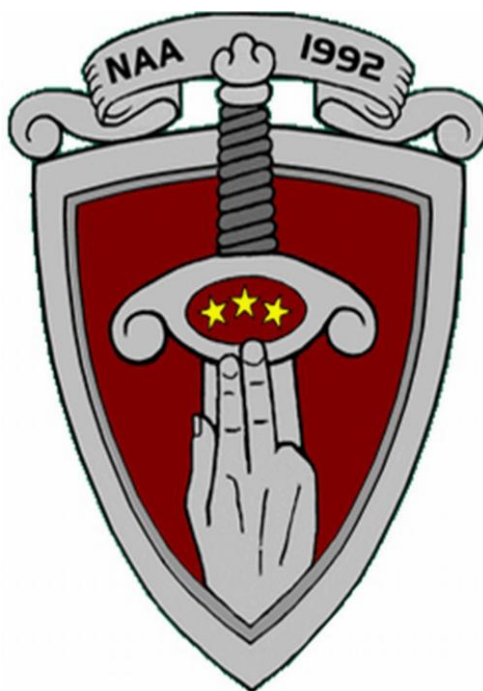


LATVIJAS NACIONĀLĀ AIZSARDZĪBAS AKADĒMIJA

Militāri zinātnisks žurnāls
(bepeļņas elektronisks izdevums)
„MILITĀRĀ ZINĀTNE”
Nr. 4 (2011.gads)



RĪGA
2011. g.

JŪRAS SPĒKU KUĢU BĀZĒŠANAS UN DROŠĪBAS PROBLĒMAS

Ilmārs Lešinskis, Aleksandrs Pavlovičs***

* *Latvijas Jūras akadēmija, Flotes iela 5B, LV-1016, Rīga, Latvija, E-pasts: info@latja.lv*

** *Nacionāla aizsardzības akadēmija, Ezermalas iela 6/8 LV-1014, Rīga, Latvija, E-pasts: pavlovics@inbox.lv*

IEVADS

Pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas, veidojot Nacionālos bruņotos spēkus, bija rasta iespēja likt pamatus pilnīgi jaunai militārai organizācijai un tāpēc nepieļaut iepriekšējo paaudžu kļūdas, atbrīvoties no nevajadzīgām tradīcijām un dogmām. Diemžēl Nacionālo bruņoto spēku vienību dislokācijas vietas tika praktiski pārņemtas no Padomju Savienības armijas, kas balstījās uz Padomju Savienības izveidotās militārās infrastruktūras, kura bija orientēta nodrošināt lielas armijas vajadzības karam ar rietumiem.

Dislokācijas vietas izmaiņas ir dārgs un sarežģīts process, it sevišķi ja runa ir par aviācijas un karakuģu bāzēšanas vietām. Šajā jautājumā ir vajadzīga zinātniskā pieeja, lai pamatotu dislokācijas vietas pareizo atrašanos vai tās izmaiņas nepieciešamību.

Novērojot Nacionālo bruņoto spēku vienību reorganizāciju, kas galvenokārt bija saistīta ar atsevišķu vienību samazināšanu vai likvidāciju, ir saskatāms, ka galvenais mērķis bija likts uz finanšu resursu taupīšanu, bez nopietnas nākotnes draudu analīzes un tāpēc ļoti bieži karavīros rodas neizpratne, kāpēc vienas vienība tika saglabāta, bet citas ne.

Turpinot optimizāciju Nacionālajos bruņotajos spēkos, notiek izmaiņas arī Latvijas Republikas Jūras spēku vienībās. Jūras spēku štāba likvidācija un sagaidāmā peldošo vienību skaita samazināšana rada jautājumu par Latvijas Republikas Jūras spēku vienību dislokācijas vietu nākotnē. Darba mērķi ir izpētīt, kādas ir prasības flotes karabāzēm, cik piemērotas ir šodienas Latvijas bāzēšanas vietas un vai Latvijas militārajai flotei ir vajadzīgas divas bāzēšanas vietas - Liepāja un Rīga?

Atbilde uz jautājumu tiek meklēta, analizējot literatūras avotus. Pirmkārt, ir jāatzīmē Alfreda Thayera Mahana darbs „The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783”, kurā ir atzīmēta jūras bāzes nepieciešamība. Modernus uzskatus par karaflotes bāzes lomu var atrast Milana Vego darbos. Jautājumi par bāzes aizsardzību ir atrodami Vitālija Docenko izdotajā vairāksējumu

publikācijā, kurā ir parādīta karaflotes mākslas attīstība, ieskaitot arī karaflotes bāzes aizsardzību. Gatavojot rakstu, autors izmantojis arī savā publikācijā „Challenges of Naval Base Location” iegūtos secinājumus. Nenoliedzami mūsdienu situācijas analīzei tika izmantoti arī dažādi interneta avoti.

Liepājas un Rīgas Jūras spēku vienību bāzēšanas vietu salīdzinājumā tiek izmantota struktūranalīzes (SWOT) metodika. Struktūranalīzē katrai bāzēšanas vietai tiek apskatītas stiprās un vājās puses, iespējas un draudi. Katras analīzes vērtība tiks vērtēta, izmantojot ekspertu vērtējumus.

1. JŪRAS SPĒKU BĀZĒŠANAS VIETU IZVĒLES APSTĀKĻI

Pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas 1991. gadā Jūras spēkiem nevarēja izvēlēties nepieciešamo bāzēšanas vietu, jo teritorija un infrastruktūra tika pārņemtas no Krievijas Federācijas Bruņotajiem spēkiem.

Visas LR lielo ostu bāzes vietas un infrastruktūra tika pārņemtas nožēlojamā stāvoklī, ar praktiski izdemolētām komunikācijām, kas veidoja problēmas pat lai nodrošinātu kuģu elementāru pietauvošanos. Laika gaitā visās šīs ar infrastruktūru saistītās problēmas tika atrisinātas, kad bija veikta piestātņu un komunikāciju kapitāla pārbūve.

20. gs. 90. gadu beigās tika uzsākti divi vērienīgi projekti. Viens no tiem ir Liepājas ostas Tosmares kanāla pilna renovācija Jūras spēku bāzēšanas vajadzībām. Šī renovācija tika piesaistīta 1997. gadā uzsāktajam Baltijas valstu Jūras spēku projektam *Baltic Squadron* (BALTRON). Jaundibinātajai vienībai bija nepieciešama droša un efektīva bāzēšanas vieta. Par tādu tika izvēlēts Liepājas ostas Tosmares kanāla austrumu akvatorijs, kuru pēc būtības varētu pielīdzināt iekšējiem ūdeņiem (1.att.).

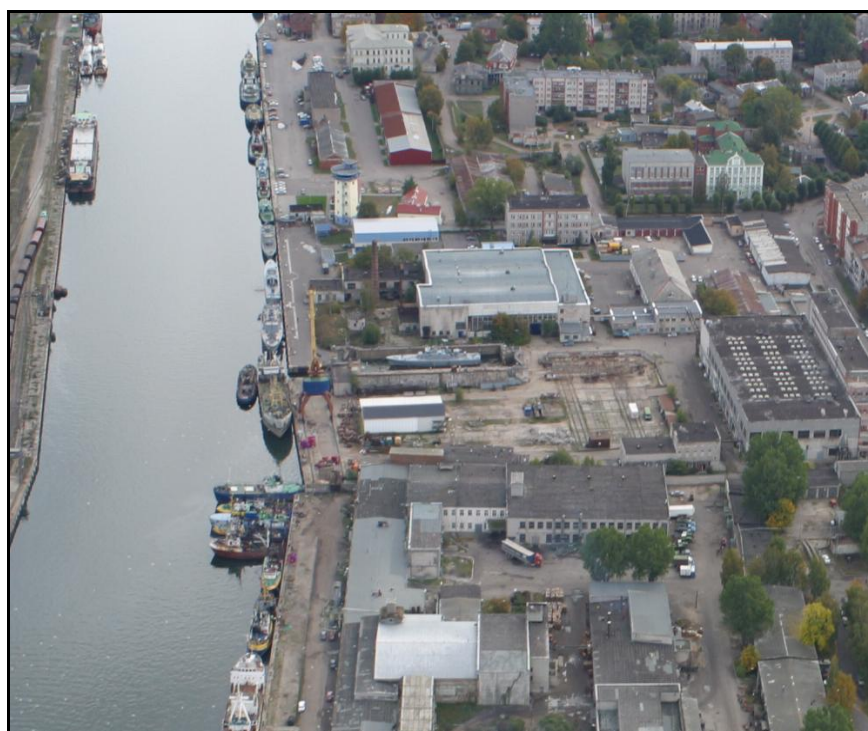
Tosmares kanāla renovācija ir spilgts piemērs, kad iepriekšēji saskaņoti, reāli un strukturēti Valsts attīstības plāni var tikt degradēti vienas ierēdņu paaudzes laikā.

ASV pastāvošās likumdošanas un ilgtermiņa attīstības plānu ietvaros Aizsardzības Departamentam (kas pēc statusa atbilst LR Aizsardzības ministrijas funkcijām) ir juridisks un procesuāls mehānisms, kurš atļauj mainīt tikai līdz 10% no notiekošiem ilgtermiņa attīstības projektiem, pat ja šie projekti ir uzsākti citos politiskos vai finansiālos apstākļos un neatbilst šībrīža administrācijas interesēm. Latvijas Republika importē no ASV politiķus, ierēdņus un pat dažus virsniekus, diemžēl nepievēršot lielu uzmanību ASV dinamiskajai, pragmatiskajai un pārdomātajai pieejai ilgtermiņa attīstības plāniem, kas tiek izpildīti, ievērojot operacionālās pēctecības principus. Liepājas Tosmares kanāla akvatorijā ir ieguldīti vairāki miljoni latu tā saucamās ”rīvsienas” uzbūvēšanai, bet kopš 2004. gadā Tosmares kanāla projekts ir praktiski pilnībā iesaldēts, jo iestrēdzis Vides ministrijas saskaņošanas plauktos un visas amatpersonas, kas sākotnēji tika iesaistītas projekta īstenošanā, pašreiz

nav pieejamas. Projekts pēc būtības ir iznīcināts, politiski angažētai AM ministrijai pārvirzot līdzekļus un intelektuālos resursus citām interesēm, kaut gan potenciāli, ar pienācīgu pieeju un zināmu iniciatīvu, projekts uzskatāms par diezgan perspektīvu no tehniskās puses.



1.att. Jūras spēku bāzēšana Liepājas Karaostā
(Vieta ir norādīta ar zilo apli)



2.att. JS bāze Liepājas Tirdzniecības kanālā

Rīgas Daugavgrīvas ostas renovācijas projekts tika veikts daudz veiksmīgāk, jo, atšķirībā no Aizsardzības ministrijas pilnībā pārvaldītā Tosmares kanāla projekta, projekta faktiskā izpildē daudz lielākā mērogā ar zināmām tiesībām un instrumentiem kontrolēt un ietekmēt projekta gaitu tika iesaistīti LR Jūras spēki. Rezultātā Daugavgrīvas osta ir potenciāli vispiemērotākā Jūras spēku bāzēšanas vieta, kas tehniski varētu pretendēt uz Jūras spēku Galvenās bāzes lomu.

2. KARAFLOTES BĀZES NOZĪME

Alfreds Thayers Mahans darbā, kurš deva milzīgu impulsu ASV karaflotes attīstībā, norāda uz jūras bāzes nozīmi, lai nodrošinātu valsts intereses.⁴ Teoriju par karaflotes bāzes nepieciešamību attīstīja Milans Vego (*Milan Vego*). Pēc Vego uzskatiem, jūras karaflotes un gaisa aviācijas bāzu veidošana ir viens no svarīgākajiem jautājumiem Bruņoto spēku attīstībā. Tas dod iespēju valstij vai sabiedrotajiem kara laikā sasniegt nacionālus un militāri stratēģiskus mērķus, jo aviācijas un karaflotes bāzes ir centri, uz kuru pamata balstās aviācijas un karakuģu aktivitātes jūrā. Karaflote nav spējīga uzturēt savu kaujas potenciālu bez bāzu spējām sniegt nepieciešamo nodrošinājumu.⁵

Lībijas konfliktā, kur saskaņā ar ANO rezolūciju tika iesaistīti NATO Jūras un Gaisa spēki, svarīgu lomu spēlē Eiropas dienvidos attīstītā militārā infrastruktūra ar kuģu un aviācijas bāzēm.

3. OSTU ATBILSTĪBA KARAFLOTES BĀZES VAJADZĪBĀM

Lai karakuģiem nodrošinātu aizsardzību no nelabvēlīgiem hidrometeoroloģiskajiem apstākļiem, stāvvietu un ērtu, ātru un drošu piekļuvi kuģu operacionālajā zonā, karaflotes bāzēm pēc ģeogrāfiskā novietojuma jāatbilst vairākām prasībām.

Profesors Milans Vego uzskata, ka karaflotes bāzēm ir jāatbilst vairākām prasībām. Tām jābūt pietiekami lielām, ar labām enkurvietām, lai nodrošinātu liela skaita lielu kuģu stāvēšanu. Profesors uzskata, ka bāzei jābūt labvēlīgos klimatiskos un hidrometeoroloģiskos apstākļos, aizsargātai no stipra vēja un viļņošanās. Ledus, kas ierobežo kuģošanu, tiek uzskatīts par nelabvēlīgo faktoru. Viņš atzīmē, ka svarīgi ir tas, ka karaflotes bāzes nedrīkst būt pārāk tālu no piegādes bāzēm un tām jābūt labām komunikācijām ar iekšzemi.⁶

⁴ Alfred Thayer Mahan. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Dover Publications, Inc., New York, 1987, 27 p.

⁵ Milan N. Vego. *Naval strategy and operations in narrow seas*. London, 1999, - 61 p.

⁶ Turpat, -p 63.

Līdzīgus uzskatus pauž krievu karaflotes zinātnes speciālists, profesors Vitālijs Docenko (*Виталий Доценко*), analizējot Japāņu armijas 1914. gada uzbrukumu vācu karabāzei Dzeltenajā jūrā, Cindao ostā. Par bāzes stiprajām pusēm viņš uzskata:

- izdevīgu dabas reljefu,
- labu ceļu tīklu,
- inženierbūvju labu kvalitāti.⁷

4. KARAFLOTES BĀZES SASTĀVS UN ELEMENTI

Par karaflotes bāzi tiek uzskatīta vieta, kur karakuģiem ir nodrošināts patvērumš kā no pretinieka uzbrukumiem, tā arī no nelabvēlīgiem laika apstākļiem, kur ir nodrošinātas remonta un apgādes iespējas kuģiem, kā arī atpūtas un veselības uzlabošanas iespējas kuģu komandai.

Lai veiktu minētās funkcijas, karaflotes bāzes sastāvā ir nepieciešami šādi pamatelementi:

- vadības punkts ar sakaru līdzekļiem;
- inženiertehniskās būves, kā piestātnes, aprīkotas enkurvietas, piegādes ceļi;
- ūdens, elektrības un degvielas padeves nodrošinājuma maģistrāles;
- kuģu atmagnetizēšanas iekārtas un kuģu fizisko laukumu mērīšanas poligoni;
- karabāzes un kuģu aizsardzības ieroči un līdzekļi, lai nodrošinātu visa vieda (pretteroristu, pretdiversantu, pretgaisa, pretraķešu u. c.) aizsardzību no gaisa un jūras uzbrukumiem;
- krasta novērošanas, sakaru un brīdināšanas dienests un krasta aizsardzības spēki, kas nodrošina pretdesanta un sauszemes bāzes aizsardzību;
- apgādes un nodrošinājumu dienesti ar noliktavām, transportēšanas un pārkraušanas līdzekļiem;
- kuģu, bruņojuma un tehnikas remontdarbnīcas un rūpnīcas ar dokiem vai slīpiem;
- hidrogrāfiskais dienests un nodrošinājums;
- dzīvojamās telpas, kazarmas, sporta un kultūras pasākumu nodrošināšanas infrastruktūra;
- mācību centri un krasta trenāžieri, jūras poligoni, šautuves un mācību lauki.

⁷ Виталий Доценко. Флоты XX века. Том II, книга 1. Москва, 2003.- с. 674

5. KARAFLOTES BĀZU KLASIFIKĀCIJA

Karaflozes bāzes varētu sadalīt kategorijās pēc to lieluma, izvietojuma un kuģu atrašanās laikā tajās.

Ar terminu *galvenā karaflozes bāze (a major naval base)* tiek saprasta tāda bāze, kurā var izvietot lielāko daļu no karaflozes, neatkarīgi no tās izmēriem, un kura nodrošina kuģus ar visu veida remontiem, apgādi, un kuras tuvumā ir munīcijas noliktavas un hospitālis.

Karaflozes bāzes, kuras neatbilst galvenās karaflozes bāzes prasībām, tiek sauktas par *karaflozes atbalsta bāzēm (minor naval base)* un tiek izveidotas, lai sniegtu kuģiem pagaidu patvērumu un nodrošina tos ar ierobežotām apgādes un remonta iespējām.

Bāze, kas izveidota sagaidāmā karadarbības rajona tuvumā, tiek saukta par *priekšējo karaflozes bāzi (forward or advance naval base)*. Tāda tipa bāzes tiek izveidotas uz noteiktu laiku un tas ir īslaicīgi. Svarīgi, lai pastāvētu iespēja uzturēt šāda tipa karaflozes bāzēm nepārtrauktu piegādi no galvenās karaflozes bāzes.

Gadījumos, kad galvenā bāze var būt pakļauta uzbrukumiem, netālu no tās tiek veidota karaflozes atbalsta bāze. Piemēram, austrieši Pirmā pasaules karā bija spiesti būvēt atbalsta bāzi uz salas Lusina Pikolo (*Lussin Piccolo*), kas bija 30 jūras jūdžu attālumā no galvenās karaflozes bāzes Polas (*Pola*).⁸

Attīstīta flotes bāzēšanas sistēma, kura iekļauj dažāda tipa bāzes, ir svarīgs elements, kurš nodrošina karaflozes efektīvu darbību miera un kara laikā. Bāzēšanas sistēmas trūkums apgrūtina karaflozes kaujas gatavības atjaunošanu.

6. LIEPĀJAS UN RĪGAS OSTAS MILITĀRI ĢEOGRĀFISKAIS SALĪDZINĀJUMS

Kā Pirmā pasaules kara pieredze, tā arī Otrā pasaules kara pieredze rāda lielas problēmas Liepājas aizsardzībā no sauszemes un jūras puses, jo Liepāja bija pārāk tuvu ienaidnieka spēkiem. Rīgas izvietojums ir labvēlīgāks karabāzes izvietojumam, jo galvaspilsēta ir faktiski Latvijas centrā un atrodas līdzīgā attālumā kā no Pleskavas un Kaļiņingradas apgabala robežām, tā arī no atklātās jūras. Salīdzinoši ar Liepāju (1. tabula), Rīgas izvietojums ir labvēlīgāks, jo teorētiski dod ilgāku laiku brīdināšanai par uzbrukumu kā tas ir iespējams Liepājā izvietotajiem spēkiem.

⁸ Milan N. Vego. Naval strategy and operations in narrow seas. London, 1999.- p. 65

Liepājas un Rīgas ostas attālumi līdz citu valsts teritorijām un teritoriālo ūdeņu robežām (1. tabula)

Latvijas ostas	Attālums līdz (km)			Minimālais attālums (km)
	Kaļiņingradas apgabals	Pleskavas apgabals	Teritoriālie ūdeņi	
Liepāja	160	420	22	22
Rīga	240	230	100	100
Tuvākā osta	Liepāja	Rīga	Liepāja	

Latvijas apstākļos ir iespēja izveidot galveno Jūras spēku bāzi, atbalsta punktu un pagaidu bāzi. Galvenās bāzes veidošanā ir nepieciešams ņemt vērā izdevīgus bāzēšanas apstākļus, infrastruktūru un iespēju dot patvērumu lielam kuģu skaitam. No militārā viedokļa JS galvenajai bāzei ir jābūt tur, kur ir iespējams organizēt labāko aizsardzību no jūras, sauszemes un gaisa uzbrukumiem, par svarīgāko uzskatot labu pretgaisa aizsardzību. Neskatoties uz kuģošanas problēmām, kuras rodas no ledus ziemas periodā, nenoliedzami labākais militāri ģeogrāfiskais stāvoklis ir Rīgas ostai, ko apstiprina arī vēsturiskie piemēri. Rīga var nākotnē kļūt par galveno Jūras spēku bāzi, jo ir labāk aizsargāta un šeit ir iespējas izvietot aizsargātā enkurvietā arī NATO kuģus lielā skaitā. Liepāja var kļūt par priekšējo ostu, kuru var izmantot kā pagaidu bāzēšanas punktu periodos, kad Rīgas līcis aizsals.⁹

7. IESPĒJAMIE DRAUDI KARAKUĢU BĀZĒŠANAI MIERA LAIKĀ

Miera laikā karaflores bāzes var būt pakļautas divu veidu draudiem. Tie ir uzbrukuma draudi, kas ir sagaidāmi no teroristiskām organizācijām un tehnogēna rakstura draudi.

Varētu būt dažāda vieda teroristiskie uzbrukumi bāzēm un šeit stāvošiem kuģiem. Tie var būt uzbrukumi no piekļautajām sauszemes teritorijām, kā arī no jūras puses vai bāzēšanas vietai piekļautā akvatorija. Nav izslēgta iespēja uzbrukumā izmantot zemūdens peldētāju.

Uzbrukumi kuģiem, kas atrodas ostās, ir pietiekami labi analizēti un, ņemot vērā šo pieredzi, ir veikti konkrēti pasākumi, lai tie neatkārtotos. Diemžēl atsevišķos gadījumos teroristiem ir izdevies sasniegt savus mērķus, uzbrūkot karaflores bāzēm vai atsevišķiem kuģiem.

2011. gada 22. maijā teroristi uzbruka Pakistānas Karaflores gaisa spēku bāzei *Mehran*. Uzbrukuma rezultātā pieci cilvēki tika ievainoti un tika

⁹ Ilmārs Lešinskis. Challenges of Naval Base Location. Proceedings of 12th International Conference „Maritime Transport and Infrastructure-2010”. Rīga, 2010, 186 p.

uzspridzināta jūras patruļu lidmašīna *P-3C Orion*.¹⁰ Uzbrukums ir saistīts ar teroristu atriebību pēc Osamas bin Ladena nogalināšanas.

2010. gada 31. maijā, naktī Kurdistānas Strādnieku partijas kaujinieki uzbruka Turcijas Jūras spēku bāzei Iskenderunā. Raķešu apšaudē naktī tika gājuši bojā seši karavīri un vēl vairāki cilvēki guvuši ievainojumus. Vēl septiņi Turcijas karavīri guvuši ievainojumus, kad ceļā uz sardzes maiņu bija pakļauti apšaudei. Pēc mediju datiem, uzbrukumu karaflotes bāzei kurdu separātisti īstenoja nākamajā dienā pēc tam, kad ieslodzījumā esošais kurdu nemiernieku līderis Abdulla Odžalans atteicies no sarunām ar federālajiem varas pārstāvjiem.¹¹ Uzbrukums, kura rezultātā kurdu nemiernieki sasniedza savus mērķus, parādīja karaflotes bāzes nepietiekošo apsardzību, jo Turcijas karavīri bija ievainoti un gāja bojā.

2000. gada 8. aprīlī Jemenas ostā Ādenā teroristu laiva pietuvinājās ASV karakuģim *USS Cole* un detonēja. Rezultātā bija nogalināti 17 jūrniece un 37 ievainoti. Kuģim bija lieli bojājumi, un kuģis uz ilgu laiku nebija kaujas spējīgs.¹²

Kopīga karakuģu un komerciālo kuģu bāzēšana var radīt papildu draudus. Tie varētu būt apdraudējumi pašai ostai no teroristiskiem uzbrukumiem, izmantojot lielus kuģus ar bīstamu kravu, kā arī ostas ekspluatācijā rasties draudi.

ASV pretterorisma speciālistu veiktajā analīzē par 2001. gada *Al-Qaeda* uzbrukumu Ņujorkai ir secināts, ka, ostā ievietots un uzspridzināts lielizmēra kuģis ar bīstamu kravu, var radīt vēl vairāk upuru nekā to bija analizētajā uzbrukumā Pasaules Tirdzniecības centram. Šajā sakarā Starptautiskā Jūrnieceības organizācija 2002. gada decembrī pieņēma Starptautisko kuģu un ostu aizsardzības kodeksu (ISPS kodekss), kurš stājies spēkā no 2004. gada 1. jūlija. Pamatojoties uz ISPS kodeksa prasībām, Eiropas Parlaments un Eiropas Padome ir pieņēmusi Regulu 725/04 "Par kuģu un ostu aizsardzības stiprināšanu", pamatojoties uz kuru Latvijas Republikas Ministru kabinets 2007. gada 13. novembrī ir izdevis noteikumus Nr. 748 "Noteikumi par kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību", kas izdoti saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 17. panta ceturto daļu un 19. panta piekto daļu, kas nosaka starptautiskajos normatīvajos aktos noteikto kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju sadalījumu starp Aizsardzības ministriju, Iekšlietu

¹⁰ Pakistan at War: Militants Attack Air Force and Military Installations in Karachi. Some Attackers Still Inside Military Base Where Fighting Continues. ALL THINGS PAKISTAN portāls -internets: <http://pakistaniat.com/2011/05/22/mehran-base-attack-karachi/>

¹¹ Turcijas Jūras spēku bāzes apšaudē nogalināti seši karavīri. DELFI portāla- internets: <http://www.delfi.lv/archive/print.php?id=32217513>

¹² Kaspars Pollaks, Ilmārs Lešinskis. Zemūdens terorisma novēršanas līdzekļu nepieciešamība Rīgas ostā. 13. starptautiskā konference „Ūdens transports un infrastruktūra 2011”. Latvijas Jūras akadēmija. Rīga. 23.lpp.

ministriju un Satiksmes ministriju. Diemžēl minētajos dokumentos nav paredzēti konkrēti pasākumi aizsardzībai pret zemūdens teroristiem.

2002. gadā 6. oktobrī Adenas līci Francijas tankkuģim *Limburg* uzbruka ar sprāgstvielām piekrauta terorista pašnāvnieka laiva. Par šo uzbrukumu atbildību uzņemas teroristu organizācija *Al-Qaeda*. Izmeklēšanas rezultātā atklājās, ka uzbrukuma papildu plāns bija izmantot arī ūdenslīdzēju pašnāvnieku.¹³

Tehnogēna rakstura draudus var iedalīt draudos, ko izraisa paši karakuģi un draudos, kurus var izraisīt ostas darbība.

Tehnogēna rakstura draudus var izraisīt karakuģi, ja uz tiem nav ievērotas ekspluatācijas normas, nav izstrādāti vai rupji pārkāptas mehānismu, tehnisko līdzekļu un ieroču ekspluatācijas drošības instrukcijas. Nevēlēšanās tērēt līdzekļus tehniskās dokumentācijas iegādei, tpat kā mēģināšana taupīt līdzekļus netulkojot dokumentāciju latviešu valodā var novest pie lielām problēmām. Ir jāsaprot, ka uz karakuģa salīdzinoši mazā platībā ir koncentrēts liels daudzums sprāgstvielu, tādu kā artilērijas munīcija vai cita vieda spridzekļu un degvielas. Šī sprādzienam pakļauto vielu koncentrācija un dažāda vieda mehānismu un elektrisko aprīkojuma daudzums var radīt bīstamas sekas, pat pie vismazākās novirzes no kuģu ekspluatācijas reglamentējošiem dokumentiem.

Tehnogēna rakstura draudi var rasties gadījumos, kad karakuģi bāzējas ostās kur, piemēram, var notikt bīstamo vielu noplūde pārkraušanas laikā vai kuģu sadursmē. Ostu avāriju varbūtība ir arī atkarīga no ostas lielumā, cik intensīva ir kuģošana un no bīstamo kravu pārkraušanas. Ņemot vērā, ka viss minētais ir saistīts ar ostas darbību, lai samazinātu riskus, ir jāizvairās no karakuģu bāzes veidošanas civilajās ostās. Gadījumos, kad tas nav iespējams, kara kuģu bāzēšana ir jāizolē no kravas kuģu satiksmes un pēc iespējas jānovieto tālāk no bīstamo kravu pārkraušanas vietām.

8. LATVIJAS JŪRAS SPĒKU FLOTILES BĀZĒŠANAS VIETU VĒRTĒJUMA APRAKSTS

Latvijas Jūras spēki pamatā bāzējās divās tirdzniecības ostās. Pretmīnu mīnu kuģi bāzējas Liepājā, bet patruļkuģi - Rīgā. Atsevišķos gadījumos, lai nodrošinātu ātrāku pienākšanu notikumu vietās, tiek izmantotas tādas ostas, kā Ventspils, Salacgrīva, Pāvilosta un citas.

8.1. Liepājas osta

Liepājas ostas kopējā platība ir 24072.1 ha, no kuriem 385.1 ha - sauszemes teritorija, 818.5 ha - ostas iekšējais akvatorijs, 22868.5 ha – ostas

¹³ Kaspars Pollaks, Ilmārs Lešinskis. Zemūdens terorisma novēršanas līdzekļu nepieciešamība Rīgas ostā. 13. starptautiskā konference „Ūdens transports un infrastruktūra 2011”. Latvijas Jūras akadēmija. Rīga. 23.lpp.

ārējais reids. Pašlaik tiek izmantoti apmēram 170 ha no Liepājas ostas sauszemes teritorijas. Liepājas ostā pavisam ir 80 piestātnes. Piestātņu kopējais garums pārsniedz 10000 m ar dziļumu pie piestātnēm no 4.5 – 10.5 m. Maksimālie apkalpojamo kuģu parametri ir: garums 220 m, platums 35 m, iegrime 9.5 m. Pašreizējais maksimālais iespējamais kravu pārkraušanas apjoms ir 9.2 milj. tonnu gadā.¹⁴

Jūras spēku kuģu bāzēšanas vieta Liepājā ir mazpiemērota karakuģiem, jo neatbilst drošības prasībām - notiekošais bāzē ir viegli kontrolējams no blakus esošajām daudzstāvu mājām, ūdens akvatorijā nav apsargājams un neparedz civilo kuģu pārvietošanās kontroli tajā (2. att). Par to liecina vairākas garāmejošo zvejas kuģu sadursmes ar pie piestātnēm stāvošo karakuģu bortiem un pat uzraksts uz Latvijas flotes flagmaņa „Virsaitis”, kuru izdarīja nezināmas personas pēc traģēdijas ar zvejas kuģi „Beverīna”, kurš noslīka 2008. gada 2. decembra vakarā Baltijas jūrā pie Liepājas.

ISPS kodeksa prasībām ir pakļauti 16 termināli (ostas iekārtas), tie ir - naftas produktu, beramkravu, pasažieru un ģenerālo kravu termināli, kā arī kuģu remonta rūpnīca. Uz zvejnieku piestātnēm ISPS kodeksa prasības neattiecas. Visos ar ISPS kodeksu saistītajos terminālos ir sastādīti ostas iekārtas aizsardzības plāni un izsniegti ostas iekārtas atbilstības apstiprinājumi (sertifikāti).

Būtiska daļa no Liepājas ostas piestātnēm ir atvēlēta Jūras spēkiem, kuri, atbilstoši savām procedūrām, nodrošina drošību.

Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zona (SEZ) un ostas pārvalde ieinteresēti un aktīvi veicina un nodrošina aizsardzības pasākumus ostā. Deviņi termināli ir apvienojušies vienotā aizsardzības sistēmā ar kopēju žogu, caurlaides sistēmu un iekšējās teritorijas kontroli. Ostas pārvalde aizsardzības vajadzībām ir organizējusi kopējas Jūras spēku un Valsts Robežapsardzības spēku patruļas akvatorijā.

8.2. Rīgas osta

Rīgas osta ir lielākā osta Latvijā pēc savas teritorijas, kas sastāda 6348 ha, no kā 1962 ha ir ostas zeme, bet 4386 ha – akvatorijā, kopējais ostas piestātņu garums - 13818 metri. Osta ir spējīga pieņemt kuģus ar iegrimu līdz 12 metriem, ostas pārkraušanas jauda ir 45 milj. tonnu gadā. Bīstamās kravas Rīgas brīvastā ir naftas produkti un ķīmiskās kravas. Gadā Rīgas Brīvostu apmeklē gandrīz 4000 kuģu.¹⁵

Rīgas ostas drošības aspekti balstās uz to, ka ostā kopumā izvietoti 45 termināli (ostas iekārtas), kuros ir jāievieš ISPS kodeksa prasības. Pēc savas

¹⁴ Liepājas osta/ internets- http://www.liepaja-sez.lv/cat_2.html

¹⁵ Rīga. Transit Latvia- <http://www.transport.lv/?sadala=121>

darbības tie ir - naftas produktu, beramkravu, pasažieru, sašķidrinātās gāzes, ģenerālo kravu un kuģu remonta rūpnīcas. Visos terminālos ir sastādīti ostas iekārtas aizsardzības plāni un izsniegti ostas iekārtas atbilstības apstiprinājumi (sertifikāti). Sakarā ar to, ka terminālu īpašnieki un operatori ir cieši saistīti ar politiskajām aprindām, viņi izmanto savas iespējas, lai mēģinātu samazināt nepieciešamos aizsardzības pasākumus un tiem paredzētos finanšu izdevumus. Lielākie izaicinājumi Rīgas ostā ir saistīti ar pasažieru termināliem. Tā, kā ne visi kuģi ieņemēs dēļ var ienākt pasažieru terminālos, trijos beramkravu terminālos ir paredzētas procedūras, ka pirmajā aizsardzības līmenī šeit var pieņemt pasažieru un kruīza kuģus un tāpēc ir nepieciešams papildu personāls, pārvietojamās pārbaudes iekārtas, lai nodrošinātu pasažieru pārbaudes procedūras. Viens no šādiem termināliem atrodas blakus sašķidrinātās gāzes terminālam. Ja vienlaicīgi tiek pieņemti pasažieru un sašķidrinātās gāzes kuģi, sprādziena gadījumā uz gāzvedēja, pasažieru kuģis būs 100% nāvējošā zonā. Nepieciešami ostas noteikumu grozījumi, lai izslēgtu šādas vienlaicīgas operācijas. Par bīstamajiem termināliem ir uzskatāms minerālmēslu termināls, kur epizodiski notiek darbības ar amonija nitrātu.

Lai uzskatītu karakuģu dislokācijas vietu Rīgas ostā par karaflotes bāzei piemērotu, tai trūkst vairāku elementu. Drošības aspektos kā nepilnības ir jāatzīmē iespējas viegli novērot notiekošo bāzē no Daugavgrīvas cietokšņa, kura privatizācija var novest pie tā, ka nebūs iespējas kontrolēt notiekošo tur. Tajā pašā laikā Jūras spēku bāze atrodas pietiekami lielā attālumā no bīstamo kravu pārkraušanas termināliem. Tas nozīmē, ka iespējamās Rīgas ostas tehnogēnās avārijas praktiski neiespaidos karakuģus. Kā pozitīvais ir jāatzīmē iespēja praktiski ierobežot citu kuģu kustību karakuģu bāzēšanas akvatorijā.

Ņemot vērā, ka flotes galvenie spēki atrodas Liepāja, ir saprotams tas, ka Daugavgrīvā trūkst vairāku infrastruktūras objektu, kur varētu organizēt kuģu remontus un apkalpes atpūtu, tomēr, ņemot vērā Rīgas ostas un Rīgas, ka valsts galvaspilsētas iespējas, vairākus jautājumus, kas saistīti ar kuģu uzturēšanu un apkalpes aprūpi, ir iespējams īstenot.

Ņemot vērā Rīgas ostas nozīmīgo vietu NATO spēku apgādes sistēmā, Rīgas osta ir kļuvusi par potenciālo teroristu uzbrukuma mērķi.¹⁶

9. JŪRAS SPĒKU BĀZĒŠANAS JURIDISKIE ASPEKTI

Latvijas Jūras spēku vienību bāzēšanu ostās reglamentē 2000. gada 15. augustā pieņemtie Ministra kabineta noteikumi Nr. 277 "Noteikumi par ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām", izdoti saskaņā ar Likuma par ostām 2. pantu. Ņemot vērā vairākas reorganizācijas un strukturālas izmaiņas, kas

¹⁶ Kaspars Pollaks, Ilmārs Lešinskis. Zemūdens terorisma novēršanas līdzekļu nepieciešamība Rīgas ostā. 13. starptautiskā konference „Ūdens transports un infrastruktūra 2011”. Latvijas Jūras akadēmija. Rīga. 25.lpp

notikušas Nacionālajos bruņotajos spēkos, minētie noteikumi neatbilst šodienas situācijai. Tā, piemēram, Noteikumos sadaļā par sadarbību ar ostas pārvaldi 5. pantā tiek minēts Jūras spēku bāzes komandieris. Cik ir zināms, tādas struktūras, kā Jūras spēki, vairāk nav un Noteikumos minētais amats kā Jūras spēku bāzes komandieris neeksistē reālā dzīvē! Šodien nav arī tādas struktūras kā Jūras spēku bāze.

10. SWOT STRUKTŪRANALĪZE

SWOT analīzei izmantosim iegūtos datus par Rīgas un Liepājas bāzēšanas vietas atbilstību noteiktiem kritērijiem. Katras bāzēšanas vietas piemērotību vērtēsim galvenokārt pēc miera laika apstākļiem, ņemot vērā, ka militāro draudu varbūtība šodien ir minimāla un nav sagaidāma tuvākajā nākotnē.

10.1 Liepājas bāze

Stiprās puses

1. Praktiski neaizsalstoša osta, kas neierobežo kuģu kustību visa gada laikā

2. Labas vadības iespējas
3. Laba ūdens un elektrības padeve
4. Laba krasta novērošanas sistēma
5. Labs nodrošinājums ar noliktavām
6. Kara kuģu bruņojuma un tehnikas remontdarbnīcas
7. Nodrošinājums ar dokiem un kuģa remontu rūpnīcām
8. Kazarmas nodrošinājums
9. Personāla apmācības iespējas Liepājas mācību centrā

Vājās puses

1. Nav no vējiem aizsargātu enkurvietu
2. Slikta apgāde ar degvielu
3. Nav atmagnetizēšanas iekārtu un kuģu fizisko laukumu mērīšanas poligonu

4. Nav pretdiversiju un preteroristu, aizsardzības līdzekļu un spēku
5. Viegli novērojama no ārpuses
6. Nav iespējas aizsargāt kuģus no sadursmēm ar zvejas vai citiem kuģiem

Iespējas

1. Mainīt dislokāciju no tirdzniecības kanāla uz citu, jo Liepājā lielākā ostas daļa ir mazizmantojama

Draudi

1. Tehnogēna rakstura draudi no bīstamo kravu pārkraušanas
2. Problēmas ar nekontrolējamo kustību bāzēšanas akvatorijā

10.2. Rīgas bāze

Stiprās puses

1. Labas vadības iespējas
2. Laba ūdens un elektrības padeve
3. Laba krasta novērošanas sistēma
4. Labs nodrošinājums ar noliktavām
5. Nodrošinājums ar dokiem un kuģa remontu rūpnīcām
6. Labas enkurvietas, aizsargātas no vējiem
7. SUV var veikt daļēji bāzēšanas vietas aizsardzību no teroristu un diversantu uzbrukumiem
8. Labi kontrolējama kustība bāzēšanas vietas akvatorija

Vājās puses

1. Slikta apgāde ar degvielu
2. Nav atmagnetizēšanas iekārtu un kuģu fizisko laukumu mērīšanas poligonu
3. Viegli pārskatāma no Daugavgrīvas cietokšņa teritorija
4. Aukstās ziemās kuģu kustība kļūst neiespējama

Iespējas

1. Uzlabot infrastruktūru
2. Pārņemt savā kontrolē Daugavgrīvas cietoksni un uzlabot bāzēšanas vietas drošību

Draudi

1. Tehnogēna rakstura draudi no bīstamo kravu pārkraušanas
2. Teroristu uzbrukumi Rīgas ostai sakarā ar kravas tranzītu Afganistānai.

11. LIEPĀJAS UN RĪGAS BĀZĒŠANAS VIETU SALĪDZINOŠS VĒRTĒJUMS

Balstoties uz *Fuzzy* metodi, salīdzināsim Liepājas un Rīgas Jūras spēku vienību bāzēšanu, ņemot vērā SWOT struktūranalīzi. *Fuzzi* metode ir vienkāršota, ņemot vērā, grūtības salīdzinot katrā vērtējumā raksturotās īpatnības, piešķirsim katrai vienādu svaru (2. tabula).

2.tabula

Liepājas un Rīgas bāzēšanas vietu SWOT analīzes rezultāts

SWOT	Bāzēšanas vietas	
	Liepājas osta	Rīgas osta
Stiprās puses	+9	+8
Vājās puses	-6	-4

Iespējas	+1	+2
Draudi	-2	-2
Rezultāts	+2	+4

Apvienosim sākumā pozitīvos elementus: stiprās puses un iespējas, bet pēc tam - negatīvos: vājās puses un draudus. Pozitīvam vērtējumam piešķirsim zīmes „+” un negatīvam - „-”.

Tad atbilstoši karabāzei Liepājā kopējas svars būs + 2, bet - Rīgā +4.

SECINĀJUMI

1. Izmantojot esošās bāzēšanas vietas, karaflotes bāzei vairāk ir piemērota Rīgas osta nekā Liepājas osta.

2. Ņemot vērā Rīgas ostas stiprās un vājās puses, Rīgai ir jābūt karaflotes galvenajai karaflotes bāzei.

3. Neskatoties uz to, ka Rīgas osta vairāk atbilst karakuģu bāzēšanas prasībām, aukstās ziemās aizsalstošais Rīgas jūras līcis var radīt nopietnas problēmas karakuģu izmantošanā. Ņemot vērā šos ierobežojumus, Liepājas ostas bāzēšanas vieta ir jāizmanto kā *karaflotes atbalsta bāze*, kura ir spējīga dot karakuģiem patvērumu atsevišķos gadījumos. Tātad nākotnē būs jāaglabā abas bāzēšanas vietas – gan Rīgā, gan Ventspilī.

4. Sakarā ar veiktajām izmaiņām Jūras spēkos, nepieciešams veikt izmaiņas Ministra kabineta noteikumos Nr. 277 ” Noteikumi par ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām”.

KOPSAVILKUMS

Atslēgas vārdi: Karaflote, Jūras spēki, karaflotes bāze

Nacionālo bruņoto spēku veidošana ir tieši saistīta ar infrastruktūras izveidošanu. Rakstā ir veikta salīdzinoša analīze par divu Latvijas ostu piemērotību karaflotes bāzēšanai. Analīze balstās uz apkopoto informāciju par iespējamiem draudiem un ostu atbilstību noteiktām prasībām. Pētījuma rezultātā secināts par nepieciešamību Latvijā uzturēt divas bāzēšanas vietas karaflotes kuģiem. Kā raksta blakusmērķis papildu ir izpētīts juridiskais aspekts saistībā ar Latvijas Jūras spēku militāro vienību dislokāciju un parādītas nepieciešamās izmaiņas.

ATSAUCES

1. **Lešinskis, I.** *Challenges of Naval Base Location*. Proceedings of 12th International Conference „ Maritime Transport and Infrastructure-2010”. Riga, 2010
2. **Pollaks, K., Lešinskis, I.** *Zemūdens terorisma novēršanas līdzekļu nepieciešamība Rīgas ostā*. 13. starptautiskā konference „Ūdens transports un infrastruktūra 2011”. Rīga: Latvijas Jūras akadēmija, 2011.
3. **Mahan, A.** *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Dover Publications, Inc., New York, 1987
4. **Vego, M.** *Naval strategy and operations in narrow seas*. London, 1999
5. **Доценко, В.** *Флоты XX века*. Том II, книга 1. Москва, 2003
6. Portāls DELFI, *Turcijas Jūras spēku bāzes apšaudē nogalināti seši karavīri*. Pieejams: <http://www.delfi.lv/archive/print.php?id=32217513>
7. Liepājas osta. Pieejams: http://www.liepaja-sez.lv/cat_2.html
8. Rīga. Transit Latvia. Pieejams: <http://www.transport.lv/?sadala=121>
9. Portāls ALL THINGS PAKISTAN. *Pakistan at War: Militants Attack Air Force and Military Installations in Karachi. Some Attackers Still Inside Military Base Where Fighting Continues*. Pieejams: <http://pakistaniat.com/2011/05/22/mehran-base-attack-karachi/>