt uzsvērts, ka pēdējos

gados aizvien samazinās pieprasījums pēc papīra kartēm un aug pieprasījums pēc elektroniskajām kartēm. Tomēr samazinājums un pieaugums nav sinhroni, jo navigācijas datus elektroniskā formā var iegūt arī dažādās privātu kompāniju aplikācijās, kuras ar mobilu viedierīču palīdzību ir iespējams brīvi iegādāties. Diemžēl vairākās no šīm aplikācijām pieejamie dati ne vienmēr atbilst aktuālajiem navigācijas datiem, pat ja aplikāciju uzturētāji slēguši līgumus par aktuālo datu regulāru ieguvu no valstu hidrogrāfijas dienestiem.

“Burtiski pirms pāris nedēļām saņēmu zvanu no sašutuša kapteiņa, ka, lūk, viņam viedierīce rāda, ka Lielupē ir pietiekami dziļumi, lai ar jahtu varētu ieiet, taču realitātē dziļums upes grīvā nav lielāks par vienu metru. Sarunas gaitā noskaidrojās, ka jahtas kapteinis izmanto komercproduktu, kura īpašnieku nez vai izdotos saukt pie atbildības pat tiesas ceļā. JA HD aicina izmantot oficiālas navigācijas datu publikācijas, kas Latvijas piekrastē ir Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta izdotās ([www.lja.lv](http://www.lja.lv)). Ja tomēr ir nepārvarama vēlme lietot viedierīci, tad jāņem vērā visi ar šo lietošanu saistītie riski,” uzsvē A. Gailis. ■





# Uz līnijas ar ekspertu



**Krievijas izraisītais karš Ukrainā liek uz daudzām lietām palūkoties citādi nekā līdz šim. Latvijas Radio 1 raidījuma “Krustpunktā” intervijā Valsts robežsardzes priekšnieka vietnieks ģenerālis Ivars Ruskulis publicēja informāciju, ka 16% no Latvijas robežu šķērsošajiem aptuveni 5000 Krievijas pilsoņiem ir jūrnieki.**

**Kas tad ir šie jūrnieki, kuriem, atrodoties Latvijā, kabatā ir Krievijas pase?**

*Uz jautājumu atbild Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.*



– Latvijā ir divu veidu jūrnieki ar Krievijas pilsonību.

Pirmie ir aktīvie Latvijas jūrnieki, kuri šeit dzīvo, un lielākā daļa no viņiem Latvijā ir arī dzimuši. No 12 tūkstošiem Latvijas jūrnieku aptuveni četri procenti ir jūrnieki ar Krievijas Federācijas pilsonību, kuriem Latvijas Jūrnieku reģistrs izsniedzis sertifikātus, un mēs viņus saucam par saviem jūrniekiem.

Otri ir Krievijas jūrnieki, kuri iebrauc Latvijā, lai caur mūsu kruinga kompānijām iekārtotos darbā. Latvijas kruinga kompānijas turpina iekārtot darbā Krievija pilsoņus, jo, pirmkārt, to nav aizliegts darīt, otrkārt, pasaules tirdzniecības flote izjūt lielu jūras

virsnieku deficītu, ko vēl vairāk palielina pašreizējā situācija pasaulē. Šie jūrnieki ir sertificēti Krievijā, viņu pastāvīgā dzīves vieta ir Krievija, un viņi nekādā gadījumā nav uzskatāmi par mūsu jūrniekiem un pieskaitāmi to skaitam, taču viņu iebraukšana Latvijā ir legāla, jo jūrniekiem ir tiesības brīvi pārvietoties.

## **i** UZZIŅAI

Līdz šim pasaules tirdzniecības flotē strādāja 82 tūkstoši Krievijas jūrnieku un 71 tūkstoši Ukrainas jūrnieku, un liela daļa no šiem jūrniekiem bija kapteiņi un virsnieki, bet tagad Krievijas jūrnieki lielākoties strādā uz savas valsts kuģiem. Tas galvenokārt ir tāpēc, ka daudzi kuģu īpašnieki atsakās ņemt darbā Krievijas jūrniekus un viņiem rodas problēmas iekārtoties darbā starptautiskajā flotē. Savukārt tiem, kam tomēr izdevies iekārtoties darbā uz starptautiskās tirdzniecības flotes kuģiem, Krievijai piemēroto sankciju dēļ rodas problēmas savā kontā saņemt algu valūtā, bet skaidrā naudā kuģu īpašnieki nav gatavi maksāt.

20 – 25% Ukrainas jūrnieku karo, aptuveni 40 – 45% izklīduši pa Eiropas valstīm un vairs nepakļaujas vienotai datu uzskaites sistēmai, bet 5000 pārgājuši uz Krieviju, jo Krievija, mainot līdzšinējos noteikumus, izsniedz viņiem sertifikātus.

**– Kā varētu raksturot tos četrus procentus no Latvijas jūrnieku skaita, kuriem ir Krievijas pilsonība, vai viņus varam uzskatīt par lojāliem mūsu valstij?**

– Es teiktu gan, gan. Arī jūrnieki ir mūsu sabiedrības daļa, tāpēc viss Latvijā sabiedrotais tieši atspoguļojas arī mūsu jūrnieku vidū. Ja cilvēkam ir sešdesmit plus gadi un viņam ir Krievijas pilsonība, tad tas ir viens stāsts, jo, visticamāk, viņš saglabā Krievijas pilsonību, lai saņemtu



Krievijas pensiju. Ja Latvijā nav veiktas sociālās iemaksas, un kā mēs to labi zinām, jūrnieki šādas iemaksas nav veikuši, tad Latvijā viņam nebūs liela pensija. Ļoti iespējams, ka šo jūrnieku vidū ir arī *putinisti*, bet, gribētos ticēt, ka pamatā tomēr tās ir materiālās intereses.

Taču tad, kad parakstu jūrnieka gramatiņu vai citus dokumentus un rezdu, ka gados jaunam cilvēkam ir Krievijas pilsonība, to jau uztveru kā apdraudējumu Latvijai. Ir jautājums, kāpēc jauns cilvēks, kurš dzimis, audzis un mācījies Latvijā, saglabā Krievijas pilsonību? Viņš ir dzimis šeit, bet nejūt saikni ar Latviju, tas nozīmē, ka viņš nekad nebūs Latvijas patriots, un tas vistiesākajā veidā ir lojalitātes jautājums. Lai gan neredzam, ka šī mūsu jūrnieku daļa ar Krievijas pilsonību rīkotos pretvalstiski, tomēr jābūt ļoti uzmanīgiem, jo tas var radīt dažādus riskus. Karš Ukrainā daudzas lietas liek pārvērtēt, tāpēc gribētos pajauties uz to, ka drošības dienesti godam pilda savus uzdevumus.

Jāatzīst, ka visi jaunākās paaudzes jūrnieki ar Krievijas pilsonību nebūt nav vienādi noskaņoti. Esmu daudziem jautājis, kāpēc viņi ir Krievijas pilsoņi, kas tagad, jaunajos apstākļos, viņiem var radīt papildu problēmas iekārtoties darbā uz kuģa, jo ļoti daudzi kuģu īpašnieki atsakās ņemt darbā Krievijas jūrniekus,

▶▶▶ 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

mūsu gadījumā – Latvijas jūrniekus ar Krievijas pilsonību. Pat tad, ja viņiem ir izsniegta Latvijas jūrnieka grāmatiņa, Krievijas pilsonība ir šķērslis. Daudzas kompānijas ir jautājušas, vai mēs no savas puses akceptējam šo jūrnieku nonākšanu darba tirgū, uz ko atbildam, ka nav tāda aizlieguma, tāpēc paši nevaram pieņemt lēmumu neizsniegt viņiem sertifikātus vai jūrnieka grāmatiņu. Bet uz jautājumu par Krievijas pilsonības saglabāšanu esmu saņēmis atbildi: kad piedzimu, vecāki mani deklarēja kā nepilsoni, sešpadsmit gadu vecumā izsniedza Krievijas pasi, bet tagad nevaru atteikties no šīs pilsonības, jo Krievija vilcina procesus un nedod tādu iespēju. Esmu pārliecinājies, ka teiktais atbilst patiesībai.

## UZZIŅAI

Naturalizācijas process ir gana sarežģīts, un Latvijas pilsonības iegūšanas process var aizņemt no viena mēneša līdz pat vienam gadam. To ietekmē vairāki faktori – pilsonības iegūšanas pamatojums, ir vai nav jākārto naturalizācijas pārbaudes, ir vai nav jāatsakās no jau esošās pilsonības. Tieši Krievijas pilsoņiem naturalizācijas process vidēji ilgst no pusgada līdz gadam, un Krievija nav to valstu sarakstā, ar kurām Latvijas pilsoņiem var izveidoties dubultpilsonība, tomēr ir reti dubultpilsonības izņēmuma gadījumi, kuros nosaka Pilsonības likums.

Vēl ir arī tādi Krievijas kapeiņi, pats pazīstu vismaz divus, kuri, iegādājoties īpašumus Latvijā, ir saņēmuši uzturēšanās atļauju. Viņi ir pārnākuši dzīvot uz Latviju un sarāvuši saites ar Krieviju. Viens no man pazīstamajiem Krievijā tiek uzskatīts par ienaidnieku. Viņš teica: "Kamēr Krievijā valdīs šis režīms, es tur savu kāju nesperšu!"

## Rezumējot

Latvijā ir triju veidu jūrnieki ar Krievijas pilsonību: Krievijas pilsoņi, kuri šeit iebraukuši tikai tāpēc, lai iekārtotos darbā, Latvijas valstij lojāli Latvijas jūrnieki ar Krievijas pilsonību un Latvijas valstij nelojāli Latvijas jūrnieki ar Krievijas pilsonību. ■

Anita Freiberga

# “Nord Stream 1” un “Nord Stream 2” cauruļvados atrasti pierādījumi par spridzināšanu

Zviedrija, Dānija, Norvēģija un Vācija pilnībā bloķēja jūras akvatoriju ap 26. septembrī uzspridzinātajiem gāzesvadiem “Nord Stream 1” un “Nord Stream 2”, kur pieeja diversijas vietai nebija pat juridiskajam abu cauruļvadu īpašniekam – Šveicē reģistrētajam uzņēmumam “Nord Stream AG”, kura 51% pieder Krievijas “Gazprom”. Izmeklēšanu veic Zviedrijas, Dānijas un Vācijas varasiestādes, savukārt Krievijas ārlietu ministra vietnieks Sergejs Veršiņins uzstāja uz Krievijas līdzdalību izmeklēšanā, ko šajā politiskajā situācijā neviens neuztvēra nopietni.

Zviedrijas un Dānijas varasiestādes izmeklēja četras noplūdes vietas cauruļvadā “Nord Stream 1” un “Nord Stream 2”, kas caur Baltijas jūru savieno Krieviju ar Eiropu. Veicot nozieguma vietas apskati, bojātajos cauruļvados atrasti pierādījumi par spridzināšanu, tāpēc Zviedrijas Drošības dienests paziņoja, ka tas pastiprina aizdomas par rupju sabotāžu. Rietumu amatpersonas pagaidām gan atklāti uz Maskavu nenorāda, taču neoficiāli, ekspertu līmenī, tiek spriests, ka “ir acīmredzami, kas stāv aiz šīs lietas”. Tā



septembra beigās publiski izteicās Starptautiskās enerģētikas aģentūras izpilddirektors un ekonomists Fatihs Birols. Savukārt Krievija pilnā sparā pa visiem kanāliem, tajā skaitā no ANO tribīnes, spridzināšanā vaino ASV, taču Vašingtona ir noliegusi jebkādu iesaisti.

Zviedrijas Jūras spēku pārstāvis Džimij Adamsons paziņoja, ka Zviedrijas Krasta apsardze un Jūras spēki nozieguma vietas izmeklēšanā iesaistījuši arī bezpilota transportlīdzekļus. “Caurules atrodas 70 līdz 80 metru dziļumā, tāpēc, veicot darbus šādā dziļumā, lielā mērā varam paļauties uz bezpilota zemūdens transportlīdzekļiem,” sacīja Džimij Adamsons. ■

## Igaunija veidos vienotu valsts floti

Igaunijas valdība nolēmusi no 1. janvāra Ekonomikas un komunikāciju ministrijas paspārnē izveidot valsts floti, kas pārvaldīs un attīstīs valstij piederošos ūdens transportlīdzekļus un ļaus samazināt izmaksas. Flotē tiks apvienoti Policijas un robežsardzes pārvaldes, Transporta administrācijas, Glābšanas pārvaldes, Vides pārvaldes un kompānijas “Eesti Loots” ūdens transportlīdzekļi. Tomēr transportlīdzekļu uzraudzība un likumā noteikto funkciju izpilde arī turpmāk būs konkrēto institūciju ziņā.

Ekonomikas un infrastruktūras ministre Rīna Sikuta paskaidroja, ka

pašlaik katra institūcija plāno un pārvalda savus ūdens transportlīdzekļus, kas nozīmē, ka lielu laiku daļu tie ir dīkstāvē. Tādējādi vienotas flotes izveide veicinās aktīvāku starpinstitucionālo izmantojumu, kā arī samazinās fiksētās izmaksas un uzlabos investīciju atmaksāšanos. Viņa informēja, ka valsts flote ļaus ietaupīt vismaz 34 miljonus eiro desmit gadu laikā. Ministrijas ģenerālsekretāra vietnieks jūras lietās Kaupo Lēnerands informēja, ka līdzās valsts flotei tiks izveidots kompetenču centrs, kurā apvienos labākās zināšanas par ūdens transportlīdzekļu tehnisko darbību un pārvaldību. ■

# Krievijai jauna jūras doktrīna

Krievijas līderis Vladimirs Putins apstiprinājis jaunu jūras doktrīnu, kas paredz, ka Krievijas intereses pārklāj visus pasaules okeānus un lielākie draudi ir NATO un ASV. 106 sadaļu garajā tekstā teikts, ka galvenie drošības draudi Krievijai ir ASV pašreizējā globālās dominances politika Pasaules okeānā un Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO) pastāvīgā dalības un darbības paplašināšana arvien tuvāk Maskavas robežām. Dokuments ietver sadaļas, kas attiecas uz jūras teritoriālajiem jautājumiem, kuģu būves programmu valsts komerciālajā un

jūrniecības nozarē, Krievijas tirdzniecības un zvejas flotēm, okeanogrāfijas zinātnisko izpēti, zemūdens cauruļvadiem, digitālo infrastruktūru, uzlabotiem navigācijas palīgīdzekļiem, kosmosā bāzētām sistēmām, ostu atjaunošanu un jaunu ostu un kuģu būves iekārtu būvniecību. Jaunajā jūrniecības doktrīnā ir noteikts, ka Krievijas jūras kara flotes augstākā prioritāte kuģu būvē ir modernu lidmašīnu nesēju izveide.

Tomēr jaunā politika nepiedāvā galīgu risinājumu valsts mūžīgajam jūras stratēģiskajam strupceļam,

kas aizsākās jau kopš Krievijas flotes dibināšanas 1696. gadā, kad to izveidoja cars Pēteris I, proti, kā pārvarēt stratēģiskos ierobežojumus, ko rada Baltijas, Arktikas, Melnās jūras, Klusā okeāna un Kaspijas jūras flotu savstarpējā ģeogrāfiskā izolācija. Krievija atklāti ir iezīmējusi savas stratēģiskās nacionālās intereses, un pirmkārt tie ir Arktikas ūdeņi. Uzsvars uz Krievijas ziemeļu jūrām tiek likts, ņemot vērā, ka pārējās četras valstis, kurām ar Krieviju ir kopīgi arktiskie teritoriālie ūdeņi, – ASV, Kanāda, Dānija un Norvēģija – ir NATO dalībvalstis. ■

## Pasaules jūrniecības diena 2022: vēsture, šodiena, fakti

Pasaules jūrniecības diena ir Apvienoto Nāciju Organizācijas atzīts pasākums, ko katru gadu svin septembrī, lai godināt visus jūrniekus un jūrniecības nozari par svarīgo lomu pasaules tirdzniecības nodrošināšanā.

### Vēsture

Ēģiptieši jau 3500. gadā p.m.ē. izmantoja kuģus, ko darbināja buras un airi. Lielākā daļa agrīno Ēģiptes laivu kuģoja augšup un lejup pa Nīlu.

*Pesse canoe* ir vecākā zināmā laiva uz Zemes, kas varētu būt datēta ar mezolīta laikmetu no 8040. gada p.m.ē. līdz 7510. gadam p.m.ē. Viena no *Pesse canoe* laivām ir apskatāma Drentes muzejā Nīderlandē. Laiva izgatavota no priedes baļķa, tā ir 17 collas plata un 117 collas gara. Kanoē tika atklāta Nīderlandē 1955. gadā, būvējot automaģistrāli.

Cilvēki jau sen izmantoja jūras ceļus, lai pārvadātu preces un tirgotos. Senākais kuģis datēts ar aptuveni 3100. gadu pirms mūsu ēras Ēģiptē. Mūsdienās lielākā daļa globālās tirdzniecības un apmaiņas ir iespējama tikai ar jūras transportu. Tiek lēsts, ka 2020. gadā globālās jūras tirdzniecības apjoms bija aptuveni 11 miljardi tonnu.



Konferencē, kas 1948. gadā notika Ženēvā, apstiprināja konvenciju, izveidojot IMO kā specializētu ANO aģentūru, kas veido un uztur visaptverošu tiesisko regulējumu kuģniecībai. Līdz 1982. gadam to dēvēja par Starpvaldību jūrniecības konsultatīvo organizāciju (IMCO).

Lai godinātu visus jūrniekus un jūrniecības nozarē iesaistītos, IMO noteica Pasaules jūrniecības dienu. Pirmās Pasaules jūrniecības dienas svētki notika 1978. gada 17. martā.

### Šodien

Šodien neviens nevar noliegt jūras transporta svarīgo lomu, jo tas ir globālās tirdzniecības mugurkauls un globālās ekonomikas pamats. Miljoniem cilvēku visā pasaulē paļaujas uz jūrniecības nozari visplašākajā

ziņā. Īpaši jūrniecības nozares loma apstiprinājās sarežģītajos un izaicinošajos pandēmijas apstākļos.

Katru gadu Pasaules jūrniecības diena tiek svinēta, aktualizējot kādu tēmu, lai pamudinātu pasauli un ikvienu cilvēku pievērst uzmanību svarīgākajām norisēm jūrniecības nozarē, un 2022. gada Pasaules jūrniecības dienas tēma ir "Jaunas tehnoloģijas zaļākai kuģniecībai", lai uzsvērtu, cik svarīgi ir atbalstīt jūrniecības nozares pāreju uz ilgtspējīgu nākotni un zaļo kuģošanu, izmantojot jaunās tehnoloģijas.

### Fakti

Neskatoties uz sasniegumiem citos transporta veidos, pasaule joprojām ir atkarīga no jūras transporta – ar kuģiem tiek īstenoti aptuveni 90% pasaules preču pārvadājumu.

Jūras pārvadājumi ir salīdzinoši lētāki, piemēram, lai nosūtītu velosipēdu, vidējās izmaksas ir tikai 10 ASV dolāru.

Dažu pasaules lielāko konteinerkuģu būvniecības izmaksas ir pārsniegušas 200 miljonus ASV dolāru.

Viena no pirmajām nozarēm, kas pieņēma starptautiskos drošības standartus, bija kuģniecība. ■

# Vienmēr jābūt dinamiskā darbībā

Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs dienestu bruņotajos spēkos sācis 1994. gadā. Dienesta laikā ieņēmis dažādus amatus uz Jūras spēku kuģiem. Komandējošā virsnieka pieredzi ieguvis, komandējot mīnu traleri M-01 "Viesturs", veidojot un komandējot Jūras spēku Patruļkuģu eskadru un pildot komandiera amatu Baltijas valstu jūras eskadrā (BALTRON). Štāba virsnieka dienesta pieredze iegūta, dienot Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā, Mācību vadības pavēlniecībā un Jūras spēkos. Starptautisko operacionālo pieredzi ieguvis Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA un pildot štāba virsnieka amatu Sabiedroto spēku augstākā virspavēlniecībā Eiropā (Supreme Headquarters Allied Powers Europe, SHAPE), bet izglītību ieguvis Latvijā un ASV, to papildinot ar dažāda līmeņa kursiem ASV, Vācijā, kā arī citiem NATO organizētajiem kursiem. Par priekšzīmīgu dienesta pienākumu izpildi un ieguldījumu aizsardzības nozares attīstībā saņēmis Latvijas valsts, Aizsardzības ministrijas un Nacionālo bruņoto spēku apbalvojumus. Tāda bija oficiāli publiskotā informācija, kad 2022. gada 4. jūlijā Latvijas Jūras spēku komandiera amatā stājās jūras kapteinis Māris Polencs. Par to, kāpēc Māris Polencs savu dzīvi saistījis ar militāro dienestu, kāds ir viņa redzējums par Latvijas Jūras spēku attīstību un to, cik droši varam būt šajā nedrošajā laikā, lasiet sarunā ar Jūras spēku komandieri jūras kapteini MĀRI POLENCU.

**– Intervijās man vienmēr ir bijis interesanti sprast, kāpēc cilvēks savā dzīvē dara tās vai citas lietas. Kāpēc jūs savu dzīvi esat saistījis ar militāro dienestu?**

– Daudzi uz šo jautājumu droši vien atbild, ka tā ir bijusi apstākļu sakritība. Man ir bijis līdzīgi. Vēl padomju gados biju iesaukts obligātajā dienestā jūras robežsardzē, tur satiku latvieti, kurš pēc jūras kara skolas pabeigšanas bija nosūtīts dienēt vienībā kā kuģa komandieris. Latviešu bija maz, tāpēc sapazināties un sadraudzējamies, bet pēc atgriešanās no dienesta 1991. gadā mūsu ceļi pašķīrās. 1994. gadā atkal nejauši satikāmies Liepājas autoostā. Viņš interesējās, ko daru, atbildēju, ka darbojos tautsaimniecībā, un tad viņš saka: "Mēs tagad būvējam Latvijas Jūras spēkus, nāc uz Jūras spēkiem!" Jūras lietas man bija tuvas un mīļas, arī iepazītas, jo trīs gadus biju nodienējis uz kuģiem jūrā, nodomāju – kāpēc gan ne? Tā

1994. gadā iestājos Jūras spēkos, un tad sākās profesionālās apmācības ceļš – Liepājas Jūrnieceības koledža, Aizsardzības akadēmija, angļu valoda, un tā viss uz priekšu. Ļoti daudz esmu mācījies ārzemēs, visu nemaz nevaru uzskaitīt, taču svarīgākie bija ASV Štāba virsnieku koledža, ko pabeidzu 2001. gadā, un ASV Armijas koledžas Augstāko virsnieku kursi, kur mācījos vienu gadu un no kuriem tikai nesen esmu atgriezies. Pa vidu ir bijuši ļoti daudzi kursi: virsūdens aizsardzības, pretmīnu darbības, operāciju plānošanas un vēl citi.

Iepriekšējie Jūras spēku komandieri noteikti ir stāstījuši, ka Latvijas Jūras spēkiem sākotnēji bija divi attīstības virzieni – krasta apsardze un pretmīnu darbība, kam vēlāk klāt nāca patruļkuģi, un es esmu strādājis visos trijos virzienos: esmu bijis gan pretmīnu, gan arī virsūdens kaujas darbības virsnieks.

**– Jums ir bagātīga mācību pieredze ārzemes, vai varat salīdzināt**

**Latvijas un citu valstu mācību procesa specifiku? Un kāpēc vispār ir tik svarīgi mācīties ārzemēs?**

– Vispirms par to, kāpēc ir svarīgi mācīties ārzemēs. Tas pirmkārt ir tā sauktais *network building*, kas sniedz iespēju iepazīties un nodibināt personīgu saikni ar cilvēkiem. Turpmākajā dienestā ir ļoti svarīgi, ja vari pajemt telefonu un piezvanīt savam ārzemju kolēģim vai pat draugam, un tas nav bezpersonisks zvans, jo esam viens otru ļoti labi iepazīnuši. ASV mācījos kopā ar vienu Mičiganas Nacionālās gvardes virsnieku, ar kuru mums sadarbība turpinās vēl tagad. Viņš piezvana un saka, ka Latvijas Bruņoto spēku komandieris brauc vizītē uz ASV un viņa pienākums ir organizēt sanāksmi, bet, lai to iespējami labāk sagatavotu, būtu ļoti svarīgi zināt, kam pievērst lielāku uzmanību un kādas tēmas vairāk interesē mūsu Bruņotos spēkus, un es no savas puses varu palīdzēt kolēģim iegūt šo papildu informāciju.

Ja skatām Latvijas un citu valstu mācību programmas, tās ir ļoti grūti salīdzināt, jo ir tik dažādas gan pēc satura, gan programmas ilguma. Arī paši apmācības procesi ASV un Eiropā atšķiras, bet lielākais ieguvums, kā jau teicu, ir privāto kontaktu nodibināšana, kas ir neatsverami. Liela nozīme ir starptautiskajai videi kursu laikā. Pēdējo mācību laikā ASV kursos piedalījās astoņdesmit virsnieki no septiņdesmit piecām valstīm, un ar katru no viņiem esmu iepazinies.

**– Esat piedalījies starptautiskajā misijā ATALANTA, tāpēc vēlos lūgt, lai dalāties pieredzētajā. Ko nācās darīt, kā rīkoties un ko no visa tā esat ieguvis?**

– Kad piedalījās misijā ATALANTA 2011. – 2012. gadā, Somālijas pirātisms atradās savā pīķa punktā. Misijas ietvaros bija izveidots operatīvais centrs, kas koordinēja civilo un militāro kuģu sadarbību, tāpat tika vadīts operacionālais darbs visiem ATALANTA kuģiem Indijas okeānā, Adenas līcī un nedaudz arī Sarkanajā jūrā. Šajā misijā darījām pilnīgi visu: gan veicām patrulēšanu, gan bija dažādas darbības ar speciāliem spēkiem, gan organizējām civilo kuģu grupas militārajai kuģu apsardzei, ejot cauri pirātu apdraudētajiem rajoniem, organizējām apsardzes uz civilajiem kuģiem, protams, notika informācijas apmaiņa gan civilajā, gan militārajā līmenī. Tāpat notika bruņotu vienību izvietošana uz kuģiem, lai tie droši varētu iziet cauri pirātu rajoniem, kas arī nav tik vienkāršs uzdevums, jo katram zvejniekam laivā ir kalašņikova automāts, bet tas vēl nenozīmē, ka viņš tiešām ir pirāts. Ļoti svarīgi veikt apmācību civilajiem jūrnikiem, stāstīt un rādīt, kā atšķirt pirātu no zvejnieka, kurš pats mēģina sevi aizsargāt. Incidentu netrūka, piemēram, organizētas bruņotas civilo kuģu aizsardzības grupas stresa situācijā mēģināja šaut uz zvejniekiem, un mēs darījām visu iespējamo, lai to novērstu. Organizējām koordinētu jūras situācijas apzināšanu gan ar gaisa, gan zemūdens, gan arī virsūdens tehnikajiem līdzekļiem. Tādēļ varu droši teikt, ka tas bija ļoti intensīva darba laiks. Jāatzīmē, ka mums bija jauns un ļoti aktīvs operācijas komandieris, kurš, lai samazinātu pirātismu,

JS komandieris jūras kapteinis Māris Polencs.



vēlējās ieviest jaunas un efektīvas metodes cīņai ar Somālijas pirātiem. Ir jāsaprot, ka rajons, kurā notiek ATALANTA misija, patiešām ir milzīgs, tik liels, ka tajā varētu ietilpt visa Eiropa, tāpēc operāciju plānošana ar ļoti ierobežotiem resursiem tur ir liels izaicinājums. Viens gadījums īpaši spilgti iespiedies atmiņā: jūrā atradām dreifējošu jahtu, kurā nebija cilvēku, bet bija daudz asiņu, tāpēc pieļāvām, ka šeit varētu būt noticis pirātisma akts. Vadības štābā ar īpašu metodiku izskaitļojām, cik tālu un kur varētu būt pirāti, uz šo rajonu aizsūtījām karakuģi, notvērām pirātus un atbrīvojām sievieti, kura bija nolaupīta no jahtas. Diemžēl viņas vīrs bija gājis bojā. Tā bija veiksmīga un plašu rezonansi guvusi operācija, un, cik esmu dzirdējis, tolaik tā bija vienīgā veiksmīgā ķilnieku atbrīvošanas operācija, kas tika realizēta ATALANTA misijas ietvaros.

**– Vai arī tagad sekojat tam, kā noris starptautiskās pretpirātisma misijas?**

– Protams, bet nav tā, ka man kaut kā īpaši būtu jāseko līdzi, jo, esot šajā amatā, ik pa laikam notiek sarunas ar ārzemju partneriem, tāpat

mēs joprojām piedalāmies ATALANTA misijā, tāpēc ir informācija par visu, kas tur notiek. Taču jāatzīst, lai gan pirātisma gadījumi joprojām notiek, šodienas pirātu aktivitātes nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar to situāciju, kāda bija pirms gadiem desmit.

**– Pirātisma karstākā zona tagad ir pie Nigērijas krastiem.**

– Ir jāatzīst, ka pirātisms no bruņotas laupīšanas, kas pārsvarā notiek pie Nigērijas un Gvinejas līcī, kur noziedznieki uzkuāp uz kuģa un atņem visu, kas ir vērtīgs un aizbēg. Savukārt pirātisms ir tad, kad tiek nolaupīts kuģis ar visu apkalpi un pēc tam pieprasīta izpirkuma maksa gan par kuģi, gan kravu, gan jūrnikiem. Tie ir ļoti sarežģīti gadījumi, grūts process un nogurdinošas sarunas, jo parasti krava pieder vienam īpašniekam, kuģis citam, bet apkalpe ir starptautiska. Bija gadījums, kad īpašnieki bija gatavi maksāt izpirkuma maksu par kravu un kuģi, bet atteicās maksāt par apkalpi. Toreiz notika ļoti sarežģītas sarunas, tika meklēti dažādi risinājumi, kā atbrīvot cilvēkus no gūsta. Beigu beigās tas

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

arī izdevās, bet jūrnieki gūstā tomēr pavadīja apmēram trīs mēnešus.

**– Ja palūkojamies uz Eiropas ūdeņiem, kā varētu tos raksturot – tie ir mierīgi, vai arī šeit varētu rasties kāds apdraudējums?**

– Eiropas ūdeņus nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar pieminētajiem pirātu rajoniem, jo Eiropā vispār ir cits kuģošanas drošības līmenis. Lai gan kuģošanas drošības noteikumi visā pasaulē ir vienādi, tomēr uzraudzības mehānisms un attieksme pret drošības jautājumiem te iravisam cita. Tāpat Eiropā ir spēcīga krasta apsardzes darbība, tiek saskaņota informācija, tāpēc nekādā gadījumā Eiropas ūdeņus nevarētu uzskatīt par apdraudētiem, vismaz pagaidām noteikti.

**– Teicāt, ka laikā, kad piedalījāties misijā ATALANTA, tur bija jauns, uz aktīvu darbību un jaunas pieejas ieviešanu tendēts komandieris. Arī jūs tagad esat jaunā amatā, pie kura pildīšanas stājāties vien pirms dažiem mēnešiem. Vai arī jūs uz Jūras spēku komandiera amatu nākat ar jaunām vēsmām, vairāk esat revolucionārs vai mierīgs tradīciju turpinātājs?**

– Šis ir izaicinošs jautājums, un man nepatīk vārds revolucionārs, bet, uz jautājumu atbildot, varu teikt, ka esmu gan, gan. Jebkuras valsts Jūras spēki ir spēcīgi ar savām tradīcijām, un tās, protams, ir jāturpina, jāuztur un varbūt pat jāpilnveido. Tas no vienas puses. Bet, no otras puses, katrs komandieris nāk ar savu redzējumu, varam saukt tās par ambīcijām, ko viņš vēlas panākt, sasniegt un izdarīt, tāpēc neslēpšu, ka man tādas ir. Desmit gadus esmu bijis projām no aktīvās darbības Jūras spēkos, dienējis NBS Apvienotā štābā, NATO un Mācību vadības pavēlniecībā. Esmu bijis ārpus aktīvajām darbībām, kas ļāvis iegūt plašāku redzējumu, tāpēc tagad, atgriežoties Jūras spēkos, redzu lietas, kas ir ļoti svarīgas Jūras spēkiem, un ne tikai Jūras spēkiem, bet arī Latvijas Bruņotajiem spēkiem kopumā. Mans redzējums ir, ka Jūras spēkus kā vienu no spēku veidiem vajadzētu vairāk integrēt kopējā valsts aizsardzības sistēmā. Vajadzētu pilnveidot un varbūt pat



no jauna izveidot Latvijas krasta aizsardzības sistēmu, kas būtu integrēta Jūras spēkos, izveidot vienotu piekrastes aizsardzības stratēģiju ciešā sadarbībā ar citām NBS vienībām, mūsu kaimiņiem igauņiem un lietuviešiem, kā arī ar pārējām Baltijas jūras reģiona valstīm, bet tas jau ir plašāks pasākums. Saprotu, ka sava dienesta laikā Jūras spēku komandiera amatā to diez vai līdz galam paspēšu īstenot, bet vismaz kādu daļu no visa tā gribētos pagūt izdarīt, dodot tādu kā grūdienu uz priekšu Jūras spēku kaujas spēju attīstībā.

**– Vai jaunās krasta aizsardzības funkcijas piekristu Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra atbildībai?**

– Nē, tas ir pilnīgi kaut kas cits, jo funkcionāli tā būs aizsardzība pret

dažādām iespējamām pretinieka darbībām mūsu piekrastē un krastā. No savas puses varu teikt, ka pats esmu vairāk tendēts uz spēka pielietošanu aizsardzības funkciju nodrošināšanai, tāpēc ļoti lielu uzmanību pievēršu tam, kā, kurā vietā un kādēj to darīsim, tāpat kā veidosim aizsardzības stratēģiju.

**– Visticamāk, šāds jūsu redzējums nav radies tikai tagad, kad Krievija kā agresors ir iebrukusi Ukrainā, jo mums vienmēr ir bijis jārēķinās ar bistamu un neaprēķināmu kaimiņu. Vai krasta aizsardzības koncepcija pamatā ir domāta, lai veidotu aizsardzību no agresīvām valstīm, ar kurām mums ir robeža?**

– Protams, tas ir saistīts. Jebkuru bruņoto spēku attīstība, arī jūras spēku attīstība tiek vērsta pret apdraudējumu, un Latvija nav izņēmums. Mēs skatāmies, kādi ir un varētu būt iespējamie draudi, un mans kā Jūras spēku komandiera pienākums ir izvērtēt visa veida riskus, kas apdraud valsts drošību jūrā un Latvijas piekrastē.

**– Kādi tad tie varētu būt?**

– Iespējamie draudi varētu būt, teiksim, dažādas blokādes iespējas Baltijas jūrā, nekonvencionāla rakstura darbības, un tieši šajā kontekstā redzu, ka liela loma varētu būt gan Krasta apsardzei, gan arī mūsu Jūras spēku kuģiem jūrā, veicot, preventīvas darbības, kas varētu palīdzēt neskalēt situāciju līdz kādam bruņotam konfliktam. Sadarbība ar NATO un atsevišķām tās valstīm, kā arī ar Baltijas jūras reģiona valstīm, ir tas kopums, kas preventīvi ļauj cīnīties pret iespējamo apdraudējumu. Bet vispirms ir situācijas apzināšana, tās analīze – kāpēc notiek tieši tā un ne citādi. Tieši krasta aizsardzība, kur mūsu bruņotie spēki strādā kopā ar visiem citiem dienestiem, ir ļoti labs instruments, lai veiksmīgi nosargātu jūras robežu un mūsu piekrasti.

**– Civilie parasti mēdz jautāt, piemēram, cik tad mūsu Jūras spēkos ir to kuģu, vai ar tiem vispār kaut ko var aizsargāt, vai tad nevajadzētu vairāk, tāpēc tāds civilista jautājums – cik liela būtu tā flote, kuru jūs labprāt vēlētos mūsu Jūras spēkiem?**

– Domāju, ka galvenais ir saprast, cik lielu floti mēs varam uzturēt, jo var jau saņņot par viena, divu vai piecu lielu kuģu pirkšanu, bet personāla skaits ir tik liels, cik tas ir. Varbūt mēs varētu vēlēties arī vairāk rekrutēt, bet jāsaprot, ka Latvijā iedzīvotāju skaits ir tāds, kāds tas ir. Un, visbeidzot, ir jāapzinās, kādas ir izmaksas, un jāsaprot, kādas ir valsts ambīcijas attiecībā uz Jūras spēkiem un to lomu kopumā. Tie ir jautājumi, kas jāņem vērā, bet teikt, ka mums vajadzētu divdesmit, trīsdesmit vai piecdesmit kuģus, tā būtu ir tikai tukša runāšana. Daudz svarīgāk, kādi ir šie kuģi un kā tiks izmantoti. Pašlaik veicam visu esošo mīnu kuģu modernizāciju, uz kuriem jau tiek un vēl tiks liktas modernas mīnu meklēšanas iekārtas. Ar esošo aprīkojumu strādājām diezgan labi, bet tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, un mums jāaug līdzī, tādejādi uzlabojot Jūras spēku kuģu spējas un personāla profesionālo līmeni. Jaunā sistēma ļauj paveikt mīnu meklēšanu daudz plašākā spektrā, un tas ir ļoti svarīgi. Tāpat mūsu kuģus plānojam aprīkot ar ieroču sistēmām gan jūras, gan pretgaisa aizsardzībai. Sagatavosim Jūras spēku kuģus tā, lai nepieciešamības gadījumā varam veikt spēka pielietošanu aizsardzības funkciju nodrošināšanai.

**– Var just, ka esat apņēmīgi un kareivīgi noskaņots, un tam noteikti ir pamats, bet vai var teikt, ka līdz ar Zviedrijas un Somijas iestāšanos NATO Baltijas jūra būs drošāka un pasargātāka, varbūt nemaz nevajadzēs kauties? Vai tagad ar šīm valstīm būs cita līmeņa sadarbība?**

– Jūras spēku sadarbība Baltijas jūras reģionā nav nekas jauns, jo arī Zviedrija un Somija jau gadiem ilgi ir NATO partnervalstis, un ne jau kaut kā atrauti, bet stipri vien integrēti, ieskaitot gan jūras spēku procedūras, gan sakarus un daudz ko citu. Taktiskā līmenī Latvijas Jūras spēki kopš 1995. gada piedalās starptautiskās mācībās, bet Zviedrija un Somija to darīja jau pirms mums, tāpēc šo valstu iestāšanās NATO vairāk ir formālo attiecību nokārtošana, jo praktiskā sadarbība ir bijusi vienmēr. Tas ir politisks lēmums, bet esošajā sadarbībā radikāli neko nemainīs, varbūt nedaudz, jo, neesot NATO

Jūras spēku komandieru maiņas ceremonija. Kaspars Zelčs (priekšplānā), Māris Polencs un Latvijas Bruņoto spēku komandieris Leonīds Kalniņš.



valstīm, Zviedrijai un Somijai nebija pienākums kaut ko deleģēt NATO spēkiem, bet tagad šāds pienākums tām būs, tāpēc sadarbība veidosies vēl ciešāka.

**– Bieži dažādās jomās un līmeņos nākas dzirdēt, ka citām valstīm daudzas lietas ir labākas, bet nevarētu taču teikt, ka Latvijas Jūras spēki būtu kā nabaga radnieki citu valstu Jūras spēku saimē?**

– Nē, pilnīgi noteikti tā nav! Patiesībā NATO valstu jūras spēku starpā esam ļoti spēcīgi pretmīnu darbībā, mums ir labi kuģi un ļoti labi ūdenslīdēji atminētāji, kurus sagatavo Jūras spēku Mācību centra Ūdenslīdēju skola, kas uztur kapacitāti apmācīt un spēj pilnveidoties ne tikai ūdenslīdēju sagatavošanā, bet arī jauna aprīkojuma ieviešanas jomā. Arī šoruden kursus pabeidza desmit ūdenslīdēji no Latvijas, Igaunijas un Lietuvas.

**– Noliekot Jūras spēku komandiera pilnvaras, Kaspars Zelčs ir teicis, ka viņš par labu sasniegumu uzskata Baltijas valstu jūras novērošanas projekta īstenošanu. Kā šis projekts integrēsies jūsu tālākajā stratēģijā?**

– Es teiktu, ka šis projekts ir pirmais solis nopietnai sadarbībai. Sašlēgt kopā novērošanas sistēmas starp trijām Baltijas valstīm ir ļoti labi virzīts projekts, kas pagaidām gan pilnībā nav pabeigts, tur vēl ir ko darīt. Bet es tomēr uz šī projekta iespējam skatos plašāk, ar iespēju

paplašināties citu Baltijas jūras valstu virzienā, katrai no valstīm nesot savu ieguldījumu reģiona drošībā. Tagad visām reģiona valstīm ir ļoti svarīgi sadarboties visa reģiona drošības vārdā, lai spētu aizsargāties pret Krievijas iespējamo agresiju.

**– Jūs jau ieminējāties, ka personāla palielināšanas iespējas ir ierobežotas Latvijas iedzīvotāju nelielā skaita dēļ. Vai varat teikt, ka esat apmierināts ar cilvēku resursiem un vai Jūras spēki ir nodrošināti ar speciālistiem?**

– Esošais Jūras spēku personāls ir profesionāls un augsti motivēts. Protams, vienmēr var vēlēties vairāk, kas būtu raksturīgi ikvienai nozarei. Tur, kur nāk klāt jaunas idejas un jaunas lietas, vienmēr pietrūkst personāla, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi radīt jaunus motivācijas elementus, un šajā sakarā man ir dažas interesantas idejas, kas iepriekš varbūt nav bijušas.

**– Mēs par to drīkstam runāt?**

– Drīkstam. Piemēram, mums uz kuģiem trūkst koku (pavāru), bet tā ir ļoti nopietna specialitāte uz kuģa, jo tad, ja karavīrs nav paēdis, viņš nav spējīgs pilnvērtīgi strādāt. Pašlaik kuģa koka darbs ir raksturīgs ar rutīnu, kur viņam ir tik daudz darba, pabarojot salīdzinoši lielu karavīru skaitu uz kuģa – brokastis, pusdienas, vakariņas un vakara tēja, tā ka viņš praktiski no kambīzes neiznāk laukā. Un tā no dienas uz dienu. To

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

vajadzētu pacensties mainīt un padarīt šo specialitāti prestižu. Esmu iniciējis ideju organizēt papildu apmācību kuģu pavāriem, lai viņiem rodas iespēja sevi pilnveidot un parādīt savas prasmes. Reizi gadā starp kokiem organizēsim konkursu, ar iespēju Jūras spēku personālam novērtēt labākos. Savukārt labākajiem mēs varētu organizēt iespēju gatavot mielastu vienā no NATO štābiem, pasākumā, kur pulcējas augsta līmeņa virsnieki, diplomāti un viņu ģimeņu



locekļi. Domāju, ka pavāram, līdzīgi kā mūziķim, ir nepieciešama publika, kas novērtē labu sniegumu. Tā būtu motivācija jau esošajiem kokiem un stimulētiem, kuri varbūt vēl tikai domā par pievienošanos Jūras spēku karavīru saimei.

Šis ir tikai viens piemērs, bet dažādas motivācijas pasākumus mēģināsim iedzīvināt arī citās specialitātes.

**– Varat teikt, ka kopumā Jūras spēku karavīri ir materiāli labi nodrošināti?**

– Viena no manām izglītības jomām ir arī uzņēmējdarbība, un, no šī skatu punkta raugoties, ir zināms fakts, ko apstiprina arī statistika, ka atalgojuma paaugstināšana kā spēcīgs motivējošs elements strādā apmēram trīs mēnešus, pēc tam cilvēki pie jaunā atalgojuma pierod un turpina strādāt tādā kā neitrālā režīmā, tāpēc algas pielikums vien nav uz priekšu dzenoša motivācija.

Protams, atalgojums un viss, kas tajā ietilpst, ir ļoti svarīgs arguments, tāpēc tas nedrīkst būt demotivējoši zems, tomēr algas pielikumam vienmēr jābūt samērotam ar ieguldījumu, atbildību un kvalifikācijas līmeni. Mēs, karavīri, esam sabiedrības daļa, tāpēc tā, kā vidēji dzīvo sabiedrība, ir jādzīvo arī mums. Dažkārt Jūras spēkiem ir visai grūti konkurēt ar atalgojumu civilajā vidē, piemēram, infotehnoloģiju jomā, bet pašlaik man ir grūti pateikt, vai vajadzētu nolīdzināt šo atalgojumu starpību,

ņemot vērā citas priekšrocības, kuras sniedz militārais dienests, piemēram, sociālās garantijas.

**– Ko domājat par valsts aizsardzības dienestu un to, ko no tā iegūs Jūras spēki?**

– Domāju, ka obligātais valsts aizsardzības dienests ir labs veids, kā sagatavot rezerves, bet tas noteikti ir arī izaicinājums. No 1993. līdz 2004. gadam obligātā dienesta karavīri dienēja arī uz Jūras spēku kuģiem, bet tagad uz kuģiem ir profesionālā dienesta karavīri, un tas, cik daudz šeit integrēt obligātā dienesta karavīru, lai tas būtu ieguvums gan pašam karavīram, gan kuģa komandai un starptautiskajai sadarbībai, ir jāizvērtē. Ir vienības, kur to varēs darīt, bet ir militārā dienesta specifika, kur valsts aizsardzības dienesta karavīri varēs veikt noteiktas darbības visai ierobežoti, protams, pēc tam, kad būs izgājuši visas nepieciešamās procedūras,

pārbaudes un atbildīs noteiktajiem kritērijiem. Taču maldīgi būtu domāt, ka valsts aizsardzības dienesta laikā no šiem cilvēkiem mēs spēsim izveidot augsti kvalificētus speciālistus. Lai to izdarītu, ir nepieciešams daudz vairāk laika, bet galvenie ieguvumi būs militāro pamatiemaņu apgūšana un sabiedrības ievērojami labāka informētība par to, kas vispār ir bruņotie spēki, mūsu gadījumā Jūras spēki. Lai gan kopumā sabiedrība tiek informēta, tomēr šī būs iespēja visu izziņāt un saprast no iekšpuses. Esmu pārliecināts, ka daudzi pārvērtēs savus uzskatus un izdarīs izvēli savu dzīvi saistīt ar militāro dienestu.

**– Bet kādas būs jūsu izvēles un kuri būs tie iesāktie projekti, kurus turpināsiet?**

– Visus. Tie, kas iesākti, tiks turpināti un novesti līdz galam. Nebūs tā, ka atnāk jauns komandieris un paziņo, kas šis projekts nepatīk.

**– Nākotni veido pagātne, un pagātnē gūtā pieredze ļauj labāk izprast šodienas procesus. Ja par pagātņi, tad kurš no amatiem ir bijis sirdij tuvākais un kurš no kuģiem mīļākais?**

– Tas ir kuģa komandiera amats uz M-01 "Viesturs". Ir tāds uzskats, ka labākais Jūras spēkos ir kuģa komandiera amats, un arī es to varu apļiecināt. Pagaidām par Jūras spēku komandiera amatu neko nevaru teikt, jo tikai nesen esmu stājies šajā amatā, tāpēc par to spriedīšu pēc dažiem gadiem. Bet pirmais kuģis un kuģa komandiera amats sirdī ir prātā paliek uz mūžu, tieši tāpat kā atmiņā tiek saglabāts tas satraukums, kāds ir, pirmo reizi esot kuģa komandierim, kad tavā atbildībā ir viss – cilvēki un kuģis.

**– Cik ļoti uz kuģa tiek ievērota subordinācija?**

– Tā vienkārši ir jāievēro, tas netiek apspriests, tomēr ir jāatrod arī balans un jāsaprot, ka apkārt ir ūdens un kuģa personāls, tie var būt trīsdesmit, piecdesmit vai vairāk cilvēku, ir kā viena ģimene, kādai tai arī jābūt, tāpēc kuģa komandierim ir jāsaprot, ka no katra cilvēka uz kuģa kaut kas ir atkarīgs un no katra ir atkarīgs tas, cik labi tiks izpildīts konkrētais uzdevums. Ja tikai viens



zobratīņš konkrētajā laikā nestrādās kā vajag, tas būs slikti visam kuģim. Subordinācijai un militārajai kārtībai ir jābūt, bet tajā pašā laikā ir jābūt arī koleģiālām attiecībām. Dažreiz mēdzu jokot, ka uz kuģa galvenais cilvēks ir mehāniķis, tikai viņam to nedrīkst teikt. Atmosfēra uz kuģa ir ļoti atkarīga no tā, kādu vidi tur veido. Ja uz kuģa ir disciplīna, bet valda arī humors, protams, bez personīgiem apvainojumiem, ja katrs zina savu pienākumu un ir motivēts to pildīt, tad arī uz kuģa ir veselīga atmosfēra. Visu laiku ir jābūt dinamiskā darbībā, tad lietas iet harmoniskā ritējumā.

**– Kā jūs, militārs cilvēks, jūtaties civilajā dzīvē, un vai to vispār tā var nodalīt – tagad esmu virsnieks un tagad civilists?**

– Mācījos augstskolā tad, kad jau biju karavīrs, un man bija tāds kā kultūršoks, ka cilvēki, tā sacīt, ārpus žoga lietas uztver savādāk. Mēs, karavīri, esam strukturētāki, nezinu, tas nāk par labu vai ne, bet mēs visu tveram struktūrā, un tad, kad nonāc sabiedrībā, kur šādas robežas nav, kas arī var būt gan labi, gan slikti, raugoties uz cilvēku uzvedību, tu domā – kāpēc es tā nevaru, kāpēc man tā nesanāk? Tomēr varu teikt, ka tā strukturētā sajūta nav slihta, tā ir savādāka, un es tā jūtos labi.

**– Tā jau ir aksioma, ka ģimene dienē kopā ar karavīru.**

– Protams. Atbalsts no ģimenes man ir milzīgs, bez tā nekādi nevar, ģimene dod spēku un spēju atgūties pēc saspringta darba. Mājās tu sevi uzlādē un atkal vari atgriezties ierindā. Jaunajā amatā man diemžēl maz laika sanāk būt kopā ar abām – sievu un meitu, bet prombūtnes laiku cenšos kompensēt. Mums patīk kopā padarīt mājas darbus un kopā paceļot. Tāpat kā iepriekšējam Jūras spēku komandierim Kaspāram Zelčam, arī man patīk braukt ar motociklu. Kundze gan pašlaik vēl nekāp uz motocikla, bet esmu pārliecināts, ka tas būs tikai laika jautājums, kad abi kopā izlaidīsim kādu līkumu.

**– Jūs ļoti labi zināt, cik svarīga karavīram ir ģimene, vai kā komandieris domāsit arī par savu padoto karavīru ģimenēm, kā tās atbalstīt?**



Māris Polencs (no kreisās), Gaidis Andrejs Zeibots un Kaspars Zelčs.

– Viena un varbūt pati pirmā lieta, ko izdarīju savādāk, nekā tika darīts pirms manis, bija Kara flotes 103. gadadienas svinības, kad Liepājas fortos neformālā gaisotnē šos svētkus svinējām kopā ar ģimenēm. Nebija standarta procedūras, nostāšanās un pavēļu lasīšana par apbalvojumiem, bet sirsnīgā ģimeņu lokā pateicāmie cilvēkiem par darbu un viņus apbalvojām. Esmu pārliecināts, ka šādi pasākumi būs jāriko biežāk, jo tas veido organisku vidi. Ar Igaunijas Jūras spēku komandieri jau esam runājuši par to, ka varbūt varētu rīkot kopīgas Latvijas un Igaunijas jūrnieru balles. Jaunas tradīcijas neradīsies, ja mēs paši neradīsim tām vidi.

**– Kuras tradīcijas jums pašam ir svarīgas, kuras noteikti saglabāsit un kopsiet? Un kas ir tie principi, kas nosaka jūsu pilsonisko stāju?**

– Pilnīgi noteikti visi piemiņas pasākumi, kuģu un vienību dzimšanas dienas svinēšanas, visas profesionālās lietas, tāpat ir ļoti svarīgi turēt godā un cieņā kuģu krustmātes. Tradīciju kopšanā arī viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots tur roku uz pulsa, un mums šajā ziņā ir ļoti laba sadarbība.

Personīgi man, un esmu pārliecināts, ka visā Latvijā ir ļoti svarīgi atcerēties, ka mums visiem kopā ir jākopj jūras tradīcijas, ka Latvijai ir vajadzīgi jūrnieri – militārie un civilie, ka mums visiem kopā jāmil jūra un piekraste. Mūsu kā Latvijas tautas

vērtība ir apziņa, ka esam jūras tauta, un nedrīkst ļaut šai apziņai izzust. Būtu labi to atkal celt augšā un tālāk iet ar tik stipru apziņu un pārliecību, kā to darīja Krišjānis Valdemārs. Pateicoties viņam, mēs jau esam tādi, kādi esam – jūrnieri.

**– Šodien visiem ir viens jautājums: vai mēs rīt vēl vispār būsim, ja tepat blakus ir agresors, no kura visu ko var sagaidīt? Vai varam būt mierīgi, ka mūsu karavīri ir gatavi un var aizstāvēt mūsu valsti?**

– Varam! Ir daudz redzamu lietu, ko darām, bet tāpat ir arī daudz neredzamu lietu, un tās ir mūsu darbības ar sabiedrotajiem, ar NATO valstīm, ar ASV. Mēs šeit neesam vieni; ja arī mums liekas, ka tehniski neesam tik stipri kā Austrumu kaimiņš, mums ir ļoti sabiedrotie, tāpēc nevajadzētu būt uztraukumam. Neteikšu, ka jūra ir zem atslēgas, bet tā ir drošībā. Ja kādam rodas jautājumi par NATO 5. panta piemērošanu, tad domāju, ka arī šajā ziņā varam būt droši. Daudzi šajā jautājumā spekulē – būs vai nebūs. Ir svarīgi saprast NATO pilnās saskaņas principu. Tas nenozīmē, ka visiem ir jāsaka "jā", bet ir svarīgi, ka neviens nesaka "nē". Un ja šādā aspektā palūkojamies uz NATO 5. pantu, tad droši var teikt, ka nebūs neviena, kurš teiks – nē, palīdzības nebūs! Taču es ļoti ceru, ka šāds mirklis nepienāks, un tieši tāpēc notiek pastāvīgs darbs gan pie mums, gan NATO. ■

Anita Freiberga

# LJA jūrskolas “Erasmus” starptautiskā prakse 2022. gada vasarā



Projekti Nr. 2020-1-LV01-KA102-077305 un Nr. 2021-1-LV01-KA122-VET-000016554 “Sardzes stūrmaņu un mehāniķu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse”.

2022. gada vasarā “Erasmus” praksē devās 38 LJA jūrskolas audzēkņi. Prakse notika trīs vietās: Spānijas pilsētā Valensijā, Maltā un Itālijas dienvidos Soverato.

“Erasmus” prakses ietvaros tika izpildīti mācību programmā paredzētās jahtu takelāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta remontdarbību prakses (kuģu mehāniķiem) uzdevumi. Kā jau ierasts, jaunieši strādāja izklaides laivu servisa uzņēmumos, tādos kā “Consortio Valencia”, “Mundo Marino”, “Rent Yacht World”



(Spānijā), “Blue Waves watersport”, “Boat Charters & Cruises” (Maltā), bet mehānikas specialitātes audzēkņi strādāja kuģu remontdarbniecās uzņēmumā “Cassar Ship Repair” (Maltā) un “Ranieri International” (Itālijā).

Prakses dalībnieki ir apmierināti ar pieredzēto, iegūts milzums daudz jaunu pozitīvu iespaidu, apgūtas profesijā noderīgas prasmes, iegūta izpratne par izklaides laivu biznesu un starptautiska pieredze sadarbībā ar nozares uzņēmumu darba devējiem un kolēģiem.

Jaunieši ir 17 līdz 18 gadus veci, tāpēc daudziem tā bija ne tikai pirmā darba pieredze, bet arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas, pirmais liodojums, pirmoreiz pašiem jāgatavo sev ēst un pašiem pilnībā par sevi jāatbild. Pēc dalībnieku teiktā, šis brauciens ievērojami cēlis viņu pašapziņu un ticību saviem spēkiem, kā arī pārliecību par izvēlētais profesijas pareizību. ■



Nora Ārgale

# “Erasmus+” projekta ietvaros spriež par jūrniecības izglītības nozīmi uzņēmējdarbībā



27. septembrī “Erasmus+” projekta “Meaningful Entrepreneurial Mindsets (MEM) Ideas to Actions” ietvaros norisinājās noslēguma pasākums

hibrīdā formātā. Konferencē “VET education for entrepreneurship” jeb “Profesionālās izglītības un apmācības (PIA) izglītība uzņēmējdarbībai” piedalījās Latvijas, Vācijas, Turcijas un Kipras dalībnieki no koledžām, skolām, biznesa inkubatoriem un organizācijām, kā arī no citām ieinteresētām iestādēm.

Projekta sadarbības partneri bija jūrniecības iestādes no Latvijas (Liepājas Jūrniecības koledža), Vācijas

(*Berufliche Schule des Kreises Nordfriesland*), Turcijas (*Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi*) un Kipras (*Dorea Educational institute*).

Pasākumā sprieda par PIA izglītības nozīmi uzņēmējdarbībā, Vācijas ekonomikas *mugurkaulu* un citiem nozīmīgiem tematiem.

Vairāk par “Erasmus+” projektu Nr. 2019-1-LV01-KA202-060430 var lasīt šeit: <https://www.ideas2actions.eu/>

## Liepājas Jūrniecības koledžā lekcijas lasa vieslektori no Marokas

No 26. līdz 30. septembrim “Erasmus+” programmas projekta Nr. 2020-1-LV01-KA107-077369 ietvaros LJK viesojās trīs personāla pārstāvji no Marokas Jūrniecības institūta (*Higher Institute of Maritime Studies, ISEM*).

Nedēļas laikā viesi nolasīja lekcijas par tādām tēmām kā “Tehniskās apkopes vadība”, “Drošība darba vietā”, “Jūras piegādes ķēde” un “Kuģa elektrība”.

ISEM ir mācību iestāde augstākā līmeņa vadītājiem jūras transporta, ostu, loģistikas un saistītās jomās. Tā ir vienīgā tirdzniecības flotes virsnieku apmācības iestāde Marokā.

ISEM apmācības pamatā ir teorētiskās mācības un praktiskās nodarbības gan uz kuģiem, gan ostās, kā arī izmantojot institūta simulatorus un laboratorijas, līdzīgi kā tas notiek LJK. ISEM izglītība tiek piedāvāta pēc LMD sistēmas (bakalaura studijas jeb licences iegūšana – maģistra studijas – doktora studijas). Mācību programmas pieejamas šādās specializācijās: jūrlietas, jūrniecības inženierija – jūras spēku būvniecība un remonts, ostu pārvaldība, starptautiskā loģistika, jūrniecības drošība. Apmācības pakalpojumi atbilst

starptautiskajiem (STCW, IMO) un nacionālajiem standartiem. 2021. gadā LJK sadarbību ar ISEM sāka

LJK direktors Vladimirs Dreimanis, bet līdz šim iestādēm nebija iespējas “apciemot” vienai otru. ■



# “MareMathics” – inovatīvas matemātikas mācību metodes jūrniecības studentu izglītībā

Kāpēc gan matemātika ir vajadzīga darbam jūrā? Šādus un līdzīgus jautājumus nereti izsaka jūrniecības specialitāšu studenti, reizēm pat praktizējoši jūrnieki. Augstākās matemātikas kurss ir klupšanas akmens ne vienam vien inženieru specialitātes studentam. Nopietni runājot, negatīva attieksme pret matemātikas mācīšanos piemīt ne tikai lielai daļai topošo jūrnieku. Būtu jāaplūko matemātiskās izglītības kvalitāte plašākā mērogā. Daudzi augstskolu matemātikas pasniedzēji sūdzas par studentu nepietiekamo sagatavotības līmeni, lai viņi varētu sekmīgi apgūt plānoto kursu. Dažkārt robi matemātikas zināšanās aizsniedzas līdz pat tam, kas tiek mācīts ceturtajā klasē. Augstskolu pasniedzēji vēlas sagaidīt projekta “Skola 2030” pozitīvos rezultātus.



LatJA komanda Gdiņas Jūras akadēmijā.

Jāsaka, ka problēmas ar studentu matemātikas zināšanām ir konstatētas arī ārzemju augstskolās. Regulāri piedaloties “Erasmus+” pasniedzēju mobilitātes programmā un tīkoties ar ārzemju kolēģiem, esam konstatējuši līdzīgas problēmas matemātiskajā izglītībā. Tā, piemēram, apmēram puse no jūrniecības studentiem Splitsas Universitātes Jūras fakultātē 2019. gadā pameta studijas. Savukārt Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmijas pasniedzēji dalās ar pieredzi: ievērojot studentu dažāda līmeņa matemātikas zināšanas, tiek veidotas atsevišķas studentu grupas. Latvijas Jūras akadēmijā šo problēmu risinām, piedāvājot studentiem izvēles priekšmetu “Elementārā matemātika”, kurā nostiprinām matemātikas studiju kursā nepieciešamās zināšanas.

2019. gadā horvātu kolēģi uzaicināja Latvijas Jūras akadēmiju piedalīties “Erasmus+” projektā “MareMathics” – inovatīvas matemātikas mācību metodes jūrniecības studentu

izglītībā, lai izstrādātu mācību materiālus un metodes, kas motivētu studentus sekmīgi apgūt matemātikas kursu un iegūt zināšanas, kas nepieciešamas specialitātes apgūšanai. Projektā tika uzaicinātas arī Gdiņas Jūras akadēmija un Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmija. Aktīvs darbs pie projekta sākās 2020. gadā.

Projekta pirmajā posmā tika veikts pētījums par studiju procesa pozitīvajiem un negatīvajiem aspektiem augstskolās. Tika apkopota statistika par studentu sekmēm, par studentu rotāciju. Tika aptaujāti gan studenti, gan pasniedzēji, uzzinot viņu viedokli par mācību procesu. Kā arī tika apzināti augstskolā pieejamie mācību līdzekļi. Atklājās, ka ir diezgan liels

tādu studentu procents, kuri matemātikas eksāmenus kārtu atkārtoti. Daļa studentu nerasniedz vēlamo rezultātu un pamet studijas. No studentu aptaujas secinājām, ka ir vairāki faktori, kas ietekmē studiju kvalitāti, piemēram, daudzi studenti ir spiesti paralēli mācīties arī strādāt. Daļai studentu ir nepietiekamas priekšzināšanas matemātikas jomā. Studenti izteica neapmierinātību par akadēmiski organizētajām nodarbībām. Pētījums bija nozīmīgs, lai pamatotu projekta izpildes nepieciešamību, nosakot aktuālās vajadzības mūsdienīga studiju procesa nodrošināšanai.

Galvenais starptautiskā kopdarba mērķis bija izveidot mūsdienīgu interneta platformu – speciālu brīvas pieejas mājas lapu, kurā apkopoti daudzveidīgi mācību materiāli – lekcijas, piemēri, vingrinājumi, testi, videomateriāli, interaktīvas lietošanas. Zināma veida inovācija bija papildināt mācību saturu ar dažādiem uzdevumu piemēriem par jūrniecības kā arī reālās dzīves problēmām. Mājas lapa paredzēta jūrniecības specialitāšu studentiem. Ievērojot jūrnieku darba specifiku, materiāli ir pieejami arī praktizējošiem speciālistiem, kuri mācās attālināti, kā arī jebkuram interesentam. Mājas lapa “MareMathics” (skatiet URL: <https://maremathics.pfst.hr>) šobrīd



Neatkarīgais eksperts Tonijs Miluks un profesore Agata Zeļeska.



Informatīvs pasākums Ādažu vidusskolā.



"MareMathics" informācijas diena Latvijā.

ir izveidota. Tajā iekļautas vairākas sadažas – informatīvā, lekciju sadaža, studentiem un pasniedzējiem paredzētie mācību materiāli. Kā īpašs palīgīdzeklis pasniedzējiem par katru no aplūkotajām matemātikas tēmām ir izveidota "Skolotāju grāmata", kurā norādīts katras nodarbības mērķis un sasniegtie rezultāti. Lekcijas gaita ir iedalīta laikposmos, par katru no plāna punktiem dots sīkaks paskaidrojums un komentāri. Šāda veida ieteikumi ir īpaši noderīgi jauniešiem pasniedzējiem, uzsākot darba gaitas. Jāpiebilst, ka mājas lapa joprojām tiks papildināta – jau šobrīd autoru kolektīvs ir izveidojis tik apjomīgu materiālu klāstu, ka pagaidām vēl visi materiāli internetā nav izvietoti. Tāpat arī mums ir dota iespēja iesniegt arvien jaunus materiālus, kas var būt noderīgi mācību procesā. Mājas lapas saturs ir angļu

valodā, bet katra lekciju tēma būs pieejama arī latviski, poliski, horvātu un igauņu valodā.

Runājot par pašu projekta tapšanas procesu, tas sākas neparasti – ar

Covid-19 pandēmijas ierobežojumiem. Šā izesla dēļ pirmās tikšanās ar kolēģiem notika attālināti. Iesākumā bija daudz neskaidrību, kuras, manuprāt, būtu bijis viegli noskaidrot, ja būtu iespēja ar kolēģiem aprunāties klātienē. Tomēr darbs ritēja uz priekšu. Pirmais klātienēs notikums bija studentu Vasaras skola, ko organizēja Splitas Universitāte. No katras partneru augstskolas bija uzaicināti 10 studenti un vairāki lektori, kuri studentiem deva iespēju novērtēt izstrādāto lekciju materiālu speciāli organizētās nodarbībās. Katras lekcijas nobeigumā viņi aizpildīja aptaujas lapu, tā dodot iespēju lekciju materiāla autoriem pilnveidot iestrādes. Studenti bija ļoti priecīgi par uzaicinājumu piedalīties Vasaras skolā. No rītiem bija lekcijas, viņiem bija iespēja noklausīties dažāda veida prezentācijas, iepazīt daudzus pasniedzējus no dažādām augstskolām. Pēcpusdienās studentiem bija sadraudzības pasākumi, kā arī viņi devās ekskursijās, iepazīstot skaisto Splitas pilsētu, apmeklēja jūrniecības muzeju un citus tūrisma objektus. Daži no studentiem piedzīvoja negaidītu pārsteigumu – pēkšņi viņus pastaigas laikā uzaicināja piedalīties pilsētas ielās organizētajās dejās.

Arī mums, Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējiem (man un docentei Jeļenai Liģerei), bija liels prieks beidzot satikt ārzemju kolēģus. Bija ļoti interesanti piedalīties matemātikas skolā un vērot lekcijas. Katrs pasniedzējs demonstrēja atšķirīgas darba metodes. Varējām salīdzināt savas iestrādes ar kolēģu veikto darbu,

▶▶▶ 20. lpp.



Studenti un pasniedzēji Splitas Universitātē.



Pasākuma "Teacher Stars" kopbilde Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmijā.

#### ►►► 19. lpp.

pārspriedām, kā varētu papildināt matemātikas nodarbības ar interesantiem materiāliem un studentu aktivitātēm. Projekta pētnieku sapulcēs pārrunājām jau paveiktos darbus, grūtības, kas radās, ierakstot video-materiālus, noteicām nākamā darba posmus. It īpaši atzīmējām projekta "MareMathics" galvenās pētnieciskā darba vadītājas Anitas Gudeljes (Splitas Universitātes Jūrniecības fakultātes profesore) ieguldīto darbu, veidojot interaktīvās lietotnes.

Otrs ļoti interesants pasākums "Teacher Stars" notika Tallinas Tehniskās universitātes Jūras akadēmijā šā gada aprīlī. No katras partneru augstskolas bija uzaicināti pieci pasniedzēji, kuriem bija iespēja novērtēt projekta "MareMathic" mācību materiālus. Uzaicinātie lektori no projekta partneru augstskolām prezentēja matemātikas rezultātu pielietojumus atbilstošo specialitāšu uzdevumu risināšanā. Šīs saistošās prezentācijas ir publicētas projekta mājas lapā sadaļā, kas izveidota pasniedzējiem (Teachers/Presentations).

Kā plānots, notika arī divas projekta dalībnieku sapulces Rīgā, Latvijas Jūras akadēmijā, un Gdiņā, Gdiņas Jūras akadēmijā. Tajās mēs galvenokārt apspriedām jautājumus, kas bija saistīti ar mācību materiālu

Tikšanās Gdiņas Jūras akadēmijā.



izstrādāšanu. Sapulču informatīvajā daļā projekta galvenā menedžere Aleksandra Baniča deva svarīgas norādes par finanšu organizēšanu. Viņa arvien bija ļoti laipna un vienmēr deva sīkus paskaidrojumus gan tiekoties, gan atbildot uz e-pastā saņemtajiem jautājumiem.

Bija liels prieks piedalīties starptautiskajā "Erasmus+" projektā, iepazīties un sadraudzēties ar kolēģiem no Horvātijas, Polijas, Igaunijas jūrniecības augstskolām. Mēs apguvām daudz jauna – kā ierakstīt videomateriālus, kā tos noformēt, kādas tēmas izvēlēties. Mācījāmies, kā labāk izmantot brīvpieejas programmas

"GeoGebra" iespējas. Iepazinām interaktīvas lietotnes uzdevumu un jautājumu testu veikšanai. Veidojot "Skolotāju grāmatu", pārdomājām, kā labāk organizēt matemātikas nodarbības.

Lai gan projekts "MareMathics" ir noslēdzies, tas joprojām ir "dzīvs", jo darbs pie mājas lapas nebūt nav beidzies. Mājas lapa tiks papildināta ar jauniem un jauniem dažāda veida mācību materiāliem. Mēs ceram, ka mājas lapā pieejamie materiāli latviešu valodā būs noderīgi mūsu studentiem, kā arī skolēniem, kuri apgūst matemātiku padziļināti. ■

LJA lektore Mg. math. Ingrīda Veilande

# WMU zinātnisko pētījumu centrā ir jūras dekarbonizācija

30. – 31. augustā Pasaules Jūras universitāte (*The World Maritime University, WMU*) rīkoja starptautisku divu dienu semināru par zaļajām tehnoloģijām un to ieviešanas iespējām un nozīmi jūras dekarbonizācijā. Vairāk nekā 70 dalībnieku no 35 valstīm, tajā skaitā arī pārstāvji no IMO, Eiropas Savienības un WMU studenti, pulcējās, lai apmeklētu pasākumu “Zaļo tehnoloģiju un kapacitātes palielināšanas loma jūrniecības dekarbonizācijā”. Prezentācijās un diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta zaļajām tehnoloģijām un veidiem, kā veicināt globālu sadarbību un kapacitātes palielināšanu jūras dekarbonizācijas jomā.

WMU prezidente Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija sveica pasākuma dalībniekus un uzsvēra, cik svarīgas ir zaļās tehnoloģijas, piemēram, tās, kas demonstrētas ES programmas “Apvārsnis 2020” finansētā projektā CHEK, kas ir būtiskas, lai nodrošinātu tehniskos līdzekļus jūras transporta darbībai bez siltumnīcefekta gāzu emisijām. “Tās zaļās tehnoloģijas, ko redzam šodien attīstāmajos, patiesi ir progresīvas, jo modernās enerģijas taupīšanas ierīces ļauj izmantot atjaunojamās enerģijas un bezoglekļa degvielas. Ceru, ka profesionāļu diskusijas veicinās tehnisko iespēju un zaļo tehnoloģiju tālāku attīstību,” uzsvēra Doumbija-Henrija.

Projekts CHEK sākās 2021. gada jūnijā ar konsorcijs partneriem no “Vaasa Universitet” (koordinators), WMU, “Wartsila”, “Cargill”, “MSC Cruises”, “Lloyd’s Register”, “Silverstream Technologies”, “Hasytec”, “Deltamarin”, “Climeon”, “Yara Marine” un “BAR Technologies”.

Tehniskās sadarbības nodaļas direktors, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas pārstāvis un IMO ģenerālsēkretāra pārstāvis WMU absolvents Sjaojie Zhangs atzīmēja, ka divi šajā seminārā aplūkoti temati, proti, zaļās tehnoloģijas un globālo spēju veidošana, ir ļoti svarīgi, lai sekmīgi īstenotu IMO 2018. gada sākotnējo stratēģiju par SEG emisiju samazināšanu no kuģiem. “Zaļās tehnoloģijas, tostarp pētniecības un izstrādes iniciatīvas par alternatīvajām mazemisiju un nulles emisiju degvielām kuģniecībai, ir būtiskas, lai nodrošinātu tehniskus risinājumus jūrniecības nozares darba uzturēšanai transporta jomā, kas veicina globālo tirdzniecību, un vienlaikus



pildītu IMO apņemšanos kuģošanā pakāpeniski samazināt SEG emisijas un sasniegt emisiju nulles līmeni,” viņš sacīja.

COP26 sanāksmē, kas 2021. gada rudenī notika Glāzgovā, tika noteiktas skaidras vadlīnijas, lai sasniegtu mērķi – samazinātu pasaulē siltumnīcefekta gāzu emisijas un atteiktos no fosilā kurināmā izmantošanas. COP26 sanāksmē arī uzsvēra, ka ir nepieciešama globāla kapacitātes palielināšana un sadarbība tehnoloģiju izstrādē un īstenošanā, lai nodrošinātu globālo problēmu efektīvu risināšanu. Projekts CHEK paredz divu ekskluzīvu kuģu konstrukciju izstrādi: ar vēja enerģiju darbināmu beramkravu kuģi un ar ūdeņradi darbināmu kruīza kuģi, kas aprīkots ar novatorisku enerģijas tehnoloģiju kombināciju un darbojas simbiozē. Projekta mērķis ir samazināt kuģu siltumnīcefekta gāzu emisijas par 99%, vienlaikus panākot enerģijas patēriņa samazinājumu vismaz par 50%.

IMO stratēģiskais mērķis ir starptautiskās kuģošanas dekarbonizācija, lai līdz 21. gadsimta beigām pilnībā novērstu siltumnīcefekta gāzu emisijas no kuģiem, savukārt WMU rīkotais seminārs par jūrniecības dekarbonizāciju pilnībā atbilda 2022. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmai “Jaunas tehnoloģijas zaļakai kuģniecībai”.

WMU uzdevums ir CHEK projekta rezultātus darīt zināmus ieinteresētajām institūcijām, personām un politikas veidotājiem. Tāpat WMU ir atbildīga par dažādu tehnoloģiju aprites cikla novērtējumu un potenciālo siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījumu salīdzināšanu. Dalība CHEK projektā saskaņā ar WMU apņemšanos palīdzēt sasniegt ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus, jo īpaši 7. mērķi, kas vērsts uz cenas ziņā visiem pieejamu un tīru enerģiju, kā arī 13. mērķi, kas vērsts uz aktīvu rīcību klimata politikas jomā. Ar CHEK projektu vēl vairāk tiek palielināts un nostiprināts WMU jūrniecības pētniecības portfelis, jo īpaši “Maritime Energy Management” (MEM) pētniecības jomā.

WMU MEM izglītības piedāvājumā ietilpst revolucionārā MEM specializācija, kas tika ieviesta jau 2015. gadā, un pēcdiploma zinātniskie pētījumi jūras enerģijā, kas tiek nodrošināta tālmācībā. Lai ieviestu progresīvu, rentablu, drošu un videi draudzīgu resursu izmantošanu, WMU noteikusi jūras enerģijas pārvaldības pētniecību par prioritāru jomu, kas vērsta uz fundamentālu izpratni par enerģētiku jūrniecības kontekstā un uz pierādījumiem balstītu zināšanu izmantošanu, sākot no kuģiem līdz ostām un no okeāniem līdz kuģu būvētavām. ■

# VSTEP jaunākās inovācijas padara profesionālu jūras simulāciju pieejamu ikvienam

Kompānija VSTEP, vadošā kuģu simulatoru un virtuālās apmācības programmatūras izstrādātāja Rotterdamā, paziņojusi par jauna jūras simulatora "NAUTIS Home" laišanu klajā 2022. gada pēdējā ceturksnī. VSTEP mērķis ir ar "NAUTIS Home" dot iespēju gan jūrniecības profesionāļiem, gan interesentiem piedzīvot



Fabians van den Bergs.

reālistisku kuģošanas simulāciju mācīšas, uz kuģa, mācību iestādē vai jebkur citur.

Līdz šim profesionālā jūras simulācija galvenokārt bija pieejama tikai ar simulatoriem mācību vietās vai ar uzņēmumu un mācību kursu starpniecību. "Mūsu galvenais mērķis ir nodrošināt mācīšanos, izmantojot simulāciju," saka VSTEP izpilddirektors Fabians van den Bergs. "Jūras simulatori ir svarīga apmācības sastāvdaļa, lai iegūtu profesionālu jūrniecības izglītību, kā arī lai paaugstinātu kvalifikāciju. Pēdējo 20 gadu laikā VSTEP ir veltījusi visu savu intelektuālo potenciālu un finanšu resursus drošākas pasaules virzienā, izstrādājot inovatīvus simulācijas risinājumus, kas jūrniecības apmācību padara pieejamu efektīvā, rentablā un ilgtspējīgā veidā. Ar savu plašo "NAUTIS" simulācijā balstīto apmācības sistēmu klāstu VSTEP var nodrošināt simulācijas risinājumus, kas atbilst jūrniecības mācību iestāžu un apmācības centru prasībām.



"NAUTIS Home" simulatora attēls dinamiskā.

Reaģējot uz izmaiņām, paneļi ir pārvietojami uz sekundārajiem monitoriem.

Tāpat esam saskārušies ar pieprasījumu pēc profesionālām simulācijas programmatūrām no salīdzinoši lielas grupas, kurai nav pieejami loķālie simulatori. Šajā grupā ietilpst, piemēram, jūrniecības studenti, kuri vēlas palielināt simulācijas apmācības stundu skaitu, kā arī tie, kam jūrniecība ir vaļasprieks un kam nav iespēju izmantot kuģu simulāciju."

VSTEP vīzija ir nodrošināt, lai uz simulācijām balstīta mācīšanās kļūtu par būtisku jūrniecības izglītības un apmācības sastāvdaļu, padarot šo apmācību pieejamu ikvienam jūrniecības nozarē. Lai to panāktu, VSTEP

## Par ilgtspējīgu nākotni domājot

15. septembrī WMU konferenču centrs "Ilgtspējīga rītdiena" jau devīto reizi rīkoja zinātnisko konferenci, kuras uzmanības centrā bija vide un nākotne, un šā gada konferences tēma bija "Half Way to 2030". WMU konferenču centra uzaicināto viesu vidū bija pārstāvji no valsts institūcijām, kuģniecības nozares, zivsaimniecības nozares, kā arī pilsētvides attīstītāji, pedagogi, zinātnieki, nevalstiskās organizācijas.

WMU prezidente Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija uzsvēra, ka WMU zināšanu un pētniecības portfelis arvien papildinās un paplašinās, jo jūras un okeāna jautājumi kļūst arvien svarīgāki ilgtspējīgu risinājumu meklēšanas kontekstā, kas ietekmē cilvēces un mūsu planētas nākotni. K. Doumbija-Henrija īpaši akcentēja pasaules atkarību no jūras transporta pārvadājumiem, tirdzniecības, enerģētikas un klimata jautājumu risinājumiem, kā arī uzsvēra, ka, lai gan no pasaules okeāna veselības



ir atkarīga cilvēku labklājība, lielākā daļa cilvēku okeānu uztver kā pašsaprotamu, neiedziļinoties tajās problēmās, kas saistītas ar paša pasaules okeāna ilgtspējības jautājumiem.

"Zinātne, pētniecība un akadēmiskās aprindas vien neatrisinās mūsu okeāna problēmas un nenoliks mūs uz ilgtspējīgas rītdienas ceļa. Šim nolūkam ir nepieciešama sadarbība ar privāto sektoru, valdībām, nevalstiskajām organizācijām un sabiedrību visplašākajā mērogā. Tāpēc tādas kustības kā "Ilgtspējīga rītdiena" ir tik svarīgas, jo šeit koncentrējas tie

profesionāli, kuriem ir kopīgas intereses," sacīja Doumbija-Henrija.

Konferences dalībnieki bija vienisprātis, ka jau šobrīd ir steidzami jārikojas, lai nodrošinātu ilgtspējīgu rītdienu, bet tam nepieciešama visu iesaistīto pušu vēlme veicināt ilgtspējīgu domāšanu visos līmeņos, sākot no valsts institūcijām, privātā biznesa, sabiedriskajām organizācijām un beidzot ar ikvienu cilvēku individuāli, kurš ir gatavs savā ikdienā kaut ko mainīt, jo tieši patērētāji faktiski veido uzņēmējdarbības praksi. Tomēr biznesam mainīt ierasto praksi nav viegli, jo ir jāsauglabā rentabilitāte un jāapmierina akcionāru intereses, un kā atkarīgi ieguldījumi ilgtspējīgos projektos un pakalpojumos. Tieši tāpēc tik svarīga ir sadarbība starp visām nozarēm, tostarp rūpniecību, lēmumu pieņēmējiem un akadēmiskajām aprindām, lai virzītos uz priekšu un pārietu no ierastās darbības uz veiksmīgu zaļo vai zilo (okeāna gadījumā) pārkārtošanos. ■



paplašina jau esošo "NAUTIS" portfeli ar jaunākās paaudzes risinājumu "NAUTIS Home", ko radījuši nozares labākie profesionāļi.

"Mēs ticam šai inovācijai, kas spēj apvienot profesionālu simulācijas programmatūru, mācību procesu un arī izklaidi," komentē Fabians van den Bergs. "NAUTIS Home" pamatā ir mūsu profesionālie "NAUTIS" simulatoru risinājumi, papildināti ar progresīvām tehnoloģijām, nodrošinot 3D efektu vides, hidrodinamikas un grafikas risinājumus, kas pēc būtības ir dators ar 3D grafikas karti. Lietotāji varēs pārvietoties, piemēram, Roterdamas, Honkongas vai Ņujorkas ostā, kā arī kuģot ar dažāda veida kuģiem.

"NAUTIS Home" piedāvā pieejamu un cenas ziņā pieņemamu simulācijas apmācības risinājumu, vispirms jau lai uzlabotu prasmes esošajiem jūrnieceības profesionāļiem, bet tai pašā laikā "NAUTIS Home" simulators strādā, lai ar tā palīdzību varētu apgūt pamata prasmes tie, kas



nolēmuši studēt jūrnieceību vai jau sākuši mācības, kā arī lai ieinteresētu jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju. Lai gan "NAUTIS Home" ir vērsts uz individuālu apmācību, to lieliski varēs izmantot arī jūrnieceības mācību iestādēs, mācību centros un uz kuģiem, lai papildinātu jau esošo apmācību. Testēšanas režīmā jaunais simulators sāks darboties 2022. gada beigās, bet pilnībā "NAUTIS Home" sistēma būs pabeigta līdz 2023. gada beigām, un šis inovācijas ieviešana tirgū būs liels solis uz priekšu, lai padarītu jūras simulācijas apmācību pieejamāku plašākai auditorijai. "NAUTIS Home" ļaus speciālistiem mācīties un apmācīt efektīvā, ilgtspējīgā un finansiāli draudzīgā veidā, lai strādātu drošākas pasaules virzienā," saka VSTEP komercdirektors Tije Voss. ■

# ITF jaunākais pētījums atklāj problēmas transporta nozarē

**Starptautiskais transporta forums (ITF) ar FIA fonda atbalstu veicis pētījumu, lai noskaidrotu, kas kavē sasniegt mērķi – oglekļa nulles emisijas transporta nozarē. Secinājums bija visai pārsteidzošs: izrādās, ka sasniegt izvirzītos klimata mērķus visvairāk traucē ar dzimumu saistīti aizspriedumi. "Dzimumu dažādība vadības un ierindas darbinieku līmenī apdraud transporta nozares oglekļa nulles emisiju mērķus," zinātnieki brīdina jaunajā ITF ziņojumā.**

Lai labāk izprastu progresīvas politikas veidošanu, pētījumā aplūkota saistība starp dzimumu līdztiesību, transportu un klimata pārmaiņām. Ziņojums tapis, pamatojoties uz padziļinātām individuālām intervijām ar četrus ITF dalībvalstu pārstāvjiem un diviem ITF Korporatīvās partnerības valdes locekļiem, un tajā, apzinot jau esošos labās prakses piemērus, tiek sniegti konkrēti padomi, kā atrisināt dzimumu līdztiesības jautājumus. Pētījuma autori izvirza četras pamatprincipu grupas:

- spēju veidošana, zināšanu pārvaldība un komunikācija;
- dzimumu līdzsvars, līdzdalība un sieviešu līderība;
- labas prakses ieviešana;
- uzraudzība un ziņošana.

FIA fonda direktora vietniece Šeila Vatsone: "FIA fonds ir gandarīts strādāt kopā ar ITF un atbalstīt šo jauno un ļoti nozīmīgo pētījumu, lai saprastu un varētu izdarīt secinājumus, cik lielā mērā savstarpēji saistīts būtiskais transporta dekarbonizācijas process un dzimumu līdztiesības jautājums. Šajā ziņojumā ir skaidrs vēstījums: ja nav jēgpilnas dzimumu pārstāvības visā transporta nozarē, ieskaitot nodarbinātību, plānošanas sistēmu, kā arī datu apstrādi un apriti, tad cerības



uz transporta nozares labu nākotni mūs visus pievils."

ITF ģenerālsēkretārs Jongss Tae Kims: "Mēs nevaram risināt klimata pārmaiņu problēmu, nede-karbonizējot transportu, un tieši tāpat mēs nevaram padarīt mūsu mobilitāti ilgtspējīgu, nerisīnot pastāvošo dzimumu nelīdzsvarotību attiecībā uz to, kā izstrādājam un izmantojam transportu. Šis ziņojums, kas tapis sadarbībā ar FIA fondu, sniedz pragmatisku izpratni par to, kā ITF locekļi un nozare var uzlabot situāciju dzimumu līdztiesības ziņā. Jau esošā labā pieredze paver ceļu citiem, lai pielāgotos un attīstītos. Arī mēs paši analizējam un pārskatām ITF darbu, lai nodrošinātu pēc iespējas iekļaujošāku pieeju darbaspēka jautājumos un sasniegtu labākus rezultātus. Ļoti ceru, ka tā kļūs par normu visā pasaulē, jo mēs visi esam kopā sasaistīti un visi no tā gūsim labumu." ■

# Jaunumi jūrniecībā

## Veicina studentu iesaistīšanos jūras transporta risku pētniecībā

No 2022. gada 15. līdz 17. novembrim Argonnas Nacionālā laboratorija Lemontā, Ilinoisas štatā, rīkos Jūras riska simpoziju (MRS), kas ir ikgadējs starptautisks pasākums, un šā gada centrālā tēma būs riski, kas saistīti ar globālo jūras transporta sistēmu (MTS).

MRS 2022 tradicionāli ietvers arī studentu pētniecības darbu konkursu, kurā bakalaura un maģistrantūras studenti varēs iesniegt savus pētījumus par tēmām, kas risina jūrniecības kopienas interesējošus jautājumus. Tas dod studentiem iespēju dot savu ieguldījumu kuģošanas risku apzināšanas un novēršanas jomā, iegūt profesionālu pieredzi un iekļauties līdzīgi domājošu studentu, kolēģu un mentoru tīklā. Studentu ideju bankā tiks prezentēti pētījumi, ko veicis students vai studentu grupa fakultātes konsultanta vadībā. Pētījums varētu ietvert praktiskā darba, interviju, literatūras pārskatu, jauno tehnoloģiju izpēti, politikas analīzi vai citus pētījumus jūrniecības nozares riska faktoru apzināšanai. MRS komiteja veicina radošu pieeju tēmas izpētei un atspoguļošanai un sola izskatīt visus pieteikumus, kas attiecas uz jūrniecības riska jautājumiem.

## Nigērijas valdība ievieš jaunu pretpirātisma stratēģiju

Neraugoties uz incidentu skaita samazināšanos, nolaupīšanas un pirātisma draudi Gvinejas līcī saglabājas.

Lai izbeigtu pirātismu, bruņotas laupīšanas un cilvēku nolaupīšanas gadījumus Gvinejas līcī (GoG), Nigērijas valdība un globālās kuģniecības nozares ieinteresētās personas nesen sāka īstenot pavisam jaunu stratēģiju, ieviešot mehānismu, kas novērtēs valstu pirātisma apkarošanas iniciatīvu efektivitāti un to saistības pret GoG. Jaunā stratēģija

paredzēta ieinteresētajām personām, kas darbojas reģionā, un tā noteiks jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi un pastiprinājumi, lai izskaustu pirātismu.

## “AtoB@C Shipping” ieguldīs finanses elektrisko hibrīdkuģu būvniecībā

“ESL Shipping” meitasuzņēmums “AtoB@C Shipping” parakstījis 32,2 miljonu eiro aizdevuma līgumu ar “Svenska Skeppshypotek”, kura atmaksāšanas termiņš ir 15 gadi. Šis aizdevums ir daļa no finansējuma, ko kompānija ieguldīs sešos jaunos ļoti energoefektīvos elektriskajos 5350 dwt hibrīdkuģos.

“Pricējami, ka ir parakstīts aizdevuma līgums ar “Svenska Skeppshypotek”, jo aicinām viņus sadarboties mūsu ceļā uz kuģošanu bez fosilā kurināmā. Mums ir kopīgs mērķis veicināt zaļās tehnoloģijas un stiprināt Zviedrijas kuģniecības nozari,” teica kompānijas korporatīvās uzņēmējdarbības attīstības direktore Frīda Roulenda.

Jaunie 1A ledus klases elektriskie hibrīdkuģi būs tirgus līderi kravas ietilpības, tehnoloģiju un inovāciju ziņā. Siltumnīcefekta gāzu, tostarp CO<sub>2</sub>, emisijas tiem būs par gandrīz 50% mazākas nekā pašreizējiem kuģiem, padarot tos par visefektīvākajiem pasaulē savā lieluma klasē. Jaunie kuģi tiks būvēti “Chowgule & Company Private Limited” kuģu būvētavā Indijā, un paredzams, ka pirmais kuģis tiks nodots ekspluatācijā 2023. gada trešajā ceturksnī.

## “Hapag-Lloyd” un “Spinelli Group” apvieno spēkus

Vācijas konteinerpārvaldītāju uzņēmums “Hapag-Lloyd” no esošajiem akcionāriem iegādājies 49% “Spinelli Group” akciju. “Spinelli Group” ir vadošā Itālijas loģistikas grupa. Pēc darījuma Spinelli ģimenei piederēs 51% kontrolpakete. Puses vienojušās neatklāt darījuma finanšu datus. Darījums pilnībā būs pabeigts tad,

kad to apstiprinās atbildīgās pretmopola iestādes, un tas ir gaidāms līdz 2022. gada beigām.

Ar 253 modernu konteinerkuģu floti un kopējo transporta jaudu 1,8 miljoni TEU “Hapag-Lloyd” ir viens no pasaules vadošajiem līnijpārvaldītāju kuģniecības uzņēmumiem, tajā nodarbināti aptuveni 14 300 cilvēku un tam ir vairāk nekā 400 biroju 137 valstīs. “Hapag-Lloyd” konteineru ietilpība ir trīs miljoni TEU, ieskaitot vienu no lielākajām un modernākajām refrīžeratoru konteineru flotēm. Uzņēmums ir viens no vadošajiem operatoriem Transatlantisko, Tuvo Austrumu, Latīņamerikas un Amerikas pārvaldījumos.

Savukārt “Spinelli Group”, kas darbojas kopš 1963. gada, ir vadošais loģistikas pakalpojumu sniedzējs Itālijā, kas piedāvā pakalpojumus visā loģistikas ķēdē, ieskaitot ostas termināļu pakalpojumus, multimodālus transporta risinājumus, konteineru noliktavas un remontdarbus, noliktavas un muitas aģentu darbības, un šis kompānijas priekšrocība ir spēja efektīvi savienot klientus ar galvenajām Itālijas ostām.

## Sešas oficiālās IMO valodās izdota atjaunināta MARPOL VI versiju

“IMO – Norway GreenVoyage2050” projekta ietvaros sešas oficiālajās IMO valodās izdota atjaunināta versija populārajam MARPOL VI pielikumam, kurā aplūkots gaisa piesārņojums no kuģiem. Dokumentā sniegts katras regulas skaidrojums, un tas būs noderīgs resurss valstīm, kuras vēlas izstrādāt tiesību aktu projektus, lai MARPOL VI pielikumu iekļautu savu valstu tiesību aktos.

“IMO GreenVoyage2050” projekta tehniskais analītiķis M. Hoe: “IMO skaidri apzinās, cik svarīgi, lai visas valstis varētu piekļūt informācijai par vides noteikumiem, kas tām palīdzēs tos labāk izprast, tai skaitā arī iekļaujot šos tiesību aktus savas valsts likumdošanā. Atsevišķi tika

izstrādāta analīze par katru klauzulu, lai veicinātu lielāku pārredzamību un izpratni par MARPOL VI pielikumu, un esam ļoti priecīgi izdot šo atjaunināto un ļoti svarīgo resursu.”

2021. gada jūnijā IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) savā 76. sesijā pieņēma būtiskus grozījumus MARPOL VI pielikumā, tai skaitā attiecībā uz kuģu energoefektivitātes indeksu (EEXI) un oglekļa intensitātes rādītāju (CII). Prasības iestrādātas Rezolūcijā MEPC.328(76) un tiek piemērotas, sākot no 2022. gada 1. novembra.

MARPOL VI pielikuma analīze bez maksas pieejama lejupielādei sešās valodās: arābu, ķīniešu, angļu, franču, krievu un spāņu.

## “AP Moller – Maersk” pārdod “APM Terminals” akcijas un izstājas no biznesa Krievijā

“Delo Group” ir pabeigusi “APM Terminals” 30,75% akciju paketes iegādi no kompānijas “AP Moller–Maersk”, līdz ar to kļūstot par Krievijā bāzētā konteineru termināļa operatora “Global Ports Investments” (GPI) līdzīpašnieci. Darījums noslēdzās pēc tam, kad bija izpildīti visi nepieciešamie nosacījumi, un “APM Terminals” bijusi vadība nekavējoties izstājās no GPI direktoru padomes. Līdz ar to uzņēmums “AP Moller–Maersk” vairs nedarbojas un tam nepieder nekādi aktīvi Krievijā.

2022. gada augustā “AP Moller–Maersk” nolēma pārtraukt līdzdalību GPI un pārdot savas “APM Terminals” akcijas sakarā ar Krievijas militāro iebrukumu Ukrainā. GPI ir vadošais konteineru termināļa operators Krievijā, kam pieder un kas ekspluatē septiņus jūras konteineru un daudzfunkcionālus termināļus divās ostās, galvenokārt koncentrējoties uz konteineru apstrādi.

Konteineru loģistikas uzņēmums “AP Moller–Maersk” darbojas 130 valstīs un nodrošina darbu aptuveni 95 tūkstošiem cilvēku, savukārt kompānijas “APM Terminals” 75 termināļu tīkls apstrādā aptuveni 250 kuģu dienā un 12,8 miljonus kuģu kustību gadā. ■

# Modrība joprojām pirmajā vietā

**Pateicoties lielākai modrībai un saskaņotiem centieniem samazināt draudus jūrniekiem, globālais pirātisms un bruņotas laupīšanas incidenti ir sasnieguši zemāko līmeni gandrīz 30 gadu laikā. Starptautiskais Jūrniecības birojs (IMB) nācis klajā ar ziņojumu par 2022. gada pirmo pusi, kurā norādīts, ka IMB ir saņēmis vismazāko ziņojumu skaitu par incidentiem kopš 1994. gada.**



2022. gada pirmajos sešos mēnešos kopumā notikuši 58 incidenti, 55 gadījumos pirāti nokļuva uz kuģa un tika nolaupīts viens kuģis. Salīdzinot ar 2021. gada pirmo pusi, kad tika saņemti 68 ziņojumi, incidentu skaits samazinājās par gandrīz 15%.

“Šīs ir labas ziņas ne tikai jūrniekiem un kuģniecības nozarei, bet arī tirdzniecībai, kas veicina pasaules ekonomikas izaugsmi,” sacīja IMB direktors Maikls Hovlets. “Tomēr kuģošanas kopienai joprojām ir jā-saglabā modrība, tāpēc mēs mudinām valdības un atbildīgās iestādes turpināt patrolēšanu, kas pirātus un bruņotos laupītājus attur no uzbrukumiem kuģiem.”

Tomēr ne visas ziņas ir labas. 2022. gadā 23 kuģu apkalpes joprojām atrodas gūstā kā ķīlnieces. IMB uzsver, ka šā gada pirmajā pusē nav nolaupīta neviena apkalpe, tāpat nav saņemti ziņojumi par to, ka kuģi būtu apšaudīti. Statistika liecina, ka 96% gadījumu uzbrucēji nokļuva uz kuģa, vairāk nekā puse ziņojumu, kopumā 32, bija saistīti ar kuģiem, kas atradās uz enkura, bet vēl 19 kuģiem uzbruka, kad tie bija ceļā.

Lai gan kopējais incidentu skaits turpina samazināties, IMB brīdina, ka karstie punkti joprojām ir Gvinejas līcis un Singapūras šaurums, joprojām lielāks ziņojumu skaits, salīdzinot ar vidējo, nāk no enkurvietas Kaljao, Peru. Piecos ziņojumos bija teikts, ka uzbrucēji bija bruņoti ar nažiem, bet vienā gadījumā ar pistoli.

Ceturrtā daļa incidentu, par kuriem tika ziņots 2022. gadā, notika Singapūras šaurumā, un IMB šos incidentus klasificē kā zema līmeņa noziegumus, jo parasti iebrucēji centās nozagt rezerves daļas vai citus materiālus, bet lielākā daļa no viņiem, kad tika atklāti, visu pame-ta un bēga.

IMB pauž pārliecību, ka labāka reģionālā koordinācija palīdz samazināt uzbrukumu skaitu kuģiem. Kā piemērs tiek minēts aprīlī notikušais uzbrukums *panamax* beramkravu kuģim 260 jūdzes no Ganas krastiem. IMB pirātisma ziņošanas centrs sazinājās ar reģionālajām iestādēm un starptautiskajiem karakuģiem, lai lūgtu palīdzību. Uz aicinājumu atsaucās Itālijas karakuģis, uz notikuma vietu nosūtot helikopteru, kas nodrošināja apkalpes drošību un pavadīja kuģi uz ostu.

Tomēr IMB savā ziņojumā atkārtoti aicina piekrastes valstu krasta apsardzes, drošības aģentūras un neatkarīgās starptautiskās flotes raudzīties, lai pirātisma jautājums paliek dienas kārtībā un tiek pastāvīgi risināts.

►►► 25. lpp.

Piemēram, kuģošanas nozares līderi, tostarp Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS), BIMCO, "Intertanko", "Intercargo" un Naftas kompāniju starptautiskais jūras forums (OCIMF), apvienojās, lai sniegtu atbalstu Nigērijas Jūras spēku centieniem samazināt pirātisma draudus un panākt progresu reģionā. Sniedzot paziņojumu par sadarbību, viņi uzsvēra, ka tiek veidots mehānisms, lai regulāri novērtētu valstu pirātisma apkarošanas iniciatīvas Gvinejas līcī. IMB savā pusgada ziņojumā norāda, ka modrība ir nepieciešama pat tajos reģionos, kur pirātisms šķietami ir apkarots, un brīdina, ka pirātisma draudi joprojām pastāv Sarkanās jūras dienvidu ūdeņos un Adenas līcī, kas ietver Jemenu un Somālijas krastus, lai gan 2022. gadā netika ziņots par incidentiem šajā reģionā.



Pēdējā laikā bruņoti pirāti veikuši vairākus uzbrukumus naftas platformām Meksikas līcī.

Pirātisms un bruņotas laupīšanas ir bieža naftas platformu problēma Meksikas līcī. Noziedzīgās bandas regulāri uzbrūk platformām, kā arī atkrastes atbalsta kuģiem. Tiek uzskatīts, ka faktisko incidentu skaits ir lielāks par paziņoto skaitu.

Visas iesaistītās puses ir vienprātīgas, ka kuģniecības nozarei ir pastāvīgi jāpārskata riska novērtēšanas plāns, jāīsteno kuģu drošības plāns, kā arī citi pasākumi, kas nepieciešami, lai novērstu pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumus pret kuģiem. IMB iesaka maksimāli palielināt modrību un uzmanību, reaģēt uz trauksmes signāliem, kad kuģu tuvumā tiek pamanītas aizdomīgas laivas vai citi kuģi. ■

IMB info

# Pieņemt izaicinājumus un piepildīt ambīcijas

“Salīdzinot to Loginovu, kāds bija 1998. gadā, ar Loginovu, kāds ir šodien, tā ir kā diena pret nakti, deviņpadsmit gadi ostas pārvaldnieka amatā tomēr nav viena diena. Šajā laikā esmu profesionāli pilnveidojies, apguvis jaunas zināšanas, ieguvis jaunus kontaktus, un tā pieredze, kas iegūta, organizējot darbu šādā ostā (to viņš teica ar īpašo un tikai Leonīdam raksturīgo intonāciju un uzsvāru uz katra vārda) kaut ko taču nozīmē!” Tā pirms pieciem gadiem intervijā žurnālam “Jūrnieks” teica LEONĪDS LOGINOVS, kad 2017. gada 10. martā bija beidzis darba attiecības ar Rīgas brīvdostas pārvaldi. Nu, pēc pieciem gadiem, ar Leonīdu atkal tiekamies Rīgas brīvdostas pārvaldes sarunu zālē, un jautāts, kas šajā laikā viņa dzīvē noticis, pārprasa: “Manā dzīvē?”, un smaidot atbild: “Aizgāju pensijā, piestrādāju dažās Rīgas ostas kompānijās, kam vajadzīga mana palīdzība. Patiesībā nekāda konkrēta darba man nav, un es tādu nemaz arī negribu.”

– Pirms pieciem gadiem uz interviju atnāci tieši no tiesas zāles. Vai tagad visas tiesāšanās beidzot ir galā?

– Viens tiesas process ir beidzies. Mani notiesāja par vienu epizodi, kur mums abiem ar Aigaru Pečaku par ziedojumu Liepājas Jūrnieceības koledžai uzlika naudas sodu. Diemžēl Pečaku joprojām turpina tiesāt par ļoti senu Krievu salas projektu, un man šajā lietā ir liecinieka statuss. Pečaku tiesāt par to, ka viņš savulaik

terminālim saskaņojis kravas laukuma būvi vietā, kur pēc tam, kad parādījās jaunie dzelzceļa projekti, izrādījās paredzēta dzelzceļa līnijas būve, tāpēc nācās nojaukt vienu noliktavu. Būtībā tas nebija nekas ārkārtējs, tikai normāls darba process, taču tiesāšanās turpinās gadiem.

– Tik ilgus gadus esi strādājis ostas pārvaldnieka amatā, pārzini šo sfēru no a līdz z, tāpēc vēlos pavaicāt, kā šajos visai sarežģītajos apstākļos un draudīgajās situācijās, ar kādām tagad saskaras pasaule, redzi Latvijas vietu jaunajos loģistikas risinājumos? Kas vispār ar Latvijas ostām tālāk notiks?

– Uz šo jautājumu nevaru atbildēt, skatoties no Rīgas ostas pārvaldes zvanu torņa, no ostas pārvaldnieka pozīcijām, par ko es neko nezinu un



Leonīds Loginovs un Aigars Pečaks.



arī nevēlos zināt, bet, tā kā patiešām esmu saistīts ar vairākiem ostas uzņēmējiem, redzu, kas notiek, raugoties uz procesiem no viņu puses. Saproti, jau labu laiku esmu projām no ostas pārvaldnieka amata, un daudzi saka – tu aizgāji un tagad redzi, kā ostā viss mainījies ne uz to labāko pusi. Uz to varu tikai atbildēt, ka tās ir pilnīgas muļķības, tāpēc ka ostā un ostas pārvaldībā nekas negrozās ap manu aiziešanu. Gluži vienkārši ir mainījušies apstākļi, un šajos nepavisam ne tajos vieglākajos apstākļos cilvēki turpina strādāt. Ja es joprojām vadītu ostas pārvaldi, viss būtu noticis tieši tāpat. Ir neparedzamas lietas, ko ar veselo saprātu nevar izskaidrot, un vismuļķīgākais ir tas, ka no tevis te nekas nav atkarīgs. Ir pilnīgi aplams stāvoklis, un cilvēks ir bezspēcīgs ko mainīt. Ostas pašas jau var plānot, kā attīstīties, bet rodas situācija, kad visi labie plāni vienkārši nobrūk. Esmu pārliecināts, ka toreiz, kad atstāju ostas pārvaldnieka amatu, varēju to darīt ar mierīgu sirdi, jo biju pietiekami daudz paveicis, lai varētu nolikt savas pilnvaras. Taču neviens neko nevar mainīt tajā globālajā lielumā, tāpat kā neviens nevar prognozēt un

pateikt, kāda varētu būt izeja no šīs situācijas. Visas tās diskusijas par kaut kādiem plāniem un perspektīvām izrādās tukša muldēšana, jo, kā redzam, karš nojauc pilnīgi visu, un daudzu gadu darbs, ko esi veidojis, plānojis un cēlis, tiek aizslaucīts un pazūd vējā. Skumji, bet viss darītais vienā mirklī, izrādās, ir bijis bezjēdzīgi. Ja godīgi, tad nezinu, kur ir Latvijas vieta, man šķiet, ka nekur. Vienīgais, par ko varam priecāties, ka pie mums nav kara, neviens nesauj un nespridzina, un cerēt, ka tas nekad nenotiks.

Taču ostas turpinās pastāvēt vienmēr. Ja nebūs vienas kravas, tās vietā nāks citas. Arī Rīgas ostai nekas nedraud, jo kamēr Latvijā ir meži, laukos briest graudi, ir kūdra un vēl citas lietas, kamēr Latvijā kaut ko cels un būvēs, tikmēr ostās pārkraus kravas – vedīs iekšā un transportēs projām. Rīgas ostā ir izveidota infrastruktūra, ir piestātnes, dziļumi un visu veidu termināļi, lai uzņēmēji varētu strādāt, bet ar pašiem ostas uzņēmējiem varētu būt tā, ka sākumā nomirs tie švakākie, stiprākie sakoncentrēsies un meklēs sadarbības iespējas, un tad vairs nebūs tā kā tagad, kad visās malās krauj

pagales. Kas attiecas uz mazajām ostām, tad tik ilgi, kamēr to tuvumā darbosies ražotnes, piemēram, Mērsraga ostas gadījumā tādas firmas kā "Vika Wood", kas ražo precīgu eksportam, kravas būs. Uz kādu milzīgu ostu izrāvienu nevaram cerēt, bet varam cerēt, ka ostas spēš piesaistīt arvien jaunus kravu veidus. Ostu jau ciet neaizslēgs, te vairāk vai mazāk darbs būs vienmēr. Vienīgais, ko varam vēlēties, lai dievs dod, ka nesākas karš. Pavisam cita situācija Latvijas ostās, protams, būtu, ja Krievija nebūtu iesākusi karu Ukrainā un arī sabūvējusi savas ostas.

**– Ja padomājam, cik gadu esam taisījuši reveransu Krievijas priekšā ar cerību, ka viņi kaut nelielu kravu apjomu tomēr transportēs caur Latvijas ostām. Reiz intervijā teici, ka Latvijas ostām pietiks ar to, kas Krievijai paliks pāri, bet tagad Krievijas noziedzīgās politikas dēļ pilnīgi viss ir nobrucis.**

– Bija laiks, kad domājām, ka Krievija nespēs realizēt savus plānus par jaunu ostu celtniecību, bet viņi ņēma un savas ostas tomēr sabūvēja,

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

pie tam sabūvēja tā, kā pat sapņos nevarēja rādīties. Nenormālos apjomos, kur ieguldītas neiedomājamas investīcijas. Kad aizgāju no pārvaldnieka amata, man piedāvāja darbu vairākās vietās, tajā skaitā Krievijā. Toreiz aizbraucu apskatīties, kāda tad ir tā Ustjlugas osta, ko līdzinā vietā uzbūvēja pilnīgi no nulles. Biju pārsteigts, kāda infrastruktūra tur ir izveidota, pievilka gāze, elektrība, cauruļvadi, elektroviļieni no Sibīrijas līdz pašam ostas piestātnēm. Lai labāk saprastu, kas visapkārt notiek, toreiz uzkāpu uz ostas ofisa jumta un kļuju mēms, jutos kā zinātniskās fantastikas filmā: briesmīgi apmēri un visa iespējamā tehnika – grābēji, stūmēji, krāvēji, celtni un vagoni, neaptveramas investīcijas, un visu šo infrastruktūru krieviem nodrošināja un izveidoja vācu kompānija “Krupp”.

**– To laikam var saukt par valsts politiku, tāda ir bijusi Krievijas politika.**

– Tā tas ir. Savulaik viņu politika bija strādāt arī Rīgas ostā un nopirkt Ventspils ostu.

**– Un kas būtu tagad, ja toreiz tā būtu noticis?**

– Ostas būtu ciet. Rīgā, bet jo īpaši Ventspilī arī tagad daudzi termināļi ir ciet, un tie ir uzņēmumi ar Krievijas kapitāldaļām.

**– Šodien īsti drošs nevar justies neviens, jo, tēlaini runājot, sēžam uz bumbas ar laika degli.**

– Mēs nekad nevaram zināt, kas patiesībā slēpjas aiz daudzām un dažādām darbībām, un tas attiecas ne tikai uz to, kas notiek plašajā pasaulē, bet arī uz to, kas notiek tepat mūsu mīļajā Latvijā. Reizēm liekas, ka tie lēmumi, kas tiek pieņemti mūsu valdībā, trakomājā varētu būt *super šovs*.

**– Trakomājā jau esot plašs personāžu pulks – ir gan Napoleoni, gan prezidenti un ministru prezidenti.**

– Un arī reālajā dzīvē netrūkst traku personāžu, kuri ir pārliecināti, ka tikai viņi zina pareizo risinājumu, un mums nemaz nepaskaidro, kāpēc pieņem tos vai citus lēmumus. Tiek uzspiests viedoklis, un mums tas ir

jānorij. Manuprāt, tagad esam nonākuši pie sasistas siles, tāpēc nekas iepriecinošs mūs negaida, un līdz kritiskajam līmenim, kad cilvēki būtu gatavi ņemt rokās dakšas, nemaz nav tālu. Skaidrības un ticības nav nevienam, bet negribu absolutizēt un teikt, ka visas institūcijas strādā tikai slikti, jo, protams, ir arī godprātīgi cilvēki un labi speciālisti, bet diemžēl visu sabojā tie, kuriem tiešām nekas nav galvā. Ja valsts pārvaldē un politikā būtu vairāk godprātīgo, mēs kā valsts būtu pavisam citā situācijā.

**– Vēlos nedaudz parunāt par valsts politiku ostu sakarā. Ir pieņemts Ostu likums, ar ko būs mainīts ostu pārvaldības modelis. Esmu mēģinājusi saprast, ko valsts ar to vēlas panākt, bet līdz patiesai sapratnei neesmu nonākusi. Arī tu noteikti esi sekojis šim procesam, un varbūt tev ir skaidra atbilde, kāpēc tas viss notika?**

– Ja runājam par ostu pārvaldības modeli, tad nekur citur pasaulē nav tāds modelis, kāds Latvijā 1994. gadā tika pieņemts. Itin nekur! Manuprāt, toreiz tā bija pilnīgi aplama un nepareiza pieeja, jo pieļāva, ka tiek privatizēti ostu termināļi. Tos, tāpat kā visu pārējo Latviju, varēja dabūt pa lēto, vienkārši pievākt. Cita lieta, ja 1994. gadā būtu pieņemts ASV ostu pārvaldības modelis, kur visa ostas infrastruktūra un substrukūra, ieskaitot termināļus, it viss pieder ostas pārvaldei, bet tie, kas strādā ostā, ir šīs infrastruktūras nomnieki. Arī ostas apkalpojošie dienesti, tai skaitā ostu strādnieki, ir ostas pārvaldes darbinieki. Ja vēlies kraut minerālmēslus, piedalies konkursā un vari vinnēt attiecīgā termināļa operatora pakalpojumus. Bet tev ir saistošas prasības par darbaspēka izmantošanu un kravu apjomu nodrošināšanu. Uzskatu, ka šis ir vispareizākais modelis, jo tad neviens neko nevar pārņemt. Mūsu Likums par ostām noteica, ka piestātnes paliek ostas pārvaldes īpašumā, bet termināļi pieder privātpersonām, kas sataisīja visādas ofšoru zonas un naudu laida pa labi un pa kreisi. Bet arī tas būtu tikai sākums salīdzinājumā ar politisko spēku ietekmi uz ostas darbību. Piemēram, 2000. gadā Rīgā nomainījās politiskā vara un pilsētas vadībā nonāca cits politiskais

spēks, nekā bija valsts vadībā. Sociāldemokrāti netika ievēlēti Saeimā, bet sociāldemokrāts Bojārs kļuva par pilsētas mēru. Un sākās īsts kariņš: ostas valdē sēdēja četri pilsētas un četri valsts pārstāvji, un tad nu viņi visi ņēmās un lēma. Šāda ņemšanās turpinājās gadiem. Pēc būtības valdes priekšsēdētājs ir tikai sapulces vadītājs, bet viņi visi vienmēr ir iedomājušies, ka ir visvarenākie. Visi kā viens, kuri ir sēdējuši Rīgas ostas valdes priekšsēdētāja krēslā, gribēja stumdiēt, diktēt, lemt un pieņemt visādas brīnumus. Ik pa laikam man nācās viņiem atgādināt, lai izlasa statūtus, kur skaidri pateikts, ka valdes priekšsēdētājs ir tikai sapulces vadītājs un, kad sapulce ir galā, jūs vairs neesat nekas. Tā ir ierakstīts likumā, un ne jau es šo likumu rakstīju, bet likumi, kā mēs to labi zinām, ir jāpilda, un tas daudziem nepatika. Problēma turpināja milt, līdz politiskā sabiedrība nonāca līdz situācijai, ka tie galda galā sēdētāji visiem bija tā noriebušies, ka gribējās tos novākt. Un tā tas notika ne tikai Rīgā, bet, kā mēdzu iesmiēt, arī kaimiņu kolhozā Ventspilī. Lai to visu izbeigtu, lai pašvaldība nesēdētu galda galā, nediktētu noteikumus un nedirīgētu parādi tik ekonomiski stratēģiskā vietā kā osta, izdomāja, ka vajadzētu mainīt likumu. Taču būtībā jau likumu nemaz nevajadzēja mainīt, esošajā mierīgi varēja ierakstīt, ka valdē turpmāk strādās tikai četri valsts pārstāvji. Tieši to jaunā likuma entuziastiem toreiz arī teicu: ierakstiet likumā četri, un punkts, pašvaldības vairs nepiedalīsies un abos kolhozos – Rīgā un Ventspilī – no spēles būs izņemti pilsētu politiskie pārstāvji. Kamēr Latvijā notika visa šī ņemšanās, Briselē, lai cīnītos pret negodīgu rīcību, nodrošinātu godīgu konkurenci un veicinātu lielāku pārredzamību pakalpojumu cenu noteikšanā, pieņēma Ostu regulu, kas nosaka, kā tiek organizēta pakalpojumu sniegšana ostās, un arī Latvija šo regulu ir akceptējusi. Kamēr vēl sēdēju Eiropas Ostu asociācijas valdē, kādus piecpadsmit gadus mēģinājām pret to cīnīties, taču kuģošanas līnijas šo normu tomēr izlobēja cauri.

Ja runājam par jauno Ostu likumu, tad uzņēmējiem tiešām nevajadzētu uztraukties, jo var gadīties, ka

būs mazāka birokrātija, bet tas gan, protams, būs atkarīgs no tā, cik profesionāli strādās tie, kuri vadīs ostu pārvaldes. Likuma apspriešanas laikā satiksmes ministrs Tālis Linkaits pats aktīvi iesaistījās likuma prezentācijā, līdz šim nekad nebiju redzējis, ka kāds no ministriem tik aktīvi to darītu. Piedalījies vienā no šādām tikšanās reizēm un, kad pienāca laiks jautājumiem, piecēlos un teicu, ka esmu Leonīds Loginovs, pārstāvu Mērsraga ostu un tagad lieliski saprotu, kura ir lielākā osta Latvijā. Protams, Mērsraga osta, jo jaunajā likumā ierakstīts, ka Rīgas ostā būs četri valdes locekļi, bet Mērsraga ostā kā bija, tā arī paliek astoņi! Pado mājiet, astoņi! Jautāju klātesošajiem likumprojekta virzītājiem, vai kāds likumu līdz galam ir izlasījis, īpaši to sadaļu, kur rakstīts par mazajām ostām. Kāpēc mazo ostu valdēs vajadzīgi astoņi cilvēki? Lai gan tika izteikti iebildumi un ieteikumi, finālā nekas, kas attiecas uz mazajām ostām, likumā tā arī nav mainījies.

**– Likuma apspriešanas gaitā vienmēr bija piebilde, ka mazās ostas turpina strādāt savā nodabā, kā tas bija līdz šim, un par tām, iespējams, spriedīs kaut kad nākotnē.**

– Nezinu, protams, ko viņi ar to domāja, bet uzskatu, ka arī mazo ostu pārvaldības jautājumu vajadzēja pielīdzināt vienotai pārvaldības formai, ņemot vērā situāciju pēc pašvaldību reformas. Piemēram, Mērsrags tagad ir pievienots Talsu novadam, tāpēc Mērsraga ostas valdē nonāk cilvēki, kuriem ar ostu nav bijis nekāds sakars. Taisnības labad gan jāatzīst, ka Mērsragā nekas daudz vairs nav darāms, jo nomirusi zvejniecība un zivju pārstrāde šeit nekad vairs neatdzīvosies. Tomēr osta strādā, kravas tiek krautas, un zināmā apjomā tur viss notiek. Valdes locekļiem alga arī ir jāmaksā, un tas ir tikai normāli, jo viņu kompetencē ir ostas tālākās attīstības veidošana. Ja valde pieņem lēmumus un izstrādā plānus, tad tā ir atbildīga par to, ko ir pieņēmusi, bet ir cits jautājums: kāpēc nepieciešami astoņi cilvēki, ja šo darbu mierīgi varētu paveikt trīs?

Līdzīgus jautājumus varētu uzdot attiecībā uz Latvijas Saeimas simt deputātiem, jo Latvijas iedzīvotāju



skaitis ir samazinājies apmēram par trešdaļu, vai Rīgas domes sešdesmit deputātiem. Vai tas nav ārpriekš? 2000. gadā, kad Krišjānis Kariņš bija ekonomikas ministrs, viņš reiz kādā sarunā neizpratnē jautāja: “Es nevaru saprast, kāpēc Rīgas domē ir sešdesmit deputātu, ja ASV lielajās pilsētās ar miljoniem iedzīvotāju nav vairāk par desmit?”

**– Esam apauguši ar milzīgu birokrātisko aparātu un ierēdņiem, un tas ir apgrūtinājums visai sabiedrībai.**

– Ārpriekš, kā esam apauguši! Un ierēdņu armija ir īstas šausmas. Jau no 1990. gada darbā tika pieņemti radi, draugi un *blatņiki*, kad nāca nākamie vadītāji, tie jau esošajiem kadriem klāt pieņēma savus cilvēkus. Visu laiku tiek izdomātas visādas aģentūras, tāpēc vairojas birokrātija un pārvaldības sistēma birst un birst. Bet kur ir rezultāti?

Kas tagad atbild par visu, kas notiek Latvijā?

**– Līdzīgi jautājumi nodarbina visus saprātīgi domājošos cilvēkus Latvijā, taču atbildes uz šiem jautājumiem nevaram rast. Tas mūs satrauc un skumdina, bet kad cilvēks, pārdomās grimdams, jūrā ierauga baltu buru, tas tomēr uz dzīvi liek palūkoties cerīgāk. Tā nu savā sarunā esam nonākuši pie nākamās tēmas, tava šī brīža amata – esi Latvijas Zēģelētāju savienības valdes prezidents.**

– Pat nezinu, vai to var saukt par amatu, Burāšanas savienībā esam astoņi valdes locekļi, un 2020. gada 12. martā mani uz četriem gadiem ievēlēja par prezidentu.

**– Kā tad īsti ir – “zēģelētāju” vai “burāšanas” savienība?**

– Nu, re, tu arī jautā. Saka burāšanas, bet oficiāli raksta Zēģelētāju savienība, jo šis nosaukums vēsturiski radies no vācu valodas, kur zēģelēt nozīmē burāt, un par šī nosaukuma maiņu tagad notiek karstas diskusijas. Jaunākā paaudze, un ne tikai, vispār nesaprot, kas tā zēģelēšana tāda ir, to nesaprot arī sporta organizācijas, kam nākas skaidrot, ka zēģelētāji ir tie paši burātāji. Vēl viens sliktums ir tas, ka visos Sporta federāciju padomes sarakstos pēc alfabēta Latvijas Zēģelētāju savienība (LZS) ir pēdējā, un reizēm, kaut vai runājot par finansējumu, līdz tai vispār nenonāk.

►►► 29. lpp.

**– Bet kā tu pats nonāci šajā savienībā?**

– Diezgan loģiski, jo tas ir jūrniecisks un ar ūdeni saistīts sporta veids, tāpat pazīstu ļoti daudzus burātājus, ar kuriem kopā esmu burājis daudzās pasaules malās, daudzus no viņiem jau pazinu, kad vēl strādāju Rīgas brīvostas pārvaldē, bet daudzus arī nepazinu. Ja godīgi, tad burātāji ir ļoti interesanta sabiedrība.

Daži no viņiem nāca pie manis ar aicinājumu iesaistīties šīs biedrības darbā, jo viņiem bija doma, ka jāmaina LZS vadība, lai lauztu ierasto rutīnu un darbu veiktu savādāk, nekā tas tika darīts. Toreiz teicu: jums taču ir slavenais burātājs Ansis Dāle, sportists un cienījams cilvēks, kurš jau gadiem vada šo organizāciju, bet vīri palika pie sava. Tad aicināju sanākt kopā, lai izrunātu visus jautājumus un nebūtu nekādu pārpratumu un neskaidrību. Sēdējām Rīgas ostas sapulcē zālē, Ansis Dāle stāstīja par savām idejām un plāniem, un itin nemaz neizskatījās, ka viņš vairs nevēlas būt biedrības vadītājs, kā daudzi man mēģināja iestāstīt. Skaidri un gaiši jautāju: “Ansi, tu taču netaisies pamest savu posteni?”, uz ko viņš tikpat skaidri atbildēja, ka negrasās to darīt. Jau vēlāk LZS iekšienē sākās burkšķēšana un neapmierinātība ar pastāvošo iekārtu, jo Ansim kā cienījamam cilvēkam un sportistam ir savs viedoklis, un viņš nav tāda persona kā es, kurš spēj pielāgoties un rast kompromisu. Reiz jautāju Ansim, kāpēc viņš nav nācis pie manis meklēt naudu burātājiem, jo bija laiks, kad uz ostas pārvaldi pēc naudas nāca visi, kam nebija slinkums. Pa tiem deviņpadsmit gadiem, kamēr biju pārvaldnieks, nāca meklēt naudu visdažādākajiem projektiem, un liela daļa no viņiem to arī dabūja. Bet Ansis man atbildēja, kāpēc vajagot kādam lūgties, un šāda pieeja bija LZS novedusi līdz budžetam, kas nepārsniedza divdesmit tūkstošus gadā.

Bet ne jau tikai naudas trūkums vien radīja šo iekšējo neapmierinātību. Kā jau teicu, burātāji ir ļoti specifiska sabiedrība, tur ir milzīgs individuālisms, cik sportistu, tik arī viņu bērnu, un katrs vēlas, lai tieši viņa bērnam tiek visas iespējamās



privilēģijas un labumi, bet reizēm pašam bērnam to visu nemaz negribas.

Tā kā neapmierinātība biedrībā turpināja pieaugt un Ansis pats no amata neatkāpās, piekritu piedalīties LZS prezidenta vēlēšanās, kurā par Ansi nobalsoja astoņi, bet par mani divpadsmit cilvēki. Ansis, protams, bija sašutis, jo nedomāja, ka tik daudzi būs pret viņu, savukārt es biju pārsteigts, jo nedomāju, ka tik daudzi nobalsos par mani. Savā uzrunā pirms vēlēšanām neko diži gudru nepateicu, vien uzsvēru, ja vēlamies, lai burāšana attīstītos, esmu pārliecināts, ka viss jādara savādāk. Un punkts. Tieši to es tagad mēģinu darīt, bet viss nebūt nav tik vienkārši.

Burātāji ir ļoti specifiska un ļoti interesanta sabiedrība, ar kuru lielā mērā jau esmu iepazinies un cenšos ar sev raksturīgajiem pagēmieniem vilkt viņus uz augšu. Esmu gan viņus satracinājis, gan satracinājis visu Latvijas sporta sabiedrību, par sportu atbildīgo ministri ieskaitot, uzsverot, ka burātājiem līdz šim nav pievērsta vajadzīgā uzmanība. Burāšana, protams ir sporta veids, bet pirmām kārtām tas tomēr ir dzīves

veids. Esmu salasījis kaudzēm literatūras, grāmatas no Ulmaļļaiķiem, esmu izlasījis par visiem slavenajiem Latvijas laika burātājiem. Ja pirmās brīvvalsts laikā burāšanai tika pievērsta liela vērība, tad otrās brīvvalsts laikā katrs peras pats par sevi. Tā nu mēģinu visus vienot un meklēju iespējas dabūt finansējumu. Šogad ir izdevies dabūt simt tūkstošus, un, kad LZS valdē būs finansējuma dalīšana, vajadzēs redzēt, kā katrs to deķīti vilks uz savu pusi, bet, kad ar katru no tiem profesionāļiem parunā, viņi piekrit manam redzējumam, kā burāšanas lietas Latvijā vajadzētu attīstīt, taču bez tādas skaidrošanas viņi uz kopējo bildi nemaz nepaskatās vai tikai retu reizi uzmet aci. Tad es viņiem stāstu: redziet, šogad mēs esam dabūjuši šādu naudas summu, nākamgad atkal piesaistīsim naudu, un, šo naudu saprātīgi izlietojot, varam sasniegt labus rezultātus. Kad aizeju pie sporta funkcionāriem un jautāju, kāpēc burāšana līdz šim nav atbalstīta, viņi atbild, ka burātāji neko nav prasījuši.

**– Ja jau esi nonācis šajā vietā un šajā amatā, tad, pazīstot tevi, zinu, ka tev noteikti ir savas ambīcijas, ko vēlies īstenot. Kas ir tas, ko vēlies paveikt un attīstīt šajā sektorā?**

– Bērnu burāšanas sports. Šo sistēmu redzu pavisam vienkāršu – visa pamatā ir bērni. Un šis tas jau ir izkustējies no vietas, jo valsts ir pieņēmusi likumu par sporta attīstību, valsts jau ir reorganizējusi Sporta federāciju padomi, bet Izglītības



ministrija piešķir finansējumu, kas tālāk tiek dalīts pa federācijām, taču burātājiem katru gadu tika atvēlētas niecīgas summas. Tagad daudzas lietas jau ir pamainījušās: Latvijas Olimpiskajā vienībā mums jau ir iekļauti trīs jaunie burātāji, par astoņsimt pieciem tūkstošiem eiro pirksim desmit vai piecpadsmit "Optimist" klases laivas, tas būs atkarīgs no tā, cik laivu par šo finansējumu izdosies nopirkt, bet šāda inventāra iegāde nekad līdz šim nav notikusi. Mūsu organizācijas biedriem saku: mūsu plāns ir strādāt pie programmas, lai Latvijā bērniem būtu iespēja mācīties burāt. LZS ir divdesmit klubi, bet tikai kādos desmit no tiem nodarbojas ar bērnu burāšanu. Jautājums, kāpēc tikai desmit klubi ir gatavi strādāt ar bērniem? Ar bērniem strādā trīs klubi Rīgā, arī Engurē, Rojā, Liepājā un Salacgrīvā, atvērām bērnu sekciju Zvejniekiemā, bet visur citur, kur Latvijā būtu iespējams burāt, bērnu klubu nav. Aizbraucu uz Alūksni un pašvaldības vadītāji saku: jums ir tik skaists ezers, padomju gados te burāja, kāpēc tagad šādas aktivitātes te nenotiek? Viņa atbild, ka nav naudas. Labi, te ir trīs uzņēmēji, kuri ir gatavi piedalīties bērnu burāšanas attīstībā, un LZS ir gatava nākt ar savu pieredzi, padomu un entuziastiem, kuri ir gatavi palīdzēt šo lietu nolikt uz kājām. Un tad lietas sāk kustēties. Līdzīgā vizīte devos pie Lemberga, kad viņš vēl vadīja domi, un aicināju attīstīt burāšanu. Ventspilī, kur jūra ir pie namdurvīm, tiek atbalstīti četrdesmit sporta veidi, bet to vidū nav burāšanas, jo neesot treneru. Bet vai šie treneri vispār ir meklēti? Pēc šādām sarunām arī Ventspilī lietas ir izkustējušās no nulles punkta – vecajā loču mājā atvēlēta vieta mazajiem *optimistiem*.

Es šeit runāju tikai par bērnu sporta attīstību. Laivu savam bērnam var nopirkt turīgi vecāki, jo burāšana, protams, nav tas lētākais prieks. Mazā optimistu laiva maksā aptuveni piecus tūkstošus eiro, tāpēc mana doma ir tāda, ka mēs darīsim visu, lai radītu iespēju ikvienam bērnam piedalīties burāšanā, jo izcilnieks, olimpietis un iespējamais čempions varbūt nemaz nav turīgo vecāku bērns, tas ir bērns, kurš vēlas trenēties, mācīties un piedalīties.



Tagad visiem mēģinu iestāstīt, ka mums klubiem jāpērk laivas, jāatver skolas un katram bērnam jāļauj piedalīties. Lūk, tāds ir mans redzējums un tādas ir manas ambīcijas.

Vietējam uzņēmējam jautāju, vai tiešām viņam nav desmit tūkstošu bērnu sporta atbalstam. Nedod naudu jahtklubam, bet nopērc divas optimistu laivas. Ā, tā jau pavisam cita lieta, un viņš ļoti labprāt arī nopērk tās divas laivas. Pēc tam jau treneris redzēs, no kura jaunā censoņa kas var iznākt. Burāšana ir specifisks sporta veids, kur daudz jāzina, jāpieslēdz smadzenes, jo jātiek galā ar vēju, straumēm un mākoņiem, tāpēc vajadzīga plaša zināšanas. Ir tikai jārok! Izejot cauri Rīgas ostai, kādas simt laivas tūlīt varētu nopirkt.

**– Par to šaubu nav, jo tev ir tā milzīgā priekšrocība, ka personīgi pazīsti ļoti daudzus uzņēmējus, esi cilvēks ar plašiem sakariem, un kurš tad Leonīdam Loginovam var pateikt nē.**

– Protams, sakari ir ārkārtīgi svarīgi, bet es arī zinu, kā ar kuru ir jārunā un kā katrs ir jāuzrunā.

**– Un spēj paskatīties tālāk un plašāk.**

– Un arī gribu redzēt. Tad, kad tu ar cilvēkiem sāk runāt par konkrētām lietām, visi saprot un piekrīt, ka tas ir pareizais ceļš. Iespējas ir, vajag tikai strādāt, bet nevaru teikt, ka trūktu arī problēmas. Deviņdesmit procentiem burātāju ir bērni, un tad, protams, notiek ņemšanās par viņu interesēm. Tāpat ir problēmas ar treneriem, jo Sporta akadēmija sagatavo trenerus bez specializācijas. Vai tad, piemēram, boksa un šaha treneri strādā vienādi? Bet Izglītības ministrijas atbilde ir – jā! Kā vispār burātājus varētu trenēt cilvēks, kurš pats nekad nav burājis? Un visbeidzot, protams, ir naudas jautājums. Privātie klubi saka – dod mums laivas, un mēs ņemsim bērnus. Pašlaik bērnu sporta skola ir Rojā, Jūrmalā un Salacgrīvā, kur visa pamatā ir burāšanas meistarību entuziasms un pašvaldību atbalsts. Tāpēc ir gandarījums, kad treneris un sporta skola redz savu sūrā darba rezultātus, kad mūsu jaunie burātāji gūst panākumus starptautiskās sacensībās. Ar prieku varu teikt, ka mums ir vismaz divas ļoti perspektīvas jaunās sportistes. Kad biju Spānijā, Valensijā apmeklēju sporta skolu, kas iekļauta pašvaldības skolu sistēmā, tur skatīju programmu, pēc kuras tiek apmācīti jaunie burātāji. Viss sākas no pašas mazotnes, kad pirmskolas vecuma bērnus pieradina pie ūdens, lai viņi nebaidītos – sīkie vienkārši iet jūrā un nāk laukā. Tad nāk teorētiskās mācības, un tikai pēc vairākiem gadiem bērns sēžas laivā. Pie mums viss tūlīt sākas ar burāšanu, un neesmu pārliecināts, ka tas ir īsti pareizi.

**– Bērni aug ļoti ātri. Kas notiek ar mazajiem optimistiem, kad viņi no šī vecuma ir izauguši?**

– Tad nāk *lāzeristi*, bet, kā saka paši burātāji, mēdz būt pārrāvums starp "Optimist" un "Laser" klasi, jo ne visi var un spēj tūlīt pāriet uz nākamā burāšanas pakāpienu, tāpēc šajā starplaikā viņiem vajadzētu ļaut paburāt divvietīgās laivās, kur tiem iemācītu ne tikai stūrēt, bet arī strādāt ar buru. Visam jānotiek pakāpeniski.

Lai ienestu jaunās vēsmas burāšanas sabiedrībā, ir vajadzīga laiks, un man

►►► 31. lpp.

kā brīvam cilvēkam tāds ir. Piedevām man šādas aktivitātes patīk, arī pats jau no seniem laikiem esmu ņēmis ar burāšanu, un tagad gandarījumu dod tas, ka Latvijas Zēģelētāju savienībai esmu noderīgs. Vēl pozitīvs moments ir tas, ka arī mūsu jahtu ostas ir civilizēti sakārtotas.

**– Nu ja, tagad tavas aktivitātes ir pavisam citas, nav vairs kā ostas pārvaldnieka darbā, kam esi veltījis krietni daudz laika un enerģijas.**

– Esmu darījis daudzas lietas, bet nekad neesmu tik daudz darba un enerģijas ieguldījis vienā konkrētā darbā. Arī pārvaldnieka amatā nācās daudz darīt sponsorēšanas lietās, tai skaitā sponsorējot arī sportu, kamēr ar Liepājas Jūrnieceības koledžas sponsorēšanas gadījumu nonācu uz apsūdzēto sola. Iedomājies, mūs ar Pečaku attaisnoja par piecu tūkstošu lielu ziedošanu Fukušimas zemes-trīcē cietušajiem, bet notiesāja par jūrnieceības izglītības atbalstu. Tāds bija dots uzdevums, un tad tik uz priekšu!

**– Vai ostu lietās tagad kāds šad tad pajautā tavu padomu?**

– Katram cilvēkam ir savs skatījums uz dzīvi, tāpēc netaisos nevienam pamācīt vai kritizēt, jo mans redzējums ir tikai mans, un arī es ļoti daudz ko nezinu, vēl jo vairāk tas attiecas uz Rīgas ostas vadīšanu. Manu padomu neviens neprasa, un es ar savām gudrībām nevienam virsū nebāžos. Vienīgais ir Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis, kurš mēdz ar mani pakonsultēties, bet citi kautrējas to darīt. Es gan visu laiku prasū padomu, līdz pat šai dienai mēcos un patiesi priecājos kaut ko jaunu uzzināt, no sirds priecājos, ja kāds pasaka ko tādu, ko neesmu zinājis.

**– Un kas ir tas, kas pēdējā gada laikā pašam ir sagādājis vislielāko prieku?**

– Mazmeita pabeidza 9. klasi, nosvinējām viņai sešpadsmito dzimšanas dienu, mammai nosvinējām deviņdesmit gadu jubileju. Man prieks par to, ka tagad varu veltīt laiku savai ģimenei.■

Anita Freiberga

**Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2017.–2022.g. janvāris–septembris, tūkst. t)**

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	15974,7	17254,6	15041,3	10115,5	8155,3	10406,9	27,6
labība un tās produkti	1185,3	1065,6	1334,9	1754,2	1984,6	1843,2	-7,1
ķīmiskās beramkravas	1852,6	1590,7	1293,0	1095,8	977,9	441,3	-54,9
ogles	9331,4	10408,6	7620,4	2379,5	278,9	3444,9	↑ 12,4 reiz,
koksnes šķelda	474,1	652,6	758,9	861,3	554,6	617,7	11,4
Lejamkravas	4387,5	3096,1	2719,8	2059,0	1667,0	1140,6	-31,6
naftas produkti	4320,6	3062,8	2691,6	1999,6	1593,1	1047,5	-34,2
Ģenerālkravas	5128,5	6357,5	6154,4	5484,6	5459,7	5762,5	5,5
konteineri	3357,9	3602,4	3609,8	3431,3	3113,7	3515,8	12,9
(TEU)	323899	342661	345584	337190	307741	350098	13,8
Roll on/Roll of	299,3	385,7	402,0	142,2	0,0	15,5	100,0
vienības	63760	66804	58168	18956	0	633	100,0
kokmateriāli	1184,0	2040,3	1891,3	1606,6	2040,5	2108,4	3,3
tūkst. m <sup>3</sup>	1400,0	2386,1	2247,8	1966,7	2632,9	2679,9	1,8
metāli, metāllūžņi	218,1	275,2	225,6	260,7	278,4	61,9	-77,8
<b>Kopā</b>	<b>25490,7</b>	<b>26708,2</b>	<b>23915,5</b>	<b>17659,1</b>	<b>15282,0</b>	<b>17310,0</b>	<b>13,3</b>

**Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2017.–2022.g. janvāris–septembris, tūkst. t)**

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	5666,2	5036,3	6823,5	1464,3	1429,8	4053,3	↑ 2,8 reiz,
minerālmēsli	177,4	342,7	326,4	216,2	228,3	125,0	-45,2
ogles	4004,0	3458,7	5023,1	404,0	31,2	2696,9	100,0
labība un tās produkti	210,0	173,4	437,2	172,8	414,6	250,3	-39,6
Lejamkravas	8674,5	8018,0	7896,2	6260,2	4908,4	4288,3	-12,6
nafta	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	-100,0
naftas produkti	8226,6	7516,0	7375,8	5949,5	4581,3	3843,3	-16,1
Ģenerālkravas	1881,4	2031,2	1881,9	1914,7	1970,1	2158,7	9,6
konteinerizētas kravas	0,0	20,3	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	2112	216	185	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1577,6	1691,1	1617,6	1607,7	1680,0	1801,4	7,2
vienības	61721	67432	64375	65157	69052	74166	7,4
kokmateriāli	295,2	315,2	255,3	302,9	284,1	310,1	9,2
tūkst. m <sup>3</sup>	325,6	355,1	291,7	335,6	320,5	349,6	9,1
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kopā</b>	<b>16222,1</b>	<b>15085,5</b>	<b>16601,6</b>	<b>9639,2</b>	<b>8308,3</b>	<b>10500,3</b>	<b>26,4</b>

**Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2017.–2022.g. janvāris–septembris, tūkst. t)**

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	3473,3	4160,6	4034,2	3356,7	3332,6	3693,5	10,8
ogles	986,5	1015,7	961,8	247,2	28,8	39,0	35,4
labība un tās produkti	1651,9	2266,2	1955,1	1889,5	1916,3	2302,5	20,2
celtniecības materiāli	679,2	548,3	714,2	573,7	549,2	587,2	6,9
koksnes šķelda	183,2	130,8	201,6	163,2	260,4	184,7	-29,1
Lejamkravas	363,3	323,9	399,3	473,1	421,3	263,6	-37,4
jēlnafta	26,2	32,7	31,8	31,2	21,6	3,6	-83,3
naftas produkti	291,1	236,1	311,5	366,0	334,6	239,5	-28,4
Ģenerālkravas	916,9	1037,0	880,1	855,9	1306,8	1691,4	29,4
konteineri	44,3	35,9	29,7	44,5	94,4	132,9	40,8
skaitis TEU	3261	2460	2294	2694	8671	10875	25,4
Roll on/Roll of	471,7	568,1	529,9	549,1	924,5	1163,7	25,9
skaitis	29393	32978	35819	28887	46999	70193	49,3
kokmateriāli	343,4	379,3	298,2	226,7	250,8	279,4	11,4
tūkst. m <sup>3</sup>	399,3	375,1	338,0	260,6	277,8	310,2	11,7
metāli, metāllūžņi	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	-73,0
<b>Kopā</b>	<b>4753,5</b>	<b>5521,5</b>	<b>5313,6</b>	<b>4685,7</b>	<b>5060,7</b>	<b>5648,5</b>	<b>11,6</b>

Satiksmes ministrijas informācija

# Rīgas ostā top vienota platforma multimodālo kravu pakalpojumu digitālai transformācijai Latvijā

Ik gadus Latvijas loģistikas ķēde apkalpo vairāk nekā 40 milj. tonnu dažāda veida kravu, kas uz un no Latvijas ostām tiek nosūtītas un saņemtas, izmantojot auto, jūras un dzelzceļa transportu. Starpvalstu un iekšzemes kravu loģistikas procesu realizācijā iesaistīti ne tikai kravu nosūtītāji un saņēmēji, bet arī pārvadātāji, stividori, ostu pārvaldes un kontroles dienesti – VID Muitas pārvalde, Valsts robežsardze, Pārtikas un veterinārais dienests u.c., šobrīd ģenerējot lielu dokumentu apjomu, kurus nepieciešams saskaņot starp visām iesaistītajām pusēm.

Lai sekmētu kravu dokumentu un datu aprites digitalizāciju un attīstītu ostu un loģistikas procesu automatizāciju, Rīgas brīvdostas pārvaldes vadībā tiek veidota integrēta koplietošanas platforma multimodālo kravu pakalpojumu nodrošināšanai jūras un sauszemes kravām, tostarp nodrošinot datu apmaiņu ar esošajām valsts nozīmes informācijas sistēmām. Projekta ieviešana ļaus ievērojami uzlabot multimodālo kravu aprites ātrumu, mazināt administratīvo slogu un ietekmi uz vidi.



Projekts "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi un analīzi" tiek realizēts Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 2. komponentes "Digitālā transformācija" 2.1. reformu un investīciju virziena "Valsts pārvaldes, tai skaitā pašvaldību, digitālā transformācija" ietvaros. Tajā piedalīsies Rīgas un Ventspils ostas, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, kā arī partneri no mazajām ostām, VSIA "Latvijas Jūras administrācija", VAS "Latvijas

dzelzceļš", Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvalde un Valsts robežsardze. Projekta ieviešanas finansējums ir 3,2 miljoni eiro, savukārt tā uzturēšanu un attīstību nākotnē nodrošinās pašas ostas.

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Ejam uz mērķi kļūt par līderi digitālo tehnoloģiju ieviešanā visā Baltijas reģionā. Pēdējos gados gan Rīgas ostas uzņēmumi, gan Rīgas brīvdostas pārvalde aktīvi attīsta un investē zaļās enerģijas, viedo tehnoloģiju un IT projektos. Strādājam pie ostas procesu digitālās transformācijas, lai aizvien vairāk iedzīvīnātu viedās ostas principus ikdienā, integrējot virkni informācijas sistēmu, kas veido ostu par multimodālu transporta mezglu un ļauj informācijai pārvietoties straujāk nekā reāliem kravu pārvadājumiem. Ostas digitalizācija ļauj ne tikai efektīvizēt ostas un ostas uzņēmumu klastera darbību, audzējot savas pozīcijas reģiona loģistikas spēlētāju vidū, bet arī atvērt daļu datu jauniem risinājumiem sasaistei ar pilsētu, pilsētas transportu un citiem." ■

## Smeļas pieredzi Vācijā un Dānijā

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš kopā ar lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvās sabiedrības "LATRAPs" un Rīgas ostas termināļa "Alpha osta" vadību darba vizītē apmeklēja Vāciju un Dāniju.

Delegācija devās uz Rostokas ostu, kur tikās ar ostas vadību un iepazīs ar graudu termināļa "GT Rostock GmbH" darbu. Tas ir viens no modernākajiem graudu termināļiem Vācijā, kas gadā pārkrāuj aptuveni vienu miljonu tonnu lauksaimniecības produktu. Terminālis nodrošina pilnu graudu apstrādes ciklu, tai skaitā kravu piegādei izmanto dzelzceļu.

Tika apmeklēta arī Masnedo osta Dānijā un viens no "Copenhagen Merchants Group" beramkravu



termināļiem, kas pārsvarā nodarbojas ar lauksaimniecības produktu eksportu un ir specializējies lopbarībā plaši izmantoto sojas spraukumu importēšanā. Termināļa vidējā jauda ir ap 400 tūkst. tonnu gadā. Līdzīgi kā Rīgas ostā, arī te bāzējas "Yara"

minerālmēslu ražotne, kur minerālmēsli tiek pakoti un tālāk nogādāti Dānijas lauksaimniekiem.

Vizītes laikā Rīgas ostas pārstāvji Kopenhāgenā piedalījās vienā no nozīmīgākajiem lauksaimniecības nozares pasākumiem Baltijas reģionā – "Baltic Grain Exchange", kurā ik gadus tiekas lielākie reģiona graudu audzētāji, tirgotāji un pārkrāvēji. ■

### UZZIŅAI

Kopš 2018. gada Rīgas ostā vairāk nekā 2,5 reizes pieaudzis labības un lauksaimniecības produktu kravu īpatsvars, 2021. gadā sasniedzot 14% no visām pārkrātajām kravām jeb 2,94 miljonus tonnu.

# Spilves pļavās būs lielākais saules paneļu parks Latvijā



Rīgas ostā Spilves pļavās veidos lielāko saules paneļu parku Latvijā ar nominālo jaudu vismaz 100 MW un plānoto elektroenerģijas izstrādi vismaz 100 000 MWh gadā, kas atbilst vidēji lielas Latvijas pilsētas elektroenerģijas gada patēriņam. Tas ir pirmais solis vērienīgā Spilves industriālā parka kompleksa izveidē.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Šis Rīgā ir līdz šim vērienīgākais projekts jaunu enerģijas avotu izveidē. Saules parks ražos zaļu enerģiju ostas un

Rīgas uzņēmumiem un, visticamāk, padarīs lētāku elektroenerģiju arī visiem Rīgas iedzīvotājiem. Rīgas osta ir lielākais industriālais parks Baltijā ar līdz šim neizmantotu ekonomisko potenciālu Spilvē. Strādājot ar investoriem un potenciāliem klientiem Spilves industriālā parka attīstībā, redzam potenciālu zaļās enerģijas attīstībai – vispirms saules paneļu parkam, tad ūdeņraža tehnoloģiju attīstībai. Turklāt šodien starptautiskie ražotāji un loģistikas ķēdes pieprasa "zaļākus transporta koridorus", un saules parks ir iespēja ostas stividoriem piedāvāt zaļu un lētu enerģiju. Vēl vairāk, tas Rīgas ostu padara par daudz konkurētspējīgāku investīciju projektiem nekā jebkuru citu ostu reģionā. Un pāri visam – šis ir liels solis Rīgai un Latvijai enerģētiskās neatkarības virzienā."

Saules paneļu parka attīstītājs tiks izraudzīts Rīgas brīvostas pārvaldes izsludinātā starptautiskā konkursā, kur saules parka attīstībai tiek paredzēta teritorija 176 ha platībā, kas paredz potenciālu vismaz 100 MW parka izveidei. Pretendentu izvēlē tiek vērtēti vairāki parametri – klasiskā zemes nomas maksa, kā arī zaļā enerģija, ko ražotājs nodos ostai savas pamatdarbības īstenošanai.

"Jāņem vērā, ka zaļā komponente jeb atbilstība Eiropas klimatneitralitātes mērķiem un energoefektivitātes prasībām un atjaunojamo energoresursu pieejamība ir viens no būtiskiem priekšnosacījumiem starptautiskā finansējuma, piemēram, Eiropas Investīciju bankas atbalsta, piesaistei, kas savukārt paver iespējas citiem investoriem attīstīt savus biznesa projektus pie mums," uzsver V. Zeps. ■

## Augustā sākās aktīva labības kravu apkalpošana

Līdz ar rudens iestāšanos un ražas novākšanas laiku Latvijas laukos ostās jau augustā sākās aktīva labības kravu apkalpošanas sezona.

Septembrī labības produktu kravas bija lielākā kravu grupa Rīgas ostā, bet astoņos mēnešos tās veidoja 10% no kopējā kravu apgrozījuma un bija ceturttā lielākā kravu grupa Rīgas ostas kravu portfelī.

Pēdējos gados Rīgas ostā vērojama stabila lauksaimniecības produktu kravu pieauguma tendence, ko veicinājusī arī Latvijas lauksaimnieku ienākšana ostā, 2021. gadā lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvajai sabiedrībai "LATRAPS" iegādājoties ostas termināļa SIA "Alpha osta" kapitāla daļas.

"Primārais pieņēmums, ka osta būs spēcīgs konkurētspējīgs elements mūsu kopējā biznesa modelī, ir

attaisnojies, un ar pilnu pārliecību varu teikt, ka osta turpinās būt ļoti svarīga mūsu stratēģijas sastāvdaļa," akcentē "LATRAPS" valdes priekšsēdētājs Roberts Strīpnieks.

"Alpha osta" kā lauksaimniekiem līdzpiederoša osta var kļūt par vēl vienu konsolidācijas jeb apvienojošu elementu zemnieku sadarbībā un virzībā uz augstāku lauksaimniecības rentabilitāti. Nav svarīgi, vai tā ir "LATRAPS" vai jebkura cita uzņēmuma osta, tā ir lauksaimnieku osta, un ar šādu attieksmi mēs arī aicinām zemniekus maksimāli izmantot šīs ostas pakalpojumus un Rīgas ostas priekšrocības," uzsver R. Strīpnieks. "Aptuveni 30% no Latvijas graudkopju izaudzētā paliek mūsu valstī, pārējais tiek eksportēts uz vairāk nekā 30 pasaules valstīm. Galvenie noieta tirgi šobrīd

ir Āfrika – Uganda, Ēģipte, Nigērija, tāpat arī ES valstis Nīderlande, Dānija, Lielbritānija un citas."

Graudus, kas Rīgas ostā nonāk gan ar autotransportu, gan pa dzelzceļu, šogad krauj 13 termināļos abos Daugavas krastos. Pateicoties Rīgas brīvostas pārvaldes veiktajām investīcijām ostas pieejas un kuģošanas kanāla padziļināšanā, ostā pēdējos gados var ienākt lielāka izmēra kuģi nekā līdz šim, kas uzņēmējiem dod iespēju ekonomēt uz pārvadājumu izmaksu rēķina. Tāpat ik gadus aktīvi turpinās pašu stividoru investīcijas labības produktu uzglabāšanas kapacitātē un pārkraušanas jaudā, kas šogad, pēc stividorkompāniju sniegtajiem datiem, pieaugusi vēl par 300 tūkstošiem tonnu, sasniedzot 7,5 miljonus tonnu gadā. ■

## Pieaug sadarbības iespējas ar Kazahstānu

Almatā, Kazahstānā, norisinājās starptautiskā nozares izstāde "Translogistica Kazakhstan 2022", kur ar vienoto zīmolu "VIA LATVIA" Rīgas brīvostas pārvalde piedalījās kopā ar ostas uzņēmumiem – "WT Terminal", "Rīgas Tirdzniecības osta", "KS Terminal" un BCT.

Izstāde šogad bija plaši apmeklēta. Vislielākā interese bija par iespējām nosūtīt Kazahstānas ogles uz Eiropu, saņemti arī vairāki sadarbības piedāvājumi par Eiropā ražotu preču piegādi Kazahstānai konteineros caur Rīgas ostu, tāpat ir interese par Kazahstānas kravu – graudu, dažādu izejvielu, rūdu, ogļu – nogādāšanu Rīgas ostā pa dzelzceļu, kur ostas termināļos tās tiktu konteinerizētas un tālāk sūtītas pircējiem pa jūru, izmantojot konteinerlīnijas.



Kazahstānas konteineru pārvadātāji aktīvi meklē kravas, ar ko papildīt tukšos konteinerus sūtīšanai atpakaļvirzienā uz Kazahstānu. Kazahu uzņēmēji interesējas par mašīnu un iekārtu importu no Eiropas smagajai rūpniecībai, ieguves rūpniecībai un mašīnbūvei, izmantojot Rīgas ostas pakalpojumus un ostas iespējas nestandarta kravu apstrādē, uz ko īpaši specializējās Rīgas ostas komersanti.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna: "Pašreizējo ģeopolitisko notikumu kontekstā tiek meklēti jauni koridori Centrālāzijas tirgus nodrošināšanai. Rīgas ostai daudzu gadu laikā bijusi laba sadarbība ar Kazahstānu, kas tagad iegūst vēl jaunas dimensijas un virzienus, piemēram, Kazahstānas energoresursu tranzīts caur Rīgas ostu uz Eiropas tirgiem un konteinerizēto kravu plūsmas uz un no Kazahstānas." ■

## Turpinās Karostas kanāla sanācijas projekts

2022. gada 19. un 20. septembrī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas



pārvaldes un biedrības "Baltijas krasiti" eksperti pieredzes apmaiņas vizītes laikā Oslo tikās ar projekta partneriem – Norvēģijas Ūdens pētījumu institūta pārstāvjiem projekta Nr. NFI/AK/02 "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācijas darbi" ietvaros. Pieredzes apmaiņas mērķis bija iegūt papildu pieredzi kontrolētai dabiskās Karostas kanāla vides atjaunošanas pieejai jeb pašattīrīšanās procesam pēc šajā projektā paredzēto Karostas kanāla sanācijas darbu pabeigšanas. Pašattīrīšanās pieejā plānots izmantot notiekošos dabiskos biodegradācijas procesus, kas samazina nogulumos esošo piesārņotāju bioloģisko pieejamību vai toksicitāti. ■

## Tiks pabeigts zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras projekts

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde īsteno projektu "Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā", kas ir loģisks turpinājums līdz šim jau īstenotajiem projektiem, kuru ietvaros 2017. gadā rekonstruēja Veco ostmalu posmā no Ūliha ielas līdz Celtnieku ielai – nomainīja brauktuves segumu, izbūvēja jaunas un rekonstruēja esošās pazemes inženierkomunikācijas. Projekta 3. kārtas ietvaros labiekārtoja teritoriju Ūliha ielas galā, demontējot vecu noliktavu un uzbūvējot stāvlaukumu un zivju izkraušanas vietu.

Diemžēl būvniecības izmaksu sadārdzinājuma dēļ darbi uz laiku tika pārtraukti. Pēc ziemas tehnoloģiskā pārtraukuma SIA "Tilts" neatsāka būvdarbus, jo līdz ar ģeopolitiskās situācijas saasināšanos un karu Ukrainā ievērojami bija sadārdzinājušās būvdarbu izmaksas. Kā norādīja projekta vadītājs Liepājas SEZ pārvaldes tehniskā direktora



vietnieks Egils Sveilis, sarunas ar būvnieku norisinājās vairākus mēnešus, meklējot labāko risinājumu, lai varētu pabeigt LAD projektu "Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā". Par laimi sarunas bijušas veiksmīgas un Liepājas SEZ pārvaldei izdevās noslēgt vienošanos ar SIA "Tilts", kas paredz, ka projekta īstenošana turpinās un visi būvdarbi jāpabeidz līdz šā gada 13. novembrim. ■

## Lietuva strādā pie vēja parku projekta

“Klaipedos nafta AB” (KN), naftas un sašķidrīnātās dabasgāzes (LNG) termināļu operators, kā arī Polijas lielākās naftas grupas “ORLEN” uzņēmumi “ORLEN Neptun I” un “Energa Wytwarzanie” parakstījuši nodomu protokolu par sadarbības iespējām vēja ģeneratoru parku attīstīšanā Baltijas jūrā. Paredzēts, ka sākotnēji stratēģija tiks izstrādāta divu vēja parku darbībai Baltijas jūras Lietuvas daļā, un, ja tas izdosies, sadarbība paplašināsies, aptverot vēl vairākus projektus. Paredzams, ka stratēģija būs gatava līdz 2023. gada vidum.

Lai nodrošinātu KN ilgtermiņa izaugsmi, pašlaik notiek gatavošanās uzņēmuma stratēģijas atjaunošanai, un kompānija ir gatava attīstīt atkrastes vēja enerģijas parku, pretendējot uz Baltijas reģiona centra statusu. Tas nozīmē KN darbības būtisku pārkārtošanu, lai pielāgotu jaunajai uzņēmējdarbības videi un reaģētu uz nepieciešamību pēc ilgtermiņīgākām darbībām nākotnē. Lietuva bija pirmā valsts Eiropā, kas jau 2014. gadā “nokāpa” no Putina “gāzes adatas”, izveidojot LNG termināli. Paredzams, ka līdz 2024. gada beigām, kad beigsies termināļa pašreizējais nomas līgums, to iegādāsies vietējais naftas un gāzes termināļu operators KN un terminālis ilgtermiņā apgādās ar gāzi ne tikai Lietuvu, bet arī patērētājus Latvijā, Igaunijā un Somijā. Eiropas Komisijas pārstāvniecības Viļņā vadītājs Marius Vascega ir uzsvēris, ka atkrastes vēja enerģija ir būtisks elements, lai sasniegtu ES zaļā kursa dekarbonizācijas mērķi, bet Eiropas vides, okeāna un zivsaimniecības komisārs Virģīnijs Sinkevičs atzīst, ka pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā svarīgāk nekā jebkad agrāk ir Eiropā turpināt veidot saiknes starp valstīm un pāri reģionam, kas palīdzēs sakārtot sistēmu, ņemot vērā jauno realitāti, un pietuvoties redzējumam par ilgtermiņīgu zilo ekonomiku, kuras pamatā ir zaļā ekonomika un digitālā transformācija. ■

## Līdz 2050. gadam strauji pieaugs saules un vēja enerģijas izmantošana

Neatkarīgais pētniecības un riska pārvaldības pakalpojumu sniedzējs DNV, kas darbojas vairāk nekā 100 valstīs, nācis klajā ar jaunām prognozēm, uzsverot, ka līdz 2050. gadam nefosilās enerģijas patēriņš jau nedaudz pārsniegs 50% no pasaules energoresursu kopējās jaudas. Tas galvenokārt saistīts ar elektroenerģijas ražošanas pieaugumu un vides *zaļināšanas* programmām. Elektroenerģijas ražošana vairāk nekā divkārsosies, tās īpatsvars nākamajos 30 gados pieaugs no pašreizējiem 19% līdz 36% no pasaules energoresursu struktūras. Saules un vēja izmantošana būs lētākais elektroenerģijas iegūšanas veids, līdz 2050. gadam saules enerģijas ražošana pieaugs 20 reizes un vēja 10 reizes. Paredzams, ka nākamo desmit gadu laikā ieguldījumi atjaunīgajos energoresursos divkārsosies. Bažas par enerģētisko drošību no jauna rada interesi par kodolenerģiju. Lai gan 2022. gada prognozes uzrāda nelielu



kāpumu kodolenerģijas ražošanā – par 13% līdz 2050. gadam, tomēr tās daļa elektroenerģijas bilancē samazināsies no 10% pašlaik līdz 5% 2050. gadā. Ogļu patēriņa īstermiņa pieaugums neatturēs tās no straujas izešanas no energoresursu struktūras, no 2030. gada strauji sāks samazināties arī naftas patēriņš. Ukrainas kara rezultātā globālais gāzes patēriņš būs zemāks, nekā iepriekš tika prognozēts: pirms kara DNV paredzēja, ka līdz šīs desmitgades beigām dabasgāze būs lielākais enerģijas avots. ■

## Latvijas dalība atkrastes vēja enerģijas kopprojektā “Elwind”

Valdība septembrī atbalstīja Latvijas aktīvu iesaisti Latvijas un Igaunijas atkrastes vēja enerģijas kopprojektā “Elwind”, kas iecerēts, lai nākotnē stiprinātu abu valstu enerģētisko neatkarību, nodrošinot elektroenerģijas jaudu 700 līdz 1000 megavatu apmērā. Pēc Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) informācijas, “Elwind” atkrastes vēja parks būs nozīmīgs projekts Baltijas jūras reģionam ar lielu ekonomisko un sociālo ietekmi, tādēļ projekta attīstības nākamajā stadijā no Latvijas puses ar to strādās LIAA, nodrošinot parka būvniecībai nepieciešamo atļauju saņemšanu un ietekmes uz vidi novērtējumus. Tādā veidā tiks mazināta projekta ieviešanas ietekme uz elektroenerģijas pārvades

tarifu patērētājiem. LIAA direktors Kaspars Rožkalns norāda, ka, realizējot “Elwind” projektu, palielināsies Latvijas energoapgādes drošība un potenciāli nākotnē varētu samazināties arī enerģijas ražošanas izmaksas. Vienlaikus enerģija kļūs zaļāka. Šajā nozarē ir augsts investīciju piesaistes potenciāls, kas nozīmē, ka, veicot nepieciešamos priekšdarbus, uzņēmēji būs gatavi iesaistīties, pārņemot daļu risku.

“Paralēli “Elwind” projektam Latvijā tiks attīstīti arī citi mazākas jaudas vēja parki, kas nozīmē, ka salīdzinoši netālā nākotnē mēs no elektroenerģijas iepircējiem varētu kļūt par elektroenerģijas eksportētājiem, saražojot vairāk nekā Latvija spēj patērēt,” uzsver Rožkalns. ■

# Pārrobežu sadarbība atkrastes vēja enerģijas jaudas palielināšanai Eiropā

Vācija, Dānija, Beļģija un Nīderlande parakstījušas Esbjergas deklarāciju, kas paver ceļu ātrākai atkrastes vēja enerģijas jaudas palielināšanai Eiropā, līdz 2030. gadam nodrošinot vismaz 65 GW atkrastes vēja enerģijas.

Tas, ka nepietiekamas enerģijas jaudas rada lielu spiedienu uz ostām, ir pamudinājis Esbjergas ostu (Dānija), Ostendes ostu (Beļģija), Groningenas jūras ostu/ Emshavenas ostu (Nīderlande), Nīderzahsenas ostu/ Kukshāfenas ostu (Vācija), Nantes ostu (Francija) un Hamberas ostu (Apvienotā Karaliste) veidot aliansi problēmas risināšanai. Šo ostu pārstāvji tiksies divas reizes gadā, lai apspriestu problēmas, apmainītos ar informāciju, dalītos ziņšanās un reāli īstenotu projektus.

Esbjergas ostas izpilddirektors Dennis Džuls Pedersens: "Pašreizējā ģeopolitiskā situācija Eiropā prasa, lai mēs ražotu vēl vairāk vēja enerģiju, un mums tas ir jādara nekavējoties un ātri. Esbjergas deklarācija pierāda, ka pārrobežu sadarbība ir



pareizais ceļš, lai virzītos uz priekšu un mazinātu pašreizējās jaudas problēmas. Mums sadarbība ir jāstiprina gan operatīvajā, gan praktiskajā līmenī, kas ietver arī tādu jautājumu risināšanu kā, piemēram, signāla sūtīšana tirgum, ka ostas ir gatavas darīt visu iespējamo, lai veicinātu zaļo pārkārtošanos, izmantojot atkrastes vēja enerģiju.

Ambiciozu mērķu izvirzīšana ir lieliska, bet ir svarīgi, lai cilvēki mūs uzklautu un saprastu, ka pašreizējais jaudu dēļ ir objektīvi ierobežojumi ostu pakalpojumu iespējām. Esam pārliecināti, ka, daloties pieredzē, varam paātrināt tempu un, visi kopā lobējot atkrastes vēja enerģijas

attīstību, varam ātrāk rast risinājumus tām kapacitātes problēmām, ar kurām saskaras mūsu ostas."

"Tagad mēs apvienojam spēkus, lai rastu labākos risinājumus atkrastes vēja ostu optimizācijai, un ceram, ka, paužot viedokli visi kopā, tiksims uzskatīti par nopietniem partneriem Eiropas atkrastes vēja enerģijas jomā," sacīja Groningenas jūras ostas/ Emshavenas ostas loģistikas un atkrastes vēja enerģijas uzņēmumu vadītājs Ēriks Bertholets.

"Enerģētikas pārkārtošana ir milzīgs izaicinājums visiem Eiropas ārzonas nozares dalībniekiem, tāpēc stabila aliance ir uzskatāma par panākumu atslēgu. Pat ja ostas savā ikdienas darbā nereti konkurē savā starpā, tās visas, domājot par Eiropas nākotni, joprojām saskaras ar vienām un tām pašām problēmām un pienākumiem, tāpēc, izmantojot kopīgu tīklu, mēs varam labāk izpildīt politiskos uzstādījumus un tirgus prasības," uzsvēra Nīderzahsenas ostas izpilddirektors Holgers Baniks. ■

## **Ekonomikas attīstības palēnināšanās ietekmē konteineru pārvadājumu tirgu**

Jaunākie dati liecina, ka, ņemot vērā arvien pesimistiskākās ekonomiskās perspektīvas, kam iemesls ir Rietumvalstu ekonomikas straujā palēnināšanās, inflācijas spiediens un augstākas enerģijas izmaksas, samazinājušies konteineru pārvadājumu apjomi.

Ekonomikas attīstības dati liecina par strauju lejupslīdi ASV un Eiropā, kur inflācija sasniegusi rekordaugstu līmeni – attiecīgi 8,3% un 7,4%. Augustā eksporta apjoms no Āzijas samazinājās par 1,1% un importa apjoma kritums bija 8,3%. Imports uz Ziemeļameriku saruka par 2,3% un uz Eiropu par 4,5%, un tikai Āfrikas un Āzijas tirgi bija vieni no nedaudzajiem, kur konteinerkravu apjoms

pieauga – Āfrikā par 8,1%, bet Āzijas iekšējā tirgū par 3,7%.

## **Dokeru streiki Apvienotajā Karalistē palielina kravu piegādes traucējumus**

Apvienotās Karalistes ostu strādnieku streikiem, kas Felikstovas un Liverpūles ostās notika augustā, septembrī un oktobrī, ir bijusi un arī turpmāk būs liela ietekme uz kuģu un kravu apstrādi.

"Vairāk nekā 1900 "Unite" biedru septembra beigās atsāka protesta akcijas Felikstovā, kad darba devējs atteicās atgriezties pie sarunām pēc augusta streika," paziņoja "Unite", kas ir viena no lielākajām arodbiedrībām AK. "Darba devējs noteica atalgojuma pieaugumu par 7%, ko arodbiedrība uzskata par reālu atalgojuma samazinājumu, ņemot vērā arvien pieaugošo inflāciju.

Savukārt Liverpūles ostā, kas arī ir viena no noslogotākajām AK ostām, gandrīz 600 darbinieku pieteica jaunus streikus, jo nepanāca vienošanos ar darba devējiem par atalgojuma palielināšanu. Streikā piedalās dokeri un apkopes inženieri, par pievienošanās streikam balsoja arī kontroles operatori, ostas flotes kapteiņi, maiņu vadītāji un kuģu satiksmes dienestu darbinieki, un tas nozīmē, ka abu ostu darbs praktiski būs paralizēts uz neprognozējamu laiku."

"Bloomberg" apkopotie kuģu izsekošanas dati liecina, ka streiku dēļ netālu no Anglijas dienvidu ostām veidojās sastrēgums un kuģu rindas. Liverpūles konteineru termināļu īpašnieks "Peel Ports Group" nāca klajā ar paziņojumu, kurā streikojošos dokerus apsūdzēja ekonomikas graušanā. "Hapag-Lloyd" visus savus kuģus, kas piestāj Felikstovā, streika laikā

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

novirzīja uz citām Apvienotās Karalistes ostām, bet "Maersk" paziņoja, ka pārstrādājusi grafiku saviem kuģiem, kuri ieiet AK ostās, tā cenšoties mazināt sarežģījumus, kas varētu rasties streika rezultātā.

"Šis pēdējā streika akcijas nenovēršami radīs milzīgus traucējumus Felikstovā, kas radīs šoku AK piegādes ķēdēs, bet Liverpūles trieciens, visticamāk, izjauks piegādes ķēdes, tāpēc paredzams, ka kravu pārvadājumu operatori novirzīs savas kravas uz citām AK un Eiropas ostām," brīdināja riska pārvaldības uzņēmums "Crisis24". "Traucējumi varētu saglabāties arī pēc streika beigām, jo jebkurš nenosūtīto preču uzkrājums var izraisīt rindas un citus sarežģījumus ne tikai ostās, bet arī visā loģistikas ķēdē. Pēc augusta streikiem sekas jau bija redzamas. Parasti eksporta konteineri Felikstovā vidēji gaida aptuveni septiņas dienas, pirms tie tiek iekrauti kuģī, bet augusta streiks lika eksporta konteineriem ostā gaidīt pat 21 dienu un importa konteineriem 13 dienas.

Ir pamats bažām par piegādes ķēžu, tirdzniecības un uzņēmējdarbības traucējumiem visā Apvienotajā Karalistē, ko izraisījuši darba ņēmēju un darba devēju strīdi."

Loģistikas uzņēmuma "Flexport" publicētajā kravu pārvadājumu tirgus ziņojumā teikts, ka darba strīdu ātra atrisināšana ir maz ticama, ņemot vērā strādnieku noskaņojumu lielākajās Lielbritānijas konteineru ostās. Turklāt ir sagaidāms, ka dzīves dārdzības krīze saasināsies, tāpēc, ņemot vērā gan agrākos streikus Vācijas ostās, gan pašreizējos notikumus vairākās Apvienotās Karalistes ostās, paredzams, ka sastrēgumu problēmas Ziemeļeiropā saglabāsies.

## ASV Rietumkrasts risina dokeru streika problēmas

ASV Rietumkrastā noris intensīvas sarunas starp darba devējiem un darba ņēmējiem ostās, kuru mērķis ir izvairīties no streika un panākt jauna līguma parakstīšanu starp 22 tūkstošiem dokeru un aptuveni 70 darba devējiem 29 ASV Rietumkrasta ostās. Arod biedrība jau šā gada maijā sāka sarunas ar darba devējiem par jauna līguma slēgšanu ar doku strādniekiem, jo vienošanās starp darba

devējiem un darba ņēmējiem, kas tika panākta 2015. gadā, beidzās 1. jūlijā. Puses visiem spēkiem cenšas novērst tādu traucējumu un piegādes kavējumu atkārtosanos, kādi visus nomocīja iepriekšējās sarunās par līgumiem un beidzās tikai pēc tam, kad 2015. gadā strīda neregulēšanā iejaucās ASV prezidenta Baraka Obamas administrācija.

## Suecas kanāla ieņēmumi 3. ceturksnī pieauguši par 23,5%

Suecas kanāla ieņēmumi šā gada trešajā ceturksnī, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, palielinājās par 23,5%, sasniedzot 2,1 miljardu ASV dolāru, kas ir augstākais jebkad reģistrētais rādītājs.

Ēģiptes premjerministra informācijas centra publikotajā paziņojumā teikts, ka pieaugumu lielā mērā veicināja nepieredzēti augstais ieņēmumu lēciens augustā, kas sasniedza vēsturisku rekordu – 744,8 miljonus ASV dolāru.

No jūlija līdz septembrim Suecas kanālu šķērsoja 6252 kuģi, kuru kopējā neto kravnesība bija 372,7 miljoni tonnu. Vairāk nekā 2000 kuģu kanālu šķērsoja abos virzienos, salīdzinājumā ar 1856 kuģiem tajā pašā laika posmā 2021. gadā tas ir pieaugums par 9,1%.

## Ķīnai ir pasaulē lielākais dziļūdens ostu maršrutu tīkls

Ķīnas Transporta ministrija publicējusi datus, kas liecina, ka Ķīnai ir pasaulē lielākais dziļūdens ostu maršrutu tīkls. Līdz 2021. gada beigām bija uzbūvēti vairāk nekā 90 dziļūdens kuģošanas ceļi kuģiem virs 100 tūkstošiem TEU. Kopumā 10 Ķīnas tirdzniecības ostās kuģošanas ceļi paredzēti 150 līdz 200 tūkstošu TEU konteinerkuģiem.

## Krievija vēlas ieguldīt Irānas ostās

Irānas ceļu un pilsētu attīstības ministru vietnieks transporta jautājumos Šahriars Afandizadehs paziņojis, ka Irānas Islāma Republikai varētu būt vadošā loma 60 miljonu tonnu

preču transportēšanā no Ķīnas uz Eiropu, piebilstot, ka Krievijas uzņēmumi ir ieinteresēti veikt investīcijas Irānas ostās, piemēram, Čabaharas ostā.

Irāna ir saistīta ar Kaukāzu un Krieviju caur Azerbaidžānu un caur Turkmēnistānu arī ar tā sauktajām neatkarīgajām sadraudzības valstīm (NVS), tāpēc Kaspijas jūras ekonomikas forums (CEF) ir bijis ļoti svarīgs – tajā pieņemts plāns līdz 2030. gadam palielināt preču tranzīta apjomu līdz 50 miljoniem tonnu, izmantojot autotransportu, dzelzceļu, jūras un gaisa transportu, kas var veicināt tranzīta attīstību starp Kaspijas jūras valstīm.

Uzsverot Krievijas uzņēmumu interesi par investīcijām valsts ziemeļu un dienvidu ostās, ministra vietnieks Šahriars Afandizadehs norādīja, ka Krievija ir izteikusi priekšlikumu pēc Raštas – Anzali dzelzceļa līnijas būvniecības pabeigšanas izveidot tranzīta mezglu preču transportēšanā ar kuģiem uz Anzali ostu Kaspijas jūrā un no turienes pa dzelzceļu uz citām Irānas ostām.

## Tankkuģu tirgus gatavojas ieiet jaunā ērā

"Intermodal" jaunākajā tankkuģu tirgus pētījumā uzsver, ka saistībā ar pārmaiņām pasaules jēlnaftas tirgū arī tankkuģu tirgus gatavojas ieiet jaunā ērā. Ziņojumā teikts: "Ņemot vērā Rietumu sankcijas pret Krieviju, Krievija ir spiesta novirzīt savus enerģijas tirgus prom no Eiropas uz Āzijas un Klusā okeāna valstīm. Tomēr politiskā nestabilitāte pasaulē kopā ar neziņu, kāda būs Ķīnas un Japānas politika attiecībā uz naftas importu, rada vēl lielāku neskaidrību. Pirms Krievijas iebrukuma Ukrainā 60% Krievijas naftas eksporta pa cauruļvadiem vai jūras ceļiem plūda uz Eiropas valstīm un aptuveni 20% uz Ķīnu, bet kopš Krievijas izraisītā kara Ukrainā un Rietumvalstu ieviestajām sankcijām Krievijas nafta pakāpeniski mainījusi virzienu un galvenokārt tiek eksportēta uz Ķīnu un Indiju, kā arī tiek piegādāta dažiem jauniem, kaut arī ievērojami mazākiem, klientiem, piemēram, Šrilankai, Ēģiptei un Indonēzijai. Tomēr jāšaubās, vai eksports jaunajiem Āzijas klientiem spēs Krievijai kompensēt zaudēto Eiropas tirgu."■



Šoruden, tieši tāpat kā citus rudenus, Ainažos pulcējās jūrniecības ļaudis, lai Ainažu vecajos kapos pieminētu vecos jūrniekus, lai noliektu galvu viņu stiprā rakstura, profesionālās varēšanas priekšā un iedegtu sveces liesmu. Kā vienmēr tas ir bijis, arī šogad pasākums varēja notikt, pateicoties atbalstītājiem: kompānijai LSC, LTFJA un Latvijas Jūrniecības savienībai.

Ainažu jūrskolas muzejā ir daudz liecību un stāstu par to, ka reiz bija kuģi un vīri, kuri, spītējot vētrām, vadīja savus buru kuģus. Tieši to savā uzrunā akcentēja viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. "Pēc pāris prombūtnes gadiem atkal esam atgriezušies Ainažos. Esot šeit, vienmēr prātā nāk nu jau pasen izdotā grāmata "Koka kuģi, dzelzs vīri". Tieši šie dzelzs vīri bija tie, kuri lika pamatus mūsu nācijai un mūsu valstij, tieši viņi izdarīja visu, lai mēs šeit varētu pulcēties. Tagad mēs ar savām labajām domām godinām viņu piemiņu, un tas palīdz veidot nākotni. Ir ļoti svarīgi, ka esam un varam, jo jūrniecība ir viens no stūrakmeņiem Latvijas valsts pamatos, tāpēc mums visiem kopā jādara maksimāli iespējama, lai arī turpmāk



Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.

# Jūra tev var dot visu, tikai jānāk paņemt...



Piemiņas mirklis Ainažu vecajos kapos.



Iveta Erdmane, Māris Polencs un Liene Johansone.

šis stūrakmens stingri turētos mūsu valsts pamatos. Ceru, ka viss būs labi, jo esmu nelabojams optimists un joprojām dzīva ir Jūras spēku devīze: "Mūs vieno Latvijas svētais vārds", uz patriotiskas nots savu uzrunu pabeidza viceadmirālis.

Ainaži tiešām noskaņo patriotiski un liek apjaust vienotības spēku. "Esmu pārliecināts, ka Latvijas Jūras spēkiem ir sava nozīmīga vieta Latvijas jūrniecības saimē, un mums visiem kopā ir daudz darāmā. Esot

Ainažos, ir jāapzinās, ka gan mūsu civilie jūrnieki, gan militārie jūrnieki ir atdevuši savas dzīvības par to, lai Latvija dzīvotu, tāpēc mums vajadzētu šo sajūtu paturēt dzīvu un šo apziņu nekādā gadījumā nevajadzētu pazaudēt," sacīja Jūras spēku komandieris komandkapeitnis Māris Polencs.

Ainažnieks kapteinis Ivars Brauns ir teicis: "Mums, jūras rūdītajiem, vienmēr ir bijis un būs svarīgi ievērot godaprātu, to nepazaudēt un neliekties dzīves vētru priekšā, jo tā ir darījuši mūsu senči, viņi nav liekušies. Tikai tā var izdzīvot piekrastes smiltis, stāvēt taisni kā burinieku mastu priedes."

Kapteiņa Brauna teiktais ir kā tieši mērķī trāpīta bulta, un tikpat tieši mērķī trāpa arī Jūrnieku reģistra vadītāja kapteiņa Jāzepa Spridzāna teiktais: "Ainažos cilvēku pārņem tāda īpaša sajūta, tā ir kā atgriešanās pagātnē, lai pieminētu mūsu vecos jūrniekus. Taču šodien man diemžēl ir arī skumjas sajūtas, jo neviena valsts tiešām nevar pastāvēt bez stingriem pamatiem, un tam ir vajadzīgi stabili stūrakmeņi, bet viens no stūrakmeņiem – jūrniecība – ir stipri vien iedragāts. Ar nožēlu jāteic, ka šodienas jūrniecības izglītības veidotāji, kuri varbūt sevi iedomājušies par Krišjāpiem Valdemāriem, nav viņa piemiņas cienīgi. Šodien liels paldies jāsaka tiem vīriem, kuri

▶▶▶ 39. lpp.

19. gadsimta vidū prasmīgi un pareizi izveidoja modernu jūrniecības izglītības sistēmu, kas nu jau gandrīz simt sešdesmit gadus ir bijusi dzīvotspējīga, jo būtībā jūrniecības izglītības sistēmas pamati nav mainīti. Protams, ir nākušas jaunas tehnoloģijas, kas prasa papildu zināšanas, bet pamata lietas bija, ir un paliek, tāpēc milzīgs paldies jūrniecības izglītības pamatlicējiem. Taču jāatzīst, ka jūrniecības un jūrniecības izglītības saglabāšanai pašreiz nav tie labākie laiki, atliek vien cerēt uz ko labāku nākotnē.”

Skaudrās pārdomās par Latvijas jūrniecības nākotni dalījās arī kapteinis Antons Ikaunieks: “Lai gan man vienmēr ir savijojums, kad esmu Ainažu vecajos kapos, lai piedodu Latvijas jūrniecības tradīciju pamatlicēji, kuri šeit atdusas, bet šodien vēlos teikt dažus skarbus vārdus par reālo situāciju Latvijas jūrniecībā. Daudzi lieliski atceras Jāni Bērziņu, Ilzi Bernsoni un vēl daudzus citus, kuru tagad vairs nav starp mums, bet kuri 20. gadsimta deviņdesmito gadu sākumā lika pamatus neatkarīgās Latvijas jūrniecībai. Laiks skrien nežēlīgi ātri, ne vienmēr mākam to saprātīgi izmantot, lai mūsu padarītajam būtu iespējami produktīvāks rezultāts. Ļoti žēl, bet tā situācija, kas tagad ir izveidojusies, liek pārdomāt, vai esam izdarījuši visu, lai bez bažām varētu turpināt, piemēram, tās tradīcijas, ko savulaik rektors Jānis Bērziņš iedibināja Latvijas Jūras akadēmijā. Pateicoties Jānim Bērziņam, kurš nebija jūrnieks, tika izveidota Latvijas Jūras akadēmija, kura nu nonākusi zem sītiena, jo tagad to pārvalda cilvēks ar lielām ambīcijām, kurš pēc būtības nestrādā vis akadēmijas interesēs, bet gan Rīgas Tehniskās universitātes uzdevumā. Gribas novēlēt, lai viņai neizdodas iecerētais, bet jūrniecības nozarei tomēr izdodas pārliecināt jaunievēlēto Saeimu, ka Latvijas jūrniecības izglītībai ir jābūt neatkarīgai, tai nevajadzētu nodarboties ar tādu zinātņu, kam ar jūras lietām nav ne mazākā sakara, bet gan būtu jāsaģatavo profesionāli jūras speciālisti.”

Ainažu vecajos kapos vējš no kokiem trauca dzeltenās rudens lapas, rudens gaisu smagi ieelpoja jūra. “Šeit atdusas bezbailīgi jūrnieki, kuri



Kreisajā pusē Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš un Jāzeps Spridzāns, labajā pusē Antons Ikaunieks (no labās), Regīna Ikauniece un Andrejs Umbraško.



Ivetā Erdmane un Jānis Krastiņš.



Ainažu jūrskolas muzeja direktore Ivetā Erdmane (no kreisās) un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone griež svētku torti.

savulaik jūrā devās ar kuģiem, ko šodien uzskatām par nedrošiem,” sacīja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības pārstāvis Andrejs Umbraško. “Jūra daudzus paņēma, bet, lai arī cik bīstama bija un ir jūrnieka profesija, cilvēki ir gājuši un turpina iet jūrā. Ainažos varam sajūst to mantojumu, ko mums atstājušas iepriekšējās latviešu jūrnieku paaudzes, un esmu pārliecināts, ka šodienas Latvijas

jūrnieki cienīgi turpina veco jūrnieku tradīcijas.”

Nu, protams, tradīcijas, kas uztur jūrniecības apziņu un garu. “Patiešām ir nevilts prieks, ka jūrniecība savas tradīcijas ir veidojusi un kopusi, ka joprojām godinām dzelzs vīru piemiņu, un esmu pārliecināts, ka arī turpmāk šīs tradīcijas uzturēsīm un cieņsim savu pagātni, tad mums nebūs nākotnes. Lai gan no koka kuģu un dzelzs vīru laikiem ir daudz ūdeņu aiztecējis, tomēr jūrnieku dzīve joprojām nav viegla, tāpēc mūsu pienākums ir godināt gan tos, kuri nolikuši savas galvas, gan arī tos, kuri tagad cenšas attīstīt jūrniecības nozari.”

Siltās, mājīgās un viesmīlīgās Ainažu jūrskolas muzeja telpas, šīs mājas sirsnīgās saimnieces, cilvēku atmiņas, sarunas un dziesmas, uzkodas, ko palīdzējuši sarūpēt pasākuma atbalstītāji – kompānija LSC un LTFJA un Latvijas Jūrniecības savienības sarūpētā ļoti gardā torte – tas viss vienoja un priecēja pasākuma dalībniekus. Ainažos visi jūtas kā savējie, visi jūtas piederīgi.

Ainažu Jūrskolas muzeja direktore Ivetā Erdmane, viesmīlīgi rūpējoties par ciemiņiem, sacīja, ka šodien tiek ierakstīta vēsturē, tāpēc arī muzeja darbinieces izveidojušas izstādi “Mūsdienu jūras vilki”, lai visiem, kas šeit iegriežas, lepnī varētu pastāstīt, ka ne tikai senos laikos bijuši vareni jūrnieki, tādi mums ir arī tagad. Arī tagad ir dzelzs vīri (tagad arī sievietes), kuri nes Latvijas jūrniecības vārdu pasaulē. Izstāde “Mūsdienu jūras vilki” ir stāsts par šodienas drosmīgajiem kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem, kuri profesionāli un ar pārliecību vada lieltonnāžas kuģus pasaulas jūrās un okeānos. Kapteinis Mārcis Skuja: “Iedvesmu darbam jūrā esmu smēlies no vecajiem jūras vilkiem, no tēva un vectēva, kuriem kopš bērnības esmu gājis līdzī jūrā, klausījies viņu stāstītos gan aizraujošos un smieklīgos piedzīvojumus, gan arī smeldzīgos un ne tik košos atgādījumus. Jo cilvēkam ir bagātāka dzīves pieredze, jo skaistāks ir viņa nodzīvotais mūžs! Joprojām man ausīs skan vectēva teiktie vārdi: “Jūra tev var dot visu, tikai jāmač paņemt...””

Anita Freiberga

# Savu peldējumu sācis Ojāra Stimbāna kuģis “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas”

2022. gada 14. oktobrī Rīgas brīvdostas pārvaldes telpās notika tālbraucēja kapteiņa Ojāra Stimbāna grāmatas “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas” atvēršanas svētki. Pirms grāmatas izdošanas kapteiņa atmiņas 2000. gadā 36 turpinājumos ieraudzīja dienasgaismu Jēkabpils laikrakstā “Brīvā Daugava”, un tas bija tikai likumsakarīgi, ka tieši šeit tika publicēts novadnieka dzīves stāsts, jo Krustpils pagasta Daugavsala ir O. Stimbāna dzimtā puse. Arī kapteiņa atmiņu tālākais ceļš ir ļoti loģisks. 2020. gada 26. oktobrī Latvijas Jūrniece savienība saņēma bandroli, kuras sūtītājs bija Ojāra Stimbāna brālēns Uldis Zemzars.



Antons Vjaters.

Bijušais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters grāmatas atvēršanas svētkos sacīja: “Saņemot tik vērtīgu sūtījumu, nevarēja pieļaut domu, ka to varētu atstāt bez ievēribas vai nolikt pie malas, bija skaidrs, ka šīs atmiņu stāsts ir jāpublicē, jo tā ir laikmeta liecība bez izskaistinājumiem un personīgo nopelnu izcelšanas.

Kā parasti mēdz būt, viss sākas no pirmās kustības un iniciatīvas. Vispirms jau paldies Ojāra Stimbāna radiem, viņa brālēnam Uldim Zemzaram, kurš šo darbu nogādāja līdz Jūrniece savienībai, un ļoti labi, ka LJS valde bez iebildumiem rada risinājumu. Paldies Robertam Gailītim, kurš šo darbu vispirms palaida aprītē digitālā formātā, un visi interesenti to tagad var izlasīt LJS mājas lapā. Tāpat liela pateicība kapteinim Ēvaldam Grāmatniekam, kurš kļuva par

grāmatas redaktoru un atrada sponsorus, lai grāmatu varētu nodrukāt. Arī pats Ēvalds Grāmatnieks ir izdevis savu atmiņu stāstījumu grāmatā “Ziemeļu kapteiņa stāsti” krievu un latviešu valodā. Abas šīs grāmatas ļauj iepazīt Latvijas jūrnieceības vēsturi, un tās ir veselas pēckara pauzes jūrnieceku visai traģisko likteņu liecības, jo liela daļa no Ojāra Stimbāna un Ēvalda Grāmatnieka kursa biedriem padomju režīma ideoloģijas dēļ tālāk par Rīgas jūras līci tā arī netika. Pateicoties tālbraucēja kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka iniciatīvai un ieguldītajam lielajam darbam, papildinot Stimbāna atmiņas ar arhīva dokumentiem un foto materiāliem, labā iecere par grāmatas izdošanu ir īstenota, un mūsu jūrnieceības vēsture kļuvusi bagātāka.”



Roberts Gailītis un Ansis Zeltiņš grāmatas atvēršanas svētkos.

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis, uzrunājot klātesošos, izteica pateicību visiem, kuri atbalstīja grāmatas izdošanu, un bija gandarīts, ka arī uz grāmatas atvēršanas pasākumu kopā pulcējušies dažādu paaudžu jūrnieceības nozares ļaudis. “Enerģijas apmaiņa ir ļoti svētīga, un tieši šādos pasākumos jau arī rodas mums visiem tik ļoti svarīgais jūrnieceības gars un visiem tik vajadzīgā kopības sajūta,” sacīja Roberts. Savukārt mājas saimnieks Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzsvēra, ka grāmata ir vērtība, un ir ļoti svarīgi, lai Latvijas jūrnieceības vēsturē vairāk tiek ierakstītas šādas liecības.

▶▶▶ 42. lpp.



Ansis Zeltiņš un Roberts Gailītis sveic Karīnu Stimbāni ar tēva grāmatas iznākšanu.



Karīna Stimbāne un Uldis Zemzars.



Ansis Zeltiņš (no kreisās), Artūrs Brokovskis-Vaivods, Jānis Džeriņš un Kristaps Lūkins.

▶▶▶ 41. lpp.

“Šodien tiešām ir liela diena, jo iznākusi grāmata, kurā varam lasīt mana tēva atmiņas. Esmu uzauzusi ar kapteiņa stāstiem, jo tēvs bija liels stāstītājs, kuram tiešām patika to darīt. Liela daļa no viņa stāstiem grāmatā nav iegājusi, bet manās atmiņās tas viss ir saglabājies. Rakstīt atmiņas radu saietā tēvu iedrošināja viņa brālis un brālēns, jo stāstītais paliek tikai kā mutvārdu liecība, kas ar laiku no atmiņas



Uldis Zemzars un Ojārs Stimbāns Zemņicku dzimtas salidojumā Krustpils salīnā 1999. gadā.



Ojāra Stimbāna grāmatas atvēršana Rīgas brīvostas pārvaldē.



Karīna Stimbāne, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Uldis Zemzars un Antons Vjaters.

var pagaist, bet pavisam cita liela ir drukāts vārds, kas tiek ierakstīts vēsturē,” teica Ojāra Stimbāna meita Karīna Stimbāne.

“Ojārs Stimbāns ir mans brālēns, mēs neesam tikušies visai bieži, jo dažādi bija mūsu dzīves un darba ceļi, bet kā vienu no neaizmirstāmām mūsu tikšanās reizēm atceros 1999. gada jūliju, kad Stimbānu ģimene pie sevis Krustpils Daugavsalā rīkoja mūsu kuplās dzimtas salidojumu, un mēs ar Ojāru kā sendienās apskāvāmies.

2000. gadā Ojārs Jēkabpils avīzē “Brīvā Daugava” daudz turpinājumos publicēja savas “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas”. Kā stāsta vietējie, interese bijusi tik liela, ka ar nepacietību tika gaidīti turpinājumi. Tagad esmu gandarīts, ka iznākusi grāmata un neies zudībā laikmeta liecības un tas, ko piedzīvojis viens

no jūras vilkiem. Paldies Latvijas Jūrniecei savienībai, personīgi Antonam Vjateram un Robertam Gailītim, paldies Ēvaldam Grāmatniekam un visiem, kas finansiāli atbalstīja grāmatas izdošanu,” sacīja Uldis Zemzars.

Savu atmiņu stāstu Ojārs Stimbāns pabeidz šādi: “2000. gada 8. jūlijā noskatījies Jūras svētku svinības Rīgas pasažieru ostas rajonā. Pavazinājāmies ar upju kuģi “Jelgava” pa Daugavu, parādīju savām dāmām ledlauzi “Varma” no iekšpuses un ārpuses. Šie tad arī bija mani pēdējie Jūras svētki, atrodoties ar jūru saistītā amatā. Saskaņā ar satiksmes ministra Anatolija Gorbunova rīkojumu pēc 1. jūlija Latvijas Jūras administrācija tika reorganizēta un visi Latvijas kapteiņu dienesti nodoti ostu pārvaldēm. Rīgas ostas pārvaldnieks Loginovs mūs, pensionārus, pieņemt darbā nevēlējās, un tad nu nekas cits neatlika, kā šūt ciet to jūras maisu un nest mājās. Tādā veidā 2000. gada 14. septembrī aizgāju no darba beztermiņa atvaļinājumā. Un laikam tā arī vajadzēja, jo apzinājos, ka beidzot varēšu papildīt savu mūža sapni – uzbūvēt pirtiņu un tajā pērties, cik gribēsies, zvejojot zivtiņas un audzēt puķītes tik ilgi, cik Dieviņš atļaus.”

Ojāram Stimbānam bija lemts dzīvot līdz 2001. gada 25. novembrim. Viņš aizgāja 72 gadu vecumā, bet viņa grāmata “Tālbraucēja kapteiņa atmiņas” turpina stāstīt viņa atmiņas. ■

Anita Freiberga

# Atceroties kolhozu laikus



Grāmatas autors Juris Kriķis un Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

Liepājnieks Juris Kriķis vairs nepārsteidz ar vēlmi savulaik izpētīto jūrniecības un zvejniecības vēsturē atstāt nākamajām paaudzēm drukātā veidā. Nu dienasgaismu ieraudzījusi viņa ceturtnā grāmata par piekrastes un tāljūru zvejniekiem – “Lejaskurzemes zveji kopdarbībā”, ko ar Zivju fonda atbalstu izdevusi Jāņa Lapsas piemiņas biedrība. Stāsts ir par trim Liepājas apkaimes zvejnieku kop-saimniecībām – “Sarkano blāzmu” Jūrmalcēmā, “Dzintarjūru” Pāvilostā un “Boļševiku” (vēlāko “Kursu”) Liepājā. Priekšvārdā laikmeta ainu Latvijas zivsaimniecībā analizējis Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls. Kādi tad bija Lejaskurzemes zvejnieki, viņu darba panākumi, plāns un pretplāns, par kuru pārpildi bagātīgi tika sniegti ceļojošie sarkanie karogi un darba trieciennieku vimpeļi? To autors atklāj bezkaislīgi, balstoties tā laika statistikā un pozitīvajās laikrakstu ziņās. Talkā nāk pētījumu arhīvos, bet aina tāpat rādās diezgan izkropļota, jo trieciendarba nedēļas par godu komunistu kārtējiem svētkiem nomaina viena otru, tikai vīri paliek tie paši, un viņu piemiņai tad arī šis stāsts. Juris Kriķis neaprobežojas tikai ar zvejas flotes un bagātīgo lo-mu uzskaitījumu, autors daudz labu vārdu veltījis piekrastes kultūras un izglītības darbiniekiem, atminējies Latvijas TV konkursa “Vai tu mīli jūru?” laikus, kas ne vienu vien puisi ieinteresēja kuģniecības arodiem. Tāpat no seno dienu bildēm raugās estrādes konkursa “Jūras pērle” uzvarētāji, kurus kopā pulcēja greznajā “Boļševika” kultūras namā. Nu jau atkal tas atdzimst ar vērienīgām



ballēm, jo kurš valsētājs gan nav sapņojis par dejām pārsimt metru no krasta, kur aiz lielās zāles logiem jau viļņojas Dzintarjūra. Viedais vēsturnieks atkal mūs ir pārsteidzis, to nu gan godīgi atzīsim, un pat ja statistika liekas par sausu, lūkosimies senajos foto (to ir vairāk par simtu), kas mūs aizved pa Olafa Gūtmaņa pēdām Jūrmalcēmā, ļauj klausīties sirmā kapteiņa Haralda Lukševica stāstos Pāvilostā vai raudzītīes tālbraucēja kapteiņa Imanta Štālberga jūras rūdītajā sejā, jo Liepājas muzeja krājums glabā pasakainas vērtības, no kurām daudzas aktīvās darbības gados vācis un apkopojis šis grāmatas autors. Vēlēsim Jurim Kriķim veselību un možu garu, jo viņa jūrnieka lādē droši vien vēl paslēpta ne viena vien patinēta laikmeta liecība! ■

Gints Šimanis

## Ar Krišjāņa Valdemāra pirmo grāmatu rokās

Sagaidot ievērojamā jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) divsimtgadi, biedrība “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” sadarbībā ar finansētāju “EUCOW fonds” šāgada Jūras svētkos lasītājiem nodeva atkārtotu viņa pirmās grāmatas “300 stāsti” izdevumu, šoreiz gan jaunajā ortogrāfijā. Krājumu no gotiskā šrifta mūsdienu rakstībā vēl pagājušajā rudenī



paspēja sagatavot filoloģijas profesore Dace Lūse, kurai sekmīga sadarbība ar Bibliokuģi izvērtās vairāku gadu garumā. 1853. gadā, kad pirmoreiz iznāca “300 stāsti”, Valdemāram bija tikai 28 gadi, viņš mācījās Liepājas augstākajā aprīnka skolā (ģimnāzijā), un domas par studijām Tērbatas universitātē vēl bija tikai nākotnes sapnis. Bagātais piejūras pilsētas tirgotājs Hagedorns ir Valdemāra labvēlis, viņš ziedo naudu “300 stāstu” izdošanai, grāmatīņā ir 236 lappuses, un tā maksā 42 kapeikas. Cits labvēlis, ģenerālgubernators kņazs Suvorovs, palīdz grāmatu izplatīt, teikdams, ka iekasētā nauda būšot labs pamats Valdemāra studiju maksai Tērbatas universitātē. Kā grāmatas lielākā vērtība minams programmatiskais Valdemāra raksts “Vārdi par grāmatām”, kurā tiek popularizēta laicīgā literatūra, aicināts pirkt grāmatas, veidot bibliotēkas, par pamatu grāmatu krātuvju izveidei redzot vietējos skolmeistarus. “300 stāsti” vēl arvien aizrauj ar savām anekdotēm un mīklām, dzejoļu latviskojumiem un dziesmiņām, ko 19. gadsimta vidū pazina cariskās Krievijas Baltijas guberņu iedzīvotāji. Šķiet, ka pēc jancīgās “Baltijas jūras izsmelšanas piedrūbības” dibināšanas Ēdolē šis nu ir tas pasākums, kur Valdemārs rāda sevi kā nopietnu vīru pirms kamerālzinātnu studijām un lielajiem darbiem jūrniecības laukā. ■

Gints Šimanis

# Lai satiktu indiāņus, ir jākāpj uz kuģa

**Bibliokuģa “Krišjānis Valdemārs” (Salacgrīva) šīsvasaras ceļi bija saistīti ar indiāņiem, jo projektā “Valdemārs. Viks. Indiāņi” kopā ar dzejnieku Viktoru Kalniņu (Viku) mēs meklējam iespējas tikt pie Amerikas aborigēniem. Izrādās, ka visērtāk pie viņiem nokļūt pa jūras ceļiem – vien jāšķērso Atlantijas okeāns un jāpārvar bailes no krēslainiem mūžamežiem un indīgām čūskām.**

Dikļos, kur mūs laipni uzņēma aizrautīgā bibliotekāre Ieva Bukava, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots atgādināja, ka latvieši vienmēr ir bijuši prasmīgi un drosmīgi jūrasbraucēji, tādēļ problēma ieraudzīt indiāņus nevarētu apgrūtināt mūsu ieceres. Savukārt Viks, kuram jau daudzus gadus ir veiksmīgs kontakts ar indiāņiem, būtu labākais ceļvedis un sarunu vedējs, jo viņam patiesi ir pa kaulam pat atdzejojot indiāņu dzeju latviski. Latvijas Kara flotes 103. gadadienā viesojāmie Rūjienā, kur vietvara izrādīja godu mūsu Jūras spēkiem, aicinot jauniešus domāt par ūdeņu plašumiem jau no mazotnes. Kā vislabāk atrast ceļu uz jūru? Izrādās, te lieti noder draudzība ar grāmatām, ko kopj Bibliokuģis, par ko ikvienā tikšanās reizē atgādina Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa. Fonda “Namejs” vasaras nometnē Gaujienā viņas dēls tālbraucējs kapteinis Raimonds Podziņš dalījās savās pārdomās – ko šobrīd nozīmē jaunam cilvēkam atrasties uz kuģa komandtiltņa, kā jūrnieku dzīvi ietekmējusi pandēmija un cik grūti dažkārt ir tikt mājās no sava kuģa. Viņš pats uz vairākiem mēnešiem bija iestrēdzis senajā Kurzemes hercogistes kolonijā Trinidādā un Tobāgo, kur pa to laiku pat nobrieda militārs apvērsums, kam sekoja varas maiņa, un visas iestrādes mājupceļam bija jāšāk no gala. Mūsu aktīvistis Raivis Struncens, ko zinām kā zīmola “LATVIETIS” izveidotāju, pēc K. Valdemāra pirmās grāmatas “300 stāsti” izdošanas devies uz Portugāli, kur sākušies pasaules iekarošanas ceļi un daudzas zinātniskās ekspedīcijas, lai iepazītu turienes bibliotēkas un vērienīgās grāmatu krātuves. Tā teikt, pie saknēm – varbūt tieši no Lisabonas ved vistuvākais ceļš pie indiāņiem? Bibliokuģa vasaras ceļi vies mūsos pārliecību, ka nospraustais



kurss ir pareizs, jāturpina iesāktais ceļš, un tad kopā ar draugiem, apgūstot jūrnieka arodus, vairosim

Latvijas atpazīstamību pasaulē, jo latviešos jau izsenis ir jūras gēns!

Gints Šimanis

# Kuģu vadītājs ar kokamatnieka aizraušanos

**“Iespējams, tas amatnieka gēns man iedzimis no vecvectēva Mārtiņa Zeltmaņa, viņš bija ļoti iecienīts mēbeļu galdnieks. Viņš tika izsūtīts uz Sibīriju, no kurienes neatgriezās. Okupācijas muzejā ir apskatāms šūšanas galdiņš, ko vecvectēvs darinājis izsūtījuma laikā,” stāsta Valters Šteins.**

Valters atceras, ka jau bērnībā viņam patīcis kaut ko meistarot un gatavot, tomēr, drauga pierunāts, aizgājis mācīties uz jūrskolu, pēc tam uz Jūras akadēmiju. “Draugs toreiz stāstīja, ka būs romantika, ceļojumi, nauda! Izklusējās tik vilinoši. Taču draugs tā arī mācības nepabeidza. Savukārt es akadēmiju pabeidzu 2013. gadā un jau diezgan ātri atradu stabilu darbu uzņēmumā “Stolt Tankers”. Reisu garums parasti ir divi mēneši, pēc tam divi mēneši krastā. Pirms kovida laikam pat īsti nesapratu, cik nozīmīgs man ir darbs uz kuģa. Pandēmijas laikā gadu nostrādāju krastā, un tas bija gluži kā diviem milētājiem padzīvot šķirti, lai saprastu, vai ir viens otram vajadzīgi. Pirmajā reisā pēc pārtraukuma aizgāju ar lielu prieku. Esmu pārāk izteikts Strēlnieks pēc horoskopa, lai man derētu darbs ofisā, vismaz šobrīd. Uz kuģa Eiropas flotē viss notiek dinamiski, tu dari savu darbu un redzi tūlītēju rezultātu,” skaidro Valters.

Viņš atzīst, ka jūrniecība ir ideāla profesija, īpaši jaunībā, kamēr vēl nav ģimenes. Nopelnīt var pietiekami, lai nekas sev nebūtu jāliedz, ir visas iespējas ielikt pamatus turpmākai dzīvei. “Romantika, ceļošana – tas nu gan cits jautājums. No vienas puses, var jau stāstīt, ka apceļota pasaule, bet, no otras, cik no tās ir redzēts? Taču darbs ir atraktīvs, interesants, nav vienmuļš. Es gan strādāju uz mazajiem kuģiem, kuri kursē pa Eiropu, pa Vidusjūru, mums viss notiek ātri, arī laiks paskrien ātri, un atkal jau esi mājās.”

Valters ir pārliecināts, ka katram jūrniekam vajag atrast sev kādu nodarbošanos un aizraušanos arī krastā, ar ko “atslēgties” no stresa



un ikdienas rūpēm, un lai nav tā, ka viss laiks mājās tiek pavadīts laiski un bezmērķīgi. Viņš pats, kā jau minēts, aizrāvēis ar kokamatniecību, ko apguvis pašmācības ceļā. Viens no pirmajiem darbiem bijis terases uzbūvēšana nesen nopirktajai mājai, pēc tam sagribējies uzcelt dēlam pašam savu “štābiņu” un rotaļlaukumu pagalmā, tālāk jau sekojuši krēsli, šupļtīklu rāmji, māju nosaukumu zīmes un arī pavisam smalkas lietišas – rotaļlietas, dažādi rotājumi, uzskatu paliktņi, bērnības atmiņu dārgumu lādītes, visu pat nav iespējams uzskaitīt. Valtera darbus var apskatīt *feisbukā* lapā *FeiniSteini* un arī *instagramā*.

“Tā bildēšana un ievietošana internetā gan aizņem daudz laika, to es visbiežāk uzticu sievai,” atzīst Valters.

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

Vija darinājumus var arī pasūtīt, un pašam vislabāk patīkot, ja tiek pasūtīts kaut kas nebijis, kas tāds, kur jāpiedomā, kā to uztaisīt. "Masu produkcija man galīgi neder. Ja kāds pasūta kaut ko sarežģītu, tad saku, ka nevaru apsolīt, bet mēģināšu. Ja nesanāk ar pirmo reizi, tad izprātoju, kur esmu kļūdījies, un sāku no jauna, kamēr ir tā, ka pašam patīk. Nesen man pasūtīja rotaļu zirgu stalli, un pati pasūtītāja bija pārsteigta, ka visiem steliņģīšiem vārtņus var atvērt un aizvērt. Tāds smalks darbiņš, bet ļoti interesants. Ir taisītas leļļu mājiņas meitenēm un automašīnu garāžas zēniem. Reiz sieva palūdza izgatavot kūku paliktņi, ko viesi ģimenes viesībās ļoti atzinīgi novērtēja, un nu jau vairāki desmiti personalizētu uzskodu paliktņu izgatavoti pēc pasūtījuma."

Meklējot visam interesantāku risinājumu, Valters ģimenei pagatavojis masīvkoka plauktu, kam visas detaļas savienotas tikai ar paštaisītām koka tapām, bez metāla skrūvēm.

"Tie mājas darbi jau vienmēr iekrājas. Nezinu, kāpēc tā, bet tikmēr, kamēr esmu mājās, viss ir kārtībā, tiklīdz dodos prom, viss sāk lūzt un iziet no ierindas," prāto Valters. Liels darbs ieguldīts mājas pagraba pārveidošanā. Iegādājoties māju, pagrabā bijusi tikai viena pašaura ieeja, kaut gan pats pagrabs ir gana plašs. Tagad viss tiek pārveidots, vairākās pagraba telpās vietu atraduši gan kokapstrādes darbgaldi, gan materiāli. Taču ar to Valtera



ieceres nebeidzas: "Iekārtosim plašu atpūtas telpu, kur visiem draugiem savākties, paskatīties futbolu, uzspēlēt kārtis!"

Pavisam nesen Šteina ģimenē ienākusi meitiņa Beāte. "Esmu ļoti priecīgs, ka varēju gan meitu sagaidīt, gan arī palikt krastā tik ilgi, lai palīdzētu sievai. Pēc dēla Roberta piedzimšanas uzreiz devos jūrā, un sievietai vienai bija ļoti grūti. Otrreiz tam

cauri iet negribējām, un uzņēmums ir pietiekami saprotošs, lai varētu vienoties. Tā sagadījās, ka meitiņas piedzimšana gandrīz sakrita ar dēla pirmo skolas dienu, arī to nedrīkstēju palaist garām. Pēc tam bija skolas tirdziņš, kurā tika tirgotas pašdarinātas lietas. Mēs ar dēlu izgatavojām piekariņus ar skolas logo, un dēls tos ātri iztiroja – pieprasījums bija ļoti liels, un pašam bija prieks. Protams, viņam visa tā darbošanās pagaidām vēl ātri apņik, un es saprotu, ka nevajag neko uzspiest. Taču interese ir un ir arī prieks par padarīto. Skolā ir kokapstrādes pulciņš "Kaltiņi", tur viņu pieteicām, un tagad viņš ar sajūsmu stāsta, ko viņi tur dara. Man jau ļoti gribētos ieinteresēt viņu par mototekniku, taču uz to viņš pagaidām "nepaveiklas". Patiesībā tas ir mans nepiepildītais bērnības sapnis, un tā jau vecāki mēdz darīt, kaut gan īsti pareizi laikam nav. Es bērnībā gan varēju ņemties un skrūvēt tos krievu močus, bet finansiāli jau nebija tādas iespējas kā tagad," atceras Valters un piebilst, ka dažreiz šķiet – labāk vajadzējis mācīties par kuģu mehāniķi, nevis stūrmani.

Taču patiesībā Valters nožēlo tikai to, ka uz kuģa nav iespējams paņemt līdzī savus darbgaldus, lai brīvajos brīžos varētu kaut ko pameistarot. "Pilnīgi pirksti niez, bet neko darīt. Tad es visu ko plānoju un projektēju, kādus tik "kosmiskus" projektus neizstrādāju! Ja vien to visu varētu realizēt!" ■

Sarma Kočāne





# Kapteinis Arvīds Buks. Darbs un jūra – divas panākumu atslēgas

Tālbraucējs kapteinis un bijušais Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks nenožēlo nevienu savas dzīves dienu. Lai gan īpaši netic likteņa zīmēm, tomēr ir pateicīgs augstākiem spēkiem, kas visu izkārtuši tā, lai viņš kļūtu par jūrnieku, kapteini un godīgu cilvēku.

Kā saka kapteinis Arvīds Buks – krasts ir jūras otrā puse, kur gaida ģimene, mājas, kolēģi uz sauszemes. Jūrnieks dzīvo tādas kā divas dzīves, jo jūrā viņš ilgojas pēc krasta, bet krastā nepārstāj domāt par jūru. “Tā nu tas ir, ka jūrā visas vīru sarunas grozās tikai ap sievietēm. Vismaz manā laikā tā bija, jo trīsdesmit gados, ko nostrādāju jūrā, neiznāca sastapt nevienu tā saukto *zilo*. Tādas lietas nebija.” Pašam Bukam reizēm gadījies tā aizrauties darbā, ka domas par krastu un sievietēm izgaissušas jūras plašumos. “Es iegrimu darbā. Pagāja gandrīz pieci mēneši, jābrauc mājās, bet zivis nāk un nāk, un gribas strādāt vēl un vēl. Tu esi līdz ausīm darbā, bet vīri nāk virsū kā tanki. Ko darīt? Jānododas mājup. Godīgi sakot, mājās esmu bijis tikai ciemiņš.”

Kolhoza laikos kuģi jūrā pavadīja un no reisa sagaidīja sviniņi, ar uzrunām un mūziku

## Jūra

“Vispār jau no jūras neko nezināju, tikai to, kā tā izskatās no krasta. Un vēl zināju, ka jāmācās, jo tik grūtu dzīvi kā tēvam un mātei negribēju. Vajadzēja izsisties cilvēkos un tikt uz Liepāju. Kad man bija deviņpadsmit, dzīvojām Virgā. Māte iedeva ceļamaizi, es sēdos autobusā un braucu uz Liepāju. Izrādījās, ka Liepāja ir slēgta, iebraukšana tikai ar caurlaidēm, bet man atpakaļceļa nebija. Novilku bikses un pa ezera niedrēm iebrīdu Liepājā. Sāku strādāt “Boļševikā”, kādu dienu dzirdu, ka tiek organizēti kuģu vadītāju kursi, bet neviens negrib mācīties. Saku, ka es

Arvīds Buks.



gan labprāt mācītos, jo es tik ļoti gribēju iet jūrā. Kad pabeidzu kursus, sāku strādāt par matrozi uz MRT – mazā zvejas kuģīša, un nu jau ļoti personīgi iepazīnu gan Baltijas jūru, gan tās dabu. Kamēr kuģi vēl nešūpoja, nekā, bet kā uznāca pamatīgāki vilņi, tā arī jūras slimība bija klāt. Bija diezgan briesmīgi. Ja nebūtu gājis tajosursos, visticamāk, ka jūrā iešanu būtu metis pie malas. Bet nevarēju to darīt, jo bija apziņa, ka sešus mēnešus esmu mācījies, kolhoza līdzekļus tērējis – man septiņus simtus rubļu mēnesī maksāja. Bija apziņa, ka atpakaļceļa nav, jāiet uz priekšu, tāpēc turējos, cik varēju. Iedomājieties, tāds vējiņš piecas sešas balles, zvejojām mencas, tu šķipelē tās zivis, smaka ka bail, aizej tik aiz kastes un laid pār lūpu. Jūrā ēst negribas, bet, kad atnāc krastā, tad esi izsalcis kā vilks. Izgāju sešu



mēnešu praksi, un pa šo laiku man izdevās pārvarēt visus nelabumus. Ir vajadzīgs liels gribasspēks, lai ar to tiktu galā, bet, redz, es paliku par normālu cilvēku. Pēc sešiem mēnešiem biju ticis galā gan ar praksi, gan ar savu nelabumu, un mani uzlika uz RTS 2026 pie kapteiņa Pētera Mazītāna par kapteiņa palīgu. Tajā laikā navigācijas ierīces mums bija tik vienkāršas kā rokas lode, kur galā dzelzs bumba ar izdobtu apakšu, ko iesmērē ar tavotu, lai redzētu, kas par grunti, eholote un kompass, kurā bieži vien spirta vietā bija ieliets ūdens, jo spirtu jau izlietots citām saimnieciskajām vajadzībām. Tā arī vagojām to Baltiju, bet mums bija vēlēšanās iet tālāk, nekā tolaik Baltijā gāja kuģi.”

## “Pāvilosta”

Tās priecīgās atmiņas, kas kapteini joprojām vieno ar “Pāvilstu”, protams, saistītas ar darbu. “Varu teikt, ka man lietas gāja no rokas. Plānu pildījām ar uzviju.” Vecās avīzēs var lasīt: “Jūrā trako rudens vētras, bet no zvejnieku arteļa “Boļševiks” kuģiem joprojām pienāk ziņojumi par jauniem panākumiem darbā. Starp ekspedīcijas zvejas kuģiem vadībā ir VZRT 9054, kura kapteinis ir Arvīds Buks.” Vai arī: “Flotiles darba uzvarā lielu ieguldījumu sniedza ekspedīcijas kuģu komandas. VZRT 9054 un VZRT 9114, kurus vada kapteinis Arvīds Buks un Vladimirs Einīņš, Džordžijas sēklī pusotra mēneša laikā nozvejoja katrs pa 4,5 tūkstoš centneru sidrabaino heku.” Atlantijā, Džordžijas sēklī, izcilus panākumus guvusi VZRT 9054 komanda kapteiņa

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

A. Buka vadībā." Šāds izvilks no laikrakstiem varētu citēt vēl un vēl. Bet aiz vecām avižu rindiņām ir jūras sāļums, cilvēka dzīve, spīts un vēlēšanās būt labākajiem. Arvīds Buks aiziet uz savu darba istabu un atnes divas rakstāmgalda atvilktnes, pilnas ar goda rakstiem, pateicībām, krūšu nozīmēm un medaļām. Tas viss saņemts kā pateicība par izcilu darbu. Ja kāds domā, ka šodien vajadzētu kaunēties par padomju laika apbalvojumiem, viņš ļoti maldās "Tur nav ko kaunēties. Tā ir mana dzīve, mans sūri grūti jūrā pavadītais mūžs, vairāk nekā trīsdesmit gadi, un tie ir apbalvojumi ne jau par padomju sistēmas slavināšanu, bet gan par labi padarītu darbu. Būsim godīgi, kuram tad nepatīk, ja atzīst viņa veikumu un par darbu pasaka "paldies"? Bieži vien tagad dzird sakām, ko tad tas, tas jau bija partijā, un uzliek tādu kā zīmogu. Man šajā ziņā ir pilnīgi vienaldzība, ko kurš domā, jo es neslēpju varu teikt, ka esmu bijis partijas biedrs. Nebija jau mani ne tāda sociālistiska, ne komunistiska pārliecība. Man savulaik skaidri un gaiši pateica: "Ja gribi kļūt par kapteini, tev jāstājas partijā!" Es ļoti gribēju būt kapteinis, tāpēc arī iestājos. Nekādi zemteksti. Bet vispār, par tiem laikiem runājot, mēs īpaši nedomājām par ideoloģiju un politiskām lietām, mēs domājām par darbu un plānu. Mēs pildījām savus pienākumus. Gājām jūrā. Mēs vienkārši dzīvojam. Katram jau jādzīvo tajā laikā, kas viņam atvēlēts, un jāprieceļas par dzīvi. Varu teikt, es vienmēr esmu priecājies par dzīvi."

Pašam Bukam ar ekspedīcijas kuģi "Pāvilsta", uz kura pirmo reizi bijis kapteiņa godā, saistās gan traģiskas, gan prieka pilnas atmiņas. "Tas bija sešdesmito gadu beigās Ziemeļjūrā, toreiz piedzīvoju visspēcīgāko vētru savā mūžā. Divpadsmit ballēs "Pāvilsta" nokļuva zem liela viļņa, tas izsita visus priekšējos stiklus un savainoja motoristu, izsprāga drošinātāji, visapkārt tīrā elle. Kāds norvēģis sauca pēc palīdzības, bet nebija ko cerēt, ka tev kāds var palīdzēt, un domāt, ka tu kādam vari sniegt palīdzību. Tikai pateicoties brīnumam un tam, ka pēc pāris stundām vētra norima, kuģis toreiz nenogrīma. Vēlāk gan "Pāvilsta"



pie Amerikas krastiem aizgāja bojā ar visu divdesmit trīs cilvēku apkalpi. Dažu sekunžu laikā zvejas kuģis nogrīma jūras dzelmē, jo tam virsū uzskrēja milzīgs tankkuģis. Es no šī neapskaužamā likteņa paglābos, jo tolaik jau strādāju uz cita kuģa, bet šausmīgā vētra varēja būt kā tāda nelaiemes priekšvēstnese."

## Glābšanas darbos

Arvīdam Bukam un viņa vīriem nācies piedalīties arī glābšanas darbos. "Tas notika septiņdesmit gadu sākumā, kad ar kuģi "Rauda" gājām zvejojot uz Āfriku. Vēl esot Ziemeļjūrā, saņēmām SOS signālu, ka uz angļu zvejas kuģa "Scampton" izcēlies ugunsgrēks. Apsvēruši savas iespējas, pieņēmām lēmumu palīdzēt angļu zvejniekiem. Kad nokļuvām nelaiemes vietā, ieradījām liesmu pārņemtu kuģi. Septiņi zvejnieki jau bija evakuēti uz citiem kuģiem, bet uz degošā "Scampton" vēl bija trīs cilvēki. Bija bīstami, jo liesmas ik brīdi draudēja pārņemt degvielas tvertnes un mēs visi varējām uziet gaisā. Pēc kādām divām stundām mums izdevās savaldīt liesmas un mēs sākām meklēt cilvēkus. Diemžēl bija jau par vēlu – visi trīs bija miruši. Mirušos zvejniekus nodevām Holandes medicīnas kuģim, bet cietušo "Scampton" nogādājām Esbergjenes ostā Dānijā. Tur mūs ielenca žurnālisti. Pēc dažām dienām turpinājām ceļu uz zvejas rajonu Āfrikā. Pēc šī gadījuma mēs visi saņēmām goda rakstus un iespēju iegādāties trīs žiņģus bez rindas, savukārt padomju valsts par ārzemju kuģa glābšanu saņēma ievērojamu atlīdzību konvertējamā valūtā."

## Rājienu

"Starp citu, esmu saņēmis divus stingros rājienus. Pirmo, kad ar diviņu trali zvejojām Ziemeļjūrā, Ska-gerakā. Labi ķērās siļķes, bet bija

grūtības ar to nodošanu, pie bāzes jāstāv rindā desmit dienas. Parēķināju, ka pa to laiku mēs pagūstam aiziet uz Liepāju un atnākt atpakaļ. Lūdžām atļauju bāzei. Nē, to darīt nedrīkst, aizliegts! Atmetu ar roku – divas dienas līdz mājām, divas dienas izkraut, divas dienas atpakaļ, tā tad sešas dienas mēs esam atpakaļ. "Ko ta' mēs te gaidīs?" Abi ar otru kuģa kapteini tā nospriedām un arī izdarījām. Kolhoza priekšsēdētājs Frickauss sit mums uz pleca, slavē: "Baigie malači! Bet, lai jums neiznāk kādas lielākas ziepes, es jums iedošu *vigavoru* (rājienu)." Mēs pieņemam – kas priekšsēdētājam jādod, jādod. Aizgājām atpakaļ, iekļāvāmies laikā, pa atlikušajām četrām dienām paguvām vēl piezvejot otru kravu un zivis nodot bāzei. Rindu uz bāzes kuģi taču bijām aizņēmuši.

Otru rājienu dabūju, kad ar grunts-trali zvejojām Ziemeļjūrā. Bija ļoti laba nozveja, pārnācām mājās, priekšnieks pienāk un saka: "Ruči ārā, plāns deg, tev tik labi gāja, brauc atpakaļ un pazvejo vēl!" Saku, ka man pēc nedēļas beidzas kuģa reģistra dokumenti. "Štrunts ar visiem dokumentiem, dragā ārā un zvejo!" Aizbraucām, zvejojām, iet ļoti labi. Tā kādu mēnesi nostrādājām, katru dienu pa divām trim reizēm ejam pie bāzes kuģa. Vienā reizē no bāzes kuģa augšas kāds vīrs sauc: "Vai jūs šodien vēl nāksiet pie bāzes?" Atbildam, ka noteikti, ko tad citu ar tām zivīm darīsim? Tad es pie jums tūlīt nokāpšu. Izrādās *Zapriboseflot* (Rietumu valsts zvejas flote) inspektors, ieiet kajītē, pēta visus dokumentus. Es viņam stāstu, ka esam tādā īsā reisā iznākuši, ka dokumenti palikuši mājās. Šis tik raksta, pieraksta un uzkāpj atpakaļ uz bāzes kuģa. Pēc nepilnām divām stundām pienāk *Zapriboseflot* inspekcijas telegramma: "Kur jūs kuģa dokumenti?" Es neatbildu, tik laižam uz mājām. Ienākam ostā, Frickauss priekšā. "Malači, jūs izglābāt plānu! Bet, lai neiznāk lielākas ziepes, man jums par to jādod *vigavors!*"

Starp citu, darba grāmatiņā man šis rājiens vēl tagad ir iekšā. Bet man par tādiem rājiem nebija ne silts, ne auksts. Redz, tā man ir gājis pa to dzīvīti!" ■

Anita Freiberga

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



☎ (371) 67389300  
📍 Katrīnas dambis 20  
✉ jurfor@jurfor.lv

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” saviem paju biedriem sniedz šādus pakalpojumus:

- Kases operācijas
- Valūtas konvertāciju
- Termiņnoguldījumu pieņemšanu
- Kreditēšanu
- Konsultācijas finanšu jautājumos

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” piedāvā:

- Patēriņa aizdevumu
- Hipotekāro aizdevumu
- Aizdevumu automašīnas iegādei
- Aizdevumu mācību apmaksai
- Aizdevumu pret termiņnoguldījumu

Lai kļūtu par LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedru:

- Jābūt Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrības biedram (vai LTFJA biedra laulātajam (-ai), vai jau uzņemta biedra pilngadīgam bērnam, kura aroddarbs nav saistīts ar jūru)
- Jāiegādājas pamatpaja

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedri var izvēlēties sev piemērotāko aizdevuma veidu vai izmantot dažas iespējas atkarībā no viņu vēlmēm!

**Visi LTFJA KKS “Jūrnieku forums” biedri vienlaicīgi ir gan klienti, gan līdzīpašnieki**



# Latvijai 104

Pirmais Latvijas Valsts prezidents Jānis Čakste  
1.Saeimas atklāšanas sēdē 1922. gada 7.novembrī:

“Taisni šinī brīdī Latvijas valstī stājas spēkā Latvijas jaunā valsts Satversme. Šī jaunā Satversme ievēd Latvijā jaunu iekārtu, viņa rada pa daļai jaunus valdības orgānus un citādi noteic tikpat esošiem, kā ar jauniem orgāniem viņu funkcijas.

Visām valsts un valdības iestādēm jābūt sevis cienīgām, taisnīgām un patiesām, kurām rūp tikai valsts labums. Ierēdniecībai jābūt augstākā mērā patiesi godīgai, un tāpēc vietas un amati jānodod tikai cilvēkiem, kuriem sirds un rokas ir šķīstas un tīras. Latvijas valsts stāv par visu augstāk. Nekādas atsevišķas grupu intereses nevar būt, bet tikai vispārējās intereses. Visām vajag padoties zem vienas pašas brīvas Latvijas.

Darbinieki, sargiet savu valsti, izkopiet to, jo ziniet – ja nebūs Latvijas, nebūs arī jūs.”