



JŪRNIKS

NR. 1 (80) 2014

Latvijas Jūras akadēmijai svētki – 20. izlaidums!

Rīgas ostai
jauns loču
kuģis „Dina”



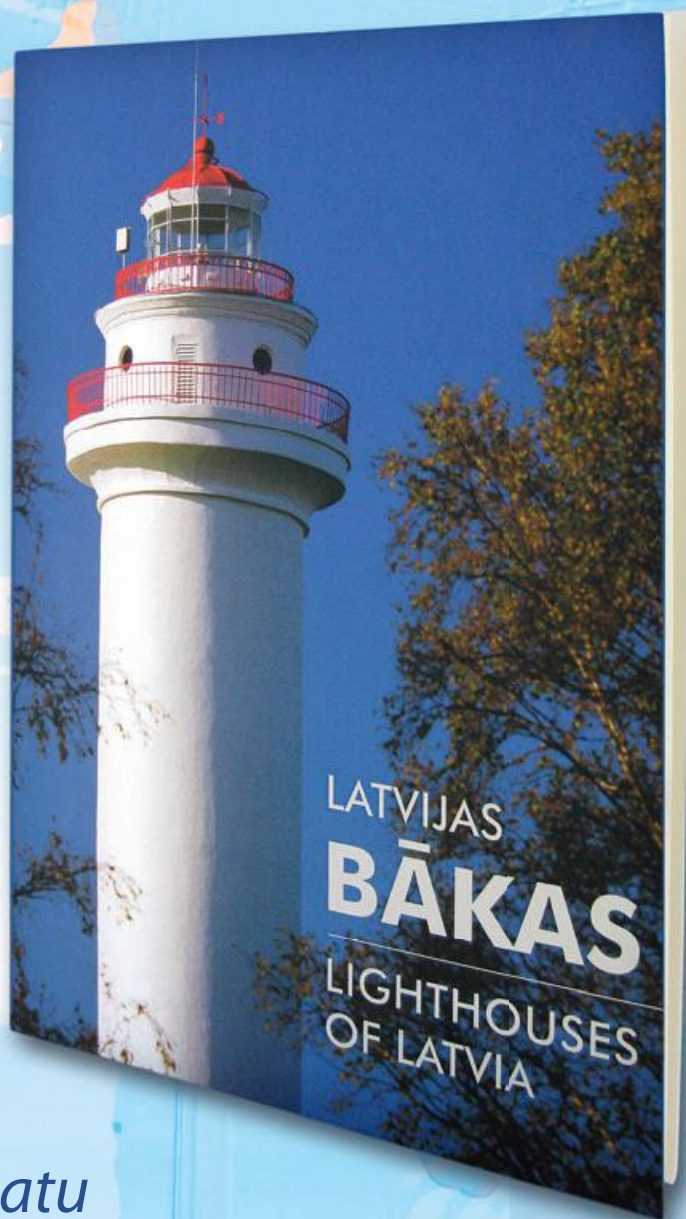
**Izglītības un zinātnes
ministre INA DRUVIETE:**
„Jūras akadēmija
ir pierādījusi savu
dzīvotspēju, un tās
zīmols noteikti ir
jāsaglabā!”



**Ventspils ostā
atklāts jauns
sauskravu
terminālis**

**Liepājas Jūrniecības
koledžas direktors ievieš
kārtību, studenti protestē pret
pārmaiņām, kapteiņi rezumē:**
„Koledža ir mazs kuģa
modelis, un studentu
protestus
var
uzskatīt
par dumpi
uz kuģa!”





Grāmatu
„Latvijas bākas” var iegādāties
Jūras administrācijas interneta veikalā
www.lja.lv/mapshop



*Māksliniecisko, informatīvo un vēsturisko grāmatu „Latvijas bākas” izdevusi
Latvijas Jūras administrācija un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija*

SATURS

Jūras administrācija

- 2 Apkopots jūrnieceības nozares notikumu TOP 10
- 3 Sadalītas „Enkura” stipendijas 2. semestrim
Virza kārtību, kādā lielajām ostām jāveic maksājumi valsts pamatbudžetā
- 4 Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums
2013. gadā palielināties Latvijā reģistrēto kuģu skaits
- 5 Starptautiskā kuģniecības kamera atzinīgi novērtē Latviju kā karogvalsti
- 6 Arī pagājušajā gadā neviens Latvijas kuģis nav aizturēts
Precīzēs jūrnieku veselības prasības darbam uz kuģa
- 7 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā
Skolēni gatavojās konkursam „Enkurs”

Izglītība

- 8 Latvijas Jūras akadēmijas zīmols ir jāsaglabā
- 10 Pirmā kursa studenti apšaubā
direktora piemērotību amatam
- 12 Jāaptur Latvijas jūrnieku kvalifikācijas līmeņa krišanās

Ostas

- 14 Ir daudz risināmu jautājumu
- 18 Ostu ziņas
- 20 Reklāmas pasākumi (izstādes) 2014. gadā,
kuros plānoti Latvijas uzņēmumu stendi
- 21 Rīgas brīvosta otro gadu pēc kārtas
vadošā Baltijas valstu osta
- 22 „Dina” pievienojas ostas saimei
- 23 Tirgū nekas nenotiek pēkšņi
- 26 Liepājas osta plāno izdevumus | Liepājas ostas ziņas
- 27 Cenu politika un sakārtotā infrastruktūra ir pareizais ceļš
- 28 Ventspils brīvēstā atklāts sauskraavu terminālis

Jūrā un krastā

- 29 Latvijas Krasta apsardze – paraugs citām valstīm
- 30 Kuģošanas drošības šaurās vietas
- 34 Jūrnieceības un kuģošanas jaunumi
- 41 Nedrīkst zaudēt modrību
- 44 ATALANTA atbrīvo nolaupītu kuģi

Jaunie jūrā

- 45 Lai kļūtu par jūrnieku, jābūt par sevi pārliecinātam

Brīvlaiks

- 48 Ja esi krastā

Pārprastas demokrātijas sekas

Notikumi, kas janvāra beigās risinājās Liepājas Jūrnieceības koledžā, man lika aizdomāties par demokrātiju un ne tikai.

Kad pagājušā gada decembra sākumā viesojos Liepājas koledžā un intervēju tās jauno direktoru Vladimīru Dreimani, man radās pārliecība, ka koledža beidzot ir uz zaļa zara. Drīz te būs gan kārtība, gan jauni pasniedzēji, gan Eiropas nauda, gan modernas tehnoloģijas. Varēja gandrīz vai apskaut šīs jūrnieceības koledžas studentus, cik ļoti viņiem paveicies un kādas jaunas iespējas viņiem tagad pavērsies.

Izrādās, ka Liepājas Jūrnieceības koledžā valda pavisam cits noskaņojums. Padsmītgadīgs pirmā kursa students apšaubā profesionāla jūrnieka, pasniedzēja, vadītāja un jūras virsnieka atbilstību ieņemamajam amatam. „Man šķiet, ka viņš neatbilst,” saka studenti Jānis, Pēteris un Anna. Bet aiz pusaudžu sakarsētajām galvām slēpjas tie pieaugušie, kuri jauno prasību gaismā jūt apdraudējumu, jo saprot, ka nekas vairs nebūs tā, kā bija.

Pirms gadiem trim vai četriem kādā no intervijām ar šausmām klausījos, cik brīnišķīgi Jūrnieceības koledžas puisi nodarbojas ar floristiku. Tā vietā, lai cīlātu svarus sporta zālē, viņi kārtu puškos ziedus. Un tagad, kad reglamentētās jūrnieku profesijas jaunajai maiņai pieprasa kārtību un disciplīnu, mīkstie puisi iet pa gaisu.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs stāsta, ka tās ir tīrās šausmas, kādi kadeti ierodas jūras praksē. Tādi, kuri neko nav dzirdējuši par reglamentu un subordināciju. Viņi kapteinim saka: „Jums man tas ir jāiedod!”

„Atvainojiet”, saka kapteinis, „bet jūs, puisi, laikam nezināt, kādā mācību iestādē esat nokļuvuši un kādu specialitāti izvēlējušies. Jūs taču būsiat jūrnieki, tāpēc, kamēr vēl nav par vēlu, vajadzētu saprast, ka jūra nav nekāds kūrts un kuģis nav piecizvaigžņu viesnīca! Uz kuģa nav un nevar būt demokrācija, tur visu nosaka kapteinis. Punkts! Varbūt tiešām jums labāk nodarboties ar ziedu kārtšanu?”

Jūrnieku reģistra jaunais pētījums parāda, ka jūrnieku resursa konkurētspēju negatīvi ietekmē slīktās angļu valodas zināšanas, vāja motivācija, disciplīnas pārkāpumi un alkohola lietošana uz kuģiem.

Un pie tā visa noved arī pārprasta demokrācija mācību iestādēs.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūrniece”. Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv
Redaktore: Anita Freiberga, tāl. 29229063. E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Haralds Apoga, Anitas Freibergas, Āra Freiberga, Gunta Mūmieka, Ingus Bajinska foto, kā arī SM, JA, LJK, Ventspils brīvēstas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvēstas, Jūras spēku Preses nodaļas, BCT, LETA, AFP, EPA, AP, EK, ES Nawy, IMB, Mixnews, EMSA, Sea News Istanbul, Cruise Law News DFDS, IMO FSA, HELCOM, Gulf News, The Baltic Exchange, NATO, ETF arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti LETA, SM, JS, RBP, VBP, LSEZ un ārzemju preses materiāli.

Apkopots jūrniecības nozares notikumu TOP 10

Šā gada sākumā jau otro gadu pēc kārtas Latvijas Jūras administrācijā, piedaloties ieinteresētajiem citu jūrniecības uzņēmumu un organizāciju pārstāvjiem, tika apkopots pagājušā gada jūrniecības notikumu TOP 10. Arī šogad, tāpat kā pērn, vienā „topā” tika apkopoti svarīgākie notikumi gan pasaulē, gan Latvijā.

Izvērtējot iesniegtos priekšlikumus, kļuva skaidrs, ka 2013. gada TOP 10 notikums numur viens – MLC konvencijas stāšanās spēkā – „konkurentus” apsteidz ļoti pārliecinoši.

2. un 3., tāpat arī 4. un 5. vietu nācās sadalīt starp notikumiem, kas bija ieguvuši vienādu balsu skaitu, un tomēr pirmais pieciņieks bija ļoti pārliecinošs. Atlikušo piecu vietu ieguvēji savāca krietni mazāk punktu.

Ārpus TOP 10 palika tādi notikumi kā Liepājas Jūrniecības koledžas vadības maiņa, „LSC Marina Training” darbības izbeigšana, IMO apakškomiteju skaita samazināšana, veicot apvienošanu, jauns loču kuģis Rīgas brīvostai, Transporta attīstības pamatnostādņu 2013.–2020. gadam pieņemšana, pasažieru kuģa „Isabella” reģistrācija Latvijas Kuģu reģistrā, Latvijas Jūras administrācijas stratēģijas 2014.–2020. gadam sagatavošana un apstiprināšana, „Rank-Up” konference, kurā kā partneri piedalījās LJA un „Novikontas”, Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) direktora Mustafa Iptes vizīte Latvijā, karšu komplekta „Kartes atpūtas kuģiem” atkārtota izdošana, pāreja uz digitālajām navigācijas publikācijām, Latvijas Jūras administrācijas piedalīšanās starptautiskās izstādēs un citi. ■

1. 2013. gada 20. augustā spēkā stājas MLC konvencija.



2./3. Starptautiskā buru kuģu regate „The Tall Ships Races 2013”.



2./3. Iznāk grāmata „Latvijas bākas”.



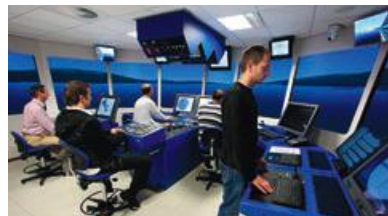
4./5. Nogrimušā kruīza kuģa „Costa Concordia” unikālā izcelšanas operācija.



4./5. Stājas spēkā MARPOL konvencijas jaunās prasības.



6. STCW Manilas grozījumu ieviešana Latvijā.



7. Latvijas Kuģu reģistrā pēc vairāku gadu pārtraukuma pieaug kuģu skaits.



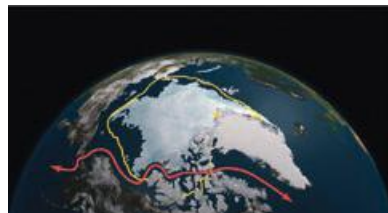
8. Žurnāls „Jūrnieks” sāk iznākt jaunā formātā.



9. IMO aktivitātes pirātisma novēršanai.



10. Tiek uzsākta Ziemeļu ledus ceļa intensīva izmantošana komerciāliem pārvadājumiem.



Sadalītas „Enkura” stipendijas 2. semestrim

„Enkura” stipendiātu satāvs arī otrajam semestrim paliek nemainīgs. Šādu lēmumu pieņēma „Enkura” stipendijas komisija, izskatot pirmā semestra mācību rezultātus.

Šajā mācību gadā par „Enkura” stipendiātiem abos semestros kļuvuši trīs Jūras akadēmijas pirmkursnieki – Mārcis Šķēls, kurš mācās par kuģu vadītāju, Kristofers Čebins, topošais kuģu mehāniķis, un Oskars Perekrests, kurš apgūst

kuģu elektroautomātiku. Liepājas Jūrniecības koledžā stipendiju saņem topošais kuģu vadītājs Gatis Kodors. Mārcis ir beidzis Madonas valsts ģimnāziju, Kristofers un Oskars – Rojas vidusskolu, savukārt Gatis ir Jēkabpils 3. vidusskolas absolvents.

Jāuzsver, ka šogad visi pirmkursnieki *enkurieši* izceļas ar ļoti labām sekmēm, Jūras akadēmijā nevienam no viņiem, beidzot pirmo semestri, vidējā atzīme nav zemāka par septiņi.

Stipendijas labākajiem Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jauniešiem studentiem, kuri pirms iestāšanās jūr-

niecības augstskolā piedalījušies nozares konkursā vidusskolēniem „Enkurs”, tiek piešķirtas jau otro mācību gadu. Tās nodrošina Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA). Par stipendiju piešķiršanu divas reizes gadā, pirmā un otrā semestra sākumā, lemj speciāli izveidota komisija, kurā ir pārstāvji no Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrniecības savienības un LTFJA.

„Enkura” stipendiju studenti var saņemt tikai mācībām pirmajā kursā, kas, kā pierādījies, ir smagākais laiks studentiem gan tīri psiholoģiski, gan daudziem arī finansiālajā ziņā.■

Virza kārtību, kādā lielajām ostām jāveic maksājumi valsts pamatbudžetā

Satiksmes ministrija (SM) izstrādājusi kārtību, kādā Latvijas lielās ostas veiks maksājumus valsts pamatbudžetā par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu un kā šie līdzekļi tiks izmantoti.

Noteikumu projekts paredz, ka, sākot no 2015. gada, Latvijas lielo ostu pārvaldes veiks maksājumu valsts pamatbudžetā 10% apmērā no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksas.

Iegūtos finanšu līdzekļus valsts budžeta dotācijas veidā paredzēts piešķirt SM pamatbudžeta apakšprogrammai „Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana” valsts galveno autoceļu uzturēšanai (segu pastiprināšanai un satiksmes drošības projektu īstenošanai), kā arī ostu pārvaldēm ostu akvatoriju/ kuģu ceļu padziļināšanas darbu veikšanai un dziļumu uzturēšanai.

Noteikumu projekts „Kārtība, kādā veicami maksājumi valsts pamatbudžetā par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu un izlietojami iegūtie finanšu līdzekļi” 13. februārī izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē un nodots saskaņošanai ministrijām un ieinteresētajām institūcijām. Par projektu vēl lems valdība.



Minētais noteikumu projekts izstrādāts, pamatojoties uz grozījumiem Likumā par ostām, kas stājas spēkā šā gada 1.janvārī un paredz, ka Mi-

nistru kabinets nosaka kārtību, kādā Latvijas lielās ostas veic maksājumus valsts budžetā par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu.■

Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums

VAS „Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistrs 2013. gada nogalē veica pētījumu par Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspēju. Pētījuma gaitā tika apstrādāti dati no JR jūrnieku sertifikācijas datubāzes, kā arī iegūts darba devēju vērtējums par Latvijas jūrnieku nodarbinātību. Šajā rakstā ietvertais materiāls atspoguļo pētījuma būtiskākos rezultātus.

Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas stiprās puses saistāmas ar jūrniecības izglītības tradīcijām un Latvijas jūrnieku atpazīstamību jūrniecības nozarē, kas nodrošina plašas darba iespējas mūsu jūrniekiem.

Vājā puse ir tā, ka Latvijas jūrniecības izglītības iestādes šobrīd nespēj nodrošināt pietiekami lielu absolventu skaitu, lai veicinātu kuģu virsnieku resursa uzturēšanu stabilā stāvoklī, tāpēc sagaidāms, ka nākotnē samazināsies kuģu virsnieku skaits. Sevišķi tas attiecas uz kuģu mehāniķiem un elektromehāniķiem. Vēl viena jūrnieku sagatavošanas sistēmas vājā puse ir absol-

ventu praktiskā sagatavotība – puse no kruinga kompānijām to vērtē kā viduvēju. Joprojām problēmas sagādā prakses vietu nodrošināšana, it īpaši jūrskolu audzēkņiem. Vēl jūrnieku resursa konkurētspēju šobrīd negatīvi ietekmē kruinga kompāniju visbiežāk norādītie faktori – angļu valodas zināšanu līmenis, jūrnieku motivācija, disciplīnas pārkāpumi un alkohola lietošana uz kuģiem, kā arī pārmērīgās atalgojuma prasības.

Ņemot vērā, ka Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu absolventu skaits pēdējos gados nav bijis pietiekams, jāsecina, ka, piesaistot jūrskolu programmas darba tirgum, varētu



tikt veicināta sistēmas spēja uzturēt kuģu vadītāju un mehāniķu resursu stabilā stāvoklī.

Draudi Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējai ir saistīti ar to, ka, izglītības iestādēm nespējot nodrošināt kvalitatīvu jūrnieku pieplūdumu aktīvajam jūrnieku resursam, cietīs Latvijas jūrnieku konkurētspēja un samazināsies pieprasījums pēc viņiem. Lai nodrošinātu stabilu jūrnieku resursa stāvokli ilgtermiņā, izglītības iestādes nedrīkst fokusēties tikai uz kvantitatīvajiem rādītājiem, jo tādējādi var ciest sagatavoto jūrnieku kvalitāte.■

2013. gadā palielinājies Latvijā reģistrēto kuģu skaits



2013. gads iezīmējis zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaita palielināšanos, līdz tam vairāku gadu garumā kuģu skaits tikai samazinājās. Uz 2014. gada 1.janvāri Latvijas Kuģu reģistrā (KR) pavisam reģistrēti 352 kuģi, no tiem 20 kravas un 21 pasažieru kuģis. SOLAS konvencijas kuģi ir 19.

Savukārt KR reģistrēto buru jahtu un motorjahtu skaits pēdējos sešos gados tikai pieaudzis – no 459 vienībām 2008. gadā līdz 514 vienībām 2013. gadā.■

Kuģu skaits Kuģu reģistrā

2008.gads	411
2009.gads	377
2010.gads	371
2011.gads	350
2012.gads	343
2013.gads	352

Starptautiskā Kuģniecības kamera atzinīgi novērtē Latviju kā karogvalsti

Starptautiskā Kuģniecības kamera (International Chamber of Shipping (ICS)) sadarībā ar Starptautisko Kuģniecības federāciju ir publicējusi kuģniecības industrijas karogvalstu novērtējuma tabulu, kurā apkopoti dati par vairāk nekā 100 pasaules jūras valstīm. Latvijai šajā tabulā ir pozitīvs vērtējums.

Tabulā atzīmēti vairāki kritēriji, pēc kuriem tiek vērtēts karogvalsts darbs: ostas valsts kontroles rezultāti, valsts atrašanās Parīzes memoranda vai Tokijas memoranda *baltajā* sarakstā, dažādu starptautisko konvenciju ratifikācija, sadarbība ar atzītajām organizācijām (klasifikācijas sabiedrībām), atrašanās STCW 95 *baltajā* sarakstā, reģistrēto kuģu vecums, valsts līdzdalība Starptautiskās Jūrniecības organizācijas sanāksmēs un apspriedēs un citi.

Latvijai par visiem šiem kritērijiem ir pozitīvs vērtējums. Līdz ar to Latvija novērtēta līdzīgi kā Kanāda, Austrālija, Dānija, Zviedrija, Somija, Norvēģija, Japāna, Nīderlande, Vācija, Lielbritānija, Francija un vēl dažas ekonomiski attīstītās valstis. Latvija



arī apsteigusi savus kaimiņus Lietuvu un Igauniju.

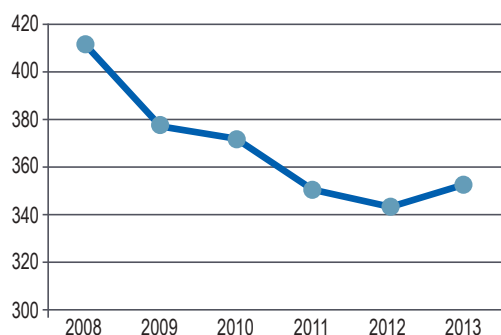
Visas tabulā novērtētās darbības Latvijā veic vai uzrauga Latvijas Jūras administrācija (JA), tātad pozitīvais starptautiskā mēroga novērtējums ir uzskatāms par atzinību JA un arī Satiksmes ministrijas darbam.

„Šis novērtējums ir salīdzinoši objektīvs tieši tādēļ, ka ņemti vērā tik daudzi kritēriji. Biežāk tiek vērtēta, piemēram, tikai valsts atrašanās kādā memoranda *baltajā*, *pelēkajā* vai *melnajā* sarakstā. Mēs gan esam Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā, taču, lai tajā noturētos, valsts ar tik nelielu floti faktiski nevar pieļaut nevienu kuģa

aizturēšanu, kamēr valstis ar lielu floti var atļauties neuztraukties arī par lielu aizturēšanu skaitu. Esmu pārliecināts, ka arī kuģu īpašnieki izvērtē šo tabulu, izvēloties valstis, zem kuru karogiem reģistrēt savus kuģus,” skaidro JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

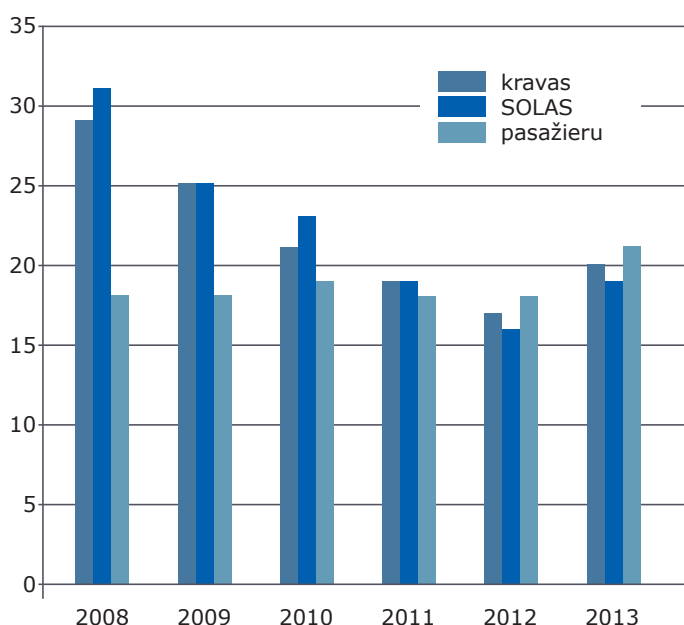
Starptautiskā Kuģniecības kamera ir organizācija, kas apvieno dažādu valstu kuģu īpašniekus, pārstāvot apmēram 80% no pasaules tirdzniecības pārvadājumu apjoma.

Kuģniecības industrijas karogvalstu novērtējuma tabula aplūkojama <http://www.ics-shipping.org/docs/flagstateperformance>.



Kravas kuģi, SOLAS konvencijas kuģi, pasažieru kuģi

	kravas	SOLAS	pasažieru
2008. gads	29	31	18
2009. gads	25	25	18
2010. gads	21	23	19
2011. gads	19	19	18
2012. gads	17	16	18
2013. gads	20	19	21





Arī pagājušajā gadā neviens Latvijas kuģis nav aizturēts

2013. gads bija jau trešais pēc kārtas, kad neviens zem Latvijas karoga reģistrēts kuģis nav aizturēts ārvalstu ostās. Pērn Latvijas kuģi pārbaudīti 23 reizes, 2012. gadā 24 un 2011. gadā 28 reizes. Līdz ar to Latvijas karogs saglabā vietu Parīzes Saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*.

Savukārt Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas darbinieki Latvijas ostās ienākošos ārvalstu kuģus pagājušajā gadā pārbaudīja 202 reizes. Aizturēts tikai viens kuģis – Panamā reģistrētais deviņus gadus vecais „Ocean Glory”, kas decembrī ieradās Ventspils ostā. Inspektori saņēma loča ziņojumu, ka loča trapa virves ir pilnīgi sapuvušas, kas reāli apdraud loča dzīvību. Veicot pārbaudi, atklājās, ka sapuvušas virves ir arī evakuācijas trāpam, kā arī tika konstatētas citas neatbilstības.

Pēc aizturēšanas vienas dienas laikā visi konstatētie trūkumi tika novērsti un inspektori kuģi atbrīvoja.■



Precizēs jūrnieku veselības prasības darbam uz kuģa

2013. gada 16. janvārī Valsts sekretāru sanāksmē izsludināts Ministru kabineta (MK) noteikumu projekts, kas paredz no vairākām starptautiskām normām pārņemt jaunas prasības jūrnieku veselības atbilstībai darbam uz kuģa.

Šobrīd kārtību, kādā veic jūrnieka veselības pārbaudi un izsniedz ārsta atzinumu par jūrnieka veselības stāvokļa atbilstību, un kritērijus, pēc kādiem veselības pārbaudē konstatē jūrnieka atbilstību darbam uz kuģa, nosaka MK 2003. gada 8. jūlija noteikumi Nr. 374 „Kārtība, kādā nosaka jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa, un atbilstības noteikšanas kritēriji”.

Nemot vērā nepieciešamību nacionālajā līmenī pārņemt vairāku starptautisko konvenciju un Eiropas Savienības direktīvas prasības attiecībā uz jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa, Satiksmes ministrija ir izstrādājusi jaunu noteikumu projektu „Noteiku-

mi par jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa”.

Jaunos MK noteikumus bija nepieciešams izstrādāt, jo Latvijas normatīvie akti paredz (MK 2009. gada 3. februāra noteikumi Nr. 108 „Normatīvo aktu projektu sagatavošanas noteikumi”), ka grozījumus MK noteikumos neveic, ja jauno normu apjoms pārsniedz pusi no spēkā esošo noteikumu normu apjoma. Šādā gadījumā ir jāsagatavo jauns noteikumu projekts. Līdz ar to MK 2003. gada 8. jūlija noteikumi Nr. 374 „Kārtība, kādā nosaka jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa, un atbilstības noteikšanas kritēriji” zaudēs spēku.

Jauno noteikumu projekts paredz, ka personai, kura gatavojas iegūt kvalifikācijas sertifikātu darbam uz kuģa atbilstoši normatīvo aktu prasībām par jūrnieku sertificēšanu, un personai, kura ir nodarbināta vai vēlas sākt darbu uz kuģa, kas piedalās starptautiskajā kuģošanā,

ir jābūt medicīniskajam sertifikātam par jūrnieka veselības atbilstību darbam uz kuģa.

Tiks arī noteikts, ka jūrnieku ārsts sagatavo atzinumu – medicīnisko sertifikātu vai deklarāciju par jūrnieka veselības stāvokļa neatbilstību darbam uz kuģa.

Tāpat tiks noteikts medicīniskā sertifikāta derīguma termiņš, veselības pārbaudes kārtība un kritēriji, atzinuma izsniegšana, spēkā esamība un apstrīdēšana, jūrnieka medicīniskā sertifikāta paraugs, jūrnieku minimālie redzes standarti, medicīniskās problēmas, kuru dēļ persona nav atzīstama par derīgu darbam uz kuģa vai atzīstama par derīgu ar ierobežojumiem, jūrnieka veselības pārbaudes lapas paraugs, deklarācijas par jūrnieka veselības stāvokļa neatbilstību darbam uz kuģa paraugs, kā arī minimālais fiziskās sagatavotības līmenis, lai jūrnieks varētu sākt un turpināt darbu uz kuģa.■

Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā



JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks kopā ar *ēnām*.

Jau ceturto gadu Latvijas Jūras administrācija piedalījās Ēnu dienā. Šogad 12. februārī JA viesojās piecas *ēnas*, 8.–12. klašu skolēni no Rīgas, Olaines, Engures un Aizkraukles. Četri no viņiem ir pārliecināti, ka savu turpmāko dzīvi vēlas saistīt ar jūrniecības nozari, pēc vidusskolas beigšanas turpinot mācības Latvijas Jūras akadēmijā.



Ēnu dienas laikā jaunieši ne tikai iepazīs ar JA darbību, bet, lai gūtu plašāku ieskatu par jūrniecības nozari, devās arī uz Rīgas brīvdostu, kur apmeklēja ledlauzi „Varma” un ostas Kuģu satiksmes vadības centru.

„Liels paldies, ka uzņēmt mani šā gada Ēnu dienā Latvijas Jūras administrācijā, sniedzāt plašu ieskatu jūsu un ostas darbā, bija ļoti interesanti!” uzreiz pēc Ēnu dienas e-pastā rakstīja viens no JA *ēnām* – Daniels Ķemers no Olaines.

Pēc 2013. gada Ēnu dienas Jūras administrācijā vairāki vidusskolas beidzēji ir iestājušies Latvijas Jūras akadēmijā, kā arī divas pērnā gada *ēnas*, kuras *ēnoja* JA sabiedrisko attiecību speciālistus, – Latvijas Universitātes Sociālo zinātņu fakultātes Komunikācijas studiju nodaļā.■

Skolēni gatavojas konkursam „Enkurs”

Jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem „Enkurs” šogad piedalīsies 24 skolu komandas. Komandu komplektēšana skolās notika jau gada beigās, šobrīd pilnā sparā norisinās gatavošanās konkursam. Jaunieši apgūst zināšanas par kuģu vadību, darbu ar jūras kartēm, ugunsdzēsības un pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas pamatus.

„Enkurs” šogad notiks jau astoto reizi. Četras no komandām ir piedalījušās pilnīgi visos konkursos, pārējo dalībnieku stāžs ir atšķirīgs. Šogad *enkuriēšu* rindas papildinās trīs jaunas komandas – no Rīgas 31. vidusskolas, Ventspils 6. vidusskolas un Rēzeknes 1. vidusskolas.

Pagājušajā gadā no skolām, kas piedalījās „Enkurā”, Latvijas Jūras akadēmijā iestājās 23 jaunieši, kā

arī vairāki uzsāka mācības Liepājas Jūrniecības koledžā.



Šogad konkursa atlases kārtas notiks 29. martā Novikontas Jūras koledžā, 5. aprīlī jūrnieku mācību centrā „LAPA”, 12. aprīlī Rīgas brīvdostā, bet 12 labākās komandas finālā tiksies 26. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā. Kā katru gadu, trīs uzvarētājas komandas balvā iegūs braucienu ar kuģi uz Stokholmu, kura laikā ne tikai izbaudīs godam nopelnīto atpūtu, bet arī iepazīsies ar norisēm uz kuģa.■

Latvijas Jūras akadēmijas zīmols ir jāsaglabā

Latvijas Jūras akadēmijā sācies 25. jubilejas gads, un to ievadīja ļoti priecīgs notikums – Latvijas Jūras akadēmijas 20. izlaidums, kas 11. janvārī Latviešu biedrības namā pulcēja absolventus, pasniedzējus, vecākus un jūrniecības nozares vadošos darbiniekus. Jubilejas gadā diplomus saņēma 150 absolventu: 63 kuģu vadītāji, 50 ostu un kuģošanas vadītāji, 24 kuģu mehāniķi un 13 kuģu elektriķi.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš: „Latvijas Jūras akadēmija sagatavo augstākā līmeņa speciālistus, kuri pilntiesīgi var ieņemt labus amatus un veidot sekmiņu jūras karjeru, kļūstot par kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem. Mūsu absolventiem nav problēmu atrast darbu, un arī pats darbs jūrā ir ievērojami mainījies, jo jūrnieki prombūtnē no mājām vairs neatrodas pusgadu un vairāk. Tagad darba grafiks pamatā ir divi mēneši jūrā, divi krastā. Akadēmija strādā studentiem, ja tā var teikt, mēs viņus apkalpojam, un mūsu uzdevums ir četrarpus gadu laikā no puīšiem un skuķēniem izveidot kvalificētus speciālistus un jūras virsniekus, kuri uzņemas atbildību par savu darbu, cilvēkiem, apkārtējo vidi un visu citu, kas saistīts ar darbu jūrā ļoti sarežģītos apstākļos. Viņiem ir jāspēj ātri pieņemt pareizos lēmumus, tāpēc jau studiju laikā visi, kuri nevar vai negrib nopietni strādāt, tiek atskaitīti. Es vienmēr esmu uzsvēris, ka akadēmijā nav problēmu ar atskaitīšanu. To zina ikviens students, un to viņi arī šodien, savā izlaidumā, pus pa jokam atcerējās.

LJA rektors Jānis Bērziņš.



Bet šodien man ir gandarījums par visiem, kuri pārvarējuši daudzus šķēršļus, reizēm arī paši sevi, un saņēmuši akadēmijas diplomu, par ko pateicīgi ir arī viņu vecāki. Akadēmijas diploms un akadēmijā iegūtās zināšanas jaunos speciālistus nodrošina ar labi atalgotu darbu, un šiem jūras virsniekiem bezdarbs nedraud. Varu droši teikt, ka akadēmijas absolventi veidos mūsu valsts vidusšķiru, un materiālajā ziņā viņi labi nodrošinās savas ģimenes.

Man tiešām ir gandarījums, jo šis taču ir divdesmitais izlaidums. Kopumā aizvadītajos gados Latvijas Jūras akadēmiju ir pabeiguši aptuveni viens tūkstotis pieci simti speciālistu.

Jūrniecībai vienmēr ir bijušas svarīgas tradīcijas, un arī mēs esam vieni no tradīciju kopējiem, lai gan jāteic, ka laika gaitā dažas tradīcijas izzūd un to vietā atkal nāk citas. Šeit, Latviešu biedrības namā, aizsākās K. Valdemāra gaitas, tāpat te bija sākums arī Latvijas jūrniecības attīstībai. Mūsu akadēmijas pirmais izlaidums notika tieši šeit, un to, ka



No kreisās: LJA rektors Jānis Bērziņš, Jūras transporta un kuģa mehānikas programmas direktors Juris Cimanskis, Jūras transporta un kuģa elektroautomātikas programmas direktors Guntis Lauža un Jūras transporta un kuģa vadīšanas programmas direktors Andrejs Zvaigzne.

mēs te pulcējamies uz savu divdesmito izlaidumu, arī varētu uzskatīt par Latvijas jūrniecības tradīciju turpināšanu. Varu būt gandarīts, ka tādu jūrniecības darbinieku un patriotu kā Egons Līvs, Hugo Legzdiņš un citu veco jūrnieku sapņi par jūrniecības izglītību Latvijā īstenojas dzīvē. Pirms divdesmit pieciem gadiem viņu domu spēks, stingrā nostāja, neatlaidība un rīcība palīdzēja dibināt Latvijas Jūras akadēmiju, un es ticu, ka viņu labās domas palīdz arī šodien.

Bet akadēmijas panākumi jau nav tikai mans nopelns. Studenti daudz pateicības vārdu veltīja saviem pasniedzējiem un pamatoja, kāpēc īpašu pateicību izpelnījās viens vai otrs pasniedzējs. Studentiem jau ir tainsība, augstskolas gars ir pasniedzēji, bet viņu gandarījums ir mūsu absolventi.”





Jūras transporta un kuģa vadīšanas nodaļu absolventi.



Kuģa mehānikas nodaļas labākajam absolventam Vadimam Medjoto pulksteni pasniedz Antons Ikaunieks.



Ostu un kuģošanas vadības nodaļas absolventi Mariju Kapustu sveic Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Guntis Drunka.



Absolventus sveic Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

Absolventi

Ar izcilību Jūras transporta un kuģa vadīšanas nodaļu absolvēja Žanna Pimenova, Jūras transporta un kuģa mehānikas nodaļu Vadims Medjoto, Jūras transporta un kuģa elektroautomātikas nodaļu Ilmārs Kucins un Ostu un kuģošanas vadības nodaļu Marija Kapusta.

Labākajiem savā specialitātē, turpinot K. Valdemāra jūrskolas laikā aizsākto tradīciju, tika dāvināti ne zelta, kā tolaik, bet ļoti vērtīgi piemīņas pulksteņi. Tos izcilniekiem pasniedza jūrniecības nozares sabiedrisko organizāciju pārstāvji.

No visiem absolventiem īpaši tika izcelta Žanna Pimenova, kura ekselenti izstrādāja un aizstāvēja savu diplomdarbu. Rūdīti jūrniecības nozares speciālisti atzina, ka nav varējuši pat iedomāties, ka jaunā speciāliste tā spēs viņus pārsteigt ar jaunam atziņām.

Žanna Pimenova: „Es nezinu gandrīz nevienu citu profesiju, kur cilvēks var apvienot darbu un ceļošanu. Tas laikam bija pirmais, kas no teica manu profesijas izvēli. Senāk kuģu vadīšana bija daudz sarežģītāka, tagad, pateicoties modernajām tehnoloģijām un elektronikai, tā kļuvusi pieejama arī vājā dzimuma pārstāvē, kuras savu dzīvi un darbu vēlas saistīt ar jūru. Esot mācību praksē, šķērsoju Atlantijas okeānu. Vēl nekad un nekur nebiju redzējusi tik zilu ūdens plašumu. Interesanta bija arī iziešana krastā, saskarsme ar dažādu nacionalitāšu



LĶĀ viceprezidents kapteinis Antons Ikaunieks pasniedza pulksteni Žannai Pimenovai. Viņu sveic arī LKKA izpilddirektors kapteinis Artis Ozols.

cilvēkiem, citām mentalitātēm un dzīves ritmu. Viss piedzīvotais man ļāva saprast, ka pasaule ir daudz lielāka un plašāka, nekā mēs to izjūtam, esot šeit, krastā.”

Runājot par savu nākamo darbu, visi aptaujātie absolventi viennozīmīgi atzina, ka darbs, visvairāk jau, protams, tiem, kam tas saistīts ar jūru, prasīs milzīgu atbildību. „Jūra – tā ir liela atbildība, precizitāte un profesionalitāte!” To savā apsveikuma runā uzsvēra gan Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, gan Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas viceprezidents kapteinis Antons Ikaunieks, gan Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas izpilddirektors kapteinis Artis Ozols, gan Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs un Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Šodien ir, bet kā būs rīt?

Arī tas jau kļuvis par tradīciju, ka Latvijas Jūras akadēmijai pietrūkst gan valsts atbalsta, gan valsts amatpersonu izpratnes par jūrniecības izglītības specifiku un vajadzībām. LJA ir 271 valsts budžeta vieta, no kurām 60 vietas tiek atvēlētas pirmajam kursam. Pirms krīzes viena budžeta vieta no valsts saņēma 3000 latu, krīzes laikā finansējums tika samazināts līdz 1200 latiem, bet šajā mācību gadā tas ir 1400 latu, kas, pēc rektora domām, ir ļoti maz, jo viena maksas vieta akadēmijā ir 1900 latu.

2013. gada rudenī aktuāls kļuva arī Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšanas jautājums. Rīgas Tehniskā universitāte (RTU), risinot savas problēmas studentu skaita un finansējuma jautājumā, visai uzstājīgi paziņoja, ka ir gatava pārņemt Latvijas Jūras akadēmiju. Toreizējais izglītības un zinātnes ministrs Vjačeslavs Dombrovskis atbalstīja šo RTU iniciatīvu un aicināja Latvijas Jūras akadēmiju sākt sarunas ar RTU par abu augstskolu iespējamu apvienošanos. Šķiet, ka šis uzstādījums ir pazudis kopā ar bijušo ministru.



Ina Druviete kopā ar LJA rektoru Jāni Bērziņu.

Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas priekšsēdētāja, kopš 2014. gada janvāra Izglītības un zinātnes ministre Ina Druviete: „Jūrniecības izglītība Latvijai ir īpaši svarīga, jo mēs esam jūras valsts, un lielā mērā no tā, kā mācēsīm izmantot savas dabas dotās priekšrocības, būs atkarīgs, vai mūsu valsts panāks tik ļoti ilgotu izaugsmi.

Latvijas Jūras akadēmija ir labs piemērs, kā var atdzimt no pelniem, kā var apvienot tradīcijas, modernās tehnoloģijas, kā var darboties gan savai nozarei, gan visai valstij. Tieši tādēļ šis divdesmitais izlaidums ir simbolisks, tas arī ir tāds kā pārdomu posms par to, kā būtu organizējama jūrniecības izglītība Latvijā. Jūras akadēmija ir pierādījusi savu dzīvotspēju, darboties gribu, un Jūras akadēmijas zīmols noteikti ir jāsaglabā.”



No kreisās: A. Vjaters, A. Nadežņikovs, A. Ozols, A. Ikaunieks, I. Druviete un B. Rivža.

Pirmā kursa studenti apšaubā direktora piemērotību amatam

27. janvāra rītā liela daļa Liepājas Jūrnieceības koledžas studentu nedevās uz mācībām, kā tas ierasts pirmdienas rītā. Viņi bija nolēmuši boikotēt mācību procesu, par „pēdējo pilienu” minot to, ka jaunais koledžas direktors grasoties atlaist savu vietnieci audzināšanas darbā Dzintru Putniņu. „Kāpēc mēs uztaisījām to traci? Tāpēc, ka mūsu skolotāju Putniņu grasās atlaist,” tā notiekošo skaidroja kāds koledžas 1. kursa students.

Studentu pulcēšanās pie Liepājas Jūrnieceības koledžas tika pārtraukta. Koledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsvēra, ka tas ir nelielkumīgi, tādēļ pulcēšanās turpinājās aktu zālē, kas bija studentu pilna. „Tās ziņas drusciņ pārspīlēti nonākušas bērnu ausīs, un viņi nolēma aizstāvēt šo darbinieci, darot to, nu, ne visai likumīgi – streikojot jeb boikotējot nodarbības. Daudzas sfēras koledžā nav sakārtotas, tādēļ veicu pārrunas ar izglītības iestādes darbiniekiem, bet pieminēto darbinieci atlaist negrastos, tās ir baumas,” savu viedokli pauda direktors. Savukārt pati Dzintra Putniņa no publiskām intervijām atteicās, bet neformālās sarunās ir teikusi, ka direktors esot pavēstījis, ka viņas ieņemamais amats – direktora vietniece audzināšanas darbā – skolā tikšot likvidēts, lai gan 30. oktobrī apstiprinātajā jaunajā koledžas struktūrā tas esot paredzēts.



Topošie stūrmaņi Edijs Eglītis, Samanta Vasiljeva un Marta Korotajeva pastāstīja, ka Jūrnieceības koledžas audzēkņi nav mierā ar jaunā direktora darba stilu un ar pārlieku lielo militārisumu, kas tiek ieviests mācību iestādē.
Foto: Ita Cērmāne, www.liepajniekiem.lv

UZZIŅAI

Vladimirs Dreimanis darbā stājās 2013. gada rudenī pēc tam, kad izturēja Izglītības un zinātnes ministrijas rīkoto atklāto konkursu. Par savu uzdevumu viņš izvērtējies tuvāko gadu laikā panākt, lai koledža patiešām atbilstu koledžas statusam.

Studentus neapmierina direktora darba stils, daļa studentu apšaubā direktora atbilstību amatam. „Direktors ir paudis savu nostāju, ka šeit ir, nu, nezinu, tāda kā militāra iestāde, arī dienesta viesnīcu viņš grasās pārtaisīt par kazarmām. Viņš pats ir militārpersona, dienējis Jūras spēkos un vēl dažādās vietās. Mūsaprāt, šai koledžai viņš neder,” studentu viedokli izteica 1. kursa students Edijs Eglītis. Studenti esot vairākkārt vērsušies Izglītības un zinātnes ministrijā, bet atbildi nav saņēmuši. Viņi vēlas, lai ministrijas pārstāvji ierodas Liepājā un izvērtē, vai jaunais direktors patiešām atbilst savam amatam.

Pēc veiktās pārbaudes Liepājas Jūrnieceības koledžā par situāciju, kad pret skolas direktora darba stilu protestēja studenti, Izglītības kvalitātes valsts dienests (IKVD) atzina, ka koledžas direktora Vladimira Dreimaņa darbībā nav konstatēti izglītības jomu regulējošo normatīvo aktu pārkāpumi, un ieteica iespējamus risinājumus viņa un pedagogu turpmākai sadarbībai un konstruktīvai dialoga veidošanai. Tāpat dienests vērsa direktora uzmanību uz nepieciešamību regulāri rīkot sanāksmes par izglītības iestādei aktuāliem jautājumiem un vairāk ieklausīties pedagogu un izglītojamo viedokļos.

Savukārt koledžas direktors ir izvērtējis situāciju izglītības iestādē

un nepieciešamību veikt būtiskus tās darbības uzlabojumus, tostarp aktualizēt koledžas dokumentāciju, palielināt pedagoģiskā personāla kapacitāti, optimizēt studiju procesu, novērst atsevišķas nepilnības profesionālās vidējās izglītības programmu īstenošanā, risināt jautājumu par atsevišķu izglītojamo disciplīnas un uzvedības problēmām, uzlabot studējošo sadzīves apstākļus dienesta viesnīcā. Minēto uzlabojumu veikšanas nepieciešamību apliecina arī vairāku 2012. un 2013. gadā Kvalitātes dienesta veikto pārbaumu rezultāti koledžā, norāda IKVD.

Dumpis uz kuģa

Šis notikums Liepājas Jūrnieceības koledžā tā pa īstam ir nokaitinājis Latvijas jūrnieceības profesionālās organizācijas. Kapteiņi ir sašutuši par koledžas audzēkņu pārprasto demokrātiju. Koledža ir mazs kuģa modelis, un šo atgadījumu var uzskatīt par dumpi uz kuģa. Ja tam līdzīgas lietas notiek jūrnieceības mācību iestādē, tad jūrnieceības sabiedrībai uz to ir nekavējoties jāreaģē. Pieredzējuši kapteiņi uzsver, ka diemžēl puikas vēl īsti neapzinās, kur viņi mācās. Ja viņiem šķiet, ka koledžas direktors vēlas ieviest pārāk dzelzainu, pat tādu kā armijas disciplīnu, tad studentiem vajadzētu saprast, ka tas tiek darīts vienīgi viņu pašu labā. Protams, Dreimanis ir jūras spēku virsnieks, bet viņš ļoti labi pārzina jūras specifiku. Vai tā ir tirdzniecības flote, vai kara flote – jūrnieceks ir un paliek reglamentētās profesijas pārstāvis. Un Jūrnieceības koledža nevar strādāt pēc tādiem pašiem principiem kā, piemēram, Mākslas akadēmija. Te jaunie cilvēki ir jāsagatavo

darbam jūrā. Diemžēl arvien biežāk nākoties dzirdēt atsaukmes par jaunajiem speciālistiem, ka tie pilnīgi neko nezina par to, kas un kā jādara uz kuģa.



Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra priekšnieks Jāzeps Spridzāns: „Uz pārmaiņām Liepājas Jūrniecības koledžā intensīvi esam gājuši vismaz pēdējos piecus gadus. Diemžēl Izglītības un zinātnes ministrija pirms pieciem un pat pirms diviem gadiem vēl nebija gatava pieņemt izšķirošu lēmumu. Tikai 2013. gada oktobrī Liepājas Jūrniecības koledža konkursa kārtībā tika pie jauna direktora. Un tagad ir smieklīgi klausīties spriedumus par Dreimaņa nepiemērotību šim amatam, kas nāk ne jau no pirmā kursa studentiem, bet gan no daudz pieredzējušākiem ļaudīm. Es tādos gadījumos saku – nolieci savu CV blakus Dreimaņa papīram. Viņš ir kuģu inženieris, kuģu vadītājs ar maģistra grādu, dienējis Latvijas Jūras spēkos, vadījis JS Mācību centru, bijis JS Krasta apsardzes vienību komandieris, četrus gadus kā aizsardzības atašējs pārstāvējis Latviju Dānijā un Norvēģijā, brīvi pārvalda četras valodas. Koledžas direktors ir uzņēmies savest šo mācību iestādi tādā kārtībā, lai tā atbilstu starptautiskajām prasībām, un viņa mērķis ir sagatavot speciālistus visaugstākajā līmenī. Daudzi uzskata, ka pārmaiņām ir jābūt pakāpeniskām, lai tās neļiktos tik sāpīgas, bet tad jāuzdod jautājums, vai mums ir, teiksim, divdesmit gadu pārmaiņām? Nav. Jo ātrāk notiks pārmaiņas, jo labāk, bet šādā gadījumā pretdarbība ir neizbēgama. Atsaukmes no flotes

par koledžas beidzējiem nav glaimojošas – teorētiskās sagatavotības ziņā piecdesmit astoņi procenti beidzēju tiek novērtēti viduvēji vai vāji un trīsdesmit astoņi procenti vāji tiek vērtēti attieksmes ziņā.

Vēl pirms kāda laika starptautiskā akreditācija atzina, ka Liepājas Jūrniecības koledžas Kuģu vadītāju nodaļu neatbilstības dēļ būtu jāslēdz, tomēr uz diviem gadiem akreditāciju pagarināja. Tas ir tikai viens piemērs, kas liecina, ka kavēties ar pārmaiņām nedrīkst. Piecu mēnešu laikā Dreimanis ir ļoti daudz paveicis un uz jautājumu, vai spēks vēl ir, atbild, ka spēka pietiek. Dreimanis runā tieši, bez aplinkiem, par ko pirmajā brīdī samulsuši bija gan Izglītības un zinātnes ministrijas ļaudis, gan pasniedzēji, gan studenti, bet zēniem ir jāsaprot, ka arī uz kuģa ar viņiem runās tieši un tur viņus negaida nekāda demokrātija. Ja kāds pirmā kursa students atļaujas teikt, ka Dreimanis neatbilst koledžas direktora amatam, viņam vajadzētu padomāt, vai viņš der koledžai! Es pat noteikti varu apgalvot, ka tāds flotei neder un nekad nedrēs. Ir jāsaprot, kur tu esi atnācis mācīties un kas tevi sagaida nākotnē.”

Prasības būs ļoti stingras

Liepājas Jūrniecības koledžā uz interviju ar Vladimīru Dreimani biju 2013. gada decembra sākumā, kad jaunais koledžas direktors tur bija nostrādājis vien pāris mēnešus, bet jau tad man radās pārliecība, ka ar šo mācību iestādi viss būs kārtībā. Koledžas lielās parādes durvis bija atvērtas. Gadiem biju pieradusi izmantot mazās sētas puses durvis, tāpēc biju pārsteigta, ka direktors atvadoties mani aicināja uz centrālo izeju. Protams, ne jau tas, pa kurām durvīm ienākt un iziet, nosaka mācību iestādes kopējo līmeni, bet tas tomēr simboliski parāda attieksmi – mums ir atvērtas lielās durvis, mēs spējam paplašināt savu redzesloku un apziņu.

Tas gan nemaz nav tik viegli izdarāms tiem, kuri bija apmierināti ar iepriekšējo kārtību un gadu gaitā izveidojušos sistēmu, ko vienā vārdā varētu nosaukt par rutīnu. Jau pagājušā gada decembra sākumā Liepājā gaisā bija jūtama vētras tu-

vošanās, un ne jau dabas stihijas, bet cilvēku emociju stihijas ziņā. Neviena skaidri nepateica, bet lika noprast, ka Dreimanis ņem par šerpu.

Toreiz viņš intervijā teica: „Nav noslēpums, ka jaunatne aizraujas ar dažādu narkotiku lietošanu, un šī problēma, protams, neiet garām arī mūsu koledžai, tāpēc studentiem tiek izvirzītas stingras prasības. Sadarbojamies ar jūrnieku medicīnas komisijas ārstiem, veiksime reidus un pārbaudes. Mēs paturēsim tiesības pārbaudīt audzēkņus, vai viņi lieto narkotikas. Prasības būs ļoti stingras un atskaitīšana no koledžas noteikumu neievērošanas dēļ ir reāla.



Ļoti liela nozīme ir sporta nodarbībām, un te nedomāju tikai basketbolu vai florbolu. Uzskatu, ka jūrniekam ir jāprot burāt un peldēt, ka topošajam jūrniekam noderēs arī tās disciplīnas, ko pārvaldu es pats. Ja studenti izteiks vēlēšanos apgūt ūdenslīdzēja zināšanas un iemaņas vai nodarboties ar šaušanu, esmu gatavs ar viņiem strādāt. Iespējams, ka civilajiem jūrniekiem visas šīs iemaņas ir mazāk nepieciešamas nekā militārajiem, un lai nedod Dievs mums šīs zināšanas izmantot, bet nevajadzētu aizmirst, ka arī civilie kuģi strādā bīstamajos pirātu

Jāaptur Latvijas jūrnieru kvalifikācijas līmeņa krišanās

Latvijas Kuģu apkalpu komplektēšanas kompāniju asociācijas vadību pagājušā gada decembrī pārņēma SIA „LAPA Ltd” ģenerāldirektors kapteinis ALEKSANDRS NADEŽNIKOVS.

– Ar ko sāksiet darbu jaunajā amatā? Kādi ir aktuālākie asociācijai risināmie jautājumi? Vai esat iecerējis kādas būtiskas izmaiņas?

– Sāksim ar to, kāpēc šāda asociācija ir nepieciešama. Kādas kruingkompānijas vadītājs man jautāja, ko man tā asociācijas dos. Asociācija nav labdarības organizācija, tā nevienam neko nedos. Asociācija – tie esam mēs paši, apvienojušies, lai būtu lielāks spēks. Protams, ir jautājumi gan valsts, gan nozares līmenī, ko var pacelt arī viena kompānija, tomēr vienas kompānijas ietekme ir niecīga. Visi kopā mēs jau esam spēks, ar kuru nevar nerēķināties. Pat publicitātes ziņā ir maz cerību, ka vienas kompānijas viedoklis tiks sadzirdēts. Līdz šim, kopš mēs darbojamies kopā, kruingkompāniju asociācijai jau ir izdevies atrisināt vairākus jautājumus, svarīgākais no tiem saistīts ar jūrnieru nodokļiem. Nākamais risināmais jautājums ir par jūrnieru sociālo apdrošināšanu.

Nav noslēpums, ka asociācijā esam tikai divpadsmit biedri, tādēļ viens no svarīgākajiem uzdevumiem būs jaunu biedru piesaiste. Protams, ļoti svarīga ir mūsu asociācijas sadarbība starptautiskā līmenī. Mēs esam Eiropas Kruingkompāniju asociācijas biedri, līdz ar to mums ir iespēja saņemt informāciju no dažādām valstīm. Šobrīd Eiropas kruingkompānijām ir viena nopietna problēma – mēs zaudējam savu tirgu, jo cilvēku resursi jūrnierībā pastiprināti ieplūst no austrumiem. Tas var novest pie jūrnierības izglītības atmiršanas Eiropas valstīs. Kā zināms, kaut ko iznīcināt ir viegli, bet reanimēt – ļoti grūti. Vācijā, Nīderlandē un vairākās citās attīstītās valstīs tas jau ir noticis – jūrnierības izglītība zaudējusi popularitāti, jaunie cilvēki vairs negrib iet jūrā, kaut gan jūrnierka darbs ir ne tikai prestižs un vīrišķīgs, bet arī ļoti perspektīvs – kā zināms, vismaz 90% visu pasaules pārvadājumu tiek veikti pa jūru.

Taču jāņem vērā, ka jūra patiesībā nav cilvēkam draudzīga vide, jūrnierka darbs ir bīstams, tas prasa drosmi, atbildību un ļoti augstu profesionalitāti. Es piedalos Jūrnieru reģistra sertifikācijas komisijas darbā un diemžēl redzu,

ka kvalifikācijas līmenis krītas. Es sacītu, ka šobrīd jau jūrā strādā arī cilvēki, kuriem tur nevajadzētu strādāt. Diemžēl tas ir no mums neatkarīgs process, es tiešām nezinu, cik un kā asociācija to varētu ietekmēt. Tā jau tas ir, ka cilvēks vienmēr meklē, kur vieglāk. Bez tam pašlaik pieprasījums pēc kvalificētiem jūrnieriem ievērojami pārsniedz piedāvājumu, jūrnieris var pateikt – ja man te kaut kas nesānā, es iešu uz citu kompāniju, kur sānā!

Runājot par asociācijas tuvākajā laikā veicamajiem uzdevumiem, noteikti jāpiemin nepieciešamība kļūt publiski atpazīstamiem. Ja cilvēki kaut ko nezina, tad tukšo vietu aizpilda baumas. Piemēram, kaut vai par kukuļņemšanu. Nu kāda var būt runa par kukuļņemšanu, ja visas kruingkompānijas cīnās par jūrnieriem!

Latvijā ir ap 13 000 aktīvo jūrnieru, tie gandrīz visi ir augsta līmeņa profesionāļi. Latvijas jūrnieriem starptautiskā mērogā ir augsts profesionālais prestižs, laba reputācija, taču, kā jau minēju, kvalifikācijas līmenis krītas. Ir jāizmanto visas iespējas, lai šo procesu apturētu, noteikti jāiesaistās arī kruingkompāniju asociācijai.

– Jautājums par Latvijas jūrnieru kvalifikācijas līmeņa paaugstināšanu acīmredzot ir kompleksi risināms. Bet kā jūs kā darba devēju pārstāvis vērtējat šodienas studentus – gan akadēmijas, gan koledžas? Protams, katrs no viņiem noteikti ir labs džeķs, bet kā jūs vērtējat viņus kā nākamās jūras virsniekus?

– Diemžēl mūsu profesijā nav tādas specialitātes – labs džeķs. Ne uz viena kuģa tāda amata nav. Mūsu profesijā ir smagi jāstrādā, jābūt ar maksimālu atbildības izjūtu, jo katra kļūda var novest pie ļoti smagām sekām. Teikšu, ka laikam tomēr esmu konservatīvs – esmu pārliecināts, ka uz kuģa vadības stilam ir jābūt autoritāram. Kapteinim, kurš atbild par visu kuģi, cilvēkiem un materiālajām vērtībām, ir ne tikai tiesības, bet arī pienākums būt autoritāram. Jā, viņš noteikti var izmantot demokrātiju, viņa uzdevums ir stiprināt komandas garu un likt cilvēkiem justies



novērtētiem, un tomēr viņš ir pats galvenais un pats kvalificētais – kopā ar vecāko mehāniķi. Kapteinis nav tikai navigators, viņam ir dotas tādas tiesības, kādas krastā nav nevienam uzņēmuma vadītājam. Un viņam ir jābūt pārliecinātam, ka ekstremālā situācijā komanda nevilcinoties izpildīs jebkuru viņa rīkojumu.

Man, piemēram, galīgi nav saprotams, kas notiek Liepājas koledžā. Ja audzēkņiem kaut kas nepatīk, viņi atļaujas streikot un neiet uz lekcijām! Kādi viņi būs kā speciālisti? Kā viņiem varēs dot darbu uz kuģa? Kā viņiem varēs uzticēties? Arī uz kuģa viņi atteiksies pildīt kapteiņa komandas, vienkārši sadomās un nepildīs savus pienākumus? Es negribu teikt, ka studentiem nav tiesību paust savu viedokli, taču tas ir jādara likumīgā ceļā. Ir taču mācību iestādēs studentu pašpārvalde, ja ir kādas pretenzijas, ir iespējams rakstīt augstākstāvošām instancēm. Vai tad streiks, neiešana uz mācībām kaut ko atrisina? Protams, studenti vienmēr, gan vēsturiski, gan mūsdienās, ir bijuši tas sabiedrības slānis, kas gatavs par kaut ko cīnīties un pret kaut ko protestēt, pietiek tikai pateikt – streikojiet, neejiet uz lekcijām, un viss notiek!

Nevar jau vainot tikai studentus. Esmu bijis klāt valsts eksāmenos Liepājas koledžā, esmu arī lekcijas tur lasījis. Taču es atteicos

pieidalīties eksaminācijā, jo man nebija pieņemama eksaminēšanas sistēma. Tas šoreiz nav pat akmens koledžas dārziņā, tur vairāk vainojama Izglītības ministrija. Lai izvērtētu nākamā jūras virsnieka zināšanas, ir atvēlētas 15 minūtes! Nu, tas vairs nav nopietni. Jūrniecība nav tā nozare un kuģa virsnieks, nākamais kuģa kapteinis nav tas amats, kur var atļauties tik nenopietnu pieeju.

Valsts attieksme pret jūrniecības izglītību vispār ir nenopietna. Jūrniecības mācību iestādēm tomēr ir nepieciešama daudz nopietnāka materiālā bāze gan tehnikas, gan tehnoloģiju ziņā nekā daudzām citām augstskolām. Galu galā Latvijas jūrnieki, kas strādā uz dažādu pasaules valstu kuģiem, ik gadus Latvijā ieved ap 500–600 miljonu dolāru! Tātad pusmiljardu! Salīdziniet šo summu ar valsts kopējo budžetu! Taču ārpus jūrniecības nozares par to vispār nevienš nerunā.

– Runājot par jūrniecības izglītību, ir kāds jautājums, ko nevaru neuzdot, un tas ir par prakses vietām studentiem. Nav noslēpums, ka lielākā daļa studentu paši apstāigā kruingkompānijās, bet daudzās netiek tālāk par sekretāri, kura pasaka – kadetus nepieņemam!

– Diemžēl šim jautājumam vienkārša risinājuma nav. Mums ir pārāk maz savu kuģu, savukārt daudzas kuģošanas kompānijas nevēlas sarežģīt sev dzīvi, uzņemot uz kuģiem kadetus. Lielai daļai Eiropas valstu, kur ir jūrniecības mācību iestādes, ir mācību kuģi, un tie visi pieder valstij. Vai mēs pie tā kādreiz nonāksim? Pašlaik tas nešķiet ticami. Runa ir par miljoniem.

Cits risinājums – mācību iestādēm pašām jāizrāda vairāk iniciatīvas, lai ar kruingkompāniju starpniecību runātu tieši ar kuģošanas kompānijām.

Vēl cits risinājums tiek izmantots Krievijā. Konkrēti zinu, ka Sanktpēterburgā dažādos projektos, ko realizē spēcīgas kompānijas, tādas kā „Gazprom”, iesaistītajām kuģošanas kompānijām tiek izvirzīts noteikums – pieņemt uz kuģiem kadetus. Cits jautājums – vai Latvijā ir tik spēcīgas kompānijas?

Diezgan reāls risinājums būtu runāt un vienoties ar tām valstīm, kurām ir savi mācību kuģi. Nav arī izslēgta iespēja iegādāties mācību kuģi vairākām valstīm kopā – zinu, ka Lietuvai, Polijai un arī citām valstīm ir līdzīgas problēmas. Pašlaik gan ir tā, ka katrs laikam domā – es esmu gudrs, es ar visu tikšu galā, bet pārējie mani neinteresē! Protams, šādā veidā sadarbojoties, mācību iestādēm būtu jāuzņemas milzīga atbildība. Vai mūsu mācību iestādes ir tam gatavas?■

Sarma Kočāne

rajonos, un tur šīs prasmes var būt noderīgas. Diemžēl aptuveni septiņdesmit procenti mūsu studentu ar sporta aktivitātēm nodarbojas tikai mācību procesa ietvaros, un tas ir ļoti ierobežots laiks.

Nākas secināt, ka Liepājas Jūrniecības koledžā bija iestājusies stagnācija un rutīna, nav analizēts, cik efektīva ir pati koledžas struktūra, cik efektīva ir esošās infrastruktūras izmantošana un kādi līdzekļi jāiegulda, lai sasniegtu maksimāli labāko rezultātu. LJK ir lielas attīstības iespējas, un tikpat liels ir arī darba lauks.

Jūrniecības izglītības iestādes pēc būtības ir divu kungu kalps, jo mēs sagatavojam speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum, kas ir pakļauts starptautiskiem izglītības standartiem un ko pārbauda un uzrauga mūsu Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs. Tajā pašā laikā mums vienmēr jāatceras, ka tieši Izglītības un zinātnes ministrija ir tā, kas piešķir vai nepiešķir akreditāciju kādai mācību iestādei, tāpēc mums ir jāseko Latvijas izglītības sistēmas likumdošanai un jāraugās, lai mācību process norisētu atbilstoši Latvijā

NO KOMENTĀRIEM INTERNETĀ

Dreimanis ir vecis. Malacis. Lai manā laikā tur tā būtu kā tagad, kas tur notiek! Pasarg, Dies'! Turies, Dreimani, dzenā viņus, ja neklausā!

Dreimanis – cepuri nost, bet kam jūrenē liekas par grūtu, var iet un apgūt pavārmākslu.

Kadeti stāv pie koledžas savās formās ar smēķi zobos. Formas tērps ir jāciēna un disciplīnai jābūt, tas nav nekāds lauksaimniecības tehnikums.

Jūra kļūdas nepiedod, disciplīnai un cieņai ir jābūt! Visu cieņu direktoram.

Novēlu visiem, kas te plūkst, kādreiz nonākt Dreimaņa pakļautībā. No sirds novēlu. Tad es gribētu redzēt, kādu dziesmu tie dziedātu.

Kaut vairāk būtu tādu cilvēku kā Dreimanis. Disciplīnu vajag. Un nevajag potēt, ka tagad ir citi laiki. Kārtībai un disciplīnai ir jābūt!

noteiktajai izglītības sistēmai. Jūrniecības mācību iestādēm pārbaudītāju ir vairāk nekā parastajām. Mums jāsniedz ne tikai labas bakalaura zināšanas, bet piedevām vēl jā sagatavo labs profesionālis ar praktiskā darba iemaņām, ja tā varētu teikt, labs produkts darba devējam – starptautiskām kuģošanas kompānijām. Pabeidzot mūsu koledžu, jaunie speciālisti iegūst stūrmaņa vai mehāniķa diplomu, bet, neiegūstot nepieciešamos sertifikātus, nereti viņi strādā par matrožiem un motoristiem. Patiesībā viņi ir ļoti labs materiāls, lai kļūtu par jūras virsniekiem. Jāatzīst, ka koledža ir nedaudz atpalikusi, jo pašlaik mēs vēl nevaram piedāvāt elektroniskās studijas, kas pasaulē jau ir kļuvušas par ikdienišķu mācību formu. Esam cītīgi strādājuši, lai izveidotu jaunu koledžas struktūru, kur atsevišķa vieta ir paredzēta Informācijas tehnoloģiju nodaļai, kas veidos koledžas datorzināšanu politiku. IT tehnoloģijas padarīs atraktīvāku un interesantāku pašu mācību procesu, padarīs ātrāk pieejamu datu bāzi, bibliotēku. Tas palīdzēs arī operatīvi sazināties ar studentiem, atvieglot vienkāršos mācību procesu tiem, kuri vēlēties paaugstināt kvalifikāciju un iegūt virsnieka pakāpi atbilstošu izglītību, un nedarīt to kaut kur citur pasaulē, bet izmantot mūsu koledžas piedāvājumu. Liepājas Jūrniecības koledžai ir lielas iespējas.

Bet studenti, izlasījuši izglītības normatīvos aktus, nereti izvira mums pretenzijas par to, ka prasām no viņiem vairāk, nekā prasa izglītības likumdošanas dokumenti. Mums nākas pierādīt, ka jauno speciālistu kvalifikāciju vērtēs Jūrnieku reģistrs un IMO starptautiskās likumdošanas prasības attiecas arī uz viņiem, tāpēc visas Jūras akadēmijā vai Liepājas Jūrniecības koledžā izvirzītās prasības ir domātas vienīgi viņu pašu labā – lai iegūtas zināšanas un izglītības dokuments būtu konkurētspējīgi starptautiskajā jūrnieku darba tirgū. Ja vēlaties kļūt par sertificētiem jūrniekiem, jums būs jāievēro visas mūsu prasības!■

Sagatavoja Anita Freiberga



Tālbraucējs kapteinis **PĒTERIS GUDKOVS** par Liepājas ostas kapteini sāka strādāt 2010. gada 1. oktobrī, un tas sakrita ar vērienīgo ostas padziļināšanas un kuģu vadības sistēmas nomaiņas un modernizācijas projektu uzsākšanu. „Man laimējās,” saka ostas kapteinis, „jo no iepriekšējā ostas kapteiņa Eduarda Raita mantojumā saņēmu sakārtotu kapteiņdienestu, tāpēc nekāda revolūcija šeit nebija jātaisa, vien jāturpina iesāktais. Piedevām mans vietnieks bija pieredzējušais profesionālis Kārlis Ludāns, kas iesākumā vēl jo vairāk atviegloja manu darbu. Par veiksmi uzskatu arī to, ka no pirmās dienas biju iekšā jaunos un vērienīgajos ostas projektos, kas ļāva iedziļināties, pārzināt un vadīt šos procesus. Ostas darbs šo pēdējo gadu laikā ir kļuvis intensīvāks un azartiskāks, un es esmu priecīgs būt līdzdalīgs straujās attīstības procesos.”

Ir daudz risināmu jautājumu

Osta

– **Vai pēc spožajiem ostas sasniegumiem 2012. gadā nav tāds kā neliels rūgtums, ka 2013. gadā neizdevās noturēt rekordu?**

– 2013. gadā Liepājas osta tiešām piedzīvoja kravu kritumu, bet mēs esam varējuši izdarīt vairākus būtiskus secinājumus. Vispirms jau patīkami ir tas, ka 2012. gads parādīja, ka mēs varam apgūt šādu tonnāžu, savukārt 2013. gads norādīja uz to, kas mums vēl darāms, lai apkalpotu lielāku kravu apjomu, kamēr ir iespēja modernizēt ostu un pilnveidot servisu, lai mēs pilnībā būtu gatavi jauniem kravu veidiem un lielākam kravu apgrozījumam.

– **Kur tad atklājās Liepājas ostas šaurās vietas?**

– Pirmais jau noteikti ir ostas padziļināšana. Ostā esam pieņēmuši 230 tūkstošu tonnu kuģi, tā saukto *panamax*, bet pilnībā to piekraut mums

neļauj ostas dziļums. Ja iekraujam piecdesmit tūkstošus tonnu un pēc kādiem desmit tūkstošiem kuģim jāiet vēl kādā ostā, tas nozīmē, ka mums pietrūcis nepilns metrs ostas dziļuma, un šī nepilnība mums ir jānovērš. Otrais: mums ir nepieciešami jauni loču kuteri, kas būtu ātrāki un spētu strādāt arī sliktākos laika apstākļos. Ostas velkoņi ir spēcīgi un arī kanāls ir pietiekami plats, kas ļauj strādāt arī lielākā vējā, bet problēma ir loču izsēdināšana uz kuģa. Var gadīties, ka kuģi no ostas esam izveduši, bet loci no tā nevaram paņemt. Lai gan tā pagaidām vēl nav noticis, ļoti tuvu šādai situācijai gan esam bijuši. Nākamais: ir aizkavējušies jaunu pietātņu celtniecības projekti, ko lielā mērā ietekmējis „Liepājas metalurga” bankrots. Bija plānota divu dziļūdens pietātņu celtniecība, diemžēl šis projekts ir apturēts. Iznāk, ka tagad ostā ir tikai divas dziļūdens pietāttnes, kurās varam uzņemt lielos

kuģus, bet mēs bijām plānojuši, ka būs četras vai pat piecas. Tas, protams, negatīvi ietekmē ostas kopējās iespējas, jo ostas kuģošanas kanāls ir jāuztur, ir nepieciešami velkoņi, kā arī visi ostas dienesti, bet ostas iespējas pilnībā nevaram izmantot. Projekta realizācija ir aizkavējusies, un līdz ar to arī kravu apgrozījums nav tāds, par kādu varētu īpaši priecāties. Kā pluss jāpiemin sakārtotā ceļu un dzelzceļa infrastruktūra, kas dod cerību nākotnei.

– **Vai ir kādas Eiropas prasības, kas kaut kādā mērā varētu ietekmēt ostas darbu?**

– Eiropas prasības – tas ir nepārtraukts process! Pašlaik pats svarīgākais ir nodrošināt visu nepieciešamo, lai izvairītos no iespējamiem terorisma draudiem. No Eiropas nāca ļoti nopietni signāli par plāniņu veidot privātās loču firmas, tomēr Eiropa beigu beigās tam pateica nē. Patie-

sībā tas ir koks ar diviem galiem, jo vienmēr paliek atklāts jautājums – ja tā ir privāta firma, tad kā tā garantēs drošību? Tagad ar uzņēmējiem lielākās diskusijas notiek, piemēram, par to, cik lielā vējā var vest kuģus. Ja loču pakalpojumus nedrošinās privātais, viņš pirmkārt būs ieinteresēts sniegt pakalpojumu un saņemt naudu, bet mazāk domās par drošības jautājumiem. Bet, ja notiktu kāds negadījums, tad atbildību, protams, prasītu no ostas atbildīgajiem dienestiem – kur tie skatījās un kā to pieļāva?! Ja godīgi, tad pēdējo desmit gadu laikā tā drošība jau lielā mērā ir piekāpusies biznesa priekšā. Pie mums viesojās kolēģi no Sanktpēterburgas ostas, un arī es biju turp aizbraucis, un man secinājums ir viens: Sanktpēterburgas ostas kolēģu uzskats ir viennozīmīgs – pirmā ir ekonomika un tikai pēc tam nāk drošība. Skaidrojums tam nav tālu jāmeklē – Sanktpēterburgā strādā privātie loči. Uz jautājumu, kā šādā režīmā strādājat, saņēmām atbildi: vedam kuģi, kamēr esam droši, ka dziļumi to atļauj, kad situācija kļūst riskanta, izslēdzam dzinēju, kuģis nedaudz paceļas uz augšu, un, kad bīstamā vieta ir garām, atkal dodam virsū gaitu. Jautāju, vai tas neapdraud drošību, un saņēmām atbildi, ka bieži vien bīstamā robeža tiek pārkāpta un kuģis pa gultni iet kā pa bruģi.

– Bet kā tad šādi privāti pakalpojumi saskan ar ISPS prasībām un kuģošanas drošības jautājumiem?

– Noteikti sāksies domstarpības, tas ir nenovēršami, jo valsts funkcijas nevienā ostā nav atceltas. Arī Sanktpēterburgā ostas kapteinis un kapteiņdienests pilda valsts noteiktās prasības, bet nereti iznāk, ka viņiem jāizliekas par strausiem, kas slēpj galvu smiltīs, izliekoties, ka neko neredz, un jāgaida, vai šoreiz viss beigsies labi, vai arī notiks kāds incidents. Gadās, ka arī mums kāds norāda, ka, lūk, tur un tur nav problēmu, bet pie jums ir drošības jautājumi. Reizēm nākas uzklaut pārmēģinājumus, ka tu esi tāda kā bremze, kas neļauj attīstīties biznesam.

– Vai aizvadītajā gadā ir bijis kāds lielāks izaicinājums?

– Mūsu darbā ir labāk, ja nav lieku izaicinājumu un rekordu. Man perso-

nīgi ir ļoti žēl, ka neizdevās pabeigt ostas padziļināšanas projektu, un arī to, ka reāli Karostas kanāla attīrīšanas darbi tiks sākti tikai šogad, kaut tie jau 2013. gadā varēja ritēt pilnā sparā. Man pašam ir ļoti interesanti, ko mēs no tā kanāla celsim ārā. Tosmares baseina pētījumi rāda, ka pusotra līdz divu metru biezā slānī tur ir metāls. Jau deviņdesmitajos gados, kad šeit būvēja piestātņi, no dzelmes izcēla trīs simt tūkstošus lādiņu un liелgabalus no vācu zemūdes. Ūdenslīdēji kanālā ir redzējuši trīs metrus garu liелgabalus no burinieku laikiem. Labi, ka tā sauktie *zemūdens arheologi* Karostas kanālā iekšā netiek, tāpēc ir cerība tur atrast dažādas interesantas lietas. Iespējams, ar laiku arī Liepājas promenādi, līdzīgi kā Ventspilī, rotās dažādi interesanti atradumi.



Speciālisti

– Viens no būtiski svarīgiem jautājumiem, protams, ir profesionālu speciālistu jautājums. Vai šajā ziņā Liepājas kapteiņdienestā problēmu nav?

– Pie mums strādā tiešām labi speciālisti, kas lieliski prot savu darbu, tomēr teikt, ka mums nav problēmu, arī nebūtu pareizi. Te nu tūlīt jāpiebilst, ka problēma, par kuru vēlos runāt, neskar tikai Liepājas ostu vien. Tas ir jautājums par kapteiņdienestu, šajā gadījumā Liepājas kapteiņdienesta, personāla vecumu. Jāatzīst, ka ir pienācis laiks paaudžu maiņai. Daudziem pensijas vecuma ločiem, ļoti iespējams, ir gan spēks, gan veselība atļauj

strādāt šajā amatā, tomēr godīgi jāatzīst, ka jau cienījamā vecumā cilvēka iespējas vairs nav tādas kā spēka gados. Viņu lielais trūmpis, protams, ir pieredze, ko atņemt nevar. Tomēr esmu pārliecināts, ka vajadzētu būt definētam tam vecuma cenzam un tai robežai, līdz kurai cilvēks var ieņemt to vai citu amatu. Vēl jo vairāk, ja tas saistīts ar drošības jautājumiem, jo pienāk robeža, kad tas apdraud gan paša cilvēka veselību, gan drošību kopumā. Piemēram, Zviedrijā ir noteikts, ka attiecīgo amatu var ieņemt ne ilgāk kā piecus gadus pēc pensijas vecuma sasniegšanas, bet, ja darba devējs darblīgumu ar cilvēku vēlas pagarināt vēl uz kādu laiku, tad viņam ir jāpamato, kāpēc šis cilvēks ir tik neaizstājams. Mums pirmais jautājums, kas kļuvis aktuāls, ir loču

jautājums. Cilvēkam, kam ir septiņdesmit pieci un vēl vairāk gadu, ir ne tikai sarežģīti, bet arī bīstami no loču kuģa kāpt uz ostā ienākošu kuģi. Kāpt pa virves kāpnēm salīdzinoši lielā vējā, kāds parasti ir Liepājas ostā, – tur ir nepieciešams fiziskais spēks. Tad ļoti ātri, gandrīz vai skriešus jātiek līdz kuģa tiltiņam, un arī tas prasa fizisku piepūli. Atklāts paliek jautājums, kāds ir gados cieņnījams locis, kad viņš ir nokļuvis līdz mērķim, un cik lielā mērā viņš ir spējīgs strādāt. Varbūt, lai atgūtu elpu, viņam ir nepieciešamas divas minūtes, varbūt divas stundas, bet process – kuģa ienākšana ostā – neapstājas ne uz mirkli. Protams, ar gadiem speciālistam nāk klāt pieredze un prasme, bet diemžēl fiziskā

▶▶▶ 15. lpp.

kondīcija mazinās. Visi nav vienādi. Ļoti iespējams, ka no simta viens vai divi arī simt gadu vecumā ir lieliskā fiziskā formā, bet ir arī tādi, kuri jau sešdesmit divu gadu vecumā vairs nespēj pilnvērtīgi pildīt savus pienākumus. Uzskatu, ka šis ir diskusijas vērts jautājums.

– Kā jūs Liepājā domājat risināt šo problēmu?

– Ak, vai! Tas ir ļoti smags jautājums tīri cilvēciskā ziņā. Atnāk pie manis cilvēks un saka, ka ģimenē ir problēmas, bērniem nav darba, jāpelna, lai uzturētu mazbērņus un pat mazmazbērņus. Tad iestājas tas cilvēciskais faktors. Ar varu atstādi-

varētu būt vecuma cenza noteikšana darbam attiecīgajā amatā pēc pensijas vecuma iestāšanās. Latvijā kopumā ļoti daudz tiek nodarbināti pensijas vecuma cilvēki, bet tajā pašā laikā jaunažiem speciālistiem nav darba.

Problēma

– Gadījumā, ja Liepājas ostā vajadzētu nomainīt gados vecākos ločus, vai jums būtu, ko likt viņu vietā?

– Liepājā vecāki par septiņdesmit gadiem ir divi loči no trīspadsmit, un tas nav daudz. Mums ir arī kandidāti, kas būtu gatavi nākt un strā-

kā komandē kuģi un reizē arī kuģa kapteini, un, ja locis redz, ka tiek pieļauta kļūda, viņš var kapteinim aizrādīt, iebilst vai dot padomu. Ja līdzšinējā darbā cilvēks ir bijis tikai jaunākā stūrmaņa amatā, tad ir grūti psiholoģiski pārvarēt to robežu, ka tu it kā pārkāp subordināciju un nostāties virs kapteiņa. Un tad rodas jautājums, vai, teiksim, jaunākais stūrmanis ir gatavs loča amatam un darbam? Ir nepieciešams izstrādāt komandējošu balsi. Ja ir pieredze darbā ar kuģa komandu, ja ir bijusi pieredze uzņemties atbildību, tad ir pavisam cita attieksme un iemaņas arī loča darbā. Vienmēr ir šīs pretrunas: jaunības uzdrīkstēšanās un pieredzes piesardzība. Atnāk jaunais, kuram ir nepamatota pārdrošība, kas var dārgi atspēlēties, bet, runājot par pieredzējušajiem ločiem, tu jau zini, ko var sagaidīt. Man, piemēram, ar gadiem ir uzkrājusies diezgan pamatīga pieredzes bagāža, kas liek ļoti uzmanīgi un piesardzīgi izvērtēt situācijas. Kur jaunais bez problēmām iet un dara, tur pieredzējušais apdomājas un bremzē. Rezultātā darbu paveic kā viens, tā otrs, bet paliek jautājums – kādi ir tie riski, kas saistīti ar viņu pieņemtajiem lēmumiem?

Vēl jāņem vērā arī tas, ka pēdējo gadu laikā kuģubūvē ir notikušas ievērojamas pārmaiņas un tagad ostās ienāk pavisam citas klases velkoņi un loču kuģi. Viss mainās, tāpēc te priekšrocības ir jaunažiem, kuri labāk pārzina moderno kuģu iespējas. Vecajiem šajā ziņā sēž iekšā senā pieredzē, kad vēl strādāja velkoņi ar vienu dzenskrūvi, un ar to ir saistīta arī viņu attieksme dažādu situāciju izvērtēšanā.

Ja cilvēkam kļūst apgrūtināši veikt savus darba pienākumus, bet sadzīves apstākļi liek viņam strādāt, tā tomēr nav normāla situācija. Protams, ir jādodomā, kā socializēt pensijas aizgājušos ostas speciālistus.

Kāds risinājums?

– Varbūt vajadzētu organizēt kādu jūrnieku klubu?

– Jā, arī tas būtu risinājums, jo nav cilvēciski veterānu vienkārši izmest aiz borta. Es vairāk akcentēju loču darbu, no kura vispirmām kārtām



Liepājas ostas kapteiņdienesta ēka.

nāt no darba nevaru, arī regulējuma no valsts puses nav. Cilvēks apgalvo, ka veselības stāvoklis viņam atļauj strādāt, un man pietrūkst argumentu, kāpēc lai šo cilvēku atbrīvotu no darba.

– Droši vien tikai likumdošana te var ko līdzēt.

– Par to arī ir runa, ka vajadzētu sāktot šo darba likumdošanu. Iespējams, to nevar uzreiz izdarīt attiecībā uz visiem ostas speciālistiem, bet varētu sākt ar atsevišķām amatu grupām, piemēram, ločiem, uzraugiem, tauvotājiem, matrožiem, stūrmaņiem, kapteiņiem. Kādreiz bija atestācija, kas jāva novērtēt gan cilvēka profesionālās zināšanas, gan vispārīgo stāvokli. Šāda atestācija būtu pamatā darba atļaujas izsniegšanai vai pagarināšanai uz noteiktu laiku. Otrs variants

dāt. Problēma, protams, ir atalgojums. Kad pie mums viesojās kolēģi no Klaipēdas, viņu loču dienesta vadītājs pastāstīja, ka Klaipēdas ostā esot bijuši spiesti pazemināt prasības loča amata kandidātiem, jo nav speciālistu, kuri vēlētos darīt šo darbu, lai gan algas ločiem tika paaugstinātas. Nav noslēpums, ka citu Eiropas valstu ostās algas ločiem ir krietni lielākas nekā pie mums. Visās trijās Latvijas ostās loču atalgojums ir diezgan līdzīgs, starpība vairs nav tik liela kā deviņdesmito gadu sākumā, kad Liepājas ostā locis saņēma divas reizes mazāk nekā Rīgas ostā.

Mēs loča amata pretendentiem izvīzām prasību, lai viņš būtu strādājis vismaz par kapteiņa vecāko palīgu. Locim, uzkāpjot uz kuģa, ir jāpārvar psiholoģiskā barjera, jo viņš it

ir atkarīga droša kuģošana ostā, tāpēc loču jautājums būtu risināms vispirms. Bet viss teiktais attiecas arī uz velkoņu komandām, loču kuteru vadītājiem.

Pēdējo piecu līdz desmit gadu laikā ievērojami palielināties atalgojums uz tirdzniecības flotes kuģiem, kur, piemēram, jaunākais stūrmanis pelna apmēram tikpat, cik mūsu vecākie loči, tāpēc nav nemaz tik viegli motivēt jaunos nākt strādāt ostas dienestos, ja nu vienīgi tad, kad tiek nodibināta ģimene, parādās interese meklēt darbu ostā. Mēs nevaram teikt, ka ar kadru jautājumu būtu īpaši spoža situācija. Jebkurā gadījumā jautājums ir ļoti nopietns un prasa risinājumu.

Jūrā darbs ir reglamentēts

Uz jautājumu, vai kapteinis Pēteris Gudkovs būtu gatavs lasīt lekcijas studentiem, topošajiem jūrnikiem, viņš tikai nosaka, ka tam jābūt īpašam talantam. Un vēl piebilst, ka viņam, 26 gadus nostrādājušam par kapteini, neviens ne reizi neko nav pajautājis un neviens nav izrādījis interesi par viņa pieredzi.

P. Gudkovs: „Man neviens līdz šim nav pajautājis, kādam tad vajadzētu būt tam kursantam, kurš no koledžas aiziet strādāt jūrā uz kuģa, un kādiem vajadzētu būt tiem standartiem, kuri viņam būtu jāzina un jāievēro. Man uz kuģa praksē ir bijuši kursanti gan no Anglijas, gan Palestīnas, Austrālijas, arī no Liepājas Jūrniecības koledžas un Latvijas Jūras akadēmijas. Ja kapteinis nāk pa kāpnēm, bet kursants skrien un nedod viņam ceļu, tad tas uz kuģa nav pieļaujams. Un tā ir tikai viena, šķietami nenozīmīga lieta, bet problēmu un jautājumu ir milzum daudz. Padomju laikā bija citi standarti, kas tika ievēroti. Nu, kaut vai tad, kad ienāca kapteinis, visi pārtrauca ēst un piecēlās kājās. Tagad vairs šādu prasību nav, bet ir ļoti daudz nerakstītu likumu, ko jūra pieprasa un kas ir jāievēro. Ja atskan trauksmes zvans, tad ir jautājums, kam uz tiltiņa ir jābūt pirmajam – kapteinim vai kursantam? Ja abi skrien, ir jautājums, kurš tad kuru palaidīs pa priekšu?

2002. gadā ieguva Holandes kapteiņa diplomu. Kad pirmo reizi aiz-

UZZIŅAI

Pēteris Gudkovs dzimis Sakā, tagadējā Pāvilostas novadā. Kuģa vadītāja amatu apguvis Liepājas jūrskolā. No 1973. gada jūlija līdz 1979. gada jūlijam strādājis par kapteiņa palīgu uz zvejas un zivju apstrādes kuģiem, bet no 1979. līdz 1992. gadam bijis kapteinis uz dažādiem zvejas kuģiem. 1992. gadā sāka strādāt uz tirdzniecības kuģiem – sākotnēji par kapteiņa palīgu, bet no 1995. gada līdz 2010. gada augustam par kapteini. 2002. gadā ieguvis arī Holandes kapteiņa diplomu. Tāpat Pēteris Gudkovs divus gadus pildījis Pāvilostas ostas kapteiņa un pārvaldnieka pienākumus.

gāju strādāt uz viņu kuģa, varēju pārliecināties, cik ļoti tur tiek ievēroti nerakstītie likumi. Apkalpe nesāk pusdienas bez kapteiņa. Kapteinis visiem lej zupu no terīnes. Vēl to var darīt tikai vecākais mehāniķis. Tās ir flotes tradīcijas un disciplīna. Tagad runā par labu jūras praksi, kas nav definēta kā likums, bet visiem jūrnikiem ir skaidrs, kas tas ir, jo jūras tradīci-

Mēs varam runāt par cilvēka tiesībām vai citām tamlīdzīgām lietām, bet jūrā šīs lietas nerullē.

jas ir veidojušās gadsimtu garumā. Kā mēdz teikt – nespļauj pret vēju! Tu nedrīksti to darīt, jo visu pats saņemsi atpakaļ. Gorbačova valdīšanas laikā nonāca pat līdz tādām absurdam, ka kuģa apkalpe pati spriedīs par to, kurš būs kuģa kapteinis, bet tad atstās, ka tas neies cauri. Gadījās, apkalpe nobalsoja, ka kuģa kapteinis būs pavārs, jo viņš ir ļoti labs cilvēks, tāpēc ka vāra labu kompotu, bet vecais kapteinis ir pārāk prasīgs.

Mēs varam runāt par cilvēka tiesībām vai citām tamlīdzīgām lietām, bet jūrā šīs lietas nerullē. Nu, gēmsim kaut vai troksni sacēlušos „Greenpeace” lietu un padomāsim loģiski. Ja pie mana kuģa piebrauc laiva, kā es varu zināt, kas tajā sēž un kādi ir viņa mērķi? Ja nu viņš uzkāpj uz kuģa un pieliek man šaujamo pie deniņiem vai iesloga mani kajītē, vai arī piekādējas pie stūres, ko neviens vairs nevar pagrozīt? Kā es varu zināt, kādi ir viņa nolūki? Ir jābūt kaut kādām normām, ko nedrīkst pār-

kāpt! Savā jūras praksē esmu piedzīvojis daudz ko. Man uz kuģa ir bijuši zagļi. Pirāti ir bijuši pie blakus kuģa, kas sauc pēc palīdzības, bet es nevaru reāli palīdzēt, jo man uz kuģa nav pat ieroča. Vienīgais, ko es varu darīt, ir ar šausmām domāt, ko iesākšu, ja pirāti piebrauks pie mana kuģa!

Uz kuģa visu nosaka kapteinis, un te nav vietā apspriest cilvēktiesību jautājumus. Apkalpei ir jāpakļaujas kapteiņa komandām. Ja sarežģītā situācijā katrs vēlēties būt tas gudrākais un katrs meklēs savu risinājumu, nelaime ir neizbēgama. Protams, ir jābūt rāmjiem, lai apkalpe justos labi gan savā darba vietā, gan atpūtā, bet tā nekādā gadījumā nav visatļautība.

Kursanti atnāk uz kuģa un man saka: „Jums man ir jāiedod!” Atvainojiet, bet man jums nekas nav jāiedod! Ja jūs šeit vēlaties strādāt, tad jums tas viss ir jāiemācās un jāapgūst!

Topošajiem jūrnikiem vajadzētu apzināties, ka ne vienmēr jūra ir

mierīga un laipna. Pats savās jūrnieceka gaitās esmu piedzīvojis daudz – gan ugunsgrēku uz kuģa, gan daudz ko citu. Arī milzu atbildību, pie kuras ar laiku pierod. To nedrīkst pārvērtēt vai nenovērtēt, bet, ja atbildība sāk spiest vai nomākt, tad gan vairs nav labi. Un vēl ir jāpierod nebaidīties pieņemt lēmumus.

Kad atnācu strādāt par ostas kapteini, daudziem bija jautājums, vai var uzticēties manam vārdam, vai nākamajā dienā es nekratišos vajā no dotā solījuma? Tagad visi ir pārliecinājušies, ka es savu vārdu atpakaļ neņem. Un vēl – tiem, kas ar tevi kopā strādā, ir svarīgi paļauties uz tavu profesionalitāti. Vai tu patiešām to zini, vai tikai izliecies, ka zini.

Pasaule visu laiku mainās, tāpēc ir jāmainās arī katram no mums. Jūrā ir reglaments, bet krastā vairāk jāapgūst kompromisu māksla, te es nedrīkstu domāt, ka man ir taisnība pēdējā instancē.”

Uzklausīja Anita Freiberga

ESPO balva inovatīviem vides projektiem



Janvāra beigās „ESPO Award 2014” izsludināja jau sesto konkursu „Inovativī ostas projekti”.



ESPO ģenerālsekretāre Izabelle Rikbosta: „Aicinām mūsu biedrus piedalīties šajā konkursā un sagaidām inovatīvus ostas projektus, kuru realizācija palīdzēs samazināt ostas darbības ietekmi uz vidi un cilvēku dzīves kvalitāti pieostas teritorijās un ostas pilsētā kopumā. ESPO uzskata, ka konkurss dos stimulu ostām aktīvāk risināt tās problēmas, kas allaž rodas ostas pilsētām. Gaisa un ūdens piesārņojums, troksnis, putekļi un smakas – tas viss gaida inovatīvus projektus. Varu atklāt, ka visi projekti, kas būs iesniegti, tiks atzīmēti, lai katrs dalībnieks zināmā mērā justos uzvarētājs.”

ESPO balva tika izveidota 2009. gadā, lai pamudinātu ostas uzņēmējus realizēt projektus, kas risina ostas, pilsētas un vides integrācijas problēmas, un veidotu ilgtspējīgu attīstību. Projekti tiks gaidīti līdz 1. jūlijam, bet ESPO balvu pasniegs „Ostu nakts” pasākumā, kas notiks 4. novembrī Briselē.

Iepriekšējo gadu uzvarētāji ir Gijonas osta (2009), Helsinku osta (2010), Stokholmas osta (2011), Dženovas osta (2012) un Antverpenes osta (2013).■

Viena no ES prioritātēm – dzelzceļš

Kaut arī Eiropas dzelzceļa sistēma tiek uzskatīta par vienu no attīstītākajām pasaulē, to nepieciešams arvien uzlabot. Brisele uzskata, ka tas attiecas arī uz loģistiku un izmantošanas apjomiem.

Eiropas Savienības transporta komisārs Sīms Kallass uzsver, ka bieži vien problēmas rada tas, ka dzelzceļa infrastruktūra nav pietiekami integrēta ar citiem transporta veidiem. „Lai cik labi ir dzelzceļi, tiem jābūt arī savienotiem ar citiem transporta veidiem. Tas ir viens no vājākajiem punktiem, tāpēc mēs cenšamies uzlabot loģistiku un pilnveidot savienojumus starp dzelzceļu, ostām un autoceļiem,” skaidroja Kallass.■



Sīms Kallass.

Eiropas Komisija vienkāršo muitas formalitātes kuģiem

Eiropas Savienības transporta komisārs Sīms Kallass: „Kuģniecībai ES ir liela nozīme: 75% Eiropas ārējās tirdzniecības apjoma un 37% ES iekšējās tirdzniecības noris, izmantojot jūras transportu.

Pašreizējā situācija ir tāda, ka preču brīva aprīte ir ES tiesībās noteikta pamatbrīvība, bet jūrnīcības nozarē tā vēl nav reāli īstenojusies. Pašlaik pret kuģi, kas no Antverpenes dodas uz Rotterdamu, attieksme ir tāda pati kā pret to, kas nāk no Ķīnas. Kāpēc? Tāpēc, ka tiek uzskatīts: kuģi, kas izbraukuši no dalībvalstu teritoriālajiem ūdeņiem tālāk par 12 jūdžiem no krasta, ir šķērsojuši ES ārējo robežu. Līdz ar to kuģiem, kas brauc no vienas dalībvalsts uz citu, gribot negribot jāatstāj ES muitas teritorija, un kuģim gan izejas ostā, gan galamērķa ostā jākārtos muitas formalitātes, pat ja tās abas ir ES valstu ostas.

Eiropas Kuģu īpašnieku apvienība, balstoties uz savu dalībnieku (kuģniecības



uzņēmumu) sniegto informāciju, ir aplēsuši, ka ietaupījumi no administratīvo procedūru vienkāršošanas var sasniegt līdz pat 25 eiro par konteineru. Ietaupīta tiktu ne tikai nauda, bet arī laiks, un tas ir vēl svarīgāk. Patlaban daudzi klienti (piemēram, eksportētāji) dod priekšroku autopārvadājumiem, nevis jūras transportam, jo laiks ir ierobežots.

Esam pieņēmuši regulējumu, kas nosaka izveidot „zilo zonu” – teritoriju, kurā kuģi var brīvi darboties ES iekšējā tirgū ar minimālu administratīvo slogu un kurā ir nostiprināta drošība, vides aizsardzība, kā arī nodokļu un muitas politika. Eiropas Komisijas paziņojumā arī ieteikts plašāk ieviest minētos vienkāršojumus, attiecinot tos uz braucieniem ārpus ES, tāpēc vajadzētu uzlabot novērošanas un ziņošanas sistēmas.”

„Zilās zonas” izveide atbilst pārskatītajai ostu politikai, kura tika pieņemta 2013. gada 23. maijā un kuras mērķis ir sekmēt Eiropas jūras ostu konkurētspēju un palīdzēt tām izvērst savu izaugsmes potenciālu (sk. MEMO/13/448).■

UZZIŅAI

Eiropas Savienībā 45,3% kravu pārvadā pa sauszemes ceļiem, 11,0% pa dzelzceļu, 3,7% pa iekšzemes ūdensceļiem, 3,1% transportē pa cauruļvadiem, 36,8% pa jūru (t.s. tuvsatiksmes kuģu transports), bet 0,1% ar gaisa transportu (avots: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm, tonn kilometros).

Kā cīnīties pret Ķīnas agresīvo konkurenci?

Eiropas Savienības transporta komisārs Sīms Kallass nācis klajā ar aicinājumu izveidot Eiropas kuģniecības aliansi P3, kura apvienotu Dānijas, Šveices un Francijas kompānijas „Maersk Line”, „MSC” un „CMA CGM”, lai cīnītos ar Ķīnas pieaugošo un agresīvo konkurenci.

„Ķīna ir ļoti nopietns un ļoti agresīvs konkurents. Alianse P3 varētu būt tā, kas nodrošina Eiropai labas pozīcijas globālajā kuģniecības biznesā. Alianses mērķis būtu racionalizēt pakalpojumus un veikt virkni pasākumu, lai piedāvātu labāku servisu klientiem. Šobrīd mēs saskaramies ar ļoti sīvu globālu konkurenci, kam pamatā, protams, ir preču patēriņa apjoma jautājums. Kāpēc Ķīna ir tik spēcīgs spēlētājs? Ļoti vienkārši – Ķīna ir ļoti liels patērētājs un ražotājs, Ķīna ir liels spēlētājs, un tas attiecas arī uz viņu kuģniecības kompānijām starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu tirgū. Tāpēc arī Eiropas Savienībai ir nepieciešami lieli spēlētāji, kas spētu konkurēt,” uzsvēra Kallass.

Ar šo ierosinājumu viņš nāca klajā 2013. gada decembrī Vašingtonā notikušajā samītā, kur tikās tirgus konkurences regulatori no ASV, Eiropas un Ķīnas, lai apspriestu jau esošās un vēl iespējamās konteineru pārvadātāju alianses, kā arī jūras kravu pārvadājumu tirgus eventuālo pārdali.



Savukārt „G6 Alliance”, kurā apvienojušās kompānijas „APL”, „Hapag-Lloyd”, „Hyundai Merchant Marine”, „MOL”, „NYK Line OOCL”, nākusi klajā ar paziņojumu, ka plāno paplašināt transatlantiskos konteinerpārvadājumu pakalpojumus Āzijā un ASV rietumu piekrastē, tādējādi apdraudot Eiropas kompāniju jūras kravu pārvadājumus šajos tirdzniecības ceļos, jo savā starpā pārdalītu to apjomu, ko pašlaik nodrošina „Maersk Line”, „MSC” un „CMA CGM”, apkalpojot aptuveni 37% jūras kravu pārvadājumu šajā pasaules tirgus sektorā.

Ķīna un ASV jau izvirzījušas pretenzijas P3 alianses locekļiem, pieprasot papildu informāciju.■

Ostas – līderes

Šanhajas osta 2013. gadā bija konteinerkravu apstrādes līdere pasaulē, tur tika apstrādāti 33,6 miljoni TEU, kas bija par 3,4% vairāk nekā gadu iepriekš.

Otrajā vietā ierindojās Singapūras osta, kur pārkrauts rekordliels konteinerkravu apjoms – 32,6 miljoni TEU, 2012. gadu apsteidzot par 2,9%.

Kopējā kravu apstrāde Singapūras ostā palielinājās par 3,6% – līdz 557,5 miljoniem tonnu. Ostā ienākušo kuģu kopējā tonnāža sasniedza 2,33 miljardus bruto tonnu, konteinerkuģu un tankkuģu daļa šajā apjomā bija līdzīga – 30% no kopējās tonnāžas. Singapūras kuģu reģistrs ir starp desmit lielākajiem kuģu reģistriem pasaulē.

Kravu apgrozījums Amsterdamas ostā

2013. gadā Amsterdamas ostā apstrādāti 78,5 milj. tonnu kravu, par 2% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Importa kravu plūsma pieauga par 3,5% – līdz 52,2 milj. tonnu, bet eksporta plūsma saruka par 1% un bija 26,3 milj. tonnu.

Lielākais kāpums bijis lauksaimniecības kravu (+17%) un ogļu (+14%) segmentos. Kopumā sauskravu apjoms pieauga par 11% – līdz 3,7 milj. tonnu. Lejamkravu apstrāde kritās par 5% – līdz 41,1 milj. tonnu.

Pavisam Amsterdamas, Eimeidenas, Beverveikas un Zānstaides ostu konglomerāta apgrozījums 2013. gadā sasniedza 95 milj. tonnu, pārspējot gan 2008. gada rekorda rādītāju (94,5 milj. tonnu), gan pērnā gada apgrozījumu (par 1%).

Kravu apgrozījums Ķīles ostā

Ķīles ostā 2013. gadā apstrādāja 6,32 milj. tonnu kravu. Tas ir pavisam neliels, tikai par 0,2% procentiem vairāk nekā 2012. gadā. Galveno kravu plūsmu (pāri par 80% no apgrozījuma) caur Ķīles ostu veido prāmju kravas, to apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieauga par 1,3% – līdz 5,1 milj. tonnu. Vislielāko kravu plūsmu ostai nodrošināja kompānijas „DFDS Seaways” kuģi, bet vislielāko dinamiku uzrādīja „Stena Line” līnijā Ķīle – Gēteborga. Multimodālo pārvadājumu (jūra – dzelzceļš) apjoms pieauga par 14,7%.

► ► ► 20. lpp.



Šā gada februārī paredzēts atklāt jaunu maršrutu no Ķītas uz Duisburgu. Beramkravu un gāzāmkrauvas pārkrāušanas apjoms pieauga par 0,6% un bija 1,2 milj. tonnu, pasažieru apgrozība palielinājās par 1,4% – līdz 1,94 milj. cilvēku.

Superceltņi Roterdamā

Roterdamas ostā ar kuģi „Zhen Hua 26” no Šanhajas nogādāti pieci jauni celtņi, kas ir vieni no lielākajiem pasaulē. Tie paredzēti terminālim „ECT Delta”. Jaunie piestātnes pārkrāvēji ar strēli 24 konteineru rindu garumā spēj apkalpot superlielus konteinerkuģus ar ietilpību 13 tūkst. TEU un vairāk. Vēl tikai atliek piebilst, ka „ECT Delta”, kas bija pasaulē pirmais pilnībā automatizētais terminālis, šobrīd īsteno vērienīgu modernizācijas programmu.



Krievija atkal nosaka ierobežojumus

Krievija noteikusi ierobežojumus zivju piegādēm no Norvēģijas, savukārt Norvēģija aizturējusi Krievijas traleri, bet zivju cenas Krievijas veikalos cēlušās. Tagad visu pēc kārtas. Zem sitiena trāpījās Arhangeļskas traleru flotes traleris „Novo-azovsk” (pieraksta osta Murmanskā) – to aizturēja Norvēģijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, apsūdzot zivju nelikumīgā izmešanā jūrā. Lai gan kapteinis apgalvoja, ka pār bortu noskalots pavisam neliels daudzums zivju, kam iemesls bijis labā borta aizsargsieta bojājums, patruļkuģis „Nordkapp” Krievijas kuģi konvojēja uz Tromsī notikušā izmeklēšanai. Incidentā iesaistījās Krievijas diplomāti.

Kādas zivis „Novoazovsk” zvejoja Norvēģu jūrā, netiek ziņots, toties ir zināms, kādas zivis Krievija pirms pašas gadu mijas aizliedza ievest no Norvēģijas, un tās ir mencas, pikšas, siļķes. Lašus un foreles aizliegums pagaidām nav skāris, bet arī šīs zivis Krievijā jau kļuvušas dārgākas. Atliks vien ēst gaļu un gatavot suši bez zivīm.

Reklāmas pasākumi (izstādes) 2014. gadā, kuros plānoti Latvijas uzņēmumu stendi

Pasākums	Datums
TransRussia 2014 Maskava, Krievija www.transrussia.ru	22.–25. aprīlis
Transit – Kazakhstan 2014 Astana, Kazahstāna www.transkazakhstan.kz	20.–22. maijs
InterTransport 2014 Odesa, Ukraina www.expo-odessa.com	28.–30. maijs
TransCaspian 2014 Baku, Azerbaidžāna www.transcaspian.az	12.–14. jūnijs
Transport Logistic China 2014 Šanhaja, Ķīna www.transportlogistic.de	17.–19. jūnijs
Transports un logistika 2014 Minska, Baltkrievija www.tc.by	7.–9. oktobris
CILF 2014 Šeņņeja, Ķīna www.scmfair.com	14.–16. oktobris
TransUzbekistan 2014 Taškenta, Uzbekistāna www.ite-uzbekistan.uz	12.–14. novembris
TransAsia 2014 Singapūra www.transasia-exhibition.com	18.–20. novembris
Logitrans 2014 Stambula, Turcija www.logitrans.com.tr	20.–22. novembris

Citi 2014. gadā plānotie mārketinga pasākumi ārvalstīs

Latvijas transporta un loģistikas nozares prezentācija Maskavā	Laiks vēl nav saskaņots
Konteinervilciena ZUBR prezentācijas pasākums Zviedrijā	Laiks vēl nav saskaņots
Tirdzniecības misijas uz/no dažādām valstīm	Visu gadu
Tirdzniecības misijas – kontaktbiržas Krievijas reģionos	Visu gadu
Dalība valsts vizītēs	Visu gadu

Rīgas brīvosta otro gadu pēc kārtas vadošā Baltijas valstu osta

Atskatoties uz pērno gadu, jāsecina, ka pārkrauto kravu apjoma radītāji Rīgas brīvēostā ir vērtējami pozitīvi un realizētie attīstības un ostas infrastruktūras uzlabošanas projekti ļauj optimistiski raudzīties arī uz 2014. gadu.

2013. gadā Rīgas ostā pārkārvā 35,5 miljonus tonnu krāvu, kas ir par 1,6% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Ievērojami samazinājās apgrozījums beramkrāvu segmentā, ko nozares eksperti skaidroja ar globālās tirdzniecības tendencēm, kas ietekmēja ogļu cenā pasaulē. Eksperti prognozē, ka Krievijas ogles, kas caur Rīgas ostu tiek vestas uz Eiropu, Ķīnu un Indiju, tuvākajā nākotnē atgūs konkurētspēju pasaules tirgos un pārvadājumi caur Rīgas ostu turpinās pieaugt. 2013. gada sākumā tika prognozēts arī jūtams kokmateriālu krāvu kritums, ko savukārt ietekmēja politiskā nestabilitāte Tuajos Austrumos, kas mazināja pieprasījumu pēc zāgmateriāliem, kā arī lielas papīra rūpnīcas slēgšana Norvēģijā. Līdzīgi plāni bija arī Zviedrijā un Somijā, un arī tas ietekmēja pieprasījumu pēc papīrmalkas.

„Rīga Fertilizer Terminal”.



UZZIŅAI

„Rīga Fertilizer Terminal” projekta investīciju apjoms pārsniedza 60 miljonus eiro. No Rīgas ostas minerālmēsli ar kuģiem tiks transportēti uz Dienvidameriku, Ķīnu, Indiju, Eiropu, Austrāliju. Ņemot vērā iestrādāšanās periodu, 2014. gadā termināli varētu pārkraut 1,5–1,8 milj. tonnu minerālmēslu.

Tomēr, neskatoties uz nelabvēlīgo tirdzniecības situāciju pasaulē, investīciju aktivitāte ostā ir bijusi augsta. 2013. gada nogalē Rīgas ostā pabeidza beramo minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas termināļa „Rīga Fertilizer Terminal” būvniecību, un 18. decembrī tas sāka darboties.

Analizējot 2013. gada rezultātus, redzam, ka Rīgas ostā apkalpoti 25,4% no Baltijas valstu ostu kopējā krāvu apjoma un jau otro gadu pēc kārtas tā bijusi vadošā Baltijas valstu osta.

Ģenerālkrāvu segmentā pārkrauti 6,8 milj. tonnu krāvu – par 2% vairāk nekā 2012. gadā. Tā kā konteinerkrāvas ir stratēģiski svarīgs krāvu veids, ko ietekmē pārmaiņās pasaules krāvu struktūrā, kurā konteinerkrāvu īpatsvars aizvien pieaug, īpaši jāuzsver šo krāvu sta-



bilais pieaugums un tas, ka konteinerkrāvas jau ilgāku laiku saglabā līdera pozīcijas ģenerālkrāvu segmentā. 2013. gadā pārkrauti 3,9 milj. tonnu konteinerkrāvu, kas ir par 7,6% vairāk nekā gadu iepriekš. Par 1,9% palielinājušies ro-ro krāvu pārvadājumi, sasniedzot 597 tūkst. tonnu. Pieauguši arī dažādu metālu pārvadājumi.

„Rīga Bulk Terminal”.



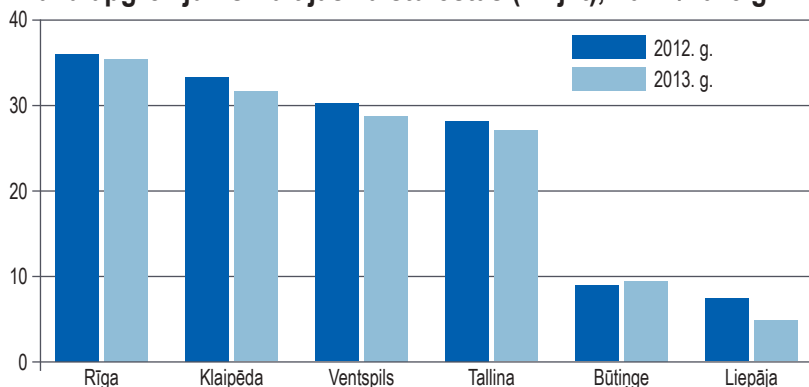
Salīdzinoši nelielu lejupslīdi ģenerālkrāvu segmentā piedzīvojušās kokmateriālu krāvas (–10,4%), taču kokmateriāliem joprojām ir ļoti svarīga nozīme ostas termināļu darbībā – kopumā pārkrauti 2 milj. tonnu.

Beramkrāvu 2013. gadā pārkrauts par 0,3% mazāk nekā 2012. gadā – 21,6 milj. tonnu, t. sk. 14 milj. tonnu ogļu (par 10% mazāk salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu).

Pozitīvi vērtējams fakts, ka pārējo beramkrāvu segmentā, kuru skaitā ir asfalta, cukurbiešu produktu, koksnēs granulu un citas krāvas, vērojams pieaugums par 21,9% (kopumā 2,8 milj. tonnu). 2013. gadā ostā ievērojami palielinājās akmens šķembu (kopumā 1 milj. tonnu) un

▶▶▶ 22. lpp.

Krāvu apgrozījums Baltijas valstu ostās (milj. t), 2012./2013.g.



▶▶▶ 21. lpp.

rūdas pārkraušanas apjoms, sasniegdot 445 tūkst. tonnu. Lai gan apjoms ir samazinājies koksnes šķeldai un kokmateriālu ģenerāļkravām, pozitīvi vērtējams tas, ka koksnes granulu un zāgmateriālu apgrozījums pieaudzis un ostā pārkrauts 801 tūkst. tonnu koksnes granulu (+13,8%) un 313 tūkst. tonnu zāgmateriālu (+15,5%). Ievērojami palielinājušies dažādu metālu pārvaļējumi (kopumā 472 tūkst. tonnu).

Savukārt minerālmēslu kravu kritums bijis minimāls – 2013. gadā pārkrauti 1,4 milj. tonnu (-0,3%).

Apgrozījums būtiski sarucis lejamkravām (661 tūkst. tonnu, -8,5%), jo kopš gada sākuma aizvien samazinājās naftas produktu pārkraušanas apjoms.

2013. gadā ostā pavisam apkalpoti 838 tūkst. pasažieru, kas salīdzinājumā ar 2012. gadu ir par 2,8% vairāk, toties kruīzu pasažieru skaits samazinājās par 19,4% – sezona Rīgas ostā noslēdzās ar 67 tūkst. apkalpotiem kruīzu pasažieriem.

2014. gadā Rīgas ostā plānots nodot ekspluatācijā beramkravu pārkraušanas termināli „Rīga Bulk Terminal”.



Krievu sala.

2013. gadā „Nordea Bank Finland Plc” Latvijas filiāle kopā ar „Pohjola Bank Plc” noslēdza aizdevuma līgumu par finansējuma piešķiršanu Rīgas brīvostas pārvaldei 80,2 miljonu eiro apmērā Krievu salas projekta realizēšanai, kas paredz ostas pārcelšanu no Rīgas centra uz Krievu salas ziemeļu daļu. Krievu salas infrastruktūras izveides projektu plānots pabeigt 2014. gada septembrī. Šis projekts tiek īstenots ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu 54 miljonu latu apmērā.■

„Dina” pievienojas ostas saimei

Rīgas brīvosta pēdējo gadu laikā aizvien pārliecinošāk nostiprina savas līdera pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū, kas ir rezultāts veiksmīgai Rīgas brīvostas „Attīstības programmas 2009–2018” realizācijai.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Rīgas vice-mērs Andris Ameriks: „Rīgas osta mērķtiecīgi uzlabo ostas tehnisko ekipējumu. Vispirms jau izveidojām velkoņu floti, kas tagad nodrošināta ar trim jaunākās klases kuģiem – „Stella”, „Santa” un „Sfinksu”, kuri ir vieni no modernākajiem un jaudīgākajiem velkoņiem Baltijas jūras reģionā. Tie ir ledus klases velkoņi, kas spēj lauzt 70

UZZIŅAI

Brīvosta loču kuģi „Dina” iegādājās par 1,98 miljoniem eiro. Kopumā brīvostas rīcībā ir pieci loču kuģi. „Dina” ir jūras loču kuteris ar alumīnija korpusu, komfortabli aprīkots ar visu nepieciešamo drošības aprīkojumu apkalpei astoņu Rīgas ostas loču nogādei uz un no kuģiem Rīgas jūras līcī un ostas akvatorijā. Kuģa korpusa forma nodrošina kutera minimālu šūpošanos pie kuģa maksimāla ātruma vētraiņā jūrā, kā arī minimālu ūdens uzņemšanu uz klāja. Veiksmīga korpusa konstrukcija, kuģa modeļa izmēģinājuma rezultāti, kuģa būvētāja pieredze un zināšanas apliecina kuģa ekonomiskumu un manevrēšanas spēju, ko nodrošina divu dzinēju darbība ar fiksētās kāpes propelleriem. Kuģa būvi veica „Baltic Workboats” Nasvā, Igaunijā. Kīļa ielikšanas datums – 2013. gada 7. februāris, ūdenī kuģi nolaida 2013. gada 31. oktobrī. Kuģa garums – 19,7 m, platums – 5,1 m; divi Volvo Penta dzinēji ar kopējo jaudu 1296 ZS; kuģa ātrums – līdz 25 mezgliem.



centimetru biezu ledu, ir aprīkoti ar moderniem navigācijas un radio sakaru līdzekļiem, mūsdienīgām un efektīvām ugunsdzēsības iekārtām, ko var izmantot ugunsgrēku dzēšanai uz ūdens un krastā, aizsardzības bonu izvietojuma tehnoloģiju, kas nepieciešama naftas produktu ierobežošanai, kā arī piemēroti krīzes situāciju likvidēšanas darbos, tai skaitā ledus laušanai Daugavas grīvā un ostas teritorijā.

Tagad esam iegādājušies jaunu Igaunijā būvētu loču kuģi „Dina”, un pavisam drīz no Murmanskas Rīgā ieradīsies ledlauzis, ko Rīgas brīvosta iegādājās, lai pilnvērtīgāk nodrošinātu ziemas navigāciju. Ledlauzis „Varma” jau pietiekami vecs, patiesībā „Varma” jau ir kuģu vecmāmiņa, remontdarbi izmaksā salīdzinoši dārgi, tāpēc otra ledlauža iegāde ir nepieciešamība.”

Tālākās nākotnes plānos esot ieceres iegādāties helikopteru, kas palīdzētu ločiem darbā sliktos laika apstākļos.

Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers: „Es kā ostas kapteinis esmu patiesi priecīgs, ka osta var atļauties iegādāties jaunāku tehniku. Kravu apjoms ostā pieaug, tie ienāk arvien vairāk kuģu, tāpēc varam būt apmierināti, ka ostas flotē ir jaudīgi un moderni velkoņi, un tagad ir arī loču kuģis, kas ļaus mums strādāt daudz sarežģītākos laika apstākļos. Esošie loču kuģi jau ir vakardiena, bet „Dina” ir ātra un manevrēt spējīga, kas paaugstina kuģošanas drošību ostā.”■



Andris Ameriks.

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.



Tirgū nekas nenotiek pēkšņi

„Baltic Container Terminal” (BCT) Rīgas ostā strādā jau kopš 1996. gada. „Augam,” saka BCT izpilddirektors **ALDIS ZIEDS**. „2013. gadā sasniedzām 273 tūkstošus TEU, un tas nozīmē, ka, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, esam piedzīvojuši 3,2% kravu pieaugumu. Procentu izteiksmē varētu likties, ka tas nav daudz, bet pozitīvā ziņa ir tā, ka vispār bijis šis kravu pieaugums. Tomēr jāatzīst, ka procentus nevar skatīt atrauti no skaitļiem. Ja pagājušajā gadā kādam bija divi konteineri, bet šajā četri, viņš droši var teikt, ka ir bijis simtprocentīgs konteinerkravu pieaugums. Bet, ja runājam par BCT, tad varu teikt, ka ar aizvadīto gadu esam apmierināti, jo galvenais ir kravu plūsmas stabilitāte, lai tā nesvārstītos no divdesmit procentu pieauguma vienā gadā līdz tādām pašām kritumam nākamajā.”

– **Kā konteinerkravu tirgus ir mainījies pēdējo desmit gadu laikā? Desmit gadi tomēr šo to liecina par kravu plūsmas tendencēm.**

– Var teikt, ka nekas daudz nav mainījies ne pasaulē kopumā, ne arī mūsu terminālī. Mēs galvenokārt apstrādājam tranzīta kravas no un uz Vidusāziju, Uzbekistānu, Krieviju. Arī proporcija starp pa dzelzceļu transportētajām kravām un pa autoceļiem vestajām ir nemainīga – divdesmit procenti pret astoņdesmit procentiem.

– **Vai tas vairāk liecina par stabilitāti, vai par stagnāciju?**

– Patiesībā tas būtu garš stāsts, bet, ja koncentrēti, tad aprēķini liecina, ka transportēt kravas pa dzelzceļu vajadzētu būt līdz trīsdesmit procentiem lētāk nekā ar autotransportu, tomēr pēdējo gadu laikā autotransports ir kļuvis daudz modernāks, un tas ļauj tam sekmīgi konkurēt kravu pārvadājumu tirgū. Piedevām autopārvadātāju vidū ir ļoti liela konkurence, kas liek pārvadātājiem sniegt arvien kvalitatīvākus pakalpojumus. Dzelzceļā diemžēl šādas konkurences nav, tāpēc monopolis nosaka kravu pārvadājumu tarifu politiku, kas lielā mērā ietekmē kopējās transporta izmaksas. Kas attiecas uz BCT, tad esam gatavi pieņemt gan tās kravas, kas uz ostu tiek vestas ar autotransportu, gan arī tās, kas nāk pa dzelzceļu, un ceram, ka ar laiku kravu īpatsvars noslieksies par labu dzelzceļam. Jau tagad mūsu termināļa infrastruktūra ir sagatavota kravu pieaugumam, vienlaikus varam apstrādāt gandrīz divus pilnus dzelzceļa sastāvus, bet



reālajā darbā esam pierādījuši, ka četrās stundās varam apstrādāt vienu sastāvu. Savas iespējas pierādījām, strādājot ar NATO kravām, kā arī ar kravām, kas iet uz Maskavu un Vidusāziju. Divas reizes nedēļā apstrādājam regulāro konteineru kravas, bet tas, salīdzinot ar mūsu iespējām, ir visai maz, arī no kopējām iespējām, ko varam piedāvāt, tas ir procentuāli ļoti neliels skaits. Mēs varētu būt apmierināti, ja šo kravu apjoms pieaugtu par aptuveni piecdesmit procentiem.

– **Iespējams, ka Rīgas ostas padziļināšana jūsu biznesam dod kādu reālu pienesumu, jo tagad ostā var ienākt lielāki kuģi. Bet varbūt lielāki kuģi pie jums pagaidām vēl nemaz nenāk?**

– Pašreiz lielākie kuģi, kas pie mums nāk, ir 1500 TEU kuģi, kuriem pie-

tiekams bija arī ostas iepriekšējais dziļums. Bet ostas padziļināšana, protams, ir nepieciešama, jo īpaši, domājot par ostas attīstību nākotnē – lai osta būtu sagatavojusies lielāku kuģu uzņemšanai un spētu sekmīgi konkurēt ar citām reģiona ostām. Pašlaik mēs vairāk uzmanības veltām ostas tehnikas modernizēšanai. 2014. gada vidū mums būs vēl viens, pēc skaista ceturtais konteinerceļš. Turpinām attīstīt noliktavu saimniecību. 2013. gada nogalē nodevām ekspluatācijā 5400 kvadrātmētru lielu noliktavu, plānojam vēl vienas noliktavas celtniecību, ir izstrādāts projekts konteineru laukuma paplašināšanai, uzlabojam arī ostas mobilo tehniku. Vecās mašīnas norakstām, un to vietā stājas modernas, mūsdienu prasībām atbilstošas. Varam lepoties ar

►►► 24. lpp.

>>> 23. lpp.

mūsu sasniegumiem informācijas tehnoloģiju jomā. Mēs ne tikai cenšamies sekot jaunākajiem sasniegumiem, bet allaž esam, ja tā varētu teikt, vilņa virsotnē – atrodamies IT tehnoloģiju attīstītāju pirmajās rindās. Nu jau vairākus gadus pie mums darbojas automātiskā vārtu operētājsistēma, kā arī strādā iepriekšējās pieteikšanās moduļi. Mašīnas pie mums tā vienkārši nebraukā, tās iepriekš tiek pieteiktas,



tāpēc mēs zinām, vai attiecīgā mašīna brauc saņemt vai nodot kravu, pie iebraukšanas tiek nolasīta visa informācija: darbojas optiskā zīmju nolasīšanas sistēma un mašīna saņem rotācijas numuru. Lai gan kravu apjoms pieaug, mašīnu rindas un nevajadzīga drūzmēšanās te nav vērojama, jo izveidotā sistēma ļoti mobili regulē rindas.

2012. gadā BCT ar Eiropas Savienības fondu atbalstu ieviesa arī datorizētu dzelzceļa un jūras kravu apstrādes sistēmu, kas ļauj pilnībā automatizēt konteineru saņemšanas un nodošanas procedūru. Jaunā integrētā sistēma samazina saimnieciskās darbības izmaksas, palielina caurlaides spēju un drošību, kā arī atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām.

Dažādu strīdu izskatīšanā un pretenziju gadījumā, kas ikdienas darbā ir ierasta parādība, mums ļoti palīdz tas, ka tagad visus konteinerus, gan ar autotransportu vestos, gan pa dzelzceļu nākušos, varam no visām pusēm nofotografēt un jebkurā brīdī pierādīt, kādā kondīcijā tos esam saņēmuši un kādā nodevuši. Iespējams, ka pirmie šādu sistēmu esam izveidojuši arī kuģiem. Kameras un nolasītāji izvietoti tieši uz konteineru celtniem un fiksē visu – kuģi ienākšanas brīdī, kravas apstrādes laikā, kā arī izejot no pietātnes. Varu droši teikt,

ka visas ostā ienākošās un izejošās kravas simtprocentīgi tiek kontrolētas. Strādājam arī pie citiem informācijas tehnoloģiju projektiem. Kā piemēru varu minēt dokumentu apriti, kur par mērķi esam izvirzījuši bezpapīra dokumentācijas termināļa izveidošanu, kas, nenoliedzami, ir visu kravu aprites procesā iesaistīto interesēs. Par tālāko sadarbību jau panākta vienošanās ar muitu. Arī tagad muitai ir pieeja mūsu datu sistēmām, un tā jebkurā laikā var redzēt, kādas kravas ienāk un iziet no ostas. Kopā ar kuģu līnijām un stividorkompāniju asociāciju, ar valsts institūcijām un visiem citiem partneriem strādājam pie jaunu elektronisko dokumentu izveides. Viens no IT jaunievedumiem ir SMS informācija, ko klienti var saņemt un uzzināt visu nepieciešamo, piemēram, vai vajadzīgais konteiners ir ienācis ostā. Agrāk gadījās, ka automašīna jau ieradusies pēc kravas, bet kuģis aizkavējies un vēl pat nav ienācis ostā. Ar jauno sistēmu visi ir apmierināti.

– Tad jau jūs esat sapulcinājuši labākos IT speciālistus.

– Tiešām tam pievēršam vislielāko uzmanību, tāpēc varu teikt: jā, pie mums strādā labākie IT speciālisti, ir izveidota ļoti spēcīga IT noda-

holdinga kompānijā „Rīgas konteineru termināls” un SIA „Rīgas universālais termināls”. Tas, protams, mūsu darbību iespaido, tomēr konkurence ir laba, jo neļauj būt apmierinātiem ar sasniegto un atslābt. Daudziem ir maldīgs priekšstats, ka konteineru kraušana ir vienkāršs bizness, patiesībā tā nav. Teorētiski konteinerus var kraut tur, kur ir nepieciešamā teritorija kravu laukumiem, pie pietātnes pietiekama iegreme kuģiem un celtni. Tomēr ir ļoti svarīgi, cik profesionāli strādās šāds terminālis, vai tur būs IT nodrošinājums, vai tā speciālisti spēs saplānot kuģus atbilstoši kravu laukumiem. Tie visi ir jautājumi par to, cik komfortabli jutīsies klienti. Viens no termināļa galvenajiem uzdevumiem ir samazināt neproduktīvas kustības, lai konteineru kastītes nebūtu jāpārkrauj no vienas vietas citā. Ir jābūt pareizai plānošanai, pareizam kravu izvietojumam, kas balstīts uz patiesu un savlaicīgu informāciju pirms kravas nonākšanas ostā. Ostā patiesībā ir kā veikals, kur var nopirkt lētas kurpes un var nopirkt labas Lloyd kurpes. Kurpes būs kā vienas, tā otras, jautājums tikai par kvalitāti un kalpošanas ilgumu. Tomēr jāatzīst, ka klienti ir dažādi, un ne jau visiem svarīga šķiet piedāvāto pakalpojumu kvalitāte un ne jau visi

Osta patiesībā ir kā veikals, kur var nopirkt lētas kurpes un var nopirkt labas Lloyd kurpes.

Ja, ko vada Dmitrijs Kiseļovs. Mūsu speciālisti sadarbojas ar citām informācijas tehnoloģiju kompānijām. Piemēram, pamatsistēmas ir izstrādājusi ASV kompānija, kas ir lielākais IT pakalpojumu sniedzējs, sadarbojamies ar Lietuvas kompāniju, kas palīdzēja ieviest Somijas tehnoloģijas optisko zīmju nolasīšanai. Kā jau teicu, turamies vilņa virsotnē, lai spētu ieviest jaunākos sasniegumus.

– Atslābt jau nedrīkst, jo pēdējo gadu laikā jums Rīgas ostā ir parādījušies konkurenti. Cik ļoti ir jūtama un vispār cik reāla ir konkurence ostas kompāniju starpā?

– Tā ir tiesa, ka konteineri tagad tiek krauti ne tikai BCT, bet arī RTO

ir gatavi par to maksāt. Dažs šobrīd vēlas pirkt lētāku pakalpojumu, bet nevajadzētu aizmirst seno patiesību, ka skopais maksā divreiz. Arī par konkurenci nedrīkst aizmirst, un ne jau tikai vienas ostas ietvaros, bet arī ar kaimiņu ostām reģionā. Mēs ļoti nopietni sekojam un analizējam to, kas notiek Tallinas ostā, Somijas ostās, Sanktpēterburgā, arī Klaipēdā, lai gan tur situācija ir atšķirīga no pārējām reģiona ostām, jo Klaipēda vairāk nekā sešdesmit procentus krauj pašu lietuviešu kravas.

– Gadus piecpadsmit jau runā par to, ka gaidāms milzīgs pieaugums konteinerkravu pārvadājumos, nu gluži vai milzu lēcieni. Mums jābūt gataviem,

ja kravu apjoms pieaugs par miljonu vai vairākiem miljoniem tonnu. Kad tad reāli pieņāks tas konteineru milzīgā pieplūduma laiks un kas to šodien aizkavē?

– Brīnumi nenotiek. Lēkāšana pa procentiem un milzīgā kravu pieplūduma prognozes nav pamatotas, jo procesi notiek daudz lēnāk. Nav noslēpums, ka tā sauktais konteinerizācijas līmenis biju šajā Padomju savienības teritorijā ir zems. Ļoti sīva konkurence notiek tā sauktajos „short shipping” pārvadājumos starp Eiropas lielajām ostām un Baltiju. Kravu plūsmas, kas vēl joprojām virzās pa autoceļiem, ir tikpat lielas kā tās, kas tiek transportētas pa jūru, neskatoties uz to, ka Eiropas Savienība ir izstrādājusi *zaļo* politiku, ka ir „Marco Polo” programma, lai kravu plūsmas no autoceļiem novirzītu uz jūras ceļiem, kas tiek uzskatīts par dabai draudzīgāko kravu transportēšanas veidu. Protams, ir izvirzītas stingrākas prasības jūras pārvadājumiem, bet kuģu īpašnieki jau laikus pielāgo savu biznesu un kuģus šīm jaunajām prasībām. ES ir sapratusi, ka vislielākais uzsvārs jāliek tieši uz jūras pārvadājumiem, iekļaujot to savās jūrniecības politikas nostādnēs, domājot tieši par ekosistēmas saglabāšanu, un arī Latvijai vairāk vajadzētu domāt par šiem jautājumiem.

Bet, ja atgriežamies pie kravām, tad jāatzīst, ka kravas jau nerodas pēkšņi un ne no kurienes. Darba gaitā esmu pieredzējis daudz dažādu projektu piedāvājumu un virzītāju, vairākums no tiem nācis no Krievijas. Piemēram, šāda shēma: atbrauks, uzbūvēs termināli, un nu tik būs milzīga kravu plūsma. Bet tā nemēdz notikt! Arī Krievijas ostās notiek intensīva attīstība, tur ir ļoti lieli un spēcīgi projekti, kuriem tiek novirzīti nopietni federālie resursi. Sansktpēterburgā paredzēts būvēt jaunu Bronkas dziļūdens ostu, jau esošās Krievijas ostas attīstās, arī igauņi un somi nesnauž. Jau tagad to apjomu, kas iet caur Baltijas ostām, Krievija mierīgi spētu apstrādāt pati, un nepareizi būtu domāt, ka Krievijai kaut kas paliek pāri. Tomēr tam, ka kravas joprojām nāk uz Baltijas reģiona ostām,

ir savs iemesls un izskaidrojums, kam nosaukums ir pakalpojumu kvalitāte, kurā ietilpst gan cena, gan kravas drošība, gan kravas izsekošanas iespējas, un tas svaru kausu nosver par labu mūsu ostām. Krievijas valsts struktūru rokās atrodas salīdzinoši niecīgs kravu apjoms, kravu īpašnieki nospiedošā vairākumā ir privātas kompānijas, kas vispirms domā par izdevīgumu savam biznesam. Ja viņi savu izdevīgumu atrod Baltijā, tad par to ir jāpiecējas un jāstrādā, lai variotu savu pakalpojumu pievilcību. Nekas nestāv uz vietas, dinamiski attīstās ārējās tirdzniecības apjoms, tirgū ienāk jauni spēlētāji, aktivizējas



Vidusāzija, kur veidojas ļoti interesantas kravu plūsmas, un jau tagad no šā reģiona zināms kravu apjoms tiek transportēts konteineros. Tas viss liek mums būt uzmanīgiem, spējīgiem pielāgoties un no savas puses būt gataviem reaģēt uz jebkurām tirgus izmaiņām.

– Zināmu rādījumu un pieredzi ieguvāt, strādājot ar Afganistānas kravām.

– Nav noslēpums, ka NATO kravu tranzīts uz Afganistānu tiek plānots līdz 2014. gada beigām, kad amerikāņi savu armiju no turienes izvedīs. Lielākais kravu daudzums uz Afganistānu bija materiāli, lai izveidotu bāzi, uzbūvētu mājiņas, vēlāk bija pārtika un citas patēriņa preces. Tagad kravu apjoms ir ievērojami samazinājies, un BCT ar šīm kravām vairs nestrādā. Tomēr jāatzīst, ka Afganistānai domātās kravas mums bija laba mācību stunda, kas jāva uztautstīt vājās vietas un daudz ko iemācīties paveikt. Godīgi sakot, ap šīm kravām tika sacelta pārlieku liela ažiotaža un troksnis. Preses uzmanība ap to visu bija daudz liekāka nekā patiesā nozī-

me, ko šīs kravas deva. Daudzi uz šo kravu rēķina spordināja savas spalvas, bet kravu nosūtītājam pakalpojums šķita tik pievilcīgs vienīgi tāpēc, ka pakalpojuma sniedzējs, attiecīgais terminālis, noteica tik zemas pakalpojuma cenas. Esmu pārliecināts, ka no valsts puses vajadzēja būt daudz lielāka ieinteresētībai. Ja jau tas ir valstiski tik svarīgs pasākums, tad bija nepieciešamas arī valsts subsīdijas vai cita veida atbalsts privātajam sektoram. Mēs, protams, lieliski apzināmies valsts finanšu situāciju, tāpēc par finansējumu no valsts puses nemaz nedomājam, bet ir tādā atbalsta formas, kā, piemēram,

noteikt maksājumu atlaides vai arī nepieprasīt tranzīta garantijas.

– Bet uzņēmējiem ir iespēja piedalīties valsts līmeņa vizītēs, kad uz kādu no valstīm dodas mūsu Valsts prezidents vai Ministru prezidents. Vai šādas vizītes jums ko reālu dod?

– Biznesa delegācijas sastāvā esam piedalījušies vairākās vizītēs dažādos reģionos un dažādās valstīs, pavadot Valsts prezidentu vai ministrus. Domāju, ka tas ir ļoti pareizi, jo, tiekoties šādā līmenī, rodas iespēja piekļūt attiecīgās valsts lielajām biznesa struktūrām, kas nebūtu iespējams, organizējot privātas vizītes. Šādu vizīšu laikā tiek parādīta valsts ieinteresētība, kas rada labu fonu tālākas sadarbības veidošanai un attīstībai. Mūsu kompānija parasti piedalās tādos pasākumos, ja redzam reālas biznesa iespējas. Kopīgos Latvijas stendos piedalāmies arī starptautiskās izstādēs, piemēram, jau tradicionāli izstādē „TransRussia”, kas notiek Maskavā, bet tas ir tikai fons, jo daudz svarīgāki ir tieši kontakti, privāti kontakti, iespēja iepazīties bez starpniekiem.■

Liepājas osta plāno izdevumus

G. Krieviņš: „Liepājas SEZ 2014. gada budžetā 66,4 procentus no izdevumiem veido Karostas kanāla attīrīšanas projekts, savukārt Liepājas ostas padziļināšanai budžetā plānoti 11,55 miljoni eiro, kas ir 31,6% no kopējā budžeta apjoma. So projektu īstenošanai Liepājas SEZ pārvaldei 2014. gadā būs jāpiesaista gandrīz 10 miljonu eiro liels kredīts.”

Liepājas SEZ izdevumi 2014. gadā sasniegs 36,6 miljonus eiro, no kuriem ostas padziļināšanas projektam tiks tērēti 11,55 miljoni eiro, bet Karostas kanāla attīrīšanai – 12,74 miljoni. SEZ darbībai nākamgad plānoti 12,22 miljonu eiro izdevumi, savukārt plānotais naudas atlikums gada beigās varētu nedaudz pārsniegt 85 000 eiro.



No pašu ieņēmumiem SEZ attīstībā plānots ieguldīt 2,29 miljonus eiro, kas ir gandrīz divas reizes vairāk nekā 2013. gadā. Celtniecībai plānots izlietot 807 300 eiro, savukārt kārtējiem remontiem – 484 100 eiro. 2014. gadā paredzēta divu pārmiju rekonstrukcija, transformatora punkta uzstādīšana, navigācijas zīmju izgatavošana un uzstādīšana, dzelzceļa un pārmiju kapitālie remontu, kā arī ūdensvada un citi remontdarbi. Liepājas osta turpinās nomāt trīs velkoņus, kuru uzturēšana un noma izmaksās 1,6 miljonus eiro.

450 000 eiro atvēlēti maksājumiem valsts budžetā. Tie saistīti ar pieņemtajiem grozījumiem Likumā par ostām, kas paredz Rīgas brīvdostas pārvaldei, Ventpils brīvdostas pārvaldei un LSEZ pārvaldei valsts pamatbudžetā ieskaitīt maksājumus par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu.

Likuma grozījumi nosaka, ka ostu pārvaldes valsts pamatbudžetā ieskaitīs tādu pašu maksājumu, kāds jau patlaban tiek iemaksāts pašvaldību speciālajā budžetā, proti, 10% no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksām.

Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš, maksa par ostas pakalpojumiem tādēļ netiks celta, taču maksājumi valsts budžetā samazina infrastruktūras attīstībā ieguldāmo līdzekļu apjomu. 450 000 eiro Liepājas osta maksās arī pašvaldībai. Kopējie nodokļu maksājumi šajā gadā būs 1,6 miljoni eiro, tostarp arī sociālais nodoklis 704 700 eiro apjomā.

5,8% no visiem Liepājas SEZ izdevumiem veido kredītsaistības, kas 2014. gadā plānotas 705 900 eiro apjomā. Apstiprināmajā budžetā nav iekļauti izdevumi jauna kredīta ņemšanai, par ko drīzumā tiks izsludināts konkurss, norāda G. Krieviņš.

Lielāko pašu ieņēmumu daļu Liepājas SEZ veido ostas maksas, kuras tiek plānotas saskaņā ar prognozējamo kravu apgrozījumu. No ostu maksām plānots iegūt 8,8 miljonus eiro. Otra lielākā ostas ieņēmumu pozīcija ir maksa par telpu un teritoriju iznomāšanu. Kopumā SEZ teritorijā noslēgti 169 dažādi nomas līgumi ar 115 uzņēmumiem un fiziskām personām, no kuriem plānots iekasēt 1,16 miljonus eiro. 85,7% no šīs summas veido nomas līgumi par ostas teritorijā iznomātajiem 2,1 miljonu kvadrātmetru, pārējos 14,2% veido nomas maksas par SEZ teritorijām 22,86 miljonu kvadrātmetru platībā. ■

Ostā ienācis līdz šim lielākais kuģis

2013. gada 10. decembrī Liepājas ostā ar velkoņu palīdzību iveda līdz šim lielāko kuģi „Flag Tom”, kura garums ir 229 m, platums 38 m, kravnesība 90 000 tonnu.

Kā uzsvēra Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, kuģu ceļi, pateicoties ostas padziļināšanai, ir kļuvuši ne tikai dziļāki, bet arī platāki, kas ļauj ievest arvien lielākus kuģus un dod iespēju ietaupīt laiku un līdzekļus.



Panamax klases kuģa „Flag Tom” ieviešana Liepājas ostā jau tā bija izaicinājums gan kapteindienestam, gan ločiem, piedevām vēl spēcīgās rudens vētras ir izveidojušas smilšu sanesumus. Lielā kuģa ieviešana notika sekmīgi, un tas tika pietautots pie ostas 51. piestātnes, ko apsaimnieko LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal”.

Bija plānots, ka „Flag Tom” uzņems aptuveni 32 tūkst. tonnu Latvijas un Lietuvas graudu. Vidēji diennaktī var iekraut aptuveni 10 tūkst. tonnu, ja vien netraucē lietus un spēcīgs vējš.

SIA „Liepāja Bulk Terminal” direktors Juris Matvejevs pastāstīja, ka terminālis īsteno ilgtermiņa attīstības programmu. Ir izbūvētas divas piestātnes, noliktavas, turpinās vēl vienas noliktavas būvniecība un jaunas iekraušanas iekārtas uzstādīšana. Tas ļauj pieņemt un iekraut lielus kuģus, kas ir izdevīgi gan kravas īpašniekam, gan stivdorkompānijai.

LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” tāpat kā citas ostas kompānijas ar nepacietību gaida ostas padziļināšanas darbu pabeigšanu, ko plānots paveikt 2014. gadā. Tas dotu iespēju palielināt kuģu maksimāli pieļaujamo iegrimi līdz 11 m un pat nedaudz vairāk, bet lielajos kuģos varētu iekraut pilnu kravu. ■

No Liepājas kursē prāmis „Petersburg”

Stivdorkompānijas LSEZ SIA „Terrabalt” 46. piestātnē pietauvojās prāmis „Petersburg”, kas kursē līnijā Zasnica – Baltijska – Liepāja – Ustjluga. Prāmja līnijas operators ir kompānija „BFI”, kas saistīta ar Krievijas dzelzceļu, bet ģenerāl-aģents ir privātzņēmums SIA „Alfastar”.

Līdz šim no Liepājas ostas uz Trāvemindi (Vācija) kursēja divi prāmju operatora „Stena Line” prāmji, kas nodrošināja četras ienākšanas reizes nedēļā. Kā iepriekš norādījis Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš, Liepājas ostai vienmēr ir bijis svarīgi nodrošināt prāmju satiksmi, tāpēc ostas maksu politika ir elastīga un draudzīga. Prāmju līnijas dod ne tikai kravas un iespēju pasažieriem pārvietoties, bet arī atpazīstamību.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs: „Liepājas ostas noteikumi nosaka, ka, ienākot ostā jaunam prāmiņam vai mainoties prāmja kapteinim, pirmajās desmit ienākšanas reizēs ir jāizmanto loča pakalpojumi, bet tā nav vienmēr. Tas

ir pieredzes un pārliecības jautājums. Ja redzam, ka prāmja kapteinis ir gatavs droši ievest kuģi ostā un pats jūtas pārliecinoši, tad atļaujam loča pakalpojumus neizmantot. Prāmji ir jaudīgi, aprīkoti ar divām dzenskrūvēm un bieži vien ienāk un iziet no ostas arī spēcīga vēja apstākļos.”

SIA „Alfastar” valdes priekšsēdētājs Valērijs Onackis: „Prāmis veiksmīgi ir ienācis Liepājas ostā, un pēc ilgstošām sarunām esam līdzšinējā maršrutā Zasnica – Baltijska – Ustjluga iekļāvuši arī Liepājas ostu. Šī ir tāda izmēģinājuma ienākšana, kopīgi ar „Terrabalt” esam uzsākuši darbu, lai jau vistuvākajā laikā varētu gan atvest, gan aizvest kravas un pasažierus. Ir prieks strādāt ar profesionāļu komandu, kāda ir „Terrabalt”.

UZZIŅAI

Prāmis „Petersburg” ir 190 metrus garš, tā ietilpība ir 1570 kravas līnijmetru, un tas var uzņemt ne tikai kravas trilerus, bet arī dzelzceļa vagonus. Uz prāmja ir arī 110 pasažieru vietu.



LSEZ SIA „Terrabalt” tehniskais direktors Jurijs Solovjovs: „Pieredze mums ir liela, strādāsim, un būs rezultāts. Jau šobrīd kravu pārveidotāji zvina, interesējas, bet tagad, kad prāmis reāli sācis kursēt, darbs būs intensīvāks. Šobrīd svarīgi ir nodrošināt vismaz 40 kravas automašīnu. Ļoti gaidām, lai prāmis sāktu darboties abos virzienos.”

Cenu politika un sakārtotā infrastruktūra ir pareizais ceļš

2013. gada decembrī Ventspils brīvēstā pārkrauti 2,5 miljoni tonnu kravas, bet kopā 2013. gadā kravu apgrozījums bija 28,8 miljoni tonnu, kas ir vairāk, nekā gada sākumā plānots, informē Ventspils brīvēstas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs.

A. Lembergs: „Ventspils brīvēstas termināļu kopējais kravu apgrozījums aizvadītajā gadā bijis lielāks, nekā bijām plānojuši, tāpēc kopumā varam to vērtēt pozitīvi, jo brīvēstas pārvaldei bija iespēja iegūt papildu ienēumus infrastruktūras attīstībai. Tiesa, tas ir nedaudz mazāks nekā iepriekšējā, izcili veiksmīgajā gadā, bet ar to bijām rēķinājušies. Diemžēl ostu darbību negatīvi ietekmē uzsāktā kampaņa un

valdības lēmums aplikt ostu nodevas ar nodokli, kas stimulē klientus pārorientēt kravas uz citām ostām. Tomēr termināļu kravu apgrozījuma rezultāti rāda, ka Ventspils brīvēstas līdzšinējā cenu politika un sakārtotā infrastruktūra ir pareizais ceļš, kā noturēt savas pozīcijas ostu pieaugošas konkurences un eko-



nomiskās krīzes seku apstākļos, un šo ceļu mēs turpināsim.”

2013. gadā Ventspils brīvēstas infrastruktūras attīstībā ieguldīti vairāk nekā 26 miljoni latu. Izmantojot ES fondu līdzfinansējumu, Ventspils brīvēstā būvē 12. piestātni, kur būs jauns universālo kravu terminālis. Ir pabeigta jaunā sauskravu termināļa būvniecība, kur turpmāk tiks pārkrauti kokmateriāli. Līdz ar to papildu platības attīstībai iegūs gan kokmateriālu pārkraušanas terminālis, gan ģenerālo kravu terminālis „Noord Natie Ventspils Terminals”, kura teritorijā pagaidām notiek kokmateriālu uzglabāšana un pārkraušana. Šie projekti nākotnē varētu papildus dot apmēram vienu miljonu tonnu

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

kravu apgrozījuma. Tiek veikta pirmā muiļa demontāža, lai varētu attīstīt „Baltic Coal Terminal” otro kārtu un palielināt apgrozījumu līdz pat 10 miljoniem tonnu.

Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, 2013. gada aprīlī tika atklāta SIA „Heimdal Skonto Latvija” māju moduļu ražotne, no kuras 2013. gadā caur Ventspils ostu eksportēti 177 saražotie māju moduļi, bet maijā – SIA „EuroLCDs” šķidro kristālu displeju rūpnīca. Turpinās hidraulisko savienojumu ražotnes „Hydraulic Bauteile Baltic” būvniecība. Izstrādes stadijā ir vairāki jauni rūpnieciskie projekti, tai skaitā ar ES fondu piesaisti.

Tāpat Ventspils brīvostas pārvalde ar ES līdzfinansējumu turpināja uzlabot ostas un līdz ar to visas pilsētas infrastruktūru, rekonstruējot pievedceļus brīvostas termināļiem un industriālajām zonām.

Četri no desmit Ventspils brīvostas termināļiem 2013. gadā palielinājuši kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Kravu pieaugums bijis AS „Ventbunkers” par 42%, SIA „Ventall Termināls” par 68%, AS „Ventspils tirdzniecības osta” par 2% un SIA „Ventplac” par 1%. Savukārt kravu apgrozījums samazinājies SIA „Ventspils nafta termināls” – 18%, AS „Kālija parks” – 11%, AS „Baltic Coal Terminal” – 10%, AS „Ventspils Grain Terminal” – 51%, SIA „Noord Natie Ventspils Terminals” – 2%, SIA „Ventamonjaks serviss” – 17%.

Ventspils brīvostā atklāts saukravu terminālis

19. februārī Ventspilī atklāja vienu no pēdējo gadu nozīmīgākajām ostas infrastruktūras būvēm – Ventspils brīvostas saukravu termināli, kur turpmāk tiks nodrošināti kokmateriālu pārkraušanas un uzglabāšanas pakalpojumi.

Jaunais saukravu terminālis Ventspils brīvostā uzbūvēts Ventas kreisajā krastā starp Ventas tiltu un Apvedtiltu. Šā termināļa būvniecība bija loģisks nākamais solis pēc Ventas tilta rekonstrukcijas par paceļamu tiltu, kas ļauj ostas darbībai izmantot plašākas teritorijas. Līdz ar pirmā kravas kuģa pietauvošanos jaunajā pietātnē 2014. gada 19. februārī notika simboliska jaunā saukravu termināļa atklāšana. Ter-



Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs termināļa atklāšanā.



UZZIŅAI

Termināļa būvdarbus veica AS „BMGS”, autoruzraudzību – SIA „Witteveen+ Bos Latvia”. Saukravu termināļa būvniecības kopējās izmaksas bija 13,4 miljoni eiro, no kuriem 8,1 miljonu līdzfinansēja ES Kohēzijas fonds, bet 5,3 miljoni eiro bija Ventspils brīvostas pārvaldes ieguldījums.

mināli no Ventspils brīvostas pārvaldes nomās SIA „Ventplac”, kas līdz šim veica kokmateriālu pārkraušanu un uzglabāšanu SIA „Noord Natie Ventspils Terminals” teritorijā.

Īstenojot saukravu termināļa būvniecības projektu, uzbūvēts moderns terminālis ar 300 metru garu pietātni, pie kuras Ventas gultne padziļināta līdz astoņiem metriem. Kravu laukums ierīkots piecu hektāru platībā. Tāpat uzbūvēti jauni un rekonstruēti esošie dzelzceļa sliežu ceļi apmēram divu kilometru garumā.

Terminālī realizētas vairākas jaunas idejas, piemēram, pietātnē iegremdēta stacija, no kuras var pieslēgties ūdensapgādei un elektrībai. Tāds risinājums nekur Latvijā pagaidām netiek lietots, taču tas ļaus racionāli izmantot pietātnes teritoriju. Pateicoties pietātnē izbūvētajam dzelzceļam, klientiem varēs piedāvāt jaunu pakalpojumu – koksnies iekraušanu no vagoniem tieši kuģos. „Jaunajā terminālī varēsim palielināt koksnies pārkraušanas ātrumu un piedāvāt mūsu klientiem konkurētspējīgākus tarifus,” stāsta SIA „Ventplac” valdes priekšsēdētājs Aivars Baude.

Latvijas ostu kravu apgrozījuma salīdzinājums 2013./2014. gada janvārī (tūkst. t)

Osta	2013. gada janvāris	2014. gada janvāris	2014./2013., %
Rīga	2 858,8	3 235,1	13,2
Ventspils	2 967,0	2 865,1	-3,4
Liepāja	593,5	404,1	-31,9
Salacgrīva	32,9	27,4	-16,7
Mērsrags	43,2	44,1	2,1
Roja	6,1	2,5	-59,0
Pāvilosta	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	0,0	0,0
Skulte	51,5	74,9	45,4
Mazās ostas kopā	133,7	148,9	11,4
Kopā visās ostās	6 553,0	6 653,2	1,5



Janvāra otrajā pusē, pūšot spēcīgiem austrumu vējiem, kuģi aplidoja. Par spīti bargajiem laika apstākļiem, Latvijas ostas strādāja, loči tajās iveda un izveda kuģus. Attēlā: locis uz kuģa Rīgas ostā.

Latvijas Krasta apsardze – paraugs citām valstīm

Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestam (JSF KAD) 2014. gads cilvēku meklēšanas un glābšanas jomā sācies mierīgi un ar cerību, ka tas nav klusums pirms vētras. Līdz ar to ir bijusi iespēja pilnveidot sadarbību ar citām valstīm. Februāra sākumā KAD viesojās Gruzijas Krasta apsardzes delegācija.

Vizītes mērķis bija padziļināti iepazīst Latvijas JSF struktūru un apgūt pieredzi, jo Gruzijas kolēģi atzinuši, ka Latvijas Krasta apsardzes dienesta attīstības ceļš un struktūra ir viņiem piemērotākie. Viens no svarīgākajiem faktoriem ir resursu ekonomija, jo krasta apsardzes funkcijas ir vienai organizācijai – Nacionālo bruņoto spēku JSF.

Latvijas JSF KAD sadarbība ar Gruzijas Krasta apsardzi aizsākās jau 2003. gadā. Toreiz Gruzijā Krasta apsardze bija Jūras spēku sastāvā Aizsardzības ministrijas pakļautībā, bet pēc kara 2008. gadā Gruzijas valdība pieņēma lēmumu, ka Krasta apsardzei jābūt Iekšlietu ministrijas pārraudzībā. Šobrīd Gruzijā Jūras spēku vienības nav, tās funkcijas pilda Krasta apsardze.

Latvijas Krasta apsardzes dienests darbojas kā elektroniskās informācijas aprites un starptautiskās komunikācijas centrs, un tā galvenās funkcijas ir cilvēku meklēšana un glābšana jūrā, kuģošanas drošība, jūras vides aizsardzība. Struktūrvienība sastāv no Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra („MRCC Riga” darbojas nepārtrauktā režīmā 24 stundas diennaktī), vadības grupas, administratīvās nodaļas, operatīvās un tehniskā atbalsta nodaļas.

Veidojot KAD, aizgūta pieredze no Dānijas, Zviedrijas, Itālijas, Anglijas un Amerikas Savienotajām Valstīm. Pieredze bagātināta, piedaloties starptautiskās cilvēku meklēšanas un glābšanas mācībās, naftas seku likvidācijas mācībās u.c., tādējādi paaugstinot personāla kvalifikāciju. Attīstoties tehnoloģijām, reizē nepārtraukti ticis uzlabots tehnoloģiskais nodrošinājums.

Latvijas Krasta apsardzes vadība piekrīt uzskatam, ka cilvēka dzīvības cena ir augstāka par visu, līdz ar to neatlaidīgi turpina informēt un izglītēt sabiedrību par drošību uz ūdens. Lai iespējami paaugstinātu cilvēku meklēšanas un glābšanas operāciju efektivitāti, KAD izmanto jūras novērošanas sistēmu, piedalās dažādās starptautiskās mācībās, kā galveno prioritāti izvirzot personāla sagatavošanu. Liels ieguvums ir sakārtotā likumdošana, kas paredz, ka atpūtas kuģa kapteinim



(vadītājam), īpašniekam vai tā pilnvarotai personai (arī jahtklubs, kurā kuģis paredzējis piestāt) pirms izešanas no ostas un ienākšanas tajā jāziņo par plānoto maršrutu, kas ļauj celt meklēšanas un glābšanas operāciju efektivitāti. Šāds modelis darbojas arī Norvēģijā, Dānijā un Portugālē.■

Liene Ulbina, Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta sabiedrisko attiecību speciāliste

EKSPERTU VIEDOKLIS

KAD priekšnieka p.i. un Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieks komandkapteinis Andris Skribis skaidro: „Lai Gruzijas Krasta apsardze varētu iespējami veiksmīgāk koordinēt cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijas, pirmkārt, ir jābūt atbilstoši kvalificētam personālam, otrkārt, jābūt piemērotiem informācijas tehnoloģiju risinājumiem negadījuma rajona noteikšanai, kā arī adekvāti jāplāno gan jūras, gan gaisa glābšanas resursu izmantošana. Savukārt augstvērtīgai cilvēku meklēšanas un glābšanas atbildības rajona pārraudzīšanai nepieciešams atbilstošs tehniskais nodrošinājums (sakaru sistēmas, automātiskā identifikācijas sistēma, globālā jūras negadījumu un drošības sistēma u.c.). Šajā ziņā mēs varam kalpot par paraugu.”

KAD Vides pārvaldības speciālists Ojārs Gerke situāciju raksturo šādi: „Gruzijas Krasta apsardze, viesojoties Latvijā, izrādīja interesi sākt sadarbību, lai aizgūtu labāko praksi, ko Latvijas Krasta apsardze ir attīstījusi piesārņojuma seku likvidācijas, zvejas kontroles un vides aizsardzības jomā. Īpaši vērtīgu pieredzi Gruzija varētu gūt no valsts institūciju un citu organizāciju sadarbības modeļa, ko Latvijas Krasta apsardze izveidojusi, izmantojot nacionālo likumdošanas bāzi,

piemēram, izstrādājot dokumentu „Nacionālais gatavības plāns naftas, bīstamo vai kaitīgo vielu piesārņojuma gadījumiem jūrā”. KAD „MRCC Riga” darbības modelis varētu kalpot par paraugu Gruzijas Krasta apsardzes spēju attīstīšanai zvejas kontroles, piesārņojuma seku likvidācijas un vides aizsardzības operāciju vadības nodrošināšanai jūrā, kā arī starptautiskās sadarbības attīstīšanai Melnās jūras reģionā.”

KAD Kuģošanas drošības inspektors Deniss Bičkovs uzsver: „Gruzijas Krasta apsardze var pārņemt kuģošanas drošības kontroles modeli. Kuģošanas drošības uzraudzība ietver kuģu kustības novērošanu, identifikāšanu, analīzi, informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām institūcijām, starptautiskā kuģu un ostu aizsardzības kodeksa (ISPS) izpildi u.c. Tā kā Gruzija perspektīvā plāno kļūt par Eiropas Savienības dalībvalsti, Latvijas Krasta apsardze uzskata, ka ar laiku Gruzijas Krasta apsardzei varētu būt aktuāls jautājums par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2010/65/EK prasību ievērošanu, kas paredz, ka kuģiem ienākot un/vai izejot no ostas informācija jāsniedz vienā interneta vietnē, kas pieejama visām atbildīgajām institūcijām (muitai, robežsardzei, pārtikas un veterinārajam dienestam, ostām u.c.), tādējādi uzlabojot kuģošanas drošību Gruzijas atbildības rajonā.”

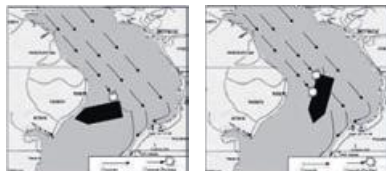
Kuģošanas drošības šaurās vietas

Pēdējos desmit gados ievērojami palielinājušies tirdzniecības flotes kuģu izmēri, arī to kuģu, kas pārvadā bīstamās un piesārņojošās kravas: naftu un naftas produktus, ķīmiskās vielas, kā arī citas sprādzienbīstamas kravas. Ik gadus pieaug arī kuģošanas intensitāte, jo īpaši lielajos tirdzniecības ceļos, un tas, protams, palielina jūras pārvadājumu riskus. Pētot publikācijas pasaules presē, nākas secināt, ka eksperti ir nobažījušies par iespējamo risku apmēriem. Viens kuģis tagad var uzņemt kravu, par kuras tonnāžu vēl nesenā pagātnē nevarēja pat iedomāties, tāpēc šodien tikai viena kuģa avārija var izraisīt neiedomājamu katastrofu, pakļaujot apdraudējumam cilvēkus un vidi. Visbīstamākā, nenoliedzami, ir kuģošana jūras šaurumos, kuģošanas kanālos, kā arī vietās, kas atrodas tuvu blīvi apdzīvotiem rajoniem. Kuģa avāriju var izraisīt vairāki iemesli: tehniskas problēmas, nepilnības kuģa konstrukcijā, sadursme ar citu kuģi, teroristu uzbrukums vai tā mēģinājums, bet visa pamatā, protams, ir cilvēka faktors.

Velsas universitātes jūrniecības ekonomisko zinātņu katedras profesors Ričards Goss: „Mums jābūt reālistiem un jāsaprot, ka perfekta drošība un perfekts cilvēka darbs, visticamāk, ir iespējams tikai Paradīzē, to nevar panākt te – uz Zemes. Absolūta drošība, kas nozīmē nulles risku, nav sasniedzams mērķis. Mums allaž jāpatur prātā, ka ikviena cilvēka jebkura darbība ir saistīta ar risku. Ko mēs varam darīt, lai iespējamus riskus mazinātu? Lūk, jautājums, uz kuru atbildēt šodien ir daudz svarīgāk, nekā priecāties par pieaugošo kravu pārvadājumu dinamiku, jaunu kuģu būves grandiozajiem sasniegumiem, milzu loģistikas centru izveidi un visiem citiem saimnieciskajiem jautājumiem. Kā samazināt iespējamus riskus – par to jādomā ikvienam, kurš iesaistās starptautiskajā kuģošanas biznesā, sākot no kuģu projektētājiem, būvētājiem un kuģu īpašniekiem un beidzot ar kuģa matrozi un krasta dienestiem.”

Starptautiskās Jūras loču asociācijas (IMPA) viceprezidents Stīvs Pelcanovs savās publikācijās uzsver: „Risks ir saistīts ar ikvienu cilvēka darbību, un to nevajadzētu uztvert kā fatālu neizbēgamību, bet gan kā dzīves realitāti. Vārdnīcā risks ir definēts kā „briesmu vai apdraudējuma avots”, bet jūras terminoloģijā

jā šā apzīmējuma nozīme ir daudz plašāka nekā tikai vienkārša definīcija. IMO risku definē kā iespējamo negadījumu biežumu, reizinātu ar iespējamo seku smagumu. Mūsu spēkos nav risku pilnībā novērst, bet mēs varam rīkoties, lai to mazinātu.”



Attēlā redzams kuģis Bosfora šaurumā, kuram jāveic ass pagrieziens. Šajā gadījumā risks ir tik liels, cik liela ir iespējamība, ka kuģis nespēs veikt drošu manevru un, piemēram, uzskries uz sēkļa, kas ne tikai pēc definīcijas, bet reāli ir potenciāls apdraudējums videi, cilvēku dzīvībai un veselībai. Par pasaules flotes pēdējo gadu problēmu ir kļuvusi starptautiskās likumdošanas prasībām un attiecīgajai reālajai situācijai neatbilstoša kuģošana un nepietiekama kuģošanas drošība. Jūras negadījumu izmeklēšanas statistika un šo datu pētījumi liecina, ka vairāk nekā 15% no tirdzniecības flotes kuģiem nav atbilstoši kuģošanas drošībai, ko angļu valodā pieņemts apzīmēt kā „4M” – „Metal, Machine, Men, Manage-

ment”. Lai gan kuģošanas drošība, jo īpaši tas attiecas uz kuģošanu sarežģītos apstākļos – jūras šaurumos un kuģošanas kanālos, ir apdraudēta, ja pietrūkst tikai viens no šiem četriem „M”, tomēr apmēram 80% no visiem negadījumiem vainojams ir „Men” – cilvēka faktors. Statistikas analīze arī parāda, ka kuģošanas drošību ievērojami uzlabo efektīvs valsts ostas kontroles darbs. Patiesībā tas ir sargpostenis, kas ne tikai identificē trūkumus, bet arī liek tos novērst atbilstoši visaugstākajiem drošības standartiem un starptautiskās jūrniecības likumdošanas regulējumiem.



Kas var palīdzēt?

Svarīgi novērtēt, kas var noiet greizi, un paredzēt, kādas sekas tas var izraisīt. Pieņemt lēmumu, kāds ir labākais veids, kā kontrolēt situāciju, un nepieciešamības gadījumā realizēt pieņemtos lēmumus. Pēc būtības tās ir ābece patiesības, ko jau jūrniecības mācību iestādē apgūst ikviens topošais jūrniece un kas zināmas visiem kuģošanā un kuģošanas drošības uzraudzībā iesaistītajiem. Reālā dzīve rāda, ka diemžēl pietrūkst zināšanu un bieži vien tiek pieņemti nepareizi lēmumi.

Bosfora šaurums.



Jau 2001. gada jūnijā IMO Kuģošanas drošības komiteja pieņēma pamatnostādnes „Formal security administration” (FSA), kuru mērķis ir panākt drošu kuģošanu, cilvēku dzīvības un veselības aizsardzību, vides un īpašuma saglabāšanu, pamatojoties tieši uz riska analīzi, kam tiek piedāvātas daudzas metodikas.

Pēdējā laikā jūrniecības speciālisti vērš uzmanību uz problēmu, kas kļūst arvien aktuālāka. Līdz šim uzmanība tika koncentrēta un iespējamās bīstamās situācijas analizētas attiecībā uz kuģošanas drošību kopumā, tomēr negadījumu skaits rāda, ka īpaši bīstamās situācijās iekļūst kuģi, kas kuģo jūras šaurumos, kuģošanas kanālos vai regu-

Bosfora šaurums.



lāri ieiet ostās. Tieši šie kuģi daudz biežāk nekā tie, kas kuģo atklātā jūrā, saskaras ar dažāda rakstura problēmām.

Zinātnieki un kuģošanas drošības problēmu analītiķi nonākuši pie secinājuma, ka, lai cik tas būtu dīvaini, pēdējos gados būvētajiem modernajiem kuģiem ir *šaurās vietas*. Lai gan šie kuģi ir aprīkoti ar jaunākās paaudzes tehnoloģijām un to stūrēšanas iekārtu konstrukcijas ir lieliskas, drošas un efektīvas kuģošanai jūrā, tomēr ne vienmēr tie spēj tikpat efektīvi manevrēt *šaurajās vietās*. Piemēram, desmit gadu laikā Bosfora šaurumā notikuši gandrīz 400 negadījumi, kuru izmeklēšanas rezultāti parāda, ka 14% gadījumos vainojama nepareiza navigācija, 8% – tehniskās kļūdas, 29% – laika apstākļi, bet 49% gadījumos iemesls palicis līdz galam nenoskaidrots, visticamāk, ka bijusi kļūmju *buķete*. Izmeklēšanas ieraksti liecina, ka avārijas situāciju vienmēr ir pastiprinājuši laika apstākļi – straume, vējš un lietuss. Bet 85% no visām Bosfora šauru-

Šajā gadījumā riska pārvaldība notiek, pateicoties velkoņa un loču sadarbībai.



UZZIŅAI

IMO izstrādājusi ieteikumus par loču pakalpojumu izmantošanu, kas ietverti Rezolūcijā A 159 (ES.IV), un stingri iesaka tos izmantot Bosfora šaurumā (Rezolūcija A 827-19), Malakas un Singapūras šaurumā (Rezolūcija A 375-10/Annex V), Toresa šaurumā un Lielajā Ziemeļu – Austrumu kanālā (Rezolūcija A 710-17), Euro kanālā (Rezolūcija A 668-16), ieejā Baltijas jūrā (Rezolūcija A 620-15), Ziemeļjūrā un Skagerakā (Rezolūcija A 486-12).

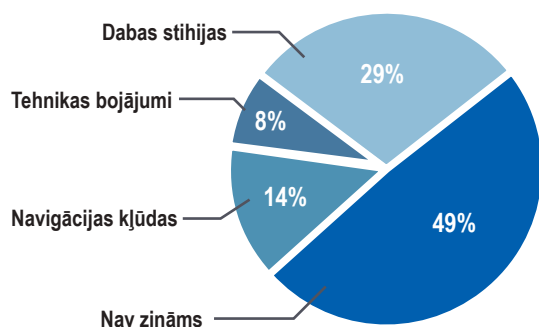
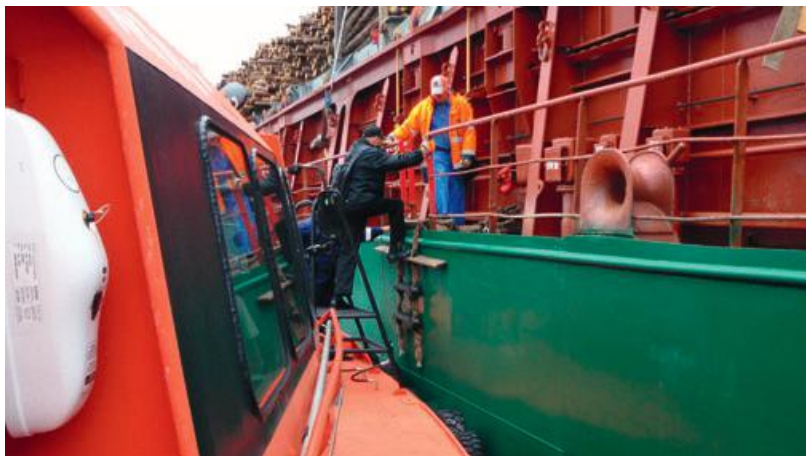
mā notikušajām avārijām gadījumā, kad kuģis bija atteicies no loču pakalpojumiem.

Liela atbildība gulstas uz ločiem, kuri katrā atsevišķā vietā vislabāk pārzina vietējos kuģošanas apstākļus un to, kas šos apstākļus var negatīvi ietekmēt. Arī IMO īpašu vērību pievērš loču atbildībai, ar rezolūciju palīdzību nosaka loču pakalpojumu standartus un uzskata, ka tieši loči var mazināt avāriju negatīvo statistiku.

Kuģu kapteiņiem jāatceras, ka, kuģojot jūras šaurumos, kuģošanas kanālos, kā arī ieejot ostās nedrīkst pieļaut kļūdas, jo te risks ir uz katra soļa. Kapteiņiem jāizmanto viss iespējamais, lai novērstu galvenos negadījumu cēloņus – cilvēka kļūdas un tehniskās kļūmes iespējamību,

►►► 32. lpp.





Negadījumu sadalījums Bosfora šaurumā Stambulā, pamatojoties uz 396 negadījumu analīzi

►►► 31. lpp.

tostarp loču pakalpojumi, velkoņu eskorts, kuģošanas drošības sistēmas (VTS, VTMS u.c.) un AIS sistēma. Bet visām atbildīgajām institūcijām jāraugās, lai kuģa tehniskais stāvoklis, aparatūra, virsnieku un apkalpes profesionālā sagatavotība, kvalifikācija atbilstu konvencijas prasībām, sertifikācijas standartiem un sardzes pildīšanai atbilstoši ST-CW-78 prasībām. Augstajām prasībām ir nopietns pamats, jo kuģošanas standartu neievērošanas dēļ joprojām notiek negadījumi, avārijas un pat katastrofas.

Starptautiskās Jūras loču asociācijas viceprezidents kapteinis Kahits Istikbals: „Riski katrā atsevišķā

vietā atšķiras, jo kuģošana ir atkarīga no kanāla izmēra, paša kuģa izmēra, veida, korpusa formas, stūrēšanas sistēmas, kravas un citiem faktoriem, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai būtu pieejama pietiekami plaša informācija un citu kuģu pieredze, ko izmantot, atrodoties konkrētajā vietā. Lai būtu iespēja izmantot kolēģu pieredzi.”

Avārijas notika, notiek un diemžēl arī...

Avāriju statistika nav iepriecinoša. Par to, cik dažādas mēdz būt šīs avārijas, liecina tikai daži pievienotie attēli. Eiropas Jūras drošības

aģentūras dati liecina, ka gada laikā ES un tai tuvumā esošajos ūdeņos notiek gandrīz 700 jūras negadījumu: kuģu nogrimšanas, sadursmes, uzsēšanās uz sēkļa, ugunsgrēki un citi incidenti. Piemēram, Norvēģijas Jūrniecības direktorāts ziņo, ka 66% gadījumu, kad kuģis uzsēdies uz sēkļa, ir vainojama apkalpe, bet ASV Krasta apsardze secinājusi, ka pat 75% negadījumu ir vainojams cilvēka faktors.

Pats kuģis taču ir liela mašīna, un, ja ar to rīkojas neprasmīgi vai nolaidīgi, līdz nelaimei var būt palicis tikai viens acumirklis.

Attieksmes jautājums

Par acumirkli, kas noveda pie avārijas, nākamajā patiesajā stāstā.

Kompānijas DFDS prāmis „Sirena Seaways” nodrošina satiksmi starp Harvičas ostu Lielbritānijā un Esbjergas ostu Dānijā. Ceļš šajā maršrutā ir vienmuļš, un kuģis tajā parasti uztur vidēji 19 mezglu lielu ātrumu. 2013. gada 22. jūnijā prāmis



iegāja Harvičas ostā un smagi sadūrās ar piestātņi. Uz klāja bija 431 pasažieris un 58 apkalpes locekļi. Incidentā neviens cilvēks necieta un arī videi netika nodarīts kaitējums. Šajā reizē cieta tikai pats kuģis. Un, kā secināja Lielbritānijas jūras negadījumu izmeklēšanas birojs, pie tā vainojams cilvēka faktors. Tika konstatēts, ka labā borta CPP back-up kontroles poga tika nejauši iedarbināta 28 minūtes pirms negadījuma, bet tam neviens nav pievērsis uzmanību, tāpēc labā borta piedziņas sistēma turpināja darboties ar 63% lielu piedziņu uz priekšu vēl divas stundas pēc tam, kad kuģis jau bija sadūries ar piestātņi. Tas arī radīja problēmas ar kuģa novilkšanu no bojātās piestātnes.

Ja mašīntelpā neviens nebija pamanījis nospiesto pogu, tad, pateicoties dubultās drošības sistēmai, to vajadzēja pamanīt tilta komandai. Vajadzēja, bet nepamanīja, jo tilta logos spoži spīdēja saule, tā apspīdēja paneli, tāpēc to, ka degspuldzīte, neviens nemanīja.

Vecākajam virsniekam, kurš kopā ar kapteini atradās uz tiltiņa, šķita, ka kuģis piestātnei tuvojas ar pārāk lielu ātrumu, bet kapteinis atbildēja, ka ir jānodrošina pietiekams ātrums, lai kompensētu bēgumu un vēju, kas kuģi pūta prom no piestātnes. Kad kapteinis saprata, ka kuģis ātrumu vairs nevar samazināt, neviens vairs nespēja glābt to no sadursmes ar piestātņi.

Piecdesmit astoņus gadus vecais kapteinis bija pieredzējis. Viņš jau no 1997. gada strādāja par kapteini uz kompānijas DFDS kuģiem, bija ieguvis kompetences sertifikātu un arī Harvičas ostas sertifikātu, kas prāmi „Sirena Seaways” atbrīvoja no loču pakalpojumu izmantošanas.

Vecākais virsnieks bija 37 gadus vecs, strādājis uz vairākiem DFDS kuģiem un, protams, arī bija apliecinājis savu kompetenci un ieguvis atbilstošu sertifikātu.

Vecākajam mehāniķim bija 63 gadi, un viņš uz DFDS kuģiem strādāja jau kopš 1967. gada, bija pieredzējis un zinošs, ko apliecināja visi nepieciešamie kompetences dokumenti.



Kapteinis un visi vecākie virsnieki bija izgājuši arī apkalpes darba organizācijas mācību kursus.

Un tomēr nelaime notika

Pieņemtais IMS kodekss nosaka, ka visām kuģniecības kompānijām ir jāizstrādā un jāuztur drošas vadības sistēma, kur viens no mērķiem ir paredzēt un novērst visus iespējamus riskus, kas varētu nodarīt kaitējumu kuģim, apkalpei, citiem cilvēkiem vai videi. Ir svarīgi, lai būtu izstrādāts plāns tilta un mašīnas komandas sadarbībai, lai to starpā būtu saskaņota darbība un izpratne, kā rīkoties ārkārtas situācijās.

Līdzīgs negadījums notika 2000. gada 27. aprīlī Kalē ostā, kas gan beidzās dramatiskāk – tika ievainoti 180 pasažieri un 29 apkalpes locekļi, no kuriem pieci bija smagi cietuši. 2006. gada 10. martā *ro-ro* kravas un pasažieru prāmis ietriecās piestātnē. Aprakstu varētu turpināt, mēģināt analizēt notikušo un izdarīt secinājumus, tomēr tas šoreiz nav nepieciešams, jo Lielbritānijas jūras negadījumu izmeklēšanas biroja speciālistu komisija ir apkopojusi informāciju par līdzīgiem negadījumiem un secinājusi, ka tieši prāmjū virsnieki un apkalpes locekļi jau vēsturiski izceļas ar īpaši bezrūpīgu attieksmi pret saņemtiem pienākumiem.

... īpaši bīstamās situācijās iekļūst kuģi, kas kuģo jūras šaurumos, kuģošanas kanālos vai regulāri ieiet ostās.

„Bezrūpība un nepamatota apmierinātība ar savām spējām!” – tāds ir Lielbritānijas jūras negadījumu izmeklēšanas biroja un Lielbritānijas Nacionālās jūrnieku arodbiedrības kopīgs secinājums.

Komandas pajaušanās uz kuģa mehānismu darbību samazina katra atsevišķa apkalpes locekļa modrību.

Šajā gadījumā pārbaudes rezultāti liecināja, ka apkalpei nav pietiekamu zināšanu par *back-up* kontroles sistēmu. Atbildīgie par šo sistēmu ignorēja brīdinājuma signālu, apkalpe nestrādāja kā vienota komanda, tilta un inženieru komandas savā starpā nekomunicēja. Katram bija kāda vērtīga informācija, bet neviens ar šo informāciju neapmainījās, tāpēc neredzēja kopējo situāciju, savukārt kapteinis un vecākais virsnieks nodemonstrēja pārāk vieglprātīgu attieksmi pret ārkārtas situāciju.

Vai šis stāsts kādam tiks aizdomāties? Iespējams. Ja tā, tad bija vērts rakstīt. ■

Sagatavoja Anita Freiberga



Pasaules jūrniecības diena 2014 – par MLC konvencijas iedzīvināšanu

IMO ģenerālsēkretārs Koji Sekimizu par 2014. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmu nosauca ILO Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā efektīvu īstenošanu un pauda cerību, ka šogad patiesi varētu redzēt virzību uz konvencijas reālu un efektīvu iedzīvināšanu.



Koji Sekimizu: „MLC konvencija ir pieņemta, bet tās iedzīvināšanas process ir tikai ceļa sākumā. Konvencija būs vērtīga un nozīmīga tikai tad, ja tā tiks efektīvi īstenota. Vēl mūsu uzmanības lokā paliek kuģu energoefektivitātes jautājumi, arvien stingrākas prasības par sēra saturu un kontroles mehānismi šo procesu uzraudzībai, kuģu būves standartu paaugstināšana. Šogad mēs vēlamies sasniegt būtisku progresu IMO darbā, lai panāktu, ka karoga, ostu un piekrastes valstis rīkojas saskaņā ar IMO pieņemtajiem normatīvajiem aktiem.■

Eiropas Jūras diena 2014

2013. gadā Eiropas Jūras dienas saimniece bija Malta, tā organizēja konferenci, izstādi un citus pasākumus.

Katru gadu maijā Eiropas tautas un valstis atzīmē Jūras dienu, lai kopīgi veidotu politiku, diskutētu, apspriestu, pārņemtu labāko praksi un, protams, lai kopīgi svinētu šos svētkus.

2014. gadā Eiropas Jūras dienas saimniece būs Brēmene, 19. un 20. maijā Brēmenes Kongresu centrā notiks konference, diskusiju paneli un izstāde. Pasākuma rīkotāji sola, ka būs arī sporta aktivitātes, izklaide un atpūta uz ūdens.

Brēmenei būs izdevība palepoties ar saviem jūrniecības sasniegu-



miem, iepazīstināt ar jūras pētniecības jaunumiem un informēt par aizraujošām atpūtas iespējām.

Fakti un skaitļi

- No 28 ES valstīm 23 ir piekrastes līnija.
- ES piekrastes līnija ir 7 reizes garāka nekā ASV un 4 reizes garāka nekā Krievijai.
- ES piejūras reģionos mīt gandrīz puse no ES iedzīvotājiem, un tur saražo gandrīz pusi no IKP.
- Platības ziņā ES valstu jurisdikcijā jūru ir vairāk nekā sauszemes.
- ES, ieskaitot tās attālos reģionus, ir pasaulē lielākā jūru teritorija.■

Pasaules okeāna diena 2014

Katru gadu 8. jūnijā tiek atzīmēta Pasaules okeāna diena. Šogad tās galvenā tēma ir cilvēka atbildība par savu rīcību. Ikvienam cilvēkam uz zemes ir jādefinē sava attieksme pret vidi, lai novērstu tās problēmas, kas rada apdraudējumu mūsu planētai. Uz trīsdesmit procentiem planētas sauszemes dzīvo simt procenti cilvēku, un viņi ir atbildīgi par to milzīgo ūdens plašumu, ko saucam par pasaules



okeānu. Parasti visu, kas saistīts ar ūdeni, mēs saucam par *zilo*: zīlā burāšana, sērfošana vai kuģošana, bet ir pienācis laiks domāt par *zaļo* burāšanu, sērfošanu un kuģošānu.

Baudot atpūtu okeāna viļņos vai strādājot pasaules jūrās, vajadzētu domāt par šā ūdens plašuma ilgtspējīgu attīstību.

Atkritumi, piesārņojums, enerģija, transports – tas viss kopā noved pie klimata pārmaiņām. Cilvēks ir par to visu atbildīgs, bet cilvēks ir arī tas, kurš visu var vērst par labu.■

Šanhaja piesaista uzmanību



Starptautiskā izstāde un konference „Marintec China”, kas notika Šanhajā, piesaistīja rekordlielu skatītāju un dalībnieku uzmanību. Šanhajas jaunā Expo centra sešās izstādes zālēs bija ierīkoti 1700 izstādes dalībnieku stendi un četru dienu laikā pasākumu apmeklēja gandrīz 58 tūkstoši cilvēku no 88 pasaules valstīm.

„Marintec China” notiek jau vairāk nekā 20 gadus un ir lielākā ar jūrniecību un kuģniecību saistītā izstāde Āzijā, un šeit jau tradicionāli tiekas šīs nozares pārstāvji.

„IHC Holland Area” prezidents Andre Vrijens, piemēram, atzina, ka „Marintec China” ļauj gūt priekšstatu par to, kas notiek Ķīnas jūrniecības un kuģniecības tirgū. „Mūsu kompānijas tālākai attīstībai ir svarīgi to zināt,” sacīja Andre Vrijens.

Savukārt „Rolls-Royce” pārdošanas direktors Neils Gillivers uzsvēra: „Tā bija ļoti veiksmīga izrāde. Ķīna mums ir ļoti svarīgs tirgus, un „Rolls-Royce” noteikti te piedalīsies arī nākamajā reizē.”

Jauna kuģu būvētava Arābu Emirātos

2014. gada 13. janvārī Apvienotajos Arābu Emirātos oficiāli atklāja jaunu kuģu būvētavu – kompāniju „Damen Shipyards” un „Albwardy Marine Engineering” kopuzņēmumu. Abas kompānijas ir labi pazīstamas Persijas līča reģionā.



Ķīnas kuģubūvē stagnācija

2014. gadā Ķīnas kuģubūvē valdīja zināma stagnācija, un tirgus analītiķi paredz, ka tā saglabāsies arī 2014. gadā. Speciālisti uzskata, ka 2008. gada globālā krīze ir izraisījusi jaudas pārpalikumu pasaules kuģniecības nozarē, kas arī 2014. gadā varētu turēties aptuveni 20% apmērā. Šāda tirgus situācija saglabāsies vēl vismaz piecus gadus, un tas, protams, izraisa stagnāciju kuģubūvēs nozarē, neejot secen arī Ķīnai. Ķīnā ir 1600 ar kuģubūvē saistītu uzņēmumu, no kuriem aptuveni puse ir lielās kuģu būvētavas, kas nodarbina vairāk nekā 1,5 miljonus cilvēku.

Neskatoties uz stagnāciju pasaules kuģubūvēs tirgū, Ķīnai 2013. gadā tomēr izdevās iegūt vairāk jaunu pasūtījumu nekā Japānai un Dienvidkorejai, jo Ķīna ievērojami samazināja jaunbūvējamo kuģu iz-



maksas. Šo izdevību, protams, izmantoja kuģu īpašnieki, kuri steidz pasūtīt jaunus kuģus, lai atjaunotu floti un reizē ietaupītu prāvus līdzekļus, jo tagad cenas ir daudz zemākas nekā 2007.–2008. gadā. Jaunie kuģu pasūtījumi Ķīnas kuģubūvēs rūpniecās veidoja 46,6% no pasaules kuģubūvēs apjoma, bet vēl nepabeigtie projekti sasniedza 118 miljonus DWT jeb 45,4% no visiem kuģubūvēs projektiem.

Panamas kanāla paplašināšana draud apstāties

Panamas kanāla pārvalde (PSN) paziņojusi, ka pārsniegtas kanāla paplašināšanas darbu izmaksas, tāpēc pastāv reāla iespēja, ka rekonstrukcijas darbi varētu apstāties. Kopējās projekta izmaksas tika lēstas 5,2 miljardu dolāru apmērā, bet jaunākie aprēķini rāda, ka tās varētu sasniegt 7 miljardus dolāru. Līdzšinējais darbu veicējs konsorcijs „Grupo Unidos por el Canal” no PSN pieprasa piemaksāt vismaz 1,6 miljardus ASV dolāru, bet Panamas kanāla pārvalde šādam solim nav gatava, jo uzskata, ka konsorcijam vajadzētu iekļauties



pašu paredzētajā un iesniegtajā darbu tāmē. Radušais konflikts draud apturēt Panamas kanāla paplašināšanas darbus. Tiek spriests par jauna rekonstrukcijas darbu veicēja meklēšanu.

Sakustējies beramkravu tirgus

Pēc „Baltic Dry Index” (BDI) datiem, 2013. gadā pirmo reizi pēc 2008. gada krīzes beramkravu tirgus ir uzrādījis pozitīvu dinamiku un piedzīvojis nelielu kravu apjoma pieaugumu. Analītiķi kuģu īpašniekiem iesaka būt piesardzīgiem un nepieļaut pirmskrīzes kļūdas, pasūtot jaunus kuģus par nesamērīgi augstām cenām un neapdomīgi spējējoties ar frakts likmēm.

2013. gadā kravu pārvadājumi capesize flotē pieauga tikai par 5%, bet visstraujāk augošais bija panamax segments.

Saskaņā ar BIMCO tirgus analīzi svārstīgs, bet ar pozitīvu tendenci ir bijis ogļu eksports

pasaulē – tas pieaudzis par 15,7%. Amerikas Savienotajās Valstīs lētās gāzes iespējā pieprasījums pēc ogļiem iekšējā tirgū krities, tāpēc var sagaidīt ASV vēlmi palielināt ogļu eksportu uz Eiropu un Āziju.



Pirmais Lielbritānijā

Britu kompānija „Brittany Ferries” pasūtījusi vienu no pasaulē lielākajiem pasažieru kuģiem, kas par degvielu izmantos sašķidrinātu dabasgāzi (LNG). Lielbritānijā tas būs pirmais prāmis, kas darbosies ar LNG. Kuģis taps „STX France” kuģubūvētavā Sennazērā, ekspluatācijā tas jānodod 2017. gada pavasarī. Prāmiņš tiks dots vārds „Pegasis”. Plānots, ka kuģis tiks izmantots kruīza braucieniem starp Lielbritāniju un Spāniju. Projekta izmaksas tiek lēstas ap 270 milj. eiro.



Kuģī būs segts peldbaseins, divi kinoteātri, bāri, restorāni, koncertlaukums, SPA salons, bibliotēka un speciālas vietas, kur dzīvnieku mīļotāji varēs iemitināt savus ceļojumā līdzīgos luteklus. Pasažieriem ar dzīvniekiem papildus paredzētas 30 kajītes. Pavisam prāmiņš varēs uzņemt gandrīz divarpus tūkstošus pasažieru. Visur būs bezmaksas Wi-Fi. Kuģa garums būs 210 metru, platums 32 metri, maksimālais ātrums 24,5 mezgli.

Vētra palīdz atklāt kokaina kontrabandu

2014. gada janvāra sākumā kuģis „Maersk Niteroi” bija ceļā no Santamartas ostas Kolumbijā uz Roterdamu, vienā no konteineriem vezdams 1150 kg banānu. Ceļā



kuģi pārsteidza liela vētra, kuras dēļ tas aizkavējās par sešām dienām. Sakarā ar kavēšanos konteiners Roterdamā kļuva pēc no kuģa netika noņemts un aizceļoja tālāk uz Hamburgu, kur banānu krava tika sadalīta un nosūtīta uz veikaliem. Kādā Berlīnes lielveikalā strādnieki septiņās kastēs starp banāniem atrada 140 kg kokaina. Kā mēdz teikt, ķēde ir tik stipra, cik stiprs ir tās vājākais posms.



Par gaisa piesārņojuma novēršanu no kuģiem

MEPC ietvaros tika pieņemts lēmums izveidot korespondences grupu CG-NOx situācijas analīzei par tādā tehnoloģiju attīstību, kas nodrošinātu MARPOL VI pielikumā noteikto prasību izpildi attiecībā uz slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas standartiem, kuģojot emisijas kontroles rajonos (ECA), kuģiem, kuri uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai pēc tam. CG-NOx izpētes rezultāti parādītu, kādas metodes, piemēram, aprīkojums, alternatīvo degvielu izmantošana utt., ir pieejamas, kādas ir to ieviešanas provizorisks izmaksas, kā arī sniegtu citu informāciju. CG-NOx gala ziņojums jāiesniedz MEPC-65 (2013. gada jūlijs).

Informācijai: Helsinku Komisijas (HELCOM) Jūrlietu grupas ietvaros (deviņu Baltijas jūras valstu, tai skaitā Latvijas, vārdā) ir izstrā-

dāts MARPOL VI pielikuma grozījumu priekšlikums iesniegšanai IMO MEPC.

Grozījumu priekšlikums paredz Baltijas jūrai noteikt emisijas kontroles rajona (ECA³) statusu arī NOx emisijas kontrolei un samazināšanai no kuģiem. Baltijas jūrai šobrīd ir ECA statuss attiecībā uz SOx, PM emisiju mazināšanu un kontroli.

Par prasību ieviešanu

MEPC-62 sesijā nevalstiskā organizācija „International Chamber of Shipping” (ICS) aktualizēja jautājumu par ekonomiskajiem aspektiem, ieviešot MARPOL VI pielikuma prasības attiecībā uz sēra (S) saturu kuģu degvielā, kuģojot ECA (0,1% no 2015. gada 1. janvāra). Minētajā dokumentā vērsta uzmanība uz „German Institute of Shipping Economics and Logistics” (ISL) veikto pētījumu un atgādināts pētījumā „Study to review assessments undertaken of the revised MARPOL Annex VI regulations” (MEPC 61/Inf.10 (ICS)) minētais par negatīvajiem ekonomiskajiem aspektiem kuģošanai Baltijas reģionā, tai skai-



UZZIŅAI

ECA3 MARPOL VI pielikuma pielietojumam nozīmē rajonu, kura robežās nepieciešams ievērot īpašus pasākumus attiecībā uz emisijām no kuģiem, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu gaisa piesārņojumu ar slāpekļa oksīdiem (NOx) vai sēra oksīdiem (SOx) un cietām daļiņām (PM), vai visiem trim emisijas veidiem.



tā iespējamo risku attiecībā uz kravu novirzīšanos no jūras transporta uz sauszemes transportu. Arī ISL pētījums parāda iespējamo negatīvo ekonomisko ietekmi uz Vācijas ostu, kuģu operatoru biznesu.

MEPC-63 diskusijas par šo tēmu neizvērsās, tajā pašā laikā tika akcentēts, ka 2008. gadā, pieņemot MARPOL VI pielikuma grozīto versiju IMO, lēmums bija vienbalsīgs. Tādējādi jāuzsver, ka šobrīd MEPC ietvaros netiek paustas bažas minētā jautājuma sakarā. Tāpat sniegtajās prezentācijās, plenārsēdē (attiecībā uz minēto MARPOL prasību ieviešanu) liels uzsvars tika likts uz jaunām tehnoloģijām, izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtām, alternatīvo degvielu izmantošanu utt., īpaši nefokussējoties uz degvielas ar sēra saturu 0,1% (no 2015. gada 1. janvāra) izmantošanu, kuģojot ECA, tai skaitā Baltijas jūrā.

Ir moderno tehnoloģiju laiks

Eiropas Komisija ir noteikusi, ka visiem kuģiem, kas kuģo Eiropas Savienības ūdeņos un piestāj ES ostās, ir pienākums ziņot par ikgadējo degvielas patēriņu un emisijām. Kuģu īpašniekiem un operatoriem ziņojumi par degvielas patēriņu jāpamato ar degvielas pirkšanas kvītiem. Komisija lēš, ka CO₂ emisijas no kuģiem, kas kuģo ES ūdeņos, 2010. gadā sasniedza 180 miljonus tonnu.

Kompānijas „T&E” publicētais pētījums liecina, ka, izmantojot au-

tomātiskās sistēmas, piemēram, degvielas plūsmas mērītāju vai nepārtrauktu emisiju monitoringu, ko daudzas pasaules lielākās kuģniecības kompānijas jau lieto, kuģu īpašnieki, kuru kuģi piestāj ES ostās, varētu ietaupīt apmēram deviņus miljonus eiro gadā.



Kompānijas „T&E” Tīras kuģošanas, transporta un vides departamenta direktors A. O’Lerijjs: „Mūsu pētījums skaidri parāda, ka labākais veids, kā kontrolēt kuģu radītās emisijas, ir uz kuģiem ieviest un izmantot mūsdienu modernās tehnoloģijas. Protams, īstermiņā kuģu īpašnieki šādus ieguldījumus var uzskatīt par liekiem, bet ilgtermiņā tas tomēr izrādīsies pats lētākais variants. Uzlabotās mērīšanas tehnoloģijas var sekot ne tikai CO₂ emisijām, bet arī sēra dioksīda un slāpekļa oksīda piesārņojumam, ko rada starptautiskā kuģniecība. Statistika rāda, ka no šāda piesārņojuma gada laikā pārāgri mirst aptuveni 50 tūkstoši Eiropas iedzīvotāju.

Starptautiskā likumdošana spiež kuģniecības nozari kļūt arvien *zaļākai*, un šis pētījums vēlreiz apliecina, ka izmantot modernās tehnoloģijas ir ne tikai ekonomiski izdevīgi, bet arī videi draudzīgi, tāpēc nav saprotams, kāpēc EK joprojām no kuģu īpašniekiem un operatoriem pieprasa papīra uzskaiti un pārskatus tā vietā, lai veicinātu precīzas un reālas degvielas uzskaites sistēmas ieviešanu.”

Jūrā izmet beigtas govīs

No Libānā reģistrētā kuģa „Abou Karim IV”, kas pārvadā dzīvus lopus un bija ceļā no ASV uz Ustļugu, Klaipēdu un Ķīli, Baltijas jūrā tika izmestas vismaz 14 nobeigušās govīs. Beigtos dzīvniekus izskaloja Dānijas un Zviedrijas pludmalēs. Apkalpe bija nolēmusi atbrīvoties no beigtajiem lopiem vēl pirms ieešanas ostā. Beigtajiem dzīvniekiem bija sasietas pakaklājas, uzšķērsti kuņģi un nogrieztas ausis, lai nevarētu tos identificēt.



Ir atļauts beigtus dzīvniekus izmest okeānā, bet nekādā gadījumā to nedrīkst darīt sauszemes tuvumā, kā tas noticis šajā gadījumā. Kuģis tālākai izmeklēšanai tika aizturēts Ķīles ostā.

Piecūkoto pludmale, kaitējums videi nav nodarīts

Jau pagājušā gada oktobrī pamanīts un masu medijos ziņots, ka Rīgas jūras līča piekrastē, posmā no Lapmežciema līdz Rojai, atrasta izskalota iedzeltēna viela, kas sākumā tika noturēta par palmu eļļu. Piekrastes pašvaldībā tika uzdots organizēt vielas savākšanu. Kopumā savākti vairāk nekā 100 maiši, tostarp puse no tiem – Rojas novadā. Noslēdzot kuģi, kas radījis piesārņojumu, varētu būt sarežģīti vai pat neiespējami. Pat ja tas izdots, rastos problēmas ar vainīgo saukšanu pie atbildības, jo ārpus teritoriālajiem ūdeņiem kuģiem neesot aizliegts atbrīvoties no palmu eļļas, izgāzot to jūrā. Engures novada piekrastē piesārņojums bijis vislielākais, tur savākts kubikmetrs parafīna, bet Lapmežciemā apmēram 10 maiši ar izskalotu vielu.

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs noskaidroja, ka izskalotā viela ir parafīns. Vides speciālisti atzina, ka nopietns kaitējums dabai, ja neskaita „stipri piecūkoto pludmali”, nav nodarīts.



Eiropa domā par jaunām jūrniecības tehnoloģijām

2013. gada decembrī tika izveidots Eiropas Jūras tehnoloģiju pētniecības un attīstības centrs (ERA-NET MARTEC), kura mērķis ir veicināt starptautisko sadarbību jūras tehnoloģiju programmu izstrādē un pilnveidošanā, ko finansē ES. Iniciatore šāda centra izveidei bija Dānijas Jūras administrācija, par jauno tehnoloģiju projektu izstrādi interesi izrādījis Dānijas Jūrniecības fonds, Dānijas Zinātnes tehnoloģiju un inovāciju aģentūra, kā arī Dānijas Biznesa un vides aizsardzības aģentūra. Starptautiski pieejamais finansējums ļaus universitātēm, pētniecības institūtiem un uzņēmumiem strādāt, lai attīstītu jūras tehnoloģijas.

Vairāk par šo iniciatīvu var uzzināt: www.martec-era.net

Dānijas valdība ir definējusi – Dānijai jāklūst par vadošo jūras valsti Eiropā. Aptuveni 7% no pasaules flotes kopējās tonnāžas ir Dānijas kuģi, 10% no pasaules kravām tiek pārvadāti ar Dānijas kuģiem. Lai gan turpat vai puse Dānijas kuģu kuģo zem citu valstu karogiem, vissvarīgāk dāņiem šķiet tas, lai tieši Dānijā tiek organizēta visa ar kuģošanas biznesu saistītā darbība.

Dažas no Dānijas Jūras administrācijas prioritātēm

- Veicināt drošu kuģošanu, koncentrējot uzmanību uz ostas valsts kontroles inspekciju darbu.
- Kuģošanas drošība Arktikas reģionā (Polar Code).
- Efektīvāka loču darbība.
- Visaugstākā līmeņa kuģošanas drošība Dānijas, Farēru salu un Grenlandes ūdeņos.
- Zaļā kuģošana. Starptautiskā jūrniecības konference par zaļo kuģošanu, zaļās kuģošanas popularizēšana, sadarbībā Ziemeļu Ministru padomes ietvaros.■

Cīņā ar Sīrijas ķīmiskajiem ieročiem

Portsmutas kuģu būvētavā „NASSCO-Earl Industries” speciāli uzstādītā teltī modernizēts ASV kravas kuģis „Cape Rey”, kas tagad ir nokomplektēts, lai pildītu savu misiju un iznīcinātu Sīrijas ķīmiskos ieročus. Pentagona pārstāve Dženifera Elzea uzsvēra, ka pie kuģa modernizācijas projekta ir strādājušas ASV Aizsardzības ministrijas civilpersonas un tam ir bijusi pievērsta ļoti liela starptautiskās preses uzmanība. Kuģis „Cape Rey” ir aprīkots ar mobilajām laboratorijām, kas ļaus neitralizēt bīstamas ķīmiskās vielas, atrodoties jūrā. Kuģa apkalpē ir 35 jūrniki, vēl 60 armijas speciālistu vajadzības gadījumā nodarbosies ar ķīmikāliju iznīcināšanu.

ASV valdība kuģi iegādājās 1993. gadā no Saūda Arābijas kuģniecības uzņēmuma, iepriekš tas bija pazīstams kā Saūda Arābijas kra-

vas kuģis „Makkah”. ASV Jūras administrācijas Kuģošanas departaments kuģim deva jaunu vārdu. Patvisam ASV Jūras administrācijas rīcībā ir 46 kuģi.■



Uz kuģa „Cape Rey” uzstādīta hidrolīzes sistēma.



„Cape Ray” kapteinis Riķis Džordans ir gatavs mediju pārstāvjiem demonstrēt jauno kuģa hidrolīzes sistēmu.

Veidos Suecas kanāla loģistikas centru

Lai veicinātu uzņēmējdarbības attīstību, Ēģipte plāno netālu no Suecas kanāla būvēt lielu starptautisku rūpniecības un loģistikas centru. Suecas kanāla asociācija (SCA) no 33 piedāvātajiem projektiem ir izvēlējusies 14 ēģiptiešu un starptautisko kopuzņēmumu konsorciju piedāvājumu Suecas kanāla reģionālās attīstības projektam (SCRDP).

Konkursa uzvarētāji sešu mēnešu laikā izstrādās detalizētu projektu, un tad tas tiks iesniegts Ēģiptes Ministru kabinetā. Šī infrastruktūras projekta celtniecības darbus plānots uzsākt 2015. gada sākumā.

SCA prezidents Mohabs Mamešs uzsvēris, ka SCRDP palielinās kanāla ieņēmumus par aptuveni pieciem miljardiem ASV dolāru gadā.

Saskaņā ar SCA statistiku 2013. gada pirmajā pusgadā konteinerkuģu tranzīts caur Suecas kanālu saruka par 5,4%, caur kanālu izbrauca par 3007 kuģiem mazāk nekā 2012. gadā tajā pašā laikā posmā.■

Jūras pārvadātājiem 2014. gadā plāno likmju pieaugumu

Neraugoties uz dikstāves problēmām konteinerpārvadājumu tirgū, 2014. gadā galvenās konteineru līnijas tomēr centīsies uzspiest frakts likmju pieaugumu. Lai gan tās izteikušas vēlmi paaugstināt likmes jau gada pirmajos mēnešos, visticamāk vairākumam pārvadātāju tas izdosies tikai gada otrajā pusē. Paaugstinot frakts likmes, kuģošanas līnijas cer samazināt zaudējumus un novērst konteineru nozares jaudu problēmas. Kompānija „Hapag-Lloyd” plāno likmes pārvadājumiem no Āzijas, izņemot Japānu, uz Eiropu paaugstināt līdz 500 ASV dolāriem par vienu TEU, „Container Line” mērķis ir paaugstināt likmes no Indijas un Pakistānas uz Eiropu par 250 ASV dolāriem par vienu TEU. „Maersk Line” ir ielāņojusi paaugstināt likmi pārvadājumiem no Tuvajiem Austrumiem un Indijas uz Eiropu: uz Ziemeļeiropu tā būs 400 ASV dolāru par TEU 40 pēdu konteineriem un 600 ASV dolāru par TEU 45 pēdu konteineriem.

Līdzīgu pieaugumu kravu pārvadājumiem visā pasaulē plāno arī „VMA CGM”, „MSC”, „Hamburg Sud”, „COSCO Container Lines”, „CMA CGM” un citas kompānijas.■

Kuģi kuģo tukši

Statistika liecina, ka no pasaules konteinerkuģiem, kas lielāki par 500 TEU, 235 kuģi ar kopējo kravnesību 779 230 TEU, kas veidoja aptuveni 4,5 procentus no pasaules kopējās mobilās flotes, 2013. gada beigās kuģoja pustukši. Eksperti to skaidro ar nelabvēlīgiem ziemas un tirgus apstākļiem, kā rezultātā daudzi lielie *panamax* kuģi spiesti stāvēt bez darba. Tā, piemēram, decembra beigās bez darba bija trīspadsmit kuģi virs 7500 TEU, kā arī vēl divdesmit septiņi 5100 līdz 7500 TEU kuģi, bet visgrūtāk klājās 3000 līdz 5100 TEU *panamax* kuģiem – 75 kuģi jeb 7,3% no šo kuģu kopējā skaita stāvēja piespiedu dīkstāvē.



2013. gadā metāllūžņos tika nodots rekordliels daudzums *panamax* 3000 līdz 5000 TEU kuģu – kopumā 74. Prognozes liecina, ka arī 2014. gadā metāllūžņos tiks nodots liels skaits šā izmēra kuģu,

pat tādu, kuru vecums vēl nav sasniedzis 20 gadus. Tas notiks, lai atbrīvotu vietu 1,6 miljoniem TEU jaunas jaudas, kas konteinerkravu pārvadājumu tirgu papildinās 2014. gadā. ■

Kuģošanas negadījumi



„Rossini” vētrā pazaudē konteinerus

Četrpadsmit konteineri spēcīgā vējā pārkrita pār bortu kuģim „Rossini”, kas bija ceļā no Havras ostas Francijā uz Portsaidu Ēģiptē. Saskaņā ar „Lloyd List Intelligence” ziņojumu incidents noticis, kad vēja ātrums sasniedza 27 metrus sekun-

dē un reģistrētais viļņu augstums bija septiņi metri.

Francijas jūrnieceības iestādes izveidoja krīzes komandu un organizēja glābšanas darbus, savukārt kompānija „CMA CGM” paziņoja, ka konteineros nebija bīstamu kravu, tāpēc videi briesmas nedraud. Pēc pārbaudes kuģis turpināja ceļu uz Vidusjūru.

Pēdējo sešu mēnešu laikā tā nebija pirmā reize, kad pie Francijas krastiem tika pazaudēti konteineri. Oktobrī kompānijas „Maersk” konteinerkuģis „Salina” zaudēja konteinerus pie Bretaņas.

„Maersk Stepnica” piemeklē problēmas

10. janvārī kuģis „Maersk Stepnica” ar 22 cilvēku apkalpi ziņoja par 33 konteineru pazaudēšanu vētras laikā Biskajas līcī pa ceļam no Portsaidas uz Felikstovu. Kuģis nepārvadāja bīstamas kravas, tāpēc neradās apdraudējums apkārtējai videi.

Par iespējamiem draudiem, ko varētu radīt atklātā jūrā esošie konteineri, tika brīdināti visi kuģi, kas atradās šajā rajonā. Glābšanas darbos piedalījās Francijas Jūras spēki un muitas helikopteri. ■



Pasažieris aizdedzina prāmi Ziemeļjūrā

Ziemeļjūrā apmēram 50 kilometrus no Lielbritānijas krastiem 28. decembra vakarā aizdegās prāmis „MS King Seaways”, kas ar 946 pasažieriem un 127 apkalpes locekļiem bija ceļā no Anglijas uz Ziemeļholandi.

Ugunsgrēku izraisīja kāds pasažieris, kas tika aizturēts, lai noskaidrotu notikušā cēloņus. Cietušie, kas bija saindējušies ar tvana gāzi, ar helikopteriem tika nogādāti Skārboro slimnīcā.■



Vētrā pārlūst kuģis

Francijas piekrastē, Baijonas rajonā, spēcīgā vētrā Spānijas kuģim „Luno” apstājās dzinējs, un kuģis uztriecās molam.

No spēcīgā trieciena kuģis pārlūza uz pusēm. Palīgā steigzās krasta apsardze, kas ar helikopteru nogā-

dāja krastā visus apkalpes locekļus. Viens no tiem bija guvis nelielu deguna traumu.

No kuģa ūdenī iztecēja degviela, tāpēc avārijas vietā tika izsludināta ekoloģiskā trauksme.■



Nedrīkst zaudēt modrību

Piecus gadus pēc tam, kad Adenas līcī, Somālijas ūdeņos, Arābu jūrā un Indijas okeānā tika piedzīvota pirātu uzbrukumu eskalācija tirdzniecības kuģiem, 2013. gada statistikas dati liecina, ka pirātu uzbrukumi ir mazinājušies, bet problēma joprojām nav atrisināta. Tā diemžēl ir visas pasaules problēma, kuras izpausmes redzamas arī Indonēzijā, Malakas šaurumā, Dienvidķīnas jūrā un Dienvidamerikas piekrastes ūdeņos.



Sākotnēji pirātismu uzskatīja tikai par jūrniecības problēmu, kas nu ir pārvērtusies par sabiedrisku, tirdzniecības un globālās ekonomikas problēmu, ietekmējot visu pasaules sabiedrību. Ja tā konstruktīvi nepievērsīsies pirātisma apkarošanai, kuģošanas kompānijas var atteikties kuģot pirātisma skartajās zonās, kas radītu milzu kaitējumu un pārrāvumus preču un enerģijas piegādes ķēdēs. Minētās zonas katru gadu šķērso aptuveni 18 000 kuģu. Pirātisms Adenas līcī un Somālijas piekrastē ir stratēģisks drauds Eiropas Savienībai, jo tas iespaido satiksmi galvenajā Eiropas – Āzijas koridorā. Kuģniecības uzņēmumi arvien vairāk izmanto jūrasceļu apkārt Labās Cerības ragam, lai izvairītos no Suecas kanāla. Pirātisms kavē arī ES pārtikas palīdzības piegādi Āfrikas valstīm. Jūras spēku klātbūtne Indijas okeānā ir kā „patrulēšana Eiropas teritorijā ar 20 policijas automašīnām”.

ES, kas kontrolē 40% pasaules kuģniecības, nevar atļauties nekontrolējamu pirātisma eskalāciju. Transporta komisārs Šīms Kallass ir norādījis, ka pirātisms jūrā ir reāls drauds ES transporta politikai. Lai gan ES ārējā tirdzniecība, energapgāde un energodrošība, jūrnieku labklājība un humānās palīdzī-



bas piegāde ir apdraudēta, Eiropas pilsoniskā sabiedrība vēl nav pilnībā apzinājusies jūras pirātisma radītās situācijas nopietnību. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) nopietni strādā, lai palielinātu pilsoniskās sabiedrības izpratni, rosinātu Eiropas sabiedrisko domu, kā arī mobilizētu dalībvalstis un ES iestādes konkrētai rīcībai, kas vērsta uz pirātisma apkarošanu. Pirātisma daudzšķautņainās būtības dēļ ir vajadzīga neatlaidīga un sistemātiska, nevis epizodiska rīcība. Pirātisms nav attālināta parādība, kas izpaužas kaut kur Indijas okeānā, skarot vienīgi kuģus un jūrniekus, kuriem varētu uzbrukt. Tas ietekmē visus Eiropas patērētājus un nodokļu maksātājus un nav „simptoms, ar ko var sadzīvot”, tāpēc atzinīgi vērtējams ANO Drošības padomes un ES lēmums pagarināt EU NAVFOR „Atalanta” operāciju līdz 2014. gada decembrim un paplašināt operāciju zonu uz austrumiem un dienvidiem Indijas okeānā un Somālijas piekrastē. Komiteja uzskata, ka EU NAVFOR būtu jāpiešķir lielākas pilnvaras ar pastiprinātiem spēka lietošanas noteikumiem. EESK aicina

ievērot stingras saistības attiecībā uz to kuģu skaitu, ko dalībvalstis nosūta minētās operācijas veikšanai, un mudina kuģniecības nozares pārstāvjus pašaizsardzības pasākumiem uz kuģiem piemērot nozares labas pārvaldības praksi (*Best Management Practices, BMP 4*).

Tiek ieteikts atļaut dalībvalstīm izmantot kvalificētu privātu bruģoto apsardzi, lai atbilstoši Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) attiecīgajām pamatnostādņēm apsargātu kuģus, tomēr privātas bruģotas apsardzes izmantošana nevar būt pastāvīgs risinājums un tai nav jāklūst par normu, tā vienīgi pašreizējā situācijā palīdz uz kuģiem nodrošināt labas pārvaldības praksi. Tāpat tiek ieteikts arī nodrošināt sauszemes militārās vienības (*Vessel Protection Detachments – VPDs*), kas darbojas ANO aizbildnībā un kam atļauts uzkāpt uz kuģiem, kuri šķērso augsta riska zonas.

Steidzami jāatbrīvo no gūsta tie jūrnieki, kas joprojām tiek turēti kā ķīlnieki. EESK mudina veikt jūrnieku profesionālo pašaizsardzības apmācību pretpirātisma jomā un izveidot veselības aprūpes klīnikas

►►► 42. lpp.

UZZIŅAI

2011. gadā pirāti nogalināja septiņus jūrniekus un ievainoja 39. 2012. gadā notika 225 uzbrukumi un 24 jūrnieku nolaupīšanas gadījumi, kuros seši jūrnieki tika nogalināti un 448 saņemti gūstā. Tikai 2012. gada jūnijā vien pirāti Somālijā sagrāba 11 kuģus ar 218 jūrniekiem, kuri joprojām ir pirātu ķīlnieki. Pirātu uzbrukumos Somālijas piekrastē kopš 2007. gada ir nogalināti vairāk nekā 40 jūrnieku un 2693 jūrnieki ir bijuši pirātu ķīlnieki.

►►► 41. lpp.

tiem jūrniekiem, kuri turēti gūstā kā ķīlnieki. Trīs starptautiskas konvencijas – 2010. gada Konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, 2004. gada Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss un 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā nodrošina tiesisko pamatu attiecīgai apmācībai un sagatavošanai pirms uzņemšanas uz kuģa un atrodoties

mus realizēja pie Gabonas, Kotdivuāras un Togo, 49 cilvēkus turēja kā ķīlniekus, bet 39 jūrniekus nolaupīja, turēja gūstā krastā un par tiem pieprasīja izpirkuma maksu. Viens jūrnieks tika nogalināts. Rietumāfrikas pirāti veica 19% no visiem pirātu uzbrukumiem pasaulē.

IMB ziņo, ka pie Indonēzijas krastiem, Indijā un Bangladešā notiek daudz nelielu zādzību, ko nevar uzskatīt par nopietniem incidentiem.

ternational Chamber of Shipping, ICS), Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA), Eiropas Transporta darbinieku federācija (*European Transport Workers Federation, ETF*), Āzijas Kuģu īpašnieku forums (*Asian Shipowners Forum, ASF*) un grupa SOS „Save Our Seafarers” („Glābiet mūsu jūrniekus”) apvienojās, lai, izmantojot plašsaziņas līdzekļus un vērstoties pie politiķiem un nozares augstākajām amatpersonām, palielinātu informētību par pirātisma radītajiem zaudējumiem sabiedrībai un ekonomikai. Lai gan 2013. gadā pirātu uzbrukumu skaits Indijas okeānā pirmo reizi piecos gados (2007.–2012. g.) ir samazinājies, nogalināto jūrnieku skaits pēdējos divos gados ir palielinājies trīskārt (*Sultan Ahmed bin Sulayem / DP World Chairman 30/6/2012*), tāpēc nav pamata pašapmierinātībai.

Starptautiskā kuģniecības palāta (ICS) ir publicējusi dokumentu, kura pamatā ir pētījumi par starptautiskās kuģniecības nozares pieredzi cīņā ar Somālijas pirātiem laikā no 2007. līdz 2013. gadam.

ICS ģenerālsekretārs Peters Hinchlifs (*Peter Hinchliffe*): „Šī dokumenta mērķis ir apzināt gūto pieredzi, lai nepieciešamības gadījumā to varētu izmantot citur pasaulē. Sagatavotā publikācija ir iesniegta arī Apvienoto Nāciju Organizācijai. 2013. gadā pēdējo piecu gadu laikā ir ievērojami samazinājies Somālijas pirātu uzbrukumu skaits, kas noticis, pateicoties pirātu apkarošanas, starptautiskās sadarbības un nopietnas plānošanas pasākumu kopumam, kā arī tiem pasākumiem, kas veikti krastā.

Tomēr pašapmierinātībai nav pamata, jo jāatzīst, ka pirāti vēl joprojām ir aktīvi, spēj uzbrukt tālu no krasta Indijas okeānā, un viss liecina, ka tie negrasās atteikties no savas ierastās nodarbes. Ir pāragri



2014. gada 17. janvārī Nortvudas operāciju štābā notika ES Jūras spēku pretpirātisma operācijas ATALANTA komandieru maiņa. Vācijas Jūras spēku viceadmirālis Zans Martēns (no kreisās) komandiera pilnvaras nodod Spānijas Jūras spēku viceadmirālim Bartolomejam Bauzam.

uz kuģa, repatriācijai, kompensācijām, ģimenes saziņas nodrošināšanai un jūrnieku aprūpei pēc atbrīvošanas. ES vajadzētu stiprināt minētās konvencijas un izstrādāt jaunas visaptverošas pamatnostādnes to jūrnieku un viņu ģimeņu labklājības nodrošināšanai, kuri ir kļuvuši vai var kļūt par pirātisma upuriem. ES vajadzētu uzņemties vadošo lomu šo starptautisko konvenciju grozīšanā, ņemot vērā ar ķīlnieku statusā turētajiem jūrniekiem saistītos pasākumus.

2013. gada statistika

Starptautiskā Jūrniecības biroja (IMB) gada ziņojums liecina, ka 2013. gadā reģistrēti 264 uzbrukumi kuģiem, kas ir par 40% mazāk nekā gadu iepriekš. Pirātu gūstā atradās vairāk nekā 300 jūrnieku, 21 jūrnieks bija smagi ievainots, 202 kuģos bija iekļuvuši pirāti un 12 kuģi tika nolaupīti.

Īpaši nežēlīgi un vardarbīgi bijuši Nigērijas pirāti, kas savus uzbruku-



Tomēr šo informāciju nevajadzētu atstāt bez ievēribas, jo šādu gadījumu skaits arvien pieaug.

Starptautiskā sadarbība dod rezultātus

Trīsdesmit viena starptautiskā kuģu īpašnieku un jūrniecības nozares organizācija, tai skaitā Starptautiskā kuģniecības palāta (*In-*

UZZIŅAI

IMB ir vienīgais neatkarīgais informācijas centrs, kas 24 stundas diennaktī bez maksas sniedz ziņas par uzbrukumiem kuģiem visā pasaulē. IMB mudina visus kuģu īpašniekus un operatorus ziņot par ikvienu incidentu. Apmeklējiet

www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>



domāt, ka pirātisma krīze ir beigusies, vēl jo vairāk tāpēc, ka daudzi jūrnīeki joprojām tiek turēti Somālijas pirātu gūstā, turklāt liela daļa no viņiem gūstā atrodas jau vairāk nekā trīs gadus.

Nenoliedzami, starptautisko spēku aizsardzības pasākumi Indijas okeānā ir bijuši ļoti nozīmīgi, un nekādā gadījumā par zemu nedrīkst novērtēt arī privāto bruģoto apsardžu ieguldījumu cīņā ar pirātiem, tomēr vēlos uzsvērt, ka kuģošanas kompānijām un kuģiem ir ļoti svarīgi nodrošināt labas pārvaldības praksi."

Jauns gads, vecas problēmas

Tomēr 2014. gada pirmā mēneša statistika liecina, ka tirdzniecības kuģus joprojām apdraud pirāti. Piemēram, 230 jūdzes no Somālijas krastiem astoņi pirāti no airu laivas uzbruka tankkuģim „Sinopec”. Lielbritānijas kuģniecības operāciju štābs (UKTMO) no tankkuģa saņēma ziņu par uzbrukumu. Kuģa apkalpe ziņoja, ka privātā bruģotā apsardzes vienība, kas atradās uz ku-

ģa, ir atvairījusi pirātu uzbrukumu un pirātu laiva devusies uz netālu braucošu kuģi. ES Jūras spēki sadarbībā ar Pirātisma apkarošanas spēkiem nekavējoties reaģēja uz šo incidentu.

ES Jūras spēku komandieris viceadmirālis Ervē Bležuāns: „Pateicoties ļoti efektīvajai starptautiskajai sadarbībai, mēs vēlreiz parādījām, ka pirātiem šajā teritorijā nebūs drošas paradīzes, kamēr mūsu spēki turpinās savas aktivitātes.”

ES Jūras spēku Operāciju centrs no Londonas ir brīdinājis visus kuģus, kas tranzītā šķērso šo teritoriju, un aicinājis visus būt modriem.

EU NAVFOR operāciju komandieris Bobs Tarants: „Šis uzbrukums parāda, ka pirāti pie Somālijas krastiem joprojām ir aktuāli, tāpēc ļoti svarīgi turpināt iesaistos pirātu apkarošanas pasākumus un izdarīt spiedienu uz šiem noziedzniekiem, bet jūrniecības nozarei, tāpat kuģu īpašniekiem, operatoriem un kuģu apkalpēm jābūt modriem un jāveic visi nepieciešamie drošības pasākumi, lai novērstu iespējamus uzbrukumus.”

Aizdomas par terorisma draudiem

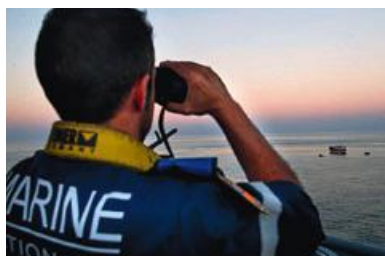
Kompānija „GULF of Aden Group Transits” (GoAGT) piedāvā bruģotu apsardzi kuģiem, kas tranzītā šķērso Indijas okeānu, un brīdina, ka arvien lielāks apdraudējums jūrā var nākt no „Al-Qaeda” teroristiem un ar to saistītajām organizācijām. Tā sauktais „Arābu pavasaris” daudzām teroristu grupām ir devis jaunu iedrošinājumu un jaunas dzīves normas, kas var nodarīt lielu kaitējumu kuģošanas biznesam Vidusjūras reģionā, Suecas kanālā, kā arī citos stratēģiski svarīgos jūras ceļos. Šādi uzbrukumi var būtiski ietekmēt globālo energoapgādes drošību un starptautisko tirdzniecību. Kompānija „GULF of Aden Group Transits” ir arī Lielbritānijas Ārlietu ministrijas konsultante uz Apvienotās Karalistes kuģiem, kas šķērso Adenas līci, un tās rīcībā ir plaša informācija par visiem notikumiem šajā reģionā, tāpēc tā savu brīdinājumu par iespējamajiem terorisma draudiem balsta uz signāliem, kas nāk no Jemenas, Ēģiptes un Somālijas.■

ATALANTA atbrīvo nolaupītu kuģi

18. janvārī Eiropas Savienības Jūras spēku (EU NAVFOR) pretpirātisma operācijas ATALANTA flagmanis Francijas kuģis „Siroco” ar Japānas atbalstu atbrīvoja pirātu nolaupītu kuģi. Operācijas laikā uz tā tika aizturēti pieci Somālijas pirāti, kuri iepriekšējā dienā bija veikuši uzbrukumu naftas tankkuģim.

17. janvāra vakarā Lielbritānijas kuģniecības operācijas štābs no tankkuģa saņēma ziņu par uzbrukumu. Kuģa apkalpe ziņoja, ka privāta bruģota apsardzes vienība, kas atradās uz kuģa, ir atvairījusi pirātu uzbrukumu. Pirātu laiva devusies uz netālu esošu kuģi.

ES Jūras spēki sadarbībā ar Pirātisma apkarošanas spēkiem nekavējoties reaģēja uz šo incidentu. Japāņu jūras patrulidmašīna un helikopters no Japānas kuģa „Samidare” ar Apvienoto jūras spēku (CMF/CTF151) atbalstu noteica kuģa atrašanās vietu. Savukārt ES Jūras spēku štāba kuģis „Siroco” pietuvojās kuģim un nosūtīja uz to savu helikopteru un kuģu apskates vienību.



Tuvojoties kuģim, helikoptera komanda pamanīja, ka cilvēki pār bortu izmet ekipējumu, kas apstiprināja aizdomas, ka tas varētu būt pirātu mātes kuģis. „Siroco” vienība ieņēma kuģi un piecus somāliešu pirātus saņēma gūstā turpmākai apstākļu noskaidrošanai. ES Jūras spēki iespēju robežās vienmēr cenšas panākt izmeklēšanas uzsākšanu pret aizdomās turamajiem pirātiem.

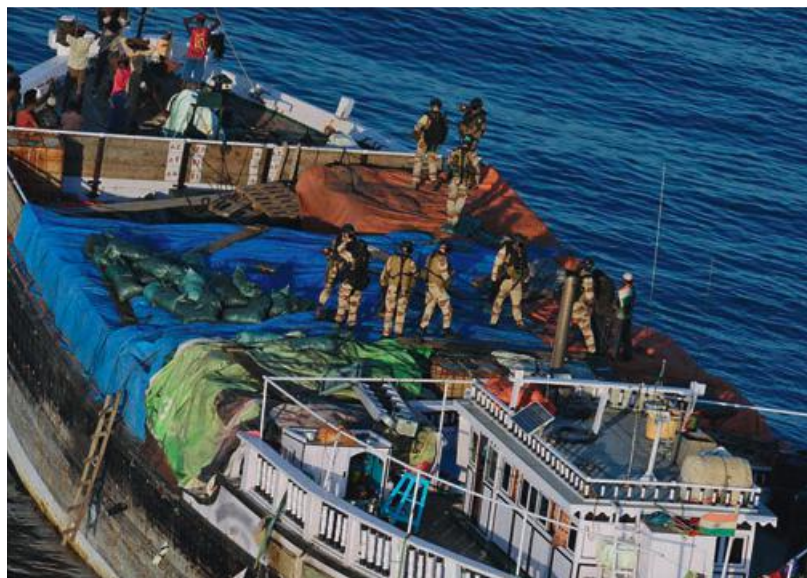
Atbrīvotā kuģa kapteinis informēja, ka pirms vairākām dienām kuģis un tā apkalpe tika saņemti gūstā pie Somālijas krastiem. Viņš arī apstiprināja, ka pirāti ir atbildīgi par iepriekšējā dienā veikto uzbrukumu tankkuģim.

ES Jūras spēku komandieris viceadmirālis Ervē Bležuāns: „Pateicoties ļoti efektīvajai starptautiskajai sadarbībai, mēs vēlreiz apliecinājam, ka, kamēr mūsu spēki turpinās savas aktivitātes, pirātiem šajā teritorijā nebūs drošas paradīzes.”

2014. gadā tieši ES vada Pirātisma kontaktgrupu pie Somālijas krastiem (CGPCS) un ir gatava mobilizēt starptautisku atbalstu, lai ierobežotu Somālijas pirātismu, ne tikai vēršoties pret tā izpausmēm uz jūras, bet arī novēršot cēloņus krastā.

No 2010. gada operācijā piedalās arī Latvijas karavīri, no kuriem viens dien operacionālajā štābā, bet otrs uz operācijas štāba kuģa. ■

Pēc ārzemju preses materiāliem



„Jūrnieks” jaunajā gadā aizsāk jaunu rubriku „Jaunie uz kuģa”, kurā stāstīsim par jaunajiem jūras virsniekiem, viņu ceļu uz jūru, vērojumiem, atziņām, piedzīvoto un nākotnes sapņiem. Pirmais rubrikas viesis ir **INGUS BAJINSKIS**, 29 gadus vecs kapteiņa vecākais palīgs, Latvijas Jūras akadēmiju beidzis 2008. gadā.

Lai kļūtu par jūrnieku, jābūt par sevi pārlicinātam

Ingus ir uzaudzis pie jūras, tādēļ viņu nekad īpaši nav mocījis jautājums, par ko kļūt, kad izaugs liels.

„Mūsu māja atradās Kuivīžos kādus pārsimt metrus no jūras. Vasarā nebija tādas dienas, kad nebūtu aizskrējis līdz jūrai. Biju vēl pavisam maziņš, kad pirmo reizi izbraucu jūrā ar zvejas laivu līdz zvejniekiem. Vasaras lielākais notikums bija Zvejnieku svētki (tagad Jūras svētki), tas bija ļoti gaidīts pasākums. Atceros, kādreiz mēs no Kuivīžiem uz Salacgrīvu braucām ar zvejas laivām, tas bija vienkārši lieliski! Vēlāk pārcēlāmies dzīvot uz Salacgrīvu. Nu, tur katrs vai nu ir jūrnieks, vai nācis no jūrnieku ģimenes, vai kā citādi ar jūru saistīts. Pabeidzu pamatskolu un, protams, iestājos jūrskolā. Tolaik Salacgrīvā vēl bija jūrskola, bija pavisam ērti – nevajadzēja braukt prom no mājām mācīties. Vasarās sāku piedalīties kuģu remontēšanā, sāku arī izbraukt jūrā ar tiem pašiem zvejas kuģiem. Ar vienu no tiem arī praksē braucu uz Bornholmu zvejojot mencas. Atceros, skolā bija sporta diena, es noskrēju krosu un tūlīt tādā pat riksītī skrēju uz mājām pēc savām mantām, lai laikā paspētu uz kuģi. Bet vispār jau jūrskolas laikā ar praksēm bija sarežģīti, īpaši tiem, kuri mācījās Salacgrīvā, bija grūti prakses vietas dabūt, laikam jau tika uzskatīts, ka Rīgas jūrskolā labāk sagatavo. Esmu ļoti pateicīgs Ādolfam Zagantim, kurš man palīdzēja nokļūt praksē uz prāmja „Fellow”, tā bija mana pirmā pieredze uz ro-ro tipa kuģa. Centos katru vasaru tikt uz kāda kuģa un doties jūrā, tā visus prakses laikus biju pārstrādājis ar uzviju,” savu jūrnieka gaitu sākumu atceras Ingus.



Jau studiju gados Ingus izdevās izmēģināt spēkus uz dažādiem kuģiem, tā gūstot plašu priekšstatu par izvēlēto profesiju. Mācoties Latvijas Jūras akadēmijā, viņš nostrādāja divus kontraktus uz Latvijas kuģniecības tankkuģa „Kolka”. Salīdzinājumā ar zvejas kuģiem un prāmi, kurš kursē noteiktā līnijā, tā jau bija iespēja redzēt pasauli! Sekoja darbs uz Īrijas kompānijai piederošiem prāmjiem, bet pēc akadēmijas beigšanas – kapteiņa trešā palīga vieta uz toreizējā Latvijas karoga kuģa „Tor Neringa”.

„Tas bija interesants laiks, sevišķi pēdējais gads: mēs ņēmām no Eiropas valstīm tehniku – traktoros, mašīnas, pārsvarā galīgus lūžņus, un vedām uz Vidusjūras valstīm – Grieķiju, Turciju, Siriju, Ēģipti.

▶▶▶ 46. lpp.



Akadēmijā – diploms jau tikpat kā kabatā.

Tankkuģa „Kolka” matrozis.



Kuģis ieiet ostā, bet tur jau priekšā stāv pūlis, katrs grib ātrāk savākt savu tehniku, bet kā nu kuram tas izdodas, jo akumulatori pa lielākai daļai sen jau nosēdušies, braucamie knapi turas kopā. Vienreiz gan vedām no Itālijas uz Ēģipti pavisam jaunus *busus*, bet, kamēr tos izkrāva, vismaz 80 procentiem bija nolauzti spoguļi!” stāsta virsnieks.

Spāņu miers un angļu birokrātija

Kad kuģi „Tor Neringa” pārdeva, Ingum sākās *Spānijas periods*. „Tā bija laba firma un arī labs kuģis, sauca „SF Alhucemas”, sāku strādāt par trešo palīgu, pēc diviem kontraktiem par otro, vēl pēc gada – par *čifu*. Uz kuģa bija divi otrie palīgi, strādājām arī kopā ar vecāko palīgu, pamazām apguvām un varējām pārņemt viņa pienākumus. Man ļoti patika uz spāņu kuģa valdošais stils. Pirmkārt, ļoti ģimenes attiecības, otrkārt, viss notiek rāmi un mierīgi, bez lieka stresa, bez klaigāšanas un balss pacelšanas. Braucām uz Maljorku, Ivisu, Deniju, brīvdienās bieži uz Barselonu, uz Menorkas salu. Bija laiks



Menorkas salā.

Ingus ir uzaudzis pie jūras – ģimene dzīvoja Kuivižos, pēc tam Salacgrīvā.



Kapteina otrais palīgs uz spāņu kuģa „SF Alhucemas”.



daudz ko apskatīt. Taču tad Spānijā sākās nopietna krīze, kuģiem tika mainīti karogi, savukārt visi jūrnieki, kas nebija spāņi, tika atlaisti no darba – tāds lēmums tika pieņemts, jo neesot labi, ja spāņiem pašiem trūkst darba, bet uz spāņu kuģiem strādā ārzemnieki. Tas notika 2012. gadā,” atceras Ingus.

Pēdējo gadu Ingus nostrādājis uz īru ātrgaitas katamarāniem, pats saka, ka, salīdzinot ar spāņu rāmo stilu, uz īru kuģiem valdot liela birokrātija – angļu stilā. Tagad viņš nolēmis atkal kaut ko mainīt, gribētu pamēģināt strādāt uz kuģiem, kuri apkalpo naftas platformas un vēja ģeneratorus. „Droši vien sāksu atkal kā otrais palīgs, lai apgūtu visu nepieciešamo. Labi zinu, ka uz tankkuģiem braukt nevēlos. Ar pasažieru kuģiem ir interesanti – daudz kas atkarīgs no tā, kādi gadās pasažieri. Piemēram, vienu laiku vedām pasažierus no Marokas. Tas ir jāredz pašam, to nevar izstāstīt! Bija firmas, kas, lai piesaistītu pasažierus, uzlika milzīgas cenu atlaides, bet pēc tam vairs pašas nevarēja to pasažieru daudzumu apkalpot. Ko tad dara pasažieri? Nāk ar savām lētajām biļetēm uz nākamo kuģi, mēs

sakām – jūs neesat biļetes pirkuši mūsu firmā, mēs jūs nevaram vest. Taču viņiem vienalga, sasēžas ar visiem bērniem uz rampas, kuģis nevar atiet. Apkārt staigā policija, bet neiejaucas. Vai arī, kad viņiem *ramadans*, neko neēd, neko nedzer, kļūst histēriski, kliedz, bļauj... Bija jau arī interesanti, kad viņi brauca atpakaļ no Eiropas. Piemēram, cilvēks nopircis galīgi sagrabējušu busiņu, uz tā uzsējis sešus ledusskapjus! Eiropā viņi pērk pilnīgi visu, ko vien lēti var dabūt, ved uz mājām un tur pārdod.”

Pamati tika ielikti jūrskolā

Atceroties savus mācību un studiju gadus, Ingus ir pārliecināts, ka pamatu pamatus, to, kas profesijā visvairāk noder, viņš tomēr apguvis jūrskolā. „Atceros, kā akadēmijā mēs, piemēram, mācījāmies visu, kas saistīts ar radioaparāturu. Tā bija galīgi novecojusi, ne uz viena kuģa es vairs neko tamlīdzīgu neesmu redzējis, turklāt tas viss bija jāapgūst krievu valodā! Man gan šķiet, ka nu jau noteikti kaut kas ir mainījies. Vēl atceros smago matemātiku, atceros profesoru, kas to mācīja... Domāju, ka akadēmijā tomēr vairāk vajadzētu attīstīt studentos spēju vadīt – klāja vai mašīnas apakalpi, tāpat vairāk *spiest* uz speciālajiem priekšmetiem, mācīt, kā izmantot visus modernos līdzek-

...atnākam krastā un klausāties, ko stāsta pasniedzējs, kurš jūrā bijis sazin kad...

lus, kas atrodas uz kuģiem. Saņemtu, ka tos visus akadēmija droši vien nevar iegādāties, bet kaut vai bildēs parādīt un izstāstīt varētu, lai, nonākot uz kuģa, kadets vai jaunais virsnieks vismaz kaut ko būtu redzējis un zinātu vismaz pašus pamatus. Bet tā jau studiju gadi bija forši! Dzīvoju kopmītnē, tur tomēr iemācās patstāvību, bez tam tur vienmēr atradīsies kāds, kas tev palīdzēs, pamācīs, ja kaut ko nesaņemsi. Ja dzīvo pats savās mājās, kam tu kaut ko prasīsi?”

Ingus draugi, vismaz 95 procenti, esot jūrnieki. „Gadās, ka atbrau-



Jūrskolas laiks – pirmā prakse uz zvejas kuģa.

cu mājās, bet tajā laikā visi ir prom jūrā. Tomēr gadās arī visiem satikties, un tad ir jautri! Jūrskolā mēs sākām mācīties 25, pabeidzām 15, tālāk uz akadēmiju aizgājām trīs. Patiesībā jau visvairāk satiekos ar akadēmijas biedriem, galvenokārt ar tiem, ar kuriem kopā dzīvoju kopmītnē,” saka Ingus.

Četras nedēļas par maz, četri mēneši par daudz

„Uz kuģa man vislabāk patīk sardzes nakti – no divpadsmitiem līdz četriem. Pilnīgs klusums un miers, neviens netraucē. Vai arī tā sauktās *čīfa* sardzes – no četriem līdz astoņiem, skaties saullēktu katru rītu! Uz kuģi dodos kā uz darbu, kā jau lielākā daļa cilvēku. Pirmās dienas parasti paiet, kamēr pierod, pēc tam viss ieiet ritmā, aiziet automātiski. Un tad ir pašas pēdējās dienas, kas trakoti velkas. Un tad tu esi lidmašīnā un domā, cik ātri tas laiks tomēr paskrēja! Pēdējā laikā strādāju pa četrām nedēļām – četras jūrā, četras krastā. Bet tas nav labi, tās četras nedēļas paiet pārāk ātri. Četru mēnešu kontrakti, kā tas ir uz tankkuģiem, atkal ir par daudz – jūrā par daudz un krastā arī, tu jau paspēj visiem apņemt un pašam arī viss ir apņinis!”

Kā jau liela daļa jūrnieku, arī Ingus uzskata, ka krastā pārāk ilgs laiks jāpavada dažādosursos. „Piemēram, tie kvalifikācijas uzturēšanas kursi. Nu, mēs taču ejam jūrā! Bet atnākam krastā un klausāties, ko

stāsta pasniedzējs, kurš jūrā bijis sazin kad, un tā saucas kvalifikācijas uzturēšana! Un par to vēl jāmaksā! Spāņiem vispār nav nekādu kvalifikācijas eksāmenu, viņiem svarīgākais, cik ilgi esi nostrādājis jūrā attiecīgā laika periodā,” saka Ingus.

Atgriežoties no kārtējā reisa, pāris pirmās dienas paejot vienkārši uz divāna, gulšņājot un skatoties televizoru. „Pēc tam gan gribas kaut kur iziet, pastaigāties. Aizbraucam ar suni uz jūrmalu. Man vispār ļoti patīk izbraukt kaut kur pie dabas, tā ir labākā atpūta. Patīk aizbraukt pamakšķerēt, patīk kaut ko uzgrīlēt. Nopirku sev kūpinātavu: nu, ja Latvijā tiešām vairs nedrīkstēs tirgot žāvētu gaļu, tad vismaz es un manējie no tā necietīsim! Vēl man patīk padarboties ar koku, nu, kaut ko tādu.”

Jautāts, ko viņš novēlētu tiem jauniešiem, kuri vēl tikai domā par savu nākamo profesiju, Ingus atbild ļoti pārliecinoši: pašam jāzina, vai tu tiešām gribi mācīties par jūrnieku. Ja svārsties starp trim vai četrām profesijām, tad, visticamāk, jūrnieka profesija nebūs tava. „Darbs nav slikts, materiālā ziņā nepavisam nav slikts! Tagad jau ir vieglāk, jo gandrīz uz visiem kuģiem ir internets, var regulāri sazināties ar ģimeni, var skatīties ziņas un visu laiku būt kursā par to, kas notiek Latvijā. Protams, katram darbam ir savi plusi un savi mīnusi,” tā Ingus.■

Sarma Kočāne

Brašais Apolons

Nirēju treniņš ar zemūdens elpošanas aparātu bija plānots baseinā. Un vienam no puīšiem šis treniņš zem ūdens bija pirmais viņa mūžā, tādēļ, nesdams elpošanas aparātu uz baseinu, viņš manāmi nervozēja. Puišis bija saņēmis stingru instrukciju, ka pirms elpošanas aparāta lietošanas baseinā tas ir obligāti jānoskalo dušā. Aiznesis aparātu uz dušu un tur to skalodams, puišis uz sienas ieraudzīja uzrakstu un zīmējumu, kas vēstīja, ka peldētājam, pirms sākt peldēt baseinā, ir jānoskalojas bez peldbiksēm. Būdamis instrukcijām paklausīgs cilvēks, viņš nodomāja: ja reiz ir tāda prasība, tā jāpilda, un noskalojās zem dušas bez peldbiksēm.

Uzlicis peldcepurīti, nopūties, pēdējo reizi galvā izspēlējis vingrinājumus, kādi būs jāveic zem ūdens, un uzmetis plecos elpošanas aparātu, puišis stalti iesoļoja baseina telpā.

Ar kļuvis izbrīnu un manāmu apjukumu baseina apmeklētāji skatījās uz brašo puiši ar Apolona augumu. Puišis nodomāja: šādi skatieni uz viņu ir vērsti tāpēc, ka daudzi noteikti viņu apbrīno, šo cilvēku – nirēju, varoni un drosminieku, kas, riskēdams ar savu dzīvību, būtu gatavs mesties ūdens neaptveramajos plašumos. Kad lepnī bija aizsoļots līdz baseina vidum, puīša lepna skaistens lēnām sāka slīdēt uz leju, līdz pār viņu nāca apskaidrības mirklis – viņš bija kails, bez peldbiksēm! Šeit būtu lieki stāstīt, ar kādu ātrumu brašais Apolons metās atpakaļ dušas telpā, pirms tam steigā nolikdams akvalangu zemē. Vienīgi jāpiebilst, ka viņa spilgti sārtās peldbikses karājās uz tā paša akvalanga ventiļa, kas, viņam ieejot baseinā, bija uzmests uz pleciem.

*Fragments no grāmatas
„Ūdenslīdzēju stāsti”*

Kad netiek ievērota kuģošanas drošība

Netālu no Dienvidāfrikas krastiem, kad burātāji ar savu jahtu devās uz ostu, viņiem ceļu aizšķērsoja aptuveni 14 metrus garš valis, kurš pil-



nīgi negaidot iznira kādus desmit metrus no jahtas un vēl pēc mirkļa, pārkāpjot visus kuģošanas drošības noteikumus, atkal iegremdējās. Valis laikam nebija aprēķinājis attālumu līdz jahtai, savukārt burātāji tika pārsteigti nesagatavoti, tāpēc viņiem pietrūka laika, lai izvairītos no sadursmes. Rezultāts: valis pazuda dzelmē, bet jahta krietni sadragāta. Vienīgais mierinājums, ka cilvēki šajā sadursmē necieta.

Haizivis ilgdzīvotājas

Zinātnieki atklājuši, ka baltās haizivis (*Carcharodon carcharias*) var nodzīvot krietni vien ilgāku mūžu, nekā tika uzskatīts iepriekš. Zinātnieki pētījuši haizivju audus, ko ASV Nacionālā zvejas aģentūra savākusi no 1967. līdz 2010. gadam. Pētījumi parādīja, ka dažas haizivis sasniegušas pieklājīgu vecumu – 73 gadus tēviņi un 40 gadus mātītes. Iepriekš uzskatīja, ka baltās haizivis nedzīvo ilgāk par 23 gadiem.

Atklājums tika izdarīts, pateicoties Zviedrijas Karaliskā institūta pētnieces Kristijas Speldingas izstrādātajai jaunajai datēšanas metodei, kas paredz oglekļa izotopa analīzi audos un oglekļa-14 daļas noteikšanu tajos. Iepriekš zivju vecumu visbiežāk noteica, pārbaudot „gadu

gredzenus” zivju iekšējās auss kau-lā, taču šī metode ir ļoti kļūdaina, īpaši attiecībā uz vecākiem dzīvniekiem.

Zinātnieki atdzīvina ūdens blusu oliņas

Amerikāņu zinātnieki veiksmīgi atdzīvinājuši ūdens blusu (*Daphnia pulicaria*) oliņas, kas 700 gadus ilgi bija dusējušas vienā no Minesotas ezeriem. Iespējams, ka tās ir visvecākās dzīvas radības oliņas, kādas jebkad atgriezušās dzīvē. Ūdens blusas ezerā atklātas, pārbaudot ūdens ķīmisko sastāvu. Izrādījās, ka liels fosfora daudzums ezerā šīs blusas padarījis par sava veida „laika kapsulām”. Patiesībā ūdens blusu oliņas no ezera tika izņemtas jau 2009. gadā, bet tikai tagad pēc ilgstošiem DNS pētījumiem bijusi iespēja tās atdzīvīnāt.

Divi vienā

Ojo de Liebre lagūnā, kas atrodas Kalifornijas pussalas dienvidos, atrasti miruši saauguši pelēko vaļu Siāmas dvīņi. Kā vēsta amerikāņu mediji, šis ir pirmais zināmais gadījums, kad fiksēti saauguši šīs sugas pārstāvji. Atrasto vaļu garums nedaudz pārsniedz divus metrus. Tā kā parasti pelēko vaļu mazuli piedzims trīs līdz piecus metrus gari, zinātnieki pieļauj, ka šie dvīņi piedzimuši neiznēsāti, bet eksperti turpinās veikt pētījumus.

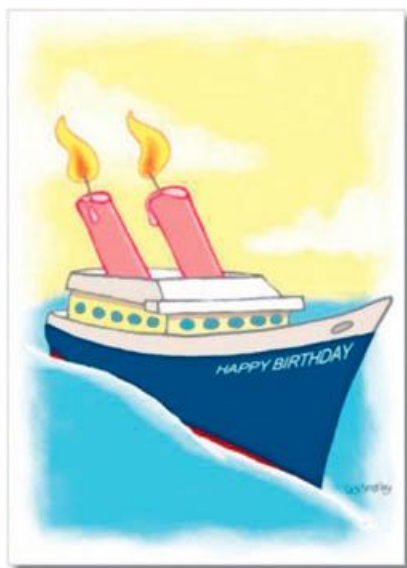


Pelēkie vaļi ir vieni no nedaudzajiem dzīvniekiem, kuru populācija, pateicoties ekologu centieniem, ir ievērojami pieaugusi. 20. gadsimta vidū šie dzīvnieki atradās uz izmiršanas robežas, bet 1994. gadā tika izsvītroti no apdraudēto dzīvnieku sugu saraksta. Tomēr pētījumi liecina, ka pelēko vaļu populāciju nav izdevies atjaunot līdz bijušajam apjomam.

VISIEM, VISIEM, VISIEM

Latvijas Jūras akadēmijas

ABSOLVENTIEM!



2014. gada 1. oktobrī LJA svinēs savu 25 gadu pastāvēšanas jubileju, kā arī tiks dibināta Absolventu asociācija.

LIELS LŪGUMS

atsūtīt Jūsu kontakinformāciju – vārdu, uzvārdu, tālruni, e-pasta adresi, absolvēšanas gadu, kā arī darba vietas nosaukumu un amatu uz e-pastu:

inese.viesture@latja.lv

**Ja Jums ir savu kursa biedru kontakti,
padodiet ziņu arī viņiem!**



Sikāka informācija sekos uz Jūsu norādīto e-pastu.

Ar cieņu,
LJA



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062129, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

BĪSTAMO KRAVU UN BERAMKRAVU INSPEKCIJA

Tāl. 67062120, fakss 67860083

E-pasts: kdd@lja.lv

**ŽURNĀLU „JŪRNIEKS” VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd