



JŪRNIEKS

NR. 2 (81) 2014



Tīra Baltijas jūra sākas tavā galvā!

Vai tikai Baltijas jūrai tiks noteikts NECA statuss? Un kā ar Ziemeļjūru un Ziemeļaustrumu Atlantiju?



Latvijas ostās pieaug kravu apjoms



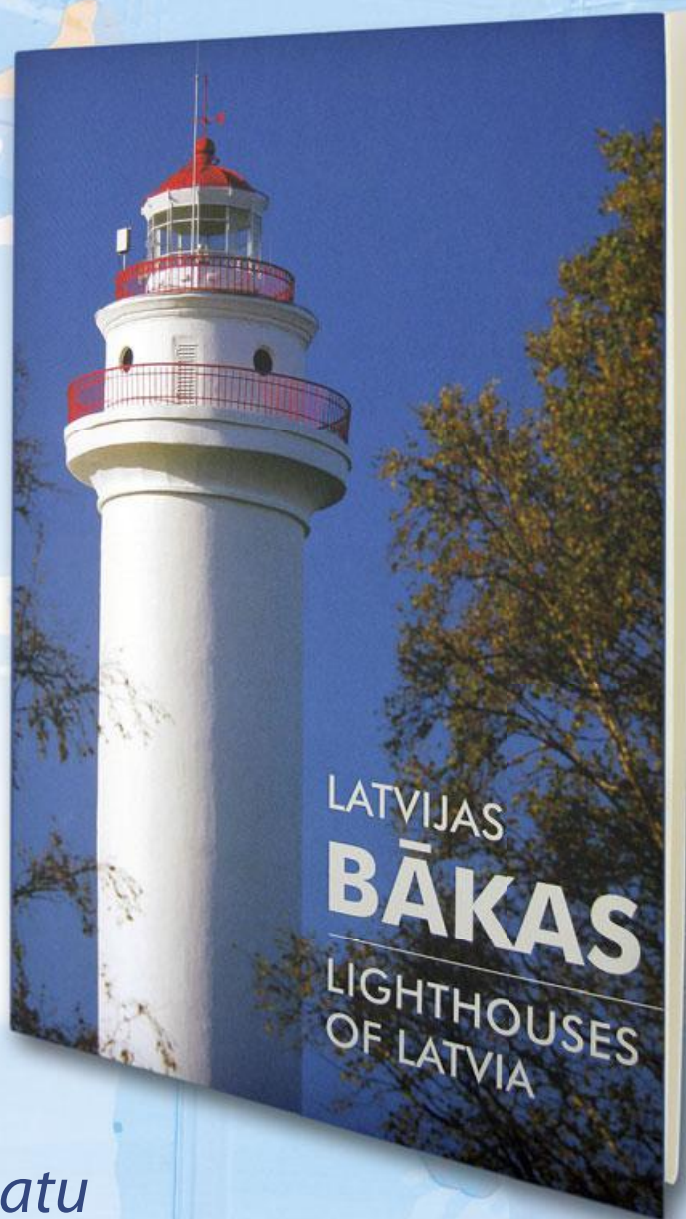
„Enkurā” piedalās 24 skolu komandas



Sievietes pasaules jūrās



SKLOIS projekts ostu konkurētspējai un kuģošanas drošībai



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

Latvijā un pasaulē

- 2 ES daudzgažu budžets paver durvis Latvijai būtiskiem ģeopolitiskajiem projektiem
- 3 Par iespējamo slāpekļa emisiju noteikšanu Baltijas jūrai
- 4 Latvijā viesojas Zviedrijas karalis
Klajā laista Ainažu jūrskolai veltīta eiro monēta
- 5 Latvijas jūrniecei un kuģniecībai veltītās piemiņas monētas

Ziņas īsumā

- 6 Jaunas idejas ostas attīstībai
- 7 Liepājas Jūrnieceības koledžas elektrotehnikas laboratorijas modernizācija | Skolu jaunatne iepazīst Rīgas ostu
Ģimenes iepazīst muzeju un kuģus

Jūras administrācija

- 8 Aizvadītās konkursa „Enkurs” divas kārtas
- 9 Izstādē „Skola” pirmo reizi jūrnieceības izglītības stands
- 10 „Veru durvis uz augstskolu” Valmieras Pārgaujas ģimnāzijā
Spēle „Jūras saimnieku parlaments”

Drošība

- 11 SKLOIS projekts – ostu konkurētspējai un kuģošanas drošībai
- 13 Vienotā cīņa pret starptautisko organizēto noziedzību
- 15 Nākotnes izaicinājumi kuģošanas drošībai

Jūras spēki

- 16 Jūras spēku flotile saņem piekto patruļkuģi – „Rēzekne”

Jūrā un krastā

- 19 Jūrnieceības savienība runā par nozares problēmām
- 21 Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 21. izdevums
- 22 Profesionāļi spriež par jūrnieceības jautājumiem
- 24 DNB – banka katram jūrnieceim
- 25 Sievietes pasaules jūrās
- 30 Ceļot ar kravas kuģiem kļūst stilīgi
- 31 Turpinās Panamas kanāla paplašināšanas darbi

Ostas

- 32 Politikas ekonomiskie aspekti
- 34 Likumdevēji neieklausās nozares vajadzībās
- 35 Uzmanības centrā nelegālie imigranti
- 36 Rīgas ostas ziņas
- 38 Liepājas ostas ziņas
- 40 Ventspils ostas ziņas

Jaunie jūrā

- 41 No „Enkura” kapteiņa līdz kuģu vadītājam
- 44 Latvijas kadetu piedzīvojumi

Veco jūrnieceku stāsti

- 47 Vienmēr bija nostalgija pēc mājām

Tīra Baltijas jūra sākas tavā galvā

Jau septīto reizi tika rīkota Lielā talka. 2014. gada sauklis bija „Tīra Baltijas jūra sākas tavā vannas istabā”. Ja pieņemam, ka domāšanas kvalitāte nosaka dzīves kvalitāti, jāatzīst, ka tīra Baltijas jūra, un ne tikai Baltijas jūra, sākas katra cilvēka galvā. Un mēs, protams, esam pārliecināti, ka ar šo ķermeņa daļu mums viss ir vislabākajā kārtībā, jo esam taču gana izglītoti un civilizēti, pietiekami zinoši un dažreiz pat neticami erudīti.

Tomēr neatstāj sajūta, ka ar mūsu galvām kaut kas nav īsti kārtībā. Piemēram, kad tiek apspriesti dažādi jautājumi starptautiskā, starpnacionālā, nacionālā, reģionālā vai pat ģimenes līmenī un iekarsušās, bet varbūt sakarsētās galvas neļauj pieņemt saprātīgus lēmumus. Vai arī tad, kad piesārņojam vidi, aiz sevis atstājot, piedodiet, mēslu strīpu, kaut lieliski zinām, ka nedrīkst mest atkritumus ceļa malā, mežā, kāpās vai jūrā.

„Tīra apkārtējā vide un Baltija jūras nākotne ir atkarīga tikai no mums pašiem!” To šogad pie sirds lika Lielās talkas organizētāji. Rīgas brīvostas pārvalde, kas vienmēr ir bijusi Lielās talkas sponsoru ierindā, šogad ne tikai aicināja uzņemt ostas pārziņā esošās dabas un saimnieciskās teritorijas, bet arī mudināja visus apkārtējo rajonu iedzīvotājus un institūcijas vienoties kopīgam darbam, kura galvenais mērķis ir dzīvot un atpūsties sakārtotā vidē. Bet mēsli katru gadu atkal un atkal krājas, un talkas reizē ar tiem tiek piepildīti simtiem maisu.

Saskaņā ar ANO Vides programmu tika veikts monitorings Baltijas jūras reģionā, un pētījumi parādīja, ka jūru piesārņojošie atkritumi ir starptautiska, nevis lokāla problēma. Piemēram, mūsu Kurzemes jūrmalas krasts aptuveni 35 kilometru garumā ir noklāts ar Polijā, Lietuvā, Dānijā, Zviedrijā, Kiprā un citās valstīs ražotām iepakojuma paciņām, pudelēm un citiem atkritumiem. Lai cīnītos ar šiem atkritumiem, nepietiek organizēt talku, te, lai nenoslīktu atkritumos, ko izskalo jūra, vajadzīgas pavisam citas metodes. Un kur tad nu vēl kuģi un to radītais piesārņojums.

„Eh! Man vienai!” kāds slaidi nospļausies caur zobiem. „Man jūra līdz ceļiem!”

Ja pieņemam, ka domāšanas kvalitāte nosaka dzīves kvalitāti, tad katram no mums vispirms vajadzētu sarīkot lielo talku savā galvā. Grūti? Bet vajag, lai neatrastos piesārņotā jūrā līdz ceļiem.

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, tālr. 29229063. E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Haralda Apoga, Anitas Freibergas, Āra Freiberga, Raita Mūrnieka, Uģa Kalmaņa, Raita Šmita, Jāņa Dobra, Aleksandra Ninikašvili foto, kā arī SM, JA, LJK, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvostas, Jūras spēku Preses nodaļas, BCT, LETA, AFP, EPA, AP, EK, ES Navy, 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.

ES daudzgadu budžets paver durvis Latvijai būtiskiem ģeopolitiskajiem projektiem

Jaunais ES daudzgadu budžets paver durvis Latvijai un Baltijas valstīm būtiskiem ģeopolitiskajiem projektiem, taču izšķiroša nozīme būs spējai apgūt naudu un vienošies ar kaimiņiem par kopīgiem mērķiem, uzskata Eiropas Parlamenta deputāts Roberts Zīle.



2013. gada 12. decembrī Rīgā notikušajā konferencē „ES nauda Latvijai – pagrieziena punkts” tika uzsvērts, ka nākamie septiņi gadi ES budžeta ietvaros dod Latvijai reālu iespēju gan tikt pie modernas dzelzceļa līnijas, ar kuru Baltijas valstis beidzot tiktu savienotas ar pārējo ES, gan arī uzlabot savu enerģētisko drošību.

Daudzgadu budžeta kontekstā pozitīvi vērtējama Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (*Connecting Europe Facility* – CEF) izveide un tam paredzētais finansējums. CEF ir pilnīgi jauns horizontāls mehānisms ES nozīmes transporta, enerģētikas un digitālo tīklu finansēšanai, ar kura palīdzību varēs veicināt visai ES nozīmīgu pārrobežu projektu īstenošanu, kuri citādi varētu kavēties vai vispār netikt īstenoti dalībvalstu ierobežoto finanšu dēļ.

Transporta nozare saņems 23,2 miljardus eiro no CEF līdzekļiem, kas ir gandrīz trīs reizes vairāk nekā iepriekšējā periodā. Iespaidīgi ir ne tikai absolūtie skaitļi, bet arī ES līdzfinansējums – konkrēti kohēzijas valstu transporta projekti to saņems līdz pat 85% apmērā.

Tieši lielais ES līdzfinansējuma apmērs padara vairākus projektus, t.sk. „Rail Baltica” otrās kārtas jeb ātrgaitas dzelzceļa projekta īstenošanu reāli iespējamu. Ja

līdzfinansējums būtu tikai 30%, ir skaidrs, ka valdība šādu projektu finansiāli nespētu atbalstīt.

Tajā pašā laikā „Rail Baltica” sakarā ir svarīgi, lai visām trim Baltijas valstīm būtu kopīgas intereses. Lai projekts būtu iespējams, vajadzīgs visu triju valstu kopuzņēmums, kura izveidi šobrīd kavē Lietuvas puse, velkot garumā statūtu pieņemšanu u.tml. Vienlaikus kā pozitīvs solis vērtējams tas, ka Satiksmes ministrija „Rail Baltica” tapšanā neiesaistīja VAS „Latvijas dzelzceļš”, jo t.s. tradicionālās dzelzceļa kompānijas Baltijas valstīs tajā faktiski nav ieinteresētas.

Diemžēl dzelzceļa sakarā negatīvu fonu dod tas, ka esošā plānošanas perioda ietvaros AS „Pasažieru vilciens” 140 miljonu latu vērtais vilcienu iepirkums beidzies ar neko un patiesībā valstij nodarījis kaunu.

CEF līdzfinansējumam ir liela nozīme arī Latvijas un Baltijas valstu enerģētiskās drošības uzlabošanā. CEF naudu iespējams izmantot arī enerģijas piegāžu diversifikācijai un īpaši t.s. „enerģijas salu” likvidēšanai, jo ES finansējums var sasniegt pat 75% no projektu izmaksām. Baltijas valstis šo naudu varētu izmantot reģionāla sašķidrinātās gāzes termināļa izbūvei, tā radot konkurenci „Gazprom” monopolam mūsu tirgū.

Tomēr CEF piedāvātās iespējas Latvijai un Baltijas valstis kopā var arī palaist garām, tāpēc valdībai ir jāuzsāk aktīvs darbs pie projektu sagatavošanas, savukārt Baltijas valstu līmenī jāpanāk vienošanās gan „Rail Baltica” sakarā, gan par to, kur tiks būvēts sašķidrinātās gāzes terminālis.



Par ES daudzgadu budžetu

Zaļo gaismu ES daudzgadu budžetam deva Eiropas Parlaments. Tas nozīmē, ka nākamajos septiņos gados, no 2014. līdz 2020. gadam, vairāk nekā 900 miljardi eiro tiks atvēlēti dažādām prioritātēm. Lielākā daļa naudas tiks iedalīta Latvijā jau labi zināmo ES prioritāšu nodrošināšanai, cita starpā lauksaimniecības atbalstam, reģionu attīstībai un kohēzijas politikai. No ESF, ERAF un ES KF Latvijai paredzēti 4,4 miljardi eiro, bet kopumā Latvija no ES budžeta saņems 7,48 miljardus eiro.

Par CEF

CEF ir pilnīgi jauns „horizontāls” mehānisms ES nozīmes transporta, enerģētikas un digitālo tīklu finansēšanai, kura mērķis ir veicināt ES nozīmīgu pārrobežu projektu īstenošanu. No kopumā daudzgadu budžetā CEF atvēlētā 29,3 miljardu eiro finansējuma transporta nozare saņems 23,2 miljardus eiro, no kuriem 10 miljardi eiro nāks no Kohēzijas fonda naudas transporta infrastruktūrai. Savukārt enerģētikas nozare saņems 5,12 miljardus eiro, bet telekomunikācijas (digitālie tīkli) – 1 miljardu eiro.■

Par iespējamo slāpekļa emisiju noteikšanu Baltijas jūrai

Baltijas jūras valstis HELCOM ietvaros jau ilgstoši diskutē par HELCOM izstrādāto pieņemumu par iespējamo slāpekļa emisiju kontroles rajona (NECA) statusa noteikšanu Baltijas jūrai, kā arī par šā dokumenta virzību iesniegšanai IMO. Latvija 2007. gadā ir atbalstījusi HELCOM Baltijas jūras rīcības plānu (BJRP), tai skaitā arī gaisa piesārņojuma samazināšanu no kuģiem.



IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 66. sesijā, kas notika no 2014. gada 31. marta līdz 4. aprīlim, tika iekļauts jautājums par MARPOL konvencijas sestā pielikuma grozījumiem, kas paredz uz laiku atlikt III pakāpes NOx emisiju standartu apstiprināšanu.

2013. gada 3. oktobrī Kopenhāgenā notika HELCOM dalībvalstu ministru tikšanās, kurā diskutēja par BJRP īstenošanu, tai skaitā arī par NECA priekšlikuma iesniegšanas termiņiem IMO. Galvenās domstarpības izvērtās par slāpekļa emisiju samazināšanu no kuģiem, un iesaistītās puses nevarēja vienoties par labāko iespējamo variantu. Viens no iemesliem, kāpēc progress šajā jautājumā ir tik niecīgs, ir valstu, ministriju, dažādu valdības struktūru, kā arī publiskā un privātā sektora vājā sadarbība.

Pasaules dabas fonds ir pārliecināts, ka vides ministri daudzās no

Baltijas jūras reģiona valstīm nespēj stāties pretī citu nozaru ministriem un sektoriem, lai aizstāvētu veiksmīgu reģiona attīstību, kas iespējama, tikai atveseļojot jūras ekosistēmu.

Kopenhāgenā ministriem neizdevās vienoties par šo jautājumu. Deklarācijā tika iekļauts Latvijas un Polijas priekšlikums par NECA statusa noteikšanu arī citām jūrām, jo īpaši Ziemeļjūrai, tāpēc tagad darbs pie Ziemeļjūras NECA pieteikuma sagatavošanas turpinās.

Šābrīža nacionālā pozīcija paredz, ka NECA Baltijas jūrai nosakāms, ja tāds vienlaikus tiek noteikts arī Ziemeļjūrai, taču Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (LOTLP) uzskata, ka pozīcija būtu jāmaina, jo saasināsies Baltijas

UZZIŅAI

Ar priekšlikumu Baltijas jūrai noteikt NECA statusu nākusi klajā Baltijas jūras vides aizsardzības komisija HELCOM. Prasības attiektos uz jaunajiem kuģiem (būvētiem 2016. gada 1. janvārī un vēlāk, kā arī gadījumos, kad dzinējam veiktas būtiskas izmaiņas), kuri tiek ekspluatēti NECA. Plānots, ka tiem būtu jānodrošina III pakāpi noteiktie stingrākie emisijas standarti.



HELCOM dalībvalstu ministri tiekas Kopenhāgenā 2013. gada 3. oktobrī.

jūras konkurence ar citiem reģioniem, kā rezultātā varam zaudēt kravu apjomus. Noraidošu viedokli par NECA noteikšanu Baltijas jūrai LOTLP sēdē pauda arī Latvijas Ostu asociācija.

LOTLP, Latvijas ostas un privātā biznesa pārstāvji uzsver, ka nekādā gadījumā neiestājas pret Baltijas jūras atveseļošanu un ilgtspējīgas attīstības politiku. Tas nenoliedzami ir viens no svarīgākajiem uzdevumiem, tomēr Latvijas interesēs ir nepieļaut, lai Baltijas jūras reģions, tātad arī mūsu ostas, tiek pakļauts nevienlīdzīgai konkurencei. Tikpat nopietni vides jautājumi jārisina arī citos reģionos, tāpēc ir tikai pašsaprotami, ka Latvija kopā ar citām Baltijas reģiona valstīm iestājas pret konkurences kropļošanu.

Saskaņā ar Latvijas nacionālo nostāju arī turpmāk jāpieņem pūles, lai HELCOM lēmumi nepakļautu Baltijas jūras reģionu nevienlīdzīgai konkurencei, tāpēc, lemjot par HELCOM pieteikuma iesniegšanu IMO, aktīvi jāiestājas par NECA statusa noteikšanu ne tikai Baltijas jūrai, kā tas tiek paredzēts pašlaik, bet arī Ziemeļaustrumu Atlantijai, vai vismaz Ziemeļjūrai. ■

Latvijā viesojas Zviedrijas karalis

27. martā satiksmes ministrs Anrijs Matīss Zviedrijas karaļa Kārļa XVI Gustava un karalienes Silvijas vizītes ietvaros tikās ar Zviedrijas valdības un uzņēmēju delegāciju, lai iepazīstinātu ar Satiksmes ministrijas pārraudzītajiem sakaru un transporta sektoriem. Galvenie sarunā aplūkoti temati bija elektronisko sakaru nozares attīstība Latvijā, sadarbības iespēju paplašināšana tranzīta un loģistikas jomā, tostarp jūras ceļu attīstīšana, kā arī kravas automobiļu radīto emisiju ietekmes uz vidi samazināšana. A. Matīss: „Latvijas un



Zviedrijas sadarbības iespējas ir ārkārtīgi plašas. Abas valstis var dalīties ar vērtīgu pieredzi, idejām un resursiem. Tā, piemēram, Latvija piedāvā īsāko ceļu Zviedrijas precēm uz NVS, Centrālās Āzijas un Ķīnas tirgiem. Tāpat Zviedrijas telekomunikāciju uzņēmumi atzinīgi vērtē Latvijas biznesa vidi un turpina veikt nozīmīgas investīcijas, piemēram, telekomunikāciju, īpaši mobilo sakaru, tirgus attīstībā. Šādas tikšanās ir svarīgas, īpaši, ja tās ved uz abu valstu uzņēmumu sadarbības paplašināšanu.”

Puses apsprieda arī iespējas veicināt jūras ceļu izmantošanu kravu pārvadājumiem, nonākot pie secinājuma, ka nepieciešami vienoti abu valstu pasākumi jaunu dalībnieku un kravu piesaistei. A. Matīss īpaši uzsvēra divus projektus – „Rail Baltica II”, pie kā pašlaik strādā visas trīs Baltijas valstis, un esošo dzelzceļa līniju elektrifikāciju, kas attiecas uz Latvijas iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem.■



Klajā laista Ainažu jūrskolai veltīta eiro monēta

„Šogad Ainažu jūrskolai paliek 150 gadu, un nu brīvās Latvijas pilsoņi izbraukuši visas jūras, izgājuši pasaulē, vienojušies Eiropas Savienībā, piepulcējušies eirozonai. Latvijas pirmā eiro kolekcijas monēta, kas veltīta Ainažu jūrskolas jubilejai, ļauj lielo ilgu, centienu un sapņu buriniekiem aiziet četros vējos pasaules klaidā, vienlaikus aicinot atcerēties minētā rosinājuma otro daļu: „...Zeltu krājiēt pūriņā!”, savā mājas lapā raksta Latvijas Banka.

Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejai veltītās monētas izlaišanas svētki notika 5. martā Ainažu jūrskolas muzejā. Monētu prezentēja Latvijas Bankas Monētu dizaina komisijas priekšsēdētāja vietnieks mākslinieks Laimonis Šēnbergs, Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Iveta Erdmane, monētas mākslinieks Ivars Drulle, Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, mūziķi Anta Engēle un Marko Ojala. Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejai veltītā monēta ir kalta Nīderlandē. Monētas cena Latvijas Bankas kasēs – 35,99 eiro. Pieci tūkstoši monētas eksemplāru tirdzniecībā nonāca 5. martā un tika izpirkti pāris stundu laikā.

Latvijas Banka divas monētas dāvināja Ainažu jūrskolas muzejam un divas Latvijas Jūras akadēmijai.



Laimonis Šēnbergs (no kreisās) un Ivars Drulle piemiņas monētas atvēršanas svētkos.



Replika

Ainažu jūrskolā monētas izlaišanas svētkos piedalījās pārstāvji no Latvijas žurniecības valsts un sabiedriskajām organizācijām: Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas. Visi bija priecīgi un pacilāti gan par pašu faktu, ka Latvijas Banka savu pirmo eiromonētu veltījusi tieši Latvijas

Latvijas jūrniecei un kuģniecībai veltītās piemiņas monētas



Latvijas 10 latu monēta

„Gafelšoneris
„Julia Maria””,
1997. gads

Materiāls – 999° zelts,
kalta 1997. gadā Šveicē,
mākslinieks J. Strupulis.



Latvijas 10 latu monēta

„Gafelšoneris
„Julia Maria””,
1995. gads

Materiāls – sudrabs,
925. raudze, kalta 1996.
gadā Šveicē, mākslinieks J. Strupulis.



Piemiņas monēta „Krišjānis Valdemārs”

Latvijas Banka laidusi apgrozībā 1 lata sudraba piemiņas monētu „Krišjānis Valdemārs”, kas ir otrā no trim monētām nacionālās programmas „Latvija. Laikmetu grieži un laikmetu vērtības” sērijā „Cilvēki”. Sērijas monētu tapšanā tika izmantota pasaulē un Latvijā jauna tehnoloģija – metālā iekalts fotoattēls. Monētas grafisko dizainu veidojusi Arta Ozola-Jaunaraņa un ģipša modeli – Ligita Franckeviča. Tā kalta Nīderlandes Karaliskajā kaltuvē.



Latvijas 20 latu monēta „Fregate

„Gekrōnte
Ehrendt””,
1997. gads

Materiāls – 583°
zelts (pārklāts ar 24
karātu zeltu), kalta Šveicē,
mākslinieki A. Priedīte (grafiskais dizains),
J. Strupulis (plastiskais veidojums).



Latvijas 10 latu monēta „Rīgas kuģis”, 1997. gads

Materiāls – 925° sudrabs, kalta 1998. gadā
(datējums – 1997) Šveicē, mākslinieki
A. Priedīte (grafiskais dizains), L. Franckeviča-
Ulmane (plastiskais veidojums).

Latvijas 10 latu monēta

„Ledlauzis
„Krišjānis
Valdemārs””,
1998. gads



Materiāls – 925°
sudrabs, kalta 1998. gadā
Šveicē, mākslinieki A. Priedīte (grafiskais
dizains), J. Ronis (plastiskais veidojums).

Izmaiņas atpūtas kuģu reģistrācijā

Izstrādāti grozījumi Ministru kabineta 2008. gada 25. marta noteikumos Nr. 201 „Noteikumi par atpūtas kuģu drošību”. Kuģošanas drošības nolūkā paredzēts noteikt, ka atpūtas kuģim, kura korpusa garums ir lielāks par 24 metriem, jāsaņem kuģošanas spējas apliecība, kā arī reizi divos gados jāveic periodiskās apskates neatkarīgi no paredzētā atpūtas kuģa izmantošanas veida.

Tiek precizēta norma attiecībā uz glābšanas plosa nepieciešamību uz atpūtas kuģiem, paredzot, ka glābšanas plosam jābūt uz visiem B kategorijas atpūtas kuģiem. Tas tiek darīts, lai pastiprinātu drošību uz B kategorijas atpūtas kuģiem, kuri saskaņā ar normatīvajiem aktiem var tikt ekspluatēti atklātā jūrā.

Tāpat tiek precizēta norma, kas paredz, ka tie atpūtas kuģu īpašnieki, kuru kuģi ir bijuši reģistrēti Eiropas Savienības dalībvalstī, bet kuri nevar uzrādīt kuģa ražotāja dokumentus, kas apliecina kuģa kategoriju un maksimāli pieļaujamo cilvēku skaitu uz kuģa, turpmāk šo nepieciešamo informāciju varēs apliecināt ar atzītas organizācijas atzinumu vai to varēs noteikt VAS „Latvijas Jūras administrācija” Kuģošanas drošības inspekcijas inspektors, novērtējot konkrētā kuģa konstrukciju atbilstību kuģa kategorijai.

Vienlaikus tiesību akta projekts papildina to dokumentu sarakstu, kuriem jāatrodas uz atpūtas kuģa, kā arī precizē atpūtas kuģu radioaprīkojuma un navigācijas aprīkojuma prasības atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

„Latvijas dzelzceļš” strādā ar peļņu

2013. gadā pa Latvijas dzelzceļu pārvadāti 55,8 miljoni tonnu kravu, kas ir par 7,9% mazāk salīdzinājumā ar 2012. gadā sasniegto vēsturisko kravu pārvadājumu rekordu – 60,6 miljoniem tonnu. Tomēr 2013. gadā „LDz” peļņa bija ievērojami lielāka nekā citus gadus – 56,1 miljons latu, bet lielāko daļu no tās – 43,7 miljonus latu – devusi kravas vagonu parka pārvērtēšana un nodošana meitassabiedrībai SIA „LDz Cargo”, kas ir vienreizējs darījums un nav saistīts ar nautas plūsmu.

Pārvadātajām kravām izcelsmes valstis pārsvarā bijušas Krievija (77,1%) un Baltkrievija (12,6%), seko Kazahstāna (4,8%), Lietuva (4%) un Ukraina (0,7%). Jau ierasts, ka galvenie kravu veidi ir nafta un naftas produkti (38,9%), un to apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājās par 18,3%.

UZZIŅAI

Latvijas Banka kopš 1995. gada izlaidusi 98 jubilejas un piemiņas monētas, kuru veidošanā piedalījušies vairāk nekā 40 Latvijas mākslinieki. Latvijas monētas ir augstu novērtētas visā pasaulē, saņemušas daudzas prestižas godalgas, tai skaitā Latvijas monēta 2010. gadā kļuva par Pasaules gada monētu.

du iespēju nebija iēplānojusi. Un tā kā monēta no tirdzniecības pazuda viesuļvētras ātrumā, tā jau ir kļuvusi par numismātisku retumu. Jūrnieceības sabiedrība par šādu bankas attieksmi, protams, ir sašutusi. „Mēs šajā pasākumā bijām vajadzīgi tikai kā statisti, lai pēc tam varētu teikt – pasākumā piedalījās jūrnieceības asociācijas un kapteiņi!” Tā profesionālo jūrnieceības asociāciju vadītāji pauda savu sašutumu.

Un tomēr, ja nu kādam ļoti kārojas iegādāties Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejai veltīto monētu, viņi var doties uz veco „Saktu” un pie numismātiem to nopirkt par 100 eiro. Tiem šīs mantas netrūkstot.

Jaunas idejas ostas attīstībai



10. aprīlī noslēdzās trešais Rīgas brīvoostas pārvaldes organizētais studentu radošo projektu konkurss „Osta pilsētai”, kurā interesantāko ideju vidū atrodami gan priekšlikumi konteineru termināļu attīstībai, gan plāns brīvoostas vietējās komunikācijas un sabiedrības līdzdalības sekmēšanai. Labākie studentu darbi tika noskaidroti, vērtējot sagatavotās prezentācijas un jauniešu spēju argumentēti pamatot savu izstrādāto projektu nozīmību.

Konkurss notika divās kārtās. Pirmajā kārtā studenti iesniedza rakstiskus darbus par dažādām ar ostu saistītām tēmām, bet finālā labāko darbu autori sacentās klātienē, prezentējot un aizstāvēot savas idejas kompetentai žūrijai.

Šogad studentu konkursā lielāko punktu skaitu saņēma Latvijas Jūras akadēmijas 4. kursa studenti Jānis Miglāns un Raivis Krastiņš, kuri prezentēja ideju, kā attīstīt Rīgas brīvoostas infrastruktūru, liekot lietā neizmantoto potenciālu un veicinot izaugsmi konteineru termināļos. Tālāk ierindojās Rīgas Tehniskās universitātes 3. kursa studentes Anna Gruzinska un Jūlija Jekimova, iepazīstinot ar pasākumu plānu Rīgas brīvoostas vietējās komunikācijas un sabiedrības līdzdalības sekmēšanai ostas attīstības jomā, bet atzinību ieguva Latvijas Lauksaimniecības akadēmijas 4. kursa studenti Agris Bodnieks un Mārtiņš Cēsnieks, kā arī Rīgas Tehniskās universitātes 3. kursa studentes Oļesja Aleksova un Anastasija Potapova.



„Lieliski apzināties, ka mūsu valstī aizvien ir daudz sevi pierādīt gribošu jauniešu, kas tā vietā, lai atpūstos, ir gatavi ziedot savu brīvo laiku, lai radītu jaunas idejas un izstrādātu konstruktīvus plānus, kas sekmētu ostas un līdz ar to arī valsts attīstību. Rīgas brīvoosta ir viens no Latvijas dzinējspēkiem, kas paver plašas izaugsmes iespējas sadarbībai ar daudziem starptautiskiem tirgiem, veicinot Latvijas atpazīstamību un tēla spodrināšanu arī tālākos ūdeņos,” stāsta konkursa žūrijas priekšsēdētājs Rīgas brīvoostas valdes loceklis Ivars Jakovels.

Žūrijas locekļi Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes profesors Māris Purgailis un Rīgas Tehniskās universitātes MBA studiju programmas Inovācijas un uzņēmējdarbības direktors un Starptautisko programmu nodaļas direktors Modris Ozoliņš vienprātīgi atzina, ka studentiem darbu

UZZIŅAI

Izglītojošo konkursu ciklu „Osta pilsētai” Rīgas brīvoostas pārvalde uzsāka 2012. gada pavasarī. Kopumā jau notikuši pieci konkursi – trīs, kuros savas radošās idejas aizstāvēja studenti, un divi, kuros piedalījās vecāko klašu skolēni.



izveides procesā krietni vien jāpieņemā ne vien pie darbu vizuālā noformējuma, bet vairāk jāiedziļinās augstvērtīga satura radīšanā, jo tieši tas, nevis estētiskais aspekts, ir svarīgākais, izstrādājot kvalitatīvu ideju, kas būs spējīga izdzīvot no paaudzes paaudzē.

„Šis konkurss ir vēl viens pierādījums tam, cik svarīgi ir novērtēt mums apkārt esošos līdzcilvēkus un vērtīgi ieklausīties pasniedzēju sniegtajos padomos. Jau piedaloties konkursā, visi dalībnieki ir saņēmuši jaunas virsotnes, un domāju, ka arī žūrijas izteiktie komentāri palīdzēs nākotnē daudz kritiskāk izvērtēt savus darbus un radīt daudzas jaunas un progresīvas idejas,” pastāstīja Anete Zvaigzne, pirmā studentu konkursa uzvarētāja. ■

Laima Šeniņa

Liepājas Jūrniecības koledžas elektrotehnikas laboratorijas modernizācija



Latvijas Republikas Izglītības un zinātnes ministrijas kopīgi ar ES struktūrfondiem finansētais Latvijas – Lietuvas pārrobežu projekts „Darba spēka konkurences uzlabošana Latvijas – Lietuvas jūrniecības inženieru sektorā” Liepājas Jūrniecības koledžai ir devis iespēju turpināt mācību laboratoriju modernizāciju, uzstādot mūsdienīgus tehniskos līdzekļus un programmatūras. Izsludinātā konkursa rezultātā koledža iegādājās vācu firmas „Festo” ražotu speciālu simulatora aprīkojuma komplektu elektrotehniskās laboratorijas vajadzībām, kas ļaus paaugstināt mācību kvalitāti priekšmetos „Kuģu elektrotehnikas un elektronikas pamati” un „Kuģu automātika”. Kā liecina prakse, laboratorijas standu – simulatoru izmantošana mācību procesā ir viens no efektīviem paņēmieniem profesijas nianšu apgūšanā. Neviena mācību grāmata un neviena datorprogramma nespēj aizvietot studenta darbu laboratorijā, ja tās aprīkojums atbilst jaunākajām tehniskajām prasībām. Darbs laboratorijā dod iespēju pārbaudīt praksi



teorētiskās zināšanas, apgūt profesionālās iemaņas, sajūst zinātniskā eksperimenta atmosfēru. Laboratoriju standus mācībām izmantos ne tikai studenti un praktizējoši kuģu mehāniķi, kuri vēlas papildināt savas zināšanas kvalifikācijas paaugstināšanas kursos. Tie ir pieprasīti arī inženiertehnisko darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanas procesa nodrošināšanai. Koledža uzstādītās iekārtas ir saistītas ar kuģa vadības sistēmām, elektropiedziņu un elektriskajām mašīnām un nav pieejamas ne citās Latvijas mācību iestādēs, ne arī citās Baltijas valstīs.■

Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs
Vladimirs Solovjovs

Ģimenes iepazīst muzeju un kuģus

7. aprīlī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika ģimenes diena par Rīgas seno ostu, kuģiem un jūrasbraucējiem.

Tematiskajā ekskursijā lieliem un maziem apmeklētājiem „Kuģi un kuģniecība Baltijas jūrā no senatnes līdz šodienai” muzeja gids gan stāstīja par baltiešu seno nodarbošanos kuģošanu, gan iepazīstināja ar vairākiem interesantiem muzeja krājuma priekšmetiem, kuru stāsti uzvēdī jūras, upju un darvas smaržu. Bērniem bija iespēja darboties arī radošajā darbnīcā. Ikviens savus iespaidus, idejas un sapņus par Rīgu kā ostu, par kuģiem, jūrniekiem, tirgotājiem un



ceļotājiem, kas mūsu pilsētā darbojušies pagātnē vai dara to šodien, varēja izteikt radošā valodā, piedaloties jauno Rīgas celtnieku darbnīcā „Būvē seno Rīgas ostu, izmantojot Pirātu lādē atrodamās lietas!”, kā arī jauno mākslinieku darbnīcā „Zīmē, izkrāso vai izveido savu seno kuģi!”.■

Skolu jaunatne iepazīst Rīgas ostu

2014. gada 4. februārī Rīgas brīvostas pārvaldē viesojās Mērsraga vidusskolas 11. klases skolēni un viņu klases audzinātāja Dace Matroze.

Vidusskolēniem bija lieliska iespēja tikties ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un viņa izraudzīto darbinieku komandu, kuri sniedza ieskatu par Rīgas brīvostas darbību, veiksmīgo attīstību, pārvaldes sistēmu, kā arī par savu dzīves gājumu, karjeras sākumu un attīstību laika gaitā.

11. klases skolēni piedalās Pasaules dabas fonda (WWF) rīkotajā zinātniskās pētniecības darbu konkursā „Cik eiro maksā Baltijas jūra?”, kura pamatdoma ir Baltijas jūras nosargāšana, piesārņojuma samazināšana. Jūrā jau gadiem saimnieko daudzi: zvejnieki, ostas, kuģniecības, naftas transportēšanas un ieguves uzņēmumi,

alternatīvās enerģijas ražotāji un citi. Pagaidām vēl katra nozare saimnieko atsevišķi, taču ir ļoti būtiski, lai visas puses sēstos pie viena galda un sāktu domāt par jūru ilgtermiņā, jo liela daļa jūras ekoloģisko problēmu rodas tieši brīžos, kad katra nozare domā tikai savu ekonomiskā labuma ietvaros.

Konkursa mērķis ir iesaistīt 11. klašu jauniešus izpētes darbā, lai viņi ar radoši domājošajiem prātiem spētu izanalizēt un izsecināt būtiskāko. Katra skola ir izložējusi konkrētu jūras apsaimniekošanas nozari un rūpīgi gatavojas diskusijām.

Mērsraga vidusskolas skolēni nolēma sadarboties ar savu novadnieku Leonīdu Loginovu. Viņš tos iepazīstināja ar Rīgas brīvostas daudzšķautņaino darbību, sniedza ieskatu par jūras saimniecību, akcentējot atbildību par vides saudzēšanu.■



Aizvadītais konkursa „Enkurs” divas kārtas

„Enkura” pirmajā kārtā pārliecinoši uzvar liepājnieki

29. martā Novikontas Jūras koledžā notika konkursa vidusskolēniem „Enkurs 2014” pirmā atlases kārtā. Konkurss notiek jau astoto gadu, un tā laikā jaunieši reālos apstākļos jūrnieku mācību centros, ostās un uz kuģiem pilda atraktīvus uzdevumus – demonstrē savas prasmes kuģu un laivu vadīšanā, cietušo glābšanā, ugunsgrēku likvidēšanā un citās disciplīnās.

Šogad konkursā piedalās 24 skolu komandas no visiem Latvijas reģioniem – Alūksnes, Rēzeknes, Madonas, Valmieras, Bauskas, Liepājas, Ventspils un citiem. Katrā no trim atlases kārtām piedalās astoņas komandas, finālā iekļūst pa četrām no katras kārtas.

Novikontas Jūras koledžā skolu komandas mērojās spēkiem kuģu vadīšanā, izmantojot dažādus profesionālos treniņus, veica uzdevumus ugunsdzēsības dūmu labirintā, kā arī sniedza pirmo medicīnisko palīdzību „cietušajiem”. Pārliecinošu uzvaru izcīnīja Liepājas Valsts 1. ģimnāzija, otro un trešo vietu dalīja Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnā-

zija un Valmieras Pārgaujas ģimnāzija, un finālā iekļuva arī Ulbrokas vidusskola, izcīnot 4. vietu.

„Enkura” galvenais mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus par iespēju apgūt jūras virsnieka profesiju. Šajā mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā iestājās 25 jaunie studenti no skolām, kas piedalījās „Enku-

rā 2013”. Bet pirmo „Enkuru” dalībnieki, kas izvēlējās kļūt par jūras virsniekiem, jau ir beiguši studijas un strādā par stūrmaņiem un kuģu mehāniķiem dažādu valstu kuģniecības kompānijās.





Tāpat jaunieši varēja izmēģināt savus spēkus kuģu vadīšanā, izmantojot Novikontas Jūras koledžas trenāžieri, iemācīties siet jūrnieku mezglus un pielaikt hidrotērpu.

Jūrniecības izglītība ir ļoti perspektīva, jo pēc Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) datiem pašlaik pasaulē ir ap 40 000 brīvu jūras virsnieku vietu, turklāt Latvijas augstāko jūrniecības mācību iestāžu absolventi ir pieprasīti daudz pasaules valstu kuģniecības kompānijās.

Latvijā ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku. Lai gan aptuveni 90% no viņiem strādā uz ārzemju kuģiem, viņu ģimenes dzīvo Latvijā, un jūrnieki citās valstīs nopelnīto naudu tērē savā valstī, tā ik gadus Latvijas ekonomikā ieplūdinot ap 300 miljoniem eiro.■

Izstādē „Skola” pirmo reizi jūrniecības izglītības stends

Izstādē „Skola 2014”, kas no 28. februāra līdz 2. martam notika Ķīpsalas starptautiskajā izstāžu centrā, pirmo reizi Latvijas jūrniecības mācību iestādes tika prezentētas kopīgā jūrniecības izglītības stendā. Šis projekts tapa pēc Latvijas Jūras administrācijas iniciatīvas, lai nodrošinātu skolu jauniešiem pilnvērtīgu informāciju par

iespējām apgūt jūras virsnieka profesiju.

Izstādes laikā skolēni jūrniecības izglītības stendā varēja saņemt informāciju par Latvijas Jūras akadēmiju, Liepājas Jūrniecības koledžu un Novikontas Jūras koledžu, tikties ar studentiem un profesionāliem jūrniekiem – JA speciālistiem.

„Enkura” otrajā kārtā notiek līderu maiņa

Otrajā atlases kārtā pārliecinoši uzvarēja Rīgas Ķengaraga vidusskolas komanda, kura vispēcīgākā bija pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, kā arī glābšanas uzdevumā baseinā. Otrajā vietā – Madonas Valsts ģimnāzija, trešajā – Brocēnu vidusskola un ceturtajā – Alūksnes novada vidusskola.

Pagājušā gada „Enkura” uzvarētāja Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda palika piektajā vietā un finālā neiekļuva. Pirmo gadu finālā neiekļuva arī Jēkabpils 3. vidusskola, kura atlases kārtā bija sestā. Septītā vieta tika Ziemeļvalsts ģimnāzijai, astotā – Rojas vidusskolai.

Otrajā atlases kārtā, kas notika jūrnieku treniņu centrā „LAPA”, komandas mērojās spēkiem ne ti-

kai pirmās palīdzības sniegšanā un glābšanas uzdevumā baseinā, kur komandu dalībniekiem vajadzēja spēt nostatīt „uz kājām” apgāzušos glābšanas plostu un iekļūt tajā, bet arī airu laivas vadīšanā, ar kuru vajadzēja izbraukt pa Daugavas ūdeņos nospraustu trasi, un ugunsdzēsības stafetē. Stafetes dalībniekiem bija jāprot savienot un izvilkt ugunsdzēsības līniju, ar ūdens-



strūklu notriekt mērķi, iešinēt lūzumu un pašu „cietušo” uz nestuvēm nogādāt drošībā, kā arī nodzēst atklātu liesmu. Kā parasti, atraktīvākais uzdevums bija tradicionālā virves vilkšana.

Šā gada „Enkura” pasākumu norisei var sekot televīzijas kanālā „RE:TV”, portālā „YouTube”, kā arī www.balticmarinenews.lv, kur ievietota arī plaša fotogalerija.■



„Veru durvis uz augstskolu” Valmieras Pārgaujas ģimnāzijā

9. aprīlī Valmieras Pārgaujas ģimnāzija notika tradicionālais karjeras dienas pasākums „Veru durvis uz augstskolu”. Ar vidusskolēniem tikās 26 dažādu augstākās izglītības iestāžu un citu profesionālās orientācijas attīstībā ieinteresētu iestāžu un organizāciju pārstāvji. Vidusskolēni varēja piedalīties viesu organizētajās nodarbībās, izvēloties tās nozares, kas pašiem šķita noderīgas, domājot par ceļu uz augstskolu.

Pasākumā piedalījās arī Latvijas Jūras administrācijas pārstāvji. Nodarbībās skolēni saņēma informāciju par jūrniecības mācību iestādēm, tikās ar profesionālu jūrnieku, JA kuģošanas drošības inspektoru Orestu Višņevski, mācījās siet jūrnieku mezglus, nodot ziņojumus ar signālkarogiem, profesionāla ugunsdzēsēja Jāņa Baloža vadībā apguva ugunsdzēsības pamatus.

JA nodarbība bija viena no viskuplāk apmeklētajām, turklāt skolēni izrādīja patiesu interesi, iesaistoties diskusijā un uzdodot jautājumus. Nodarbībā piedalījās arī šīs skolas komanda, kas piedalās konkursā



„Enkurs 2014”. Komanda gatavojas konkursa finālam, bet vairāki komandas dalībnieki ir pārliecināti, ka pēc skolas beigšanas izmēģinās spēkus, stājoties kādā no jūrniecības mācību iestādēm.■

Jūras administrācija un CSDD – par laivu reģistrāciju, kartēm un drošību

Latvijas Jūras administrācija un Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) ar kopīgu stendu piedalījās izstādē „Atpūta un sports”, kas no 28. līdz 30. martam notika Ķīpsalas starptautiskajā izstāžu centrā.

CSDD un JA kopīgajā stendā interesenti varēja saņemt informāciju par jahtu un laivu reģistrāciju, tehniskajām pārbaudēm un vadītāju sertifikāciju, kā arī par iespēju iegādāties kuģošanai nepieciešamās kartes.

Ņemot vērā pēdējā laika notikumus, kas liecina par daudzu laivotāju bezatbildīgu rīcību uz ūdens, šogad īpaša vērība tika pievērsta kuģošanas drošības jautājumiem. CSDD un JA kopīgajā stendā bija uzaicināti piedalīties Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta speciālisti, kuri mācīja izstādes apmeklētājiem apieties ar drošības un glābšanas līdzekļiem, un Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta medikus, kurš palīdzēja atsvaidzināt praktiskās zināšanas pirmās palīdzības sniegšanā cietušajiem.

Pavisam šogad izstādē piedalījās 188 firmas no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Vācijas un Somijas. Triju dienu laikā ekspozīciju apskatīja 19 866 interesenti.■

Spēle „Jūras saimnieku parlaments”



28. martā Rīgā pulcējās 11. klašu skolēni no 19 Latvijas skolām, lai piedalītos spēlē „Jūras saimnieku parlaments” un kopīgi mēģinātu vienoties par gudru Latvijas jūras teritorijas apsaimniekošanu. Spē-

les laikā skolēni iejutās nozaru ekspertu lomā un, cīnoties par savas sfēras ietekmes zonām, piedāvāja idejas integrētai jūras pārvaldībai. Spēli organizēja Pasaules dabas fonds un SEB banka.

Kopumā spēlē tika apspriestas divpadsmit jūrā un ap to saimniekojošas nozares: zivsaimniecība, jūras transports, lielo ostu pārvaldība, atjaunojamās enerģijas ieguve, lauksaimniecība, drošība un aizsardzība, zinātne, vides aizsardzība, vietējās kopienas, tūrisma sektors, piekrastes pašvaldības, kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība. Skolēnu darbu vērtēja kompetenta žūrija – visu divpadsmit nozaru eksperti.

Ekspertu uzdevums bija arī atbalstīt skolas, kuras gatavoja prezentācijas par attiecīgo nozari. Kā jūras transporta eksperts spēlē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks. Ventspils un Mērsraga vidusskolas, kurām bija jāpārstāv šī nozare, kopvērtējumā ieguva 6. vietu.■

SKLOIS projekts – ostu konkurētspējai un kuģošanas drošībai

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (LOTLP) uzmanības lokā patur Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas projekta attīstību, par ko Satiksmes ministrija kā viens no projekta realizētājiem LOTLP sēdēs sniedz jaunāko informāciju. Šis ir ļoti nozīmīgs projekts, jo SKLOIS uzdevums ir veicināt elektroniskās informācijas un elektronisko dokumentu apmaiņas procesu kravu transportēšanā, kā arī mazināt administratīvos šķēršļus.

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ



EIROPAS SAVIENĪBA



ERAF

EIROPAS REĢIONĀLĀS

ATTĪSTĪBAS FONDS

LOTLP par 2014. gada prioritāti ir noteikusi vienotu visu iesaistīto institūciju sadarbību (*SafeSeaNet* attīstība, Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas projekta un citu projektu attīstīšana), lai sekmētu viena loga principa ieviešanu dokumentu aprītē kravu pārvadājumu nozarē, tādējādi samazinot administratīvās barjeras un plašāk izmantojot informācijas tehnoloģijas un elektronisko dokumentu apriti.

Šī prioritāte ir cieši saistīta ar SKLOIS projektu un tā realizāciju. SKLOIS projekta mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu operativitāti, kvalitāti un izmaksu samazināšanu un kalpot par pamatu moderna loģistikas pakalpojumu tirgus attīstībai Latvijā, nodrošinot kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas apriti elektroniskā veidā. Šie ir ne tikai mūsu ostu konkurētspējas jautājumi, bet arī kuģošanas drošības

UZZIŅAI

Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) projekts tiek realizēts Eiropas Reģionālā attīstības fonda programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” apakšprogrammas „Informācijas sistēmu un elektronisko pakalpojumu attīstība” ietvaros un ievērojot Ministru kabineta 2010. gada 10. augusta noteikumus Nr. 766.



jautājumi, kuru nozīmība pasaulē ik gadus arvien pieaug. Transporta informācijas sistēmu attīstīšana un moderno tehnoloģiju ieviešana transporta nozarē ir būtisks faktors, kas veicina transporta nozares attīstību, palielinot transporta sistēmas konkurētspēju, operativitāti un pieejamību.

Jau 2012. gada 12. novembrī Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta vecākais referents Aldis Zariņš piedalījās Jūras spēku flotes Krasta apsardzes dienesta rīkotajā nacionālo *SafeSeaNet* sistēmas starpinstitūciju ekspertu sanāksmē, kurā tika diskutēts par *SafeSeaNet* sistēmas attīstību un sadarbību ar citām informācijas sistēmām un institūcijām, kā arī apspriesta aktuālākā informācija par Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistē-

mas projekta attīstību. Projektam starta signāls tika dots 2012. gada 14. Novembrī, un paredzams, ka tā realizācija ilgs līdz 2015. gada 29. martam, kas nozīmē, ka turpmākā gada laikā būs nepieciešams ļoti aktīvs praktisks darbs, kā arī atsaucība un atbalsts no visām iesaistītajām institūcijām.

UZZIŅAI

2013. gadā projekta ietvaros tika sagatavotas esošo un nākotnes biznesa procesu shēmas un apraksti, kā arī Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas projekta Uzraudzības padome 2013. gada 8. aprīlī lēma attīstīt Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu uz Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotes Krasta apsardzes dienesta pārvaldībā esošās *SafeSeaNet* sistēmas bāzes.

►►► 12. lpp.

Latvijas Jūras spēku flotiles Krasta apsardze pieņem izaicinājumus

– Sekojot notikumiem pasaulē, nākas secināt, ka daudzviet ir jāpieliek lielas pūles, lai garantētu drošību. Kāds ir Latvijas Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta pārziņā esošais Baltijas jūras reģions?

Par to stāsta Jūras spēku flotiles komandieris, Krasta apsardzes dienesta priekšnieks komandkapteinis Kaspars Zelčs.

– Mūsu Krasta apsardzei pēdējos gados uzdevumi nav mainījušies, un arī terorisma draudi un citi apdraudējumi šajā reģionā nav pieauguši. Pēdējo triju gadu laikā pasaulē un arī Latvijā uzmanības centrā ir nonācis kuģošanas drošības jautājums, kam tiek pievērsta īpaša vērība. Tiek sakārtota „SafeSeaNet”, uzlabota kravu deklarēšanas sistēma, kad vienuviet tiek apkopota un datorizēta informācija par kuģiem un to kravām. Šo informāciju izmanto visas valsts institūcijas: robežsardze, muiža, veterinārais dienests un citas institūcijas, un tas atvieglo darbu gan šīm institūcijām, gan arī kuģošanas biznesā un kravu pārvadāšanā iesaistītajām biznesa struktūrām, jo zūd nepieciešamība iesniegt dokumentus katrai valsts institūcijai atsevišķi, kā tas notika pirms sistēmas ieviešanas. Tomēr mums ir vesela virkne izaicinājumu, pie kā turpinām strādāt. Piemēram, kopīgi ar Satiksmes ministriju strādājam pie sistēmas projekta, kas ļauj sekot kravām pēc tam, kad tās atstājušas mūsu ostas.

– Tas tiek darīts vairāk drošības apsvērumu dēļ, vai lai papildinātu informācijas datu bāzi?

– Es teiktu, ka tas ir gan tā, gan tā. Informācija centralizēti nonāk vienā datu bāzē, ko var aplūkot ieinteresētās institūcijas, bet ne mazāk



Kaspars Zelčs.

svarīgi, protams, ir drošības apsvērumi, lai mēs zinātu, kur kādas kravas atrodas. Teiksim, ja uz kuģa ir izcēlies ugunsgrēks, Krasta apsardzes dienestam kā atbildīgajam par drošību un glābšanas darbiem ir svarīgi zināt, kāda krava un kur atrodas uz kuģa, lai operatīvi izvērtētu iespējamus riskus un izstrādātu skaidru rīcības plānu. Ir labi, ja jau iepriekš varam paredzēt, kas mūs var sagaidīt. Tieši tāpat, ja kuģis ir uzskrējis uz sēkļa, mēs zinām, kas ir kuģi un ar ko mums jārēķinās. Šādas sistēmas darbība atbilst Eiropas Savienības prasībām un regulām un ļauj mums sekot kravai visas Eiropas Savienības teritorijā. Drošības ziņā šī sistēma ļauj arī izvērtēt kuģus un kuģu īpašniekus: vai un kā mainās kuģa īpašnieks, vai kuģim ir bijušas kādas problēmas un pārkāpumi. Mēs zinām, piemēram, ka uz kādu no Latvijas ostām nāk kuģis, kam jāpievērš pastiprināta uzmanība, jo tam ir bijuši pārkāpumi citās ostās, tādi kā noplūdes vai ātruma pārsniegšana. Šī informācija ir sistematizēta un pieejama visām Eiropas valstīm un to kuģošanas drošības uzraugošajām institūcijām, un tas kuģošanu Eiropas Savienībā padara drošāku. Turpinās darbs pie šīs sistēmas pilnveidošanas, un šajā procesā ir iesaistītas daudzas darba grupas Eiropā.

– Kas ikdienā sagādā galvas sāpes?

– Mūsu ikdienas darbs ir saistīts ar glābšanas pasākumiem, jo mazāki vai lielāki negadījumi notiek regulāri, tomēr varu būt priecīgs, ka pē-

dējo triju gadu laikā esam bijuši pasargāti no lieliem satricinājumiem. Lielākais laikam bija negadījums ar zemledus maksšķerniekiem, kad 2013. gada ziemā atšķēlās ledus gabals un kopā ar cilvēkiem tika nests jūrā. Toreiz glābšanas darbos bija iesaistīti lieli resursi, un mūsu glābšanas dienestam, sadarbojoties ar Rīgas ostas velkoņiem, sekmīgi izdevās izglābt 196 maksšķerniekus. Jāteic, ka operācija tik sekmīgi norisēja arī labo laika apstākļu dēļ. Otrs negadījums bija, kad Rīgas jūras līci zvejas kuģis „Kate” uzskrēja uz sēkļa. Kuģī bija daudz degvielas, un šķita, ka laika apstākļi neļaus sekmīgi veikt glābšanas darbus, tomēr tie bija labvēlīgi, un mums izdevās nepilnās divās dienās tikt galā ar glābšanas darbiem.

– Kā jūs vērtējat, vai tie semi-nāri, ko par drošības pasākumiem aizvadītajā gadā rīkojāt Latvijas jūras piekrastes pilsētās, dod labus rezultātus?

– Protams, tie dod labu ieguldījumu, jo cilvēki vairāk aizdomājas par drošības pasākumiem un savu rīcību vienā vai otrā sarežģītā situācijā. Ļoti svarīgi, lai cilvēki zinātu, kur vērsties, kad vajadzīga palīdzība. Lielākie sāpju bērni ir atpūtnieki, kas vasarā bauda jūru, nodarbojas ar vindsērfingu, jahtošanu un citiem ūdens sporta veidiem, kā mēs mēdzam teikt, ekstremālu laika apstākļu baudītāji, kuri nepadomā par sekām un neievēro drošību. Katru gadu ne viens vien tāds tiek iepūsts jūrā un atpakaļ krastā saņem spēcīgu vairs nespēj izkļūt.

Situācijas mēdz būt dažādas, tikpat atšķirīgi ir laika apstākļi un cilvēku prasmes, tāpēc arī nav vienas noteiktas receptes, kā rīkoties. Varu uzslavēt zvejniekus, jo pēdējā laikā uzlabojas viņu attieksme pret drošības jautājumiem.

Rudenī, protams, pastiprināta uzmanība tiek veltīta visiem transporta kuģiem mūsu ūdeņos. Ir gadījumi, kad nepieciešama medicīniskā palīdzība kādam, kam radušās veselības problēmas, piemēram, vētras laikā uz kuģa iegūtas traumas. Ir pat tādi gadījumi, kad cilvēks iekritis jūrā.

Katrā gadalaikā un katros laika apstākļos ir savas problēmas un īpatnības, jo cilvēki ne vienmēr apzinās, kādu apdraudējumu rada jūra. Ar prieku varu teikt, ka pēdējo gadu laikā ir izveidojusies ļoti laba sadarbība ar robežsardzi. Gan ikdienas darbā, gan arī tad, kad notiek glābšanas darbi, mēs vienmēr saņemam lielu atbalstu no robežsardzes kolēģiem. Laikam jau krīze bija tā, kas mūs satuvināja, jo gan Jūras spēki, gan robežsardze meklēja risinājumu, kā ietaupīt līdzekļus un resursus, un tagad sadarbība ir pavisam citā līmenī.

Mūsu Jūras spēki nemītīgi attīstās un pilnveidojas. Tas attiecas gan uz personālsastāva apmācību, gan jaunāko tehnoloģiju ieviešanu, gan jaunas tehnikas iegādi.

Mums priekšā stāv GMDSS sistēmas modernizācija, tā tika ieviesta 2000. gadā un tagad ir morāli novecojusi, tāpēc tās ekspluatācija sagādā nevajadzīgas problēmas. 2014. gada 20. martā notika kuģa pieņemšanas ceremonija. Tas nozīmē, ka esam saņēmuši visus piecus „Skrundas” tipa kuģus, bet priekšā ir kuģu aprikošana, jo vēl tikai izpētes stadijā ir jautājumi par tām funkcijām, ko šie kuģi papildus glābšanas darbiem un naftas savākšanai var veikt.

Krīzes laikā samazinātais finansējums ir ietekmējis iespējas piedalīties starptautiskajās operācijās un mācībās, tomēr nevarētu teikt, ka šis process būtu apstājies. Mēs visu darām esošā finansējuma ietvaros un ar saviem uzdevumiem galā tiekam.■

Anita Freiberga

Vienotā cīņa pret starptautisko organizēto noziedzību

Transnacionālā organizētā noziedzība ir milzīgs business, kas gadā dod aptuveni 870 000 000 000 dolāru lielu peļņu un aiz sevis atstāj neskaitāmus upurus. Lai ar to cīnītos, 2000. gada 15. novembrī tika radīts pirmais starptautiskais instruments – pieņemta Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencija pret transnacionālo organizēto noziedzību, ko Latvija ratificēja 2004. gada 28. aprīlī.

Starptautiskā organizētā noziedzība aptver milzīgi plašu noziedzīgās darbības spektru: nelegālo narkotiku, šaujamieroču, dabas un kultūras vērtību tirdzniecību, imigrantu kontrabandu, cilvēku tirdzniecību, naudas atmazgāšanu. Katru gadu organizētās noziedzības dēļ tiek zaudētas neskaitāmas dzīvības.

2012. gadā ANO uzsāka kampaņu pret transnacionālo organizēto noziedzību, vispirms cenšoties izglītot sabiedrību un izskaidrot, cik neiedomājami kaitējumi tā nodara. Valstis, kuras ratificējušas konvenciju, ir apņēmušas veikt virkni pasākumu, lai liktu šķēršļus organizēto noziedzīgo grupu darbībai, naudas atmazgāšanai, korupcijai un citām noziedzīgām darbībām. Tomēr daudzas valstis nav ratificējušas pat ANO 1988. gada Konvenciju par narkotisko un psihotropo vielu nelikumīgu tirdzniecību, citus līgumus, deklarācijas un vienošanās, tāpēc cīņa ar organizēto noziedzību ir apgrūtināta.

2013. gada nogalē ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC) sniedza jaunāko ziņojumu par kontrabandas apmēriem un tās apkarošanu vairākās Austrumeiropas un Āfrikas valstīs.

Saskaņā ar ziņojumu tikai Āfrikas reģionā vien pēdējā gada laikā pa jūras ceļu tika transportēti vairāk nekā 100 000 nelegālo imigrantu, kas organizētās noziedzības tīkliem deva pāri par 15 miljonu ASV dolāru lielu peļņu. Malumedniecības

rezultātā gada laikā tiek nogalināti ap 15 400 ziloņu, no tiem iegūtas vairāk nekā 54 tonnas ziloņkaula, no kurām 2011. gadā, piemēram, divas trešdaļas jeb 37 tonnas nonāca Āzijā un ienesa 30 miljonus dolāru. Visienesīgākais nelikumīgās tirdzniecības veids ir narkotiku tirdzniecība: 22 tonnas heroīna ik gadus iziet caur šo reģionu, un tikai vietējais patēriņš ienes aptuveni 160 miljonus dolāru gadā. No 2010. līdz 2012. gadam heroīns tika konfiscēts vairāk nekā iepriekšējos 20 gados kopā, bet 2013. gada pirmajos piecos mēnešos tā apjoms jau pārsniedza iepriekšējā gada apjomu. Rietumāfrika ir atzīta par tranzīta zonu kokaīna un metamfetamīna kontrabandai starp Latīņameriku un Eiropu. Joprojām nav apturama kokaīna un amfetamīna tipa stimulatoru (ATS), piemēram,

►►► 14. lpp.



ANO ģenerālsēkretārs Bans Kimuns: „Narkotikas, noziedzība un terorisms nodara milzu postu gan reģionālā, gan globālā līmenī, tāpēc tikai integrēta pieeja šo problēmu risināšanā, kad cīņa ar noziedzību notiek visā pasaulē, var dot reālus rezultātus.”

►►► 13. lpp.

metamfetamīna, ketamīna, halucinogēna kontrabanda caur Honkongu uz Eiropu, Austrāliju, Ķīnu, Japānu, Taivānu un ASV.

Ievērojamos apjomos zeļ tabakas kontrabanda. Pēc Eiropola datiem, tabakas kontrabanda pasaulē dod aptuveni 50 līdz 80 miljonu eiro lielus ieņēmumus gadā.

Arī Baltijas valstu narkotiku tirgoņi ir iesaistīti starptautiskajā nelegālā narkotiku tirdzniecībā. Pēc kompānijas „Global Trade Atlas” ziņām, visvairāk narkotiku Baltijas valstīs iet caur Igauniju, savukārt Latvijas organizētā noziedzība ir cieši saistīta ar Krievijas organizētās noziedzības tīklu.

Sadarbība dod rezultātus

Somālijas pirātisma aptuvenie ieņēmumi 2011. gadā bija 150 miljoni dolāru, kas ir līdzvērtīgs gandrīz 15 procentiem no valsts IKP.

2005. gadā pirāti uzbruka vidēji 109 km attālumā no Somālijas piekrastes, bet 2012. gadā uzbrukumi jau notika 746 km no krasta.

UZZIŅAI

Saskaņā ar CCP datiem kopš 2006. gada ir konfiscētas vairāk nekā 36 tonnas kokaīna, 26 tonnas marihuānas un aptuveni 770 tonnu citu ķīmisko vielu.



Kuģa kravas tilpnēs zem cukura maisiem bija paslēpta ieroču kontrabandas krava.



Statistika liecina, ka 2013. gads Somālijas pirātiem nav bijis tas labākais, jo salīdzinoši maz izdevušās veiksmīgas kuģu nolaupīšanas, tāpēc izpalikušas arī prāvās izpirkuma maksas. Tas lieliski apliecina, ka, pateicoties labi organizētai starptautiskajai sadarbībai, iespējams atrisināt pat lielas noziedzības problēmas.

UNODC ziņojuma secinājumā teikts, ka lielākās problēmas sagādā nelegālo imigrantu plūsma no Etiopijas un Somālijas uz Jemenu un Saūda Arābiju; heroīna kontrabanda no Dienvidrietumu Āzijas uz Austrumāfriku, zilonkaula tirdzniecība no Austrumāfrikas uz Āziju un Somālijas jūras pirātisms.

Konteineri – bumba ar laika degli

Gandrīz 90 procenti no pasaules tirdzniecības apjoma tiek transportēti pa jūru konteineros. Katru gadu visā pasaulē tiek pārvietoti aptuveni 500 miljoni konteineru. Lai gan lielākā daļa no kravām ir legālas, tomēr šeit zeļ arī nelegālie kontrabandas pārvadājumi. Narkotikas, ieroči un viltotas preces ir izplatītākā kontrabanda, kas tiek transportēta kopā ar legālajām kravām.

Pasaulē fiziski tiek pārbaudīti nepilni divi procenti konteinerkravu, un nelegālie tirgotāji un organizē-

tās noziedzības grupējumi izmanto šo vājo un neefektīvo kontroli. Nelegālie tirgoņi kontrabandas slēpšanai un pārvadāšanai rada sarežģītas, reizēm pat ģeniāli organizētas shēmas un metodes. Ir gadījumi, kad kaņepes tiek slēptas kuģu konteineru dubultsiensnās un zagtas lukšus automašīnas, šķērsojot kontinentus, konteineros ceļo pie saviem jaunajiem īpašniekiem.

UNODC sadarbībā ar Pasaules muitas organizāciju 2004. gadā uzsāka konteineru kontroles programmu, kuras mērķis ir palīdzēt visā pasaulē izveidot efektīvu konteineru kontroles sistēmu ostās, lai nepieļautu narkotiku, ķīmisko vielu un citu kontrabandas preču tirdzniecību. Programmas ietvaros tiek nostiprināta sadarbība starp muitu, robežsardzi, citām valsts kontroles institūcijām un ostas kompānijām, lai izveidotu spēcīgu ostas kontroles sistēmu, kas spētu kontrolēt kravas gan jūrā, gan ostas teritorijā, īpašu vērību veltot aizdomīgiem sūtījumiem, tā sauktajām augsta riska konteinerkravām.

Kopš 2004. gada konteineru kontroles programmas ietvaros ir izveidotas vairāk nekā 35 ostas kontroles vienības visā pasaulē, kuru darbības rezultātā ievērojami palielināties konfiscēto narkotiku apjoms un biežāk tiek atklātas citas nelegālas preces.■

Sagatavoja A. Freiberga

2014. gada 1.–2. aprīlī IMO Jūras drošības nodaļa kopā ar Apvienotās Karalistes Oksfordas Mertonas koledžu, klasifikācijas kompāniju „Hudson Trust” un ASV Jūras kara flotes personāla stratēģijas nodaļu organizēja starptautisko jūrnieceības drošības konferenci „Nākotnes izaicinājumi”.

Neskatoties uz to, ka tirdzniecības un kara flotē ienāk arvien modernāki kuģi, kuru aprīkojumā izmantotas jaunākās paaudzes tehnoloģijas, ka pasaulē tiek paaugstināti jūrnieceības izglītības standarti, ka starptautiskā līmenī pieaug prasības pēc kuģošanas drošības un vides aizsardzības, viss liecina, ka uzturēt un nodrošināt kuģošanas drošību pasaulē kļūst arvien sarežģītāk un arvien lielāks izaicinājums tiek mests visiem, kas iesaistīti kuģošanas nozarē. Apdraudējums drošībai liek sarosīties ne tikai atsevišķām valstīm, problēmas risināšana tiek pacelta arvien augstākā starptautiskā līmenī.

IMO konferencē tika apskatīts plašs jautājumu loks, kas ietvēra nelegālo migrāciju, pārkāpumus zvejniecības nozarē, pirātismu un klimata pārmaiņas. Tika analizēta situācija Persijas līcī, Gvinejas līcī, Vidusjūrā, kā arī Āfrikas valstīs. Arvien lielāku nozīmi pasaules tirdzniecībā un kravu pārvadājumos iegūst Indijas un Klusā okeāna kuģošanas ceļi, kas nenoliedzami rada ne tikai spriedzi šajā reģionā, bet arī apdraudējumu globālā mērogā, jo globalizētās piegādes ķēdes un preču sadales tīkls kļūst arvien atkarīgāks no Indijas un Klusā okeāna ūdensceļiem. Savukārt intensīvā kuģu kustība palielina spiedienu uz piekrastes valstīm un šo valstu infrastruktūru, tāpēc 2014. gadā Starptautiskās vides drošības programmas ietvaros tiks izstrādāti jauni drošības standarti, apsriestas sociāli ekonomiskās, tirdzniecības un vides tendences, kas ietekmē ģeopolitiku Indijas un Klusā okeāna valstu piekrastē, un izstrādātas rekomendācijas situācijas uzlabošanai.

Lielākie izaicinājumi kuģošanas drošības jomā, ar kuriem šobrīd jāsaskaras un kuri būs aktuāli arī nākotnē, ir narkotiku, ieroču, viltotu preču kontrabanda, nelegālo imigrantu transportēšana, naftas un citu

Nākotnes izaicinājumi kuģošanas drošībai



videi bīstamu vielu noplūde no kuģiem, kas pārvadā bīstamās kravas, zivsaimniecības likumu neievērošana, kā arī kravu eskortēšana kuģošanai bīstamajos reģionos.

Uzraudzību un kontroli pamatā veic katras valsts krasta apsardzes dienests, tomēr, lai strādātu ar daudz lielāku kapacitāti, nepieciešama starptautiska sadarbība. Kuģu maršrutu izsekošana, jūras negadījumu izpēte un analīze – tas viss prasa gan operatīvu, gan arī pastāvīgu informācijas apriti. Tikpat svarīgi ir analizēt situāciju kravu pārvadājumu tirgū: kā tiek ievērotas vides prasības, kuri kuģu ceļi ir visnoslogotākie, kāds apdraudējums var rasties kuģošanas drošībai, piemēram, vai iespējami pirātu uzbrukumi.

Drošības un aizsardzības jautājumu analītiķi uzsver, ka ļoti nozīmīga ir starptautiskā sadarbība, kas tiek īstenota ar IMO starpniecību un ko palīdz nodrošināt 2004. gadā ieviestais ISPS kodekss, kas uz kuģiem un ostās ļauj veikt preventīvus pasākumus iespējamā apdraudējuma novēršanai.

Privāto apsardzes kompāniju vienota sertifikācija

Kuģniecības nozarei vajadzētu pieņemt vienotu starptautisku standartu, lai regulētu un vērtētu privāto apsardzes kompāniju sniegtos aizsardzības pakalpojumus. Ar šādu izaicinājumu klajā nāca kompānijas „Lloyds Register Quality Assurance” (LRQA) vadība, aicinot ISO/PAS 28007:2012 standartu

padarīt par vienotu starptautisku standartu. LRQA speciālisti uzsver, ka šis standarts ļaus kuģu īpašniekiem iegūt lielāku pārliecību par sniegto pakalpojumu kvalitāti un drošību par risku pārvaldīšanas procesiem.

Arī IMO cenšas izveidot vienotus aizsardzības pārvaldes standartus, kas palīdzētu nodrošināt atbilstošus aizsardzības pasākumus strauji augošajā privāto jūras apsardzes kompāniju (PMSC) darbībā. ISO/PAS 28007 standarts noteiktu, kā privātajām jūras apsardzes kompānijām pareizi ievērot procesu, kā tiek komplektēti kadri bruņotajām apsardzes vienībām, kā tās tiek apbruģotas. Sertifikācija apliecinās, ka šis process notiek atbilstoši visaugstākajiem drošības un labas pārvaldības standartiem.

Privātās jūras apsardzes kompānijas kļūvušas par svarīgu posmu kravu transportēšanas ķēdē, tās augsta riska zonās aizsargā jūrniekus un apsargā miljonus vērtās kravas. Diemžēl ne jau visas apsardzes kompānijas, kas sniedz pakalpojumus, atbilst prasībām un domā par drošības standartiem. Nereti mazāk tiek domāts par cilvēku un kravas drošību, vairāk par peļņas iespējām, un par to kuģu īpašnieku vidū briesmīgi arvien lielāka neapmierinātība. Vienu apsargu negodprātīga darbība noliek zem sietena tās apsardzes kompānijas, kas nodrošina augsta līmeņa pakalpojumus. Piemēram, kompānija „GoAGT” ir viena no lielākajām bruņotās apsardzes sniedzējām, tās vienības tiek komplektētas no

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

bijušajiem profesionālajiem jūras spēku karavīriem. Kompānija ir nodrošinājusi 100% drošību vairāk nekā 1800 tranzītpārvadājumiem un aizsargājusi vairāk nekā 60 tūkstošu jūrnīku dzīvību, daudz iegulda personāla taktiskajā sagatavošanā un bruņojumā, tāpēc ir noraižējies par to privāto apsardzes kompāniju reputāciju, kuras neievēro starptautiskos jūrnīcības standartus un grauj privāto apsardzes kompāniju tēlu kopumā. „GoAGT” vadība ceļ trauksmi par to, ka liels skaits apsardzes kompāniju neievēro nepieciešamos pakalpojumu standartus, savukārt lielai daļai kuģu īpašnieku, operatoru un kuģu kapteiņu ir vājš priekšstats par to, ko nosaka un ko dod ISO/PAS 28007 prasības. Pašlaik ir izveidojusies situācija, ka kuģu īpašnieki vairāk koncentrējas uz izdevumiem par bruņotajām apsardzēm, nekā raugās uz sniegto pakalpojumu kvalitāti, aizmiršot par saviem cilvēkiem. Protams, jo vairāk kompānija iegulda, lai nodrošinātu vislabāko apsardzes līmeni, jo tās pakalpojumi kļūst dārgāki, un tas ne vienmēr šķiet pievilcīgi pakalpojuma ņēmējam.

ISO/PAS 28007:2012 standarti tika izstrādāti pēc vairākiem bruņotiem incidentiem, kuru laikā tika nogalināti privāto apsardzes kompāniju darbinieki un civilie iedzīvotāji Irākā un Afganistānā. Tas ir dokuments, kas nosaka pārvaldes sistēmas aizsardzības standartus: plānošanu, resursus, apmācību, informācijas apriti, komunikāciju, dokumentāciju u.c. ISO standarts iezīmē prasības attiecībā uz tādiem jautājumiem kā operācijas vadība, ziņošana un incidentu izmeklēšana, klientu sūdzību izskatīšanas kārtība, kā arī citu ar drošību saistītu pasākumu veikšana. ISO/PAS 28007 ietver darbības izvērtēšanu, bet šā standarta izpilde ļauj privātajām jūras apsardzes kompānijām pierādīt savu kompetenci. LRQA ir viena no trim sertificēšanas kompānijām, kas ir tiesīga uzraudzīt šo standartu.

Šķiet, ka ISO/PAS 28007:2012 standarts varētu kļūt par starptautiski atzītu, tomēr joprojām nav skaidrības par to, vai karoga valstīm būs nepieciešama šā standarta ieviešana, vai arī pietiks ar tām licencēšanas prasībām, kas tur ieviestas nesenā pagātnē. Pagaidām jaunajam ISO standartam nemaz tik ļoti neveicas. Piemēram, Vācija sniedz interesantas ziņas: pēc 2014. gada 18. februāra datiem, tikai astoņas kompānijas, no kurām sešas atrodas Vācijā, bija pabeigušas ISO/PAS 28007 ieviešanas procesu.■



Jūras spēku flotile saņem piekto patruļkuģi – „Rēzekne”

20. martā Liepājā Jūras spēku flotile saņēma piekto Latvijā pilnībā uzbūvēto kuģi – „Skrundas” klases patruļkuģi P-09 „Rēzekne”. Svinīgajā ceremonijā piedalījās aizsardzības ministrs Raimonds Vējonis un Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Raimonds Graube, ASV Mičiganas pavalsts Nacionālās gvardes komandieris ģenerālmajors Gregorijs Vadnais, akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” valdes priekšsēdētāja vietnieks Vladislavs Blūms, Jūras spēku flotiles komandiera p.i. komandkapteinis Kaspars Zelčs, patruļkuģa „Rēzekne” komandieris kapteinleitnants Artūrs Gražulis un kuģa krustmāte Inese Pāvule, kā arī flotiles personālsastāvs un citi viesi.

„Šodien ir nozīmīga diena, jo mēs saņemam piekto „Skrundas” klases patruļkuģi „Rēzekne”, sacīja aizsardzības ministrs. „Noslēdzies ļoti nozīmīgs projekts, kas ilga vairāk nekā sešus gadus un kura mērķis bija modernizēt mūsu Jūras spēku flotili. Patruļkuģu projekts deva ieguldījumu arī Latvijas ekonomikā, jo divi kuģi tika pilnībā uzbūvēti Latvijā, sadarbojoties ar Vācijas kuģu būvētavu. Novēlu, lai kuģis

„Rēzekne” godam nes Latvijas vārdu pasaulē!”

„Man ir patīess prieks, lepnums un gandarījums būt klāt nozīmīgajā notikumā,” sacīja NBS komandieris ģenerālleitnants R. Graube. „Šodien Jūras spēku flotile ir kļuvusi stiprāka, spējīgāka palīdzēt mūsu valsts aizsardzībā un pildīt tos uzdevumus, ko nosaka likums. Miera laikā šim kuģim ir uzdevums gādāt par cilvēku dzīvību, sniegt atbalstu



meklēšanas un glābšanas operācijās, kā arī atmiņēšanas operācijās. Bruņoto spēku vārdā izsaku lielu paldies visiem, kas pielika pūles šā projekta īstenošanā. Jūrnieku vārdā apsoli sabiedrībai, ka kuģis pildīs savus uzdevumus.”

Vladislavs Blūms pateicās bruņotajiem spēkiem par iespēju patrulkuģi „Rēzekne” pilnībā būvēt Latvijā, kas ļāva paaugstināt Rīgas kuģu būvētavas darbinieku kvalifikāciju un prasmes. „Šis kuģis ir uzbūvēts atbilstoši jaunākajām tehniskajām prasībām, kas nodrošina ilgu ekspluatāciju,” norādīja V. Blūms.

„Ticiet tam, ko jūs darāt, ticiet sev tāpat, kā mēs ticam jums. Lai jūs nekad nepamet cerību. Lai šis kuģis un jūrnieki, kas ar to kuģo, vienmēr droši atgriežas ostā, kur tos gaida mīloši cilvēki,” jaunajam patrulkuģim novēlēja kuģa krustmāte I. Pāvule.

Kuģa komandieris kapteinleitnants Artūrs Gražulis 1999. gadā sāka mācīties Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, 2001. līdz 2003. gadam mācības turpināja Latvijas Jūras akadēmijā, 2003. gadā pabeidza Nacionālo aizsardzības akadēmiju, iegūstot leitnanta pakāpi, un Latvijas Jūras akadēmiju, iegūstot specialitāti – sardzes stūrmanis uz kuģiem, mazākiem par 500 BT piekrastes kuģošanā. No 2003. līdz 2007. gadam A. Gražulis dienē-

UZZIŅAI

Jūras spēku flotiles rīcībā nonākuši jau visi pieci „Skundas” klases patrulkuģi: P-05 „Skunda”, P-06 „Cēsis”, P-07 „Viesīte”, P-08 „Jelgava” un P-09 „Rēzekne”. Visiem patrulkuģiem, kas ir modernākie Jūras spēku flotilē, doti to apdzīvoto vietu vārdi, kur notikušas brīvības cīņas, kur aizstāvēta Latvijas neatkarība – Cēsis, Viesīte, Jelgava, Skunda un tagad Rēzekne. Jaunie kuģi veic ne tikai patrulēšanas un glābšanas darbus, tos varēs aprīkot arī ar naftas savākšanas un mīnu meklēšanas un iznīcināšanas iekārtām. Visi pieci ir „SWATH” tipa kuģi ar diviem torpēdtipa korpusiem un mazu ūdens apskaloto virsmu. Kuģa iegrimē ir 2,7 metri, ātrums – 20 mezglu, dziņļu jauda – 1600 zirgspēku, korpusa materiāls – alumīnijs.

ja uz mīnu tralera M-01 „Viesturs” stūrmaņa amatā, no 2007. līdz 2010. gadam bija mīnu kuģa M-05 „Viesturs” komandiera palīgs, pēc tam līdz 2013. gadam patrulkuģa P-02 „Lode” komandieris. No 2013. gada septembra līdz 2014.

gada martam piedalījās starptautiskajā pretpirātisma operācijā ATALANTA, dienesta pienākumus pildot operacionālajā štābā Nortvudā, Lielbritānijā. ■

*Liene Ulbina,
Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta*



Kapteinleitnants Artūrs Gražulis.

Patruļkuģa P-09
„Rēzekne” krustmāte
Inese Pāvule.



Tas ir mans sirds darbs

Esmu rēzekniete, visu mūžu dzīvojusi, mācījusies un strādājusi Rēzeknē. Tikai piecus gadus, kad studēju konservatorijā, pavadīju Rīgā, bet pēc tam atgriezos strādāt Rēzeknes mūzikas vidusskolā. Man ļoti patīk mans darbs – mācu mūzikas literatūru. Stundās ar audzēkņiem klausāmiem skaņdarbus, mācāmiem analizēt, raksturot mūziku. Strādāt ar jauniešiem ir ļoti intere-

santi, viņu aizrautība, enerģija un idejas vienmēr pozitīvi uzlādē. Mani interesē folkloras, ilgus gadus vadīju folkloras ansambli „Kolnasāta”. Esmu festivāla „Baroka mūzikas dienas” rīkotāja, šis festivāls šogad notiks jau 10. reizi un Latgalē ir ieņēmis diezgan lielu popularitāti.

Kā kļuva par kuģa krustmāti? Tad ir jāsāk stāsts par manu tēti. Vla-

dislavs Lukša 1929. gadā pabeidza Flotes instruktoru skolu Liepājā un deviņus gadus dienēja uz Latvijas karakuģa „Virsaitis” par radistu. Viņš bija vispusīgi apdāvināts, pabeidza arī Rīgas Tautas konservatoriju. Spēlēja orķestrī klarneti un akordeonu, pat dejoja Liepājas operā. Kara gados spēlēja akordeonu vācu kara teātrī, par ko arī tika izsūtīts uz 10 gadiem Sibīrijā.



V. Lukša centrā ar akordeonu.



Arī tur visu brīvo laiku tēvs veltīja mūzikai. Vēstulēs viņš raksta: „Milzīgs tukšnesis ir mana mītne, mūžīga ziema ir ap mani... Ap mani ir mūžīgais sals, bet es to pildu ar savas mīlestības siltumu, mūžīga tumsa un tukšums, bet es to pildu ar savu skaistuma spēku. Tu, Visaugstākais, kam dzīve ir visdrausmīgākā cīņa un visspožākā uzvara, Tu, kas neesi ērtību kārotājs, bet prieka radītājs un skaistuma nesējs, dodī man spēku izturēt!” Atgriezies no izsūtījuma, tētis sāka strādāt Rēzeknes mūzikas skolā.

2009. gadā es rīkoju tēva jubilejas pasākumu par godu viņa 100. dzimšanas dienai. Skolā bija koncerts un atmiņu vakars. Pārlasīju vēstules, pārskatīju fotogrāfijas, un man ļoti tuvs kļuva gan Sibīrijas laiks, gan kara flotes laiks. Tad laikrakstā izlasīju par topošo kuģi un aicinājumu kādai rēzeknietei kļūt par kuģa krustmāti. Tas likās adresēts tieši man! Pilsētas dome manu kandidatūru atbalstīja, un tā no 2010. gada Ziemassvētkiem es kopā ar citiem rēzekniešiem gaidīju jaunā kuģa uzbūvēšanu. Mēs, rēzeknieši, esam bijuši klāt visos kuģa tapšanas svarīgākajos brīžos, un tas vienmēr ir bijis ļoti savilginoši. Tas brīdis, kad man bija jāpasaka: „Ar šo piešķiru tev vārdu „Rēzekne!””, bija patiesi emocionāls un aizkustinošs, arī atbildīgs. Bet krustmātes pienākumi ir darbs, ko es tiešām vēlos darīt. Tas ir sirdsdarbs. Daudz kas šajā jomā man ir jauns, ir jāmācās, bet Jūras spēkos visi cilvēki ir ļoti laipni un izpalīdzīgi. Jūtu arī citu krustmāšu atbalstu, bet visvairāk, protams, kuģa „Rēzekne” komandas atsaucību un uzmanību.

Ļoti ceru, ka starp kuģa komandu un rēzekniešiem izveidosies ciešas draudzības saites. Mēs Rēzeknē esam lepni, ka mūsu pilsētas vārds piešķirts kuģim un ka Baltijas jūras ūdeņos tagad atradīsies arī daļa Rēzeknes.

Lai senās pilsētas Rēzeknes vārds sargā kuģi un rēzekniešu visas labās domas, un laba vēlējumi sargā visus jūrniekus!■

Inese Pāvule, patruļkuģa "Rēzekne" krustmāte



Jūrniece savienība runā par nozares problēmām

28. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja telpās notika Latvijas Jūrniece savienības biedru gadskārtējā kopsapulce, kurā diskutēja par nozarei svarīgiem jautājumiem. Lai sniegtu atbildes uz jautājumiem par nozares turpmāko attīstību, kopsapulcē piedalījās Satiksmes ministrijas Jūrniece departamenta direktore Laima Rituma. Par Latvijas Jūras administrācijas darbību ziņoja administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, JA Jūrnieku reģistra pārstāvis Roberts Gailītis iepazīstināja ar pētījuma par Latvijas jūrnieku resursiem rezultātiem, bet Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns informēja par lielo ostu darbību.

LJA kopsapulcē notika valdes un priekšsēdētāja vēlēšanas, par LJS valdes priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēja Antonu Vjateru, valdē tika ievēlēti: Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, tālbraucējs kapteinis Aivars Boja, Rīgas brīvostas kapteiņa vietnieks tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Ventpils brīvostas kapteinis tālbraucējs kapteinis Arvīds Buks, Lienīte Ērkšķe, Roberts Gailītis (Latvijas Jūras administrācija), tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks,

tālbraucējs kapteinis Antons Ikauņnieks, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Juris Leimanis, Latvijas Jūras akadēmijas students Mareks Pentjušs, tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts, Ansis Zeltiņš (Latvijas Jūras administrācija).

2014. gada sākumā jūrniece organizācijas Latvijas Jūrniece savienība, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku



I. Bernsone, Ģ. Anīša, L. Rituma un J. Krastiņš.



M. Vīlps (no kreisās), A. Buks, A. Boja, K. Leiškāns un E. Raits.

LJA rektors J. Bērziņš
un LJS valdes
priekšsēdētājs
A. Vjaters.

UZZIŅAI

2008. gadā Latvijas Jūrniecības savienība un „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” sastādītāja SIA „Jūras informācija” pirmo reizi atjaunotās Latvijas jūrniecības vēsturē iedibināja tradīciju izteikt pateicību „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā”. Pateicība par darbu jau izteikta tālbraucējiem kapteiņiem Igoram Vītolam, Eduardam Delveram, Arvidam Bukam, Eduardam Raitam, Gunāram Šteinertam, Imantam Vikmanim, Gunāram Zaksam, Vladimiram Einiņam, Aleksandram Tārvīdam un Latvijas Jūras medicīnas centra ārstei Martai Aizsilniecei.

arodbiedrība, kā arī LJS valdes locekļi aktīvi un pat vētraini diskutēja par to, pēc kādiem principiem turpmāk būtu izvirzāmi kandidāti nozares gada balvai „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā”. Tika nominēti Vladimirs Aizenštads, Ģertrūde Anīša, Raimonds Baško, Ilze Bernsone, Jānis Bērziņš, Aivars Boja, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Visvaldis Feldmanis, Ēvalds Grāmatnieks, Antons Ikaunieks, Valentīns Jevstignejevs, Oļģerts Mangulis, Māris Mertens, Gunārs Nartišs, Ivars Ross, Oļģerts Sakss, Jānis Stepiņš, Guntis Tīrmanis, Kārlis Zakss, un šoreiz jūrniecības sabiedrība un LJS valde pieņēma lēmumu balvu „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” pasniegt Ģertrūdei Anīšai un Ilzei Bernsonei, kuras ar savu harizmu, aktīvo darbību, profesionālajām zināšanām, augstajiem morāles principiem un patiesi cilvēcisko sirsnību ir iemantojušas jūrniecības nozares ļaužu cieņu un mīlestību.

Par centrālo sapulces tēmu kļuva jūrniecības izglītības jautājums, par ko kopsapulcē runāja Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš un Liepājas Jūrniecības koleģijas direktors Vladimirs Dreimanis. Pašlaik jūrniecības izglītības politikā ir izveidojušās zināmas pretrunas, jo ne vienmēr sakrīt jūrniecības nozares un Izglītības ministrijas prasības. Piemēram, jūrniecības uzņēmumi ir ieinteresēti, lai jaunos speciālistus sagatavo labākie nozares profesionāļi, bet Izglītības ministrija pieprasa, lai pasniedzējiem būtu pedagoģiskā izglītība.

Tradicionāli LJS kopsapulces laikā notika Latvijas jūrniecības gadagrāmatas prezentācija.■

Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 21. izdevums

Gadagrāmata atskatās uz aizvadīto 2013. gadu, kaut mēs jau reāli dzīvojam lielo jubileju gadā. Latvijas jūrniecības izglītībai 225 gadi, Latvijas Jūras akadēmijai 25, Ainažu jūrskolai 150 un Ainažu jūrskolas memoriālajam muzejam 45, Latvijas Jūrniecības savienībai – 25, Latvijas Jūras spēkiem – 95, Latvijas Jūras medicīnas centram – 70, Bēgļu laivām – 70. Un tas nebūt vēl nav pilns jubileju saraksts. Bet šoreiz ne par to, jo tas jau būs cits stāsts un cita grāmata.

Šī Latvijas jūrniecības gadagrāmata grāmatu plauktā ir jau divdesmit pirmā. Ar atbalstītāju finansiālo palīdzību grāmatas veidotāji varēja dokumentēt aizvadītā gada notikumus, pārdzīvojumus un cilvēku liecības. Cilvēki, kas strādājuši valsts institūcijās, ostās un ostu kompānijās, jūrniecības izglītības

iestādēs un jūrniecības sabiedriskajās organizācijās, cilvēki jūrā un krastā vēsturei nodevuši 2013. gada notikumus.

Veidojot katru jauno gadagrāmatu, arvien ir kāda centrālā tēma. Ir bijis Egona Līva motīvs, Krišjāņa Valdemāra un hercoga Jēkaba tēma. Šo cilvēku atstātais mantojums ir tik pamatīgs, ka, gadiem ejot, tā garīgā bagātība kļūst vēl daudz apjomīgāka. Mēs uzzinām par vēsturi un vēstures veidotājiem, un mums tas šķiet pašsaprotami. Bet pašsaprotams tas kļūst tikai pateicoties tiem cilvēkiem, es pat teiktu, savā ziņā misionāriem, kuri vēsturi pieraksta, dokumentē, šķirklō un saglabā. Un tie ir muzejnieki, pavisam īpaša cilvēku šķira, kuriem esam pateicīgi par saglabātajām pagātnes liecībām. Esmu pārliecināta, ka arī pēc gadu



desmitiem un simtiem būs tādi pat apsēstie, kuriem jau nākamās paaudzes varēs izteikt pateicību par iemūžinātajām pagātnes liecībām. Tie ir daudzi jo daudzi muzeju cilvēki, kuri saglabā un uztur mūsu vēsturi dzīvu. Ar jūrlietu vēsturi var iepazīties Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, muzejos Ainažos, Ventspilī, Liepājā, Rojā, Mērsragā, Salacgrīvā, Pāvilostā, Papē, Jūrmalcīmā, Sakā. Tie ir lielie muzeji, kuriem valsts piešķir finansējumu, tie ir novadpētniecības muzeji, kuri iztiek no pašvaldību naudas un raksta projektus Eiropas fondiem, un tās ir pilnīgi neviena nefinansētas entuziastu veidotas kolekcijas, kas mājvietu nereti atrod parastā šķūnī. Un pilnīgi visiem tiem ir nenovērtējama nozīme.

Vai esat dzirdējuši, ar kādu sajūsmu muzejnieki stāsta par vecu pogu, cepuri, zābaku, diplomu vai sudraba kausu, kas nonācis muzeja fondos? Vai esat sajutuši, ar kādu mīlestību un pietāti viņi izturas pret cilvēku likteņiem? Vai esat satikuši muzeja cilvēkus, kuri dodas ekspedīcijās, lai pierakstītu vēl dzīvo leģendu ne mazāk leģendāros stāstus? Vai esat redzējuši, ar kādu pacietību un precizitāti viņi apraksta katru muzejā nonākušo lietu, pirms tā iegulst muzeja krātuvēs? Vai pazīstat tādus aktīvistus, kuri ar savu entuziasmu aizrauj līdzcilvēkus, kuri savā muzejā rīko izstādes, tematiskus pasākumus, izdomājot atkal un atkal ko jaunu un iedvesmojošu? Es tādus pazīstu. Viņi ar savu personību, gara bagātību un milzīgām darba spējām iedvesmo pārējos. Viņi ir kā mūsu Latvijas bākas, kas izstaro gaismu, rada drošības sajūtu un izgaismo ceļu.■

Anita Freiberga





Profesionāļi spriež par jūrniecības jautājumiem

27. martā sadarbības partnera DNB bankas telpās uz gadskārtējo sapulci kopā bija pulcējušies Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija biedri, lai atskatītos uz aizvadīto gadu, izvērtētu paveikto un lemtu par turpmākajiem darbiem. „Mēs esam tik dažādi, bet mūs apvieno kapteiņa amats un darbs jūrā. Un nevajadzētu jautāt, ko asociācija man dos, bet gan, ko es varu dot asociācijai. Nevajag gaidīt, ka kāds cits kaut ko izdarīs, tikai to, ko paši lemsim, to arī darīsim,” sapulces atklāšanā teica LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns.

Pēdējo divu gadu laikā LKKA ir kļuvusi aktīva un pamanāma. Asociācijas biedri piedalās daudzās jūrniecības sabiedrības aktivitātēs, jo īpaši tas attiecas uz jūrniecības tradīciju kopšanu. Tagad asociācija ir iesaistījusies Ainažu jūrskolas 150. gadu jubilejas organizēšanas darba grupā, bet jau 2013. gadā, kad Ainažos tradicionāli kopā pulcējās visu paaudžu jūrnieki un jūrniecības darbinieki, LKKA kapteiņi priecēja jūrniecības sabiedrību ar savu stāju. Arī Latvijas Jūras akadēmijas un LJA jūrskolas audzēkņi varēja pamācīties, ar kādu cieņu ir jāprot nē-

sāt kapteiņa formu, un kārtējo reizi varēja secināt – forma disciplinē.

LKKA biedri piedalās Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra jūrnieku kompetences novērtēšanas darbā. Īpašu vērību asociācija pievērš izglītības jautājumiem. Lielu sašutumu pieredzējušo kapteiņu vidū izsauca gada sākumā notikušais incidents Liepājas Jūrniecības koledžā, kad koledžas audzēkņi apšaubīja direktora V. Dreimaņa kompetenci. Tā ir pārprasta demokrātija. Koledža ir mazs kuģa modelis, un šo atgadījumu var uzskatīt par dumpi

uz kuģa. Ja tamlīdzīgas lietas notiek jūrniecības mācību iestādē, tad jūrniecības 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 dzelžainu, pat tādu kā armijas disciplīnu, tad studentiem vajadzētu saprast, ka tas tiek darīts vienīgi viņu pašu labā. Vai tā ir tirdzniecības flote, vai kara flote – jūrnieks ir un paliek reglamentētās profesijas pārstāvis. Un Jūrniecības koledža nevar strādāt pēc tādiem pašiem principiem kā, piemēram,



Kapteinis J. Spridzāns.



K. Innuss.



Kapteini M. Mertens un S. Šmulāns.

Mākslas akadēmija. Te jaunie cilvēki ir jāsagatavo darbam jūrā. Diemžēl arvien biežāk nākoties dzirdēt atsauksmes par jauniešiem speciālistiem, ka tie pilnīgi neko nezina par to, kas un kā jādara uz kuģa.

Kapteini atzina, ka LJK ir senas tradīcijas un tagad arī pozitīvi ambiciozs direktors, tāpēc asociācijai iespēju robežās ir jāsniedz palīdzība, lai augtu studentu zināšanu līmenis, jo ilgu laiku te bija valdījusi stagnācija.

Izglītības līmeņa paaugstināšana neattiecas tikai uz LJK, bet uz visām Latvijas jūrniecības mācību iestādēm, jo, piemēram, kruinga kompānijas, aptaujātas par to, kāds ir jauno speciālistu zināšanu līmenis un kompetence, atzinušas, ka izglītības līmenis uz augšu nav gājis. Kruinga kompānijas ir tās, kuras vislabāk var spriest par šo jautājumu, jo iekārto darbā jūrniecības izglītības sistēmā sagatavotos jaunos speciālistus un, protams, no darba devējiem saņem atsauksmes par mūsu jūrnieku kompetenci. Mūsu jūrniecības izglītības sistēmā joprojām ir ne tikai lielāki un mazāki robi, bet pa īstam samilzušas problēmas. Viena no tām ir mūsu jūrskolas. Kapteini savos vērtējumos bija skarbi – jūr-

skolu darbs ir pa nullēm, jo tās nevar sagatavot speciālistus, kas būtu vajadzīgi darba tirgum. Novikontas Jūras koledža ir jauns spēlētājs izglītības laukā. Koledža ir labi aprīkota ar jaunākajām tehnoloģijām, tās vadība ir pietiekami ambicioza un motivēta, bet pašlaik koledžas vājākais posms ir metodiskie jautājumi. Par to, kādi speciālisti šeit būs sagatavoti, varēs spriest tikai pēc tam, kad pirmie absolventi apliecinās savu kompetenci. Analītisku informāciju par izglītības jautājumiem klātesošajiem sniedza Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Kalvis Innuss.

LKKA jau labu laiku spriež, kā vislabāk izteikt pateicību kapteiņiem par viņu darbu, profesionalitāti un sasniegumiem. Izteikts priekšlikums, ka šāda apbalvojuma nosaukums

varētu būt „Jūras vilks”. Bet, kamēr lēmums par tālāko rīcību vēl nav pieņemts, kapteini ar rūgtumu secina: „Mēs strādājam pasaulē, bet Latvijai neesam vajadzīgi. Mēs neesam nekas, jo visu citu profesiju ļaudis saņem pateicības un apbalvojumus valdības līmenī, tikai jūrnieki ne.”

Gada beigās LKKA tradicionāli rīko Ziemassvētku balli, piedalās IFSMA un CESMA konferencēs un semināros, draudzējas ar radniecīgajām kapteiņu asociācijām Lietuvā un Krievijā, meklē sadarbības iespējas ar Igaunijas Kuģu kapteiņu asociāciju, seko aktuālākajiem jūrniecības jautājumiem Latvijā un pasaulē, sadarbojas ar DNB banku un Darba devēju konfederāciju.

2014. gadā vērojama pozitīva tendence – asociācijā aktīvi stājas jauni biedri. LKKA prezidents aicināja kapteiņus būt aktīviem un atsaucīgiem. J. Spridzāns: „Mēs esam atklāta un demokrātiska sabiedriska organizācija. Mūsu biedri ir nozares profesionāļi, tāpēc mūsu pienākums vispirms jau ir turēt augstu savu profesionālo karogu, bet ne mazāk svarīgi ir, nežēlojot laiku, ieguldīt savu intelektu Latvijas jūrniecības attīstībā.”

UZZIŅAI

LKKA ir *The International Federation of Shipmasters' Associations* (IFSMA) un *Confederation of European Shipmasters' Associations* (CESMA) locekle. Asociācijā ir 158 dalībnieki, no kuriem 89 ir aktīvie jūrnieki. Vecākajam biedram ir 82 gadi, jaunākajam 34, bet vidējais asociācijas biedru vecums ir 57,75 gadi.



DNB – banka katram jūrnīkam

Sakārtoti finanšu jautājumi ir būtiski gan katram jūrnīkam, gan tā ģimenei, un DNB banka pašlaik ir vienīgā banka Latvijā, kas īpaši rūpējas par jūrnīku un viņu ģimeņu finanšu vajadzībām, izveidojot īpašu programmu tieši jūrnīkiem. Sadarbībā ar Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju un vairākām kruinga kompānijām, DNB bankas klientu apkalpošanas speciālisti veltījuši daudz laika, lai izzinātu jūrnīku dzīvesveidu un – atbilstoši tam meklējuši un atraduši labākos risinājumus jūrnīku finanšu vajadzībām.



DNB bankas finanšu darījumu vadītājs Vladislavs Gulamovs stāsta: „Mēs saprotam, ka jūrnīks atgriežoties no jūras, Latvijā pavadīto laiku vēlas izbaudīt kopā ar ģimeni un draugiem, nevis kārtot dažāda veida formalitātes. Tāpēc DNB

bankas Jūrnīku programma dod iespēju nokārtot visas finanšu lietas ātri un ērti, turklāt specializētajās filiālēs jūrnīkus apkalpojam bez rindas!”

Pašlaik darbojas astoņas specializētās filiāles jūrnīkiem, un to speciālisti sadarbībā ar kruinga kompānijām pastāvīgi seko aktualitātēm. Katram jūrnīkam, kas kļūst par DNB bankas klientu, ir savs finanšu darījumu vadītājs, kurš palīdz sakārtot visas finanšu vajadzības, arī jūrā esot.

Izdevīgi norēķini un valūtas pārskaitījumi jūrnīkam un tā ģimenei

Ņemot vērā jūrnīku vajadzības, DNB banka ir izveidojusi tieši jūrnīkiem speciāli pielāgotus produktus ar izdevīgām cenām. Piemēram, Jūrnīku programmas ietvaros piedāvājam norēķinu karti bez maksas, izdevīgākus valūtas pārskaitījumus un valūtas konvertāciju ar uzlabotu kursu, kā arī skaidras naudas izmaksu un iemaksu multivalūtu bankomātos bez komisijas maksas.

Saprotot, ka jūrnīku prombūtnes laikā par visiem finanšu jautājumiem un maksājumiem rūpējas kāds no ģimenes, DNB banka nodrošina arī iespēju ģimenes locekļiem ātri un ērti piekļūt naudas līdzekļiem saskaņā ar jūrnīka iepriekš noteiktajām pilnvarām.

Izdevīgi kredīti mājoklim, automašīnai vai izglītībai

Jūrnīki, kas ir kļuvuši par DNB bankas klientiem, augstu novērtē arī bankas speciālistu izpratni par jūrnīku finanšu situāciju un vajadzībām, iegādājoties mājokli un noformējot hipotekāro kredītu, vai arī iegādājoties auto līzīngā.

DNB bankas specializēto filiāļu jūrnīkiem speciālisti izprot šajā nozarē strādājošo ienākumu struktūru un to saņemšanas specifiku, kā arī zina, kā jūrnīkam nokārtot visas formalitātes, deklarējot ienākumus Valsts ieņēmumu dienestā. Jūrnīku programmas Finanšu darījumu vadītāja Polina Šebalīna-Čikste skaidro: „Ja jūrnīks strādā kādā ārvalstu flotē, arī alga nereti tiek pārskaitīta uz banku, kas neatrodas Latvijā. Šī iemesla dēļ bankā, kas nepārzina jūrnīku darba specifiku, ir apgrūtinātas kredītu saņemšanas iespējas. Mēs DNB bankā pārzinām jūrnīku naudas plūsmas specifiku un kredīta saņemšanas procesā darām visu, lai tik svarīgs notikums katra cilvēka dzīvē saistītos tikai ar pozitīvām emocijām!”



Hipotekārajam kredītiem mājokļa iegādei, celtniecībai un remontam, kā arī auto līzīngam DNB bankā jūrnīki var saņemt arī konkurētspējīgus nosacījumus. Jūrnīki nereti interesējas arī par patēriņa kredīta iespējām (kvalifikācijas kursiem, neparedzētiem izdevumiem u.c.), tāpēc DNB bankā tieši jūrnīkiem ir samazinātas procentu likmes patēriņa kredītiem. Pateicoties sadarbībai ar nekustamo īpašumu pārdevējiem un auto dīleriem, DNB bankas Jūrnīku programmas klientiem regulāri tiek sagatavoti arī speciāli piedāvājumi auto vai mājokļa iegādei.

Savs finanšu darījumu vadītājs – katram jūrnīkam

Lai saņemtu visas Jūrnīku programmas priekšrocības, katram tās klientam ir iespēja izvēlēties savu finanšu darījumu vadītāju kādā no DNB bankas specializētajām filiālēm jūrnīkiem. Finanšu darījumu vadītājs palīdzēs sakārtot aktuālos finanšu jautājumus gan jūrnīkam krastā esot, gan palīdzēs viņa mājniekiem viņa prombūtnes laikā. Jūrnīks var saņemt konsultāciju pie sava speciālista gan piezvanot, gan rakstot e-pastu, kas ir ērts saziņas līdzeklis, atrodoties reisā. Steidzamos ārkārtas gadījumos jebkurā diennakts laikā banka ir sazvanāma arī pa tālruni 1880.

DNB banka ir izveidojusi īpašu sadaļu mājas lapā www.dnb.lv/jurniekiem, kur iespējams uzzināt vairāk par bankas piedāvājumu jūrnīkiem, apskatīt speciālos piedāvājumus, kā arī izvēlēties savu finanšu darījumu vadītāju kādā no specializētajām DNB bankas filiālēm jūrnīkiem! Ieskatieties www.dnb.lv/jurniekiem!

Sievietes pasaules jūrās



IMO programma „Par sieviešu integrāciju jūrniecības nozarē” (IWMS) 2013. gadā atzīmēja 25 gadu darbības jubileju. Veidojot šo programmu, IMO mērķis bija panākt, lai arī sievietēm tiktu atvērtas jūrniecības nozares durvis, lai viņas varētu iegūt pilnvērtīgu jūrnieka profesijām nepieciešamo izglītību, lai sievietes varētu pilnveidot savu kompetenci. Pēc jūras virsniekiem pasaules flotē ir liels pieprasījums, tāpēc IMO mudināja dalībvalstis lielu vērību veltīt sieviešu līdztiesībai jūrnieka profesiju iegūšanā un tālākās karjeras veidošanā.

Otra šīs programmas prioritāte ir reģionālā attīstība. Ja Eiropa ir liberālā attiecībā pret sievietēm jūrā, tad daudzviet pasaulē aizspriedumi un stereotipi vēl tikai jālauž. Izmantojot IMO atbalstu, tika izveidota Reģionālā jūrniecības nozares sieviešu asociācija, kurā piedalās sešas Āfrikas, Āzijas, Latīņamerikas un Klusā okeāna salu valstis, lai aktivizētu šo valstu sievietes iesaistīties jūrniecības nozares profesiju apgūvē.

Lai veicinātu sieviešu iesaistīšanos jūrniecībā, 2013. gada aprīļa konferences ietvaros IMO pieņēma deklarāciju „Globālā stratēģija par sievietēm jūrā”, kā arī tika demonstrēta dokumentāla filma „Sieviete pie kuģa stūres”, kas uzņemta pēc IMO pasūtījuma.

2014. gada 31. martā un 1. aprīlī Malmē, Zviedrijā, notika kārtējā starptautiskā konference „Maritime Women. Global Leadership”, kurā IMO tehniskās sadarbības nodaļas direktora vietniece Pamela Tanseja runāja par problēmām, kas saistītas ar sieviešu darbu jūrā, sievietēm kuģu vadītājam, kā arī prezentēja WMU programmu „Sievietes jūrā”.

Šogad konferences centrālā tēma bija izaicinājumi un iespējas sievietēm, kuras darba dzīvi nolēmušas saistīt ar jūru, ņemot vērā pašreizējo jūrniecības politiku, kā arī sociālās un globālās pārmaiņas, ar kurām sastopas mūsdienu ekonomika. Dzimumu nevienlīdzība un diskriminācija joprojām ir dziļi iesakņojusies, un tas pilnā mērā attiecas arī uz jūrniecības nozari. Konferenču mērķis bija parādīt, kā dzimumu atšķirības ietekmē sabiedrību



2013. gadā aprīlī IMO rīkotā konference „Maritime Women. Global Leadership” notika Busanā, Korejā.



nacionālā, starpnacionālā un katra cilvēka personiskajā līmenī.

Svarīgi ir ne tikai celt sieviešu pašapziņu un mudināt viņas izvēlēties darbu jūrā, bet arī lauzt stereotipus

►►► 26. lpp.



Sievietes fiziskajās apmācībās.



Starptautiskā transporta darbinieku federācija (ITF) piešķir stipendiju Rani Unnab Aziz Khanai, lai viņa varētu iegūt izglītību Pakistānas Jūras akadēmijā (PMA).

►►► 25. lpp.

un aicināt jūrniecības biznesu būt atvērtam pret sieviešu iesaistīšanos šajā nozarē. Ļoti nopietns jautājums ir par karjeras iespējām, jo ne jau visi pret to izturas ar sapratni.

Vēl viens svarīgs jautājums, kas tiek īpaši akcentēts, ir profesionālas izglītības iespējas, lai ilgtermiņā nodrošinātu izglītotu jūras speciālistu resursus, tai skaitā nodrošinot izglītības iespējas sievietēm.

Sievietes šodien var izpildīt tās prasības, kas noteiktas, lai dienētu ASV Kara flotes vienībās. Jauni standarti stāsies spēkā 2016. gadā, un tad aktuāls kļūs jautājums,



vai šos jaunus standartus sievietes spēs izpildīt. Ja nē, viņas varētu tikt atbrīvotas no dienesta.

Arī Apvienoto Nāciju Organizācija lielu vērību velta dzimumu līdztiesības veicināšanai un īpaši uzsvēr sieviešu lomas pieauguma mūsdienu sabiedrībā, tai skaitā arī jūrniecībā gan krasta, gan jūras profesijās.

Female – par un pret

Vēsturiski sievietēm nav bijis viegli ieņemt savu vietu uz kuģa, un arī tagad ne viens vien ir pārliecināts, ka kuģis nav tā īstā vieta, kur vajadzētu atrasties sievietei. Kāpēc valda uzskats, ka sieviete uz kuģa nes nelaimi? Droši vien tāpēc, ka tur ir tik daudz vīriešu, kuri nespēj normāli funkcionēt, kad ierauga pretējā dzimuma pārstāvi, jo instinkti izrādās spēcīgāki par sapratu. *Female*. Tā vīrieši uz kuģa mēdz saukt sievietes. Kāds jūras virsnieks teica, ka viņam bijusi tā nelaime strādāt kopā ar *female* virsnieku. Labi, ka viņš bijis rangu augstāk, bet, atceroties piedzīvoto, vēl tagad gribošies sulīgi lamāties. Vēl kāds cits atzina, ka labākais veids, kā bojāt savu karjeru, ir uzsākt attiecības ar *female* uz kuģa. To, ka dienesta ro-

māns nav tā labākā lieta ne tiem, starp kuriem tas pastāv, ne apkārtējiem, kas pret savu gribu kļūst par lieciniekiem, atzīst pilnīgi visi. Bet kāds cienījama vecuma jūras vilks teica: „Cik patīkami ir kaut vai pasēdēt sievietes klātbūtnē. Apnīcis diendienā veselū pusgadu uz tiem veciem vien skatīties!”

Sarunās ar mūsu jūras virsniekiem ir nācies dzirdēt dažādus stāstus. Piemēram, pēc pirmā reisa virsnieka amatā jaunā speciāliste saņēma tik sliktu raksturojumu, ka par to šoks nav pārgājis arī pēc vairākiem gadiem. Viņa atzīst, ka savā darbā pieļāva kļūdas, tomēr par tām nebija pelnījusi tik sliktu profesionālo novērtējumu. Tam pamatā bija pavisam kas cits: kapteinis nespēja nošķirt profesionālos jautājumus no savām personīgajām vīrieša emocijām. Sieviete nebija atsaukusies vīrieša iegribām, un vīrišķais aizvainojums rezultējās raksturojumā. Sievietes atzīst, ka vīrieši vēro viņu reakciju, lai saprastu, cik daudz viņi drīkst atļauties.

Šodien Latvijas Jūras akadēmijā ir pierasts, ka kuģu vadītāja profesiju apgūst meitenes, bet vēl nemaz tik senā pagātnē nav palicis tas laiks, kad arī LJA visai negatīvi skatījās uz šādu meiteņu izvēli. 1994. gadā pirmās meitenes iestājās LJA jūrskolā, lai apgūtu kuģu vadītāja specialitāti. Kad bija pagājuši pirmie divi mācību gadi, kādā intervijā meitenes atzina: „Akadēmijā visi gaidīja, ka mēs neizturēsim. Vispirms jau pirmo eksāmenu sesiju. Izturējām. Tad gaidīja, ka neizturēsim pirmo jūras praksi. Izturējām. Kad pēc diviem gadiem daudzi puīši neizturēja konkursu, lai varētu studēt tālāk, mēs to godam izturējām un turpinām studijas Latvijas Jūras akadēmijā.”

Kapteinis Māris Mertens bija viens no tiem, kurš uz sava kuģa bija gatavs ņemt praksē arī meitenes. Viņš atzina, ka tieši meitenēm ir labākas zināšanas. LJA 20. izlaidumā kapteinis Māris Mertens atzina: „Sievietes ir ļoti talantīgas, un sieviešu diplomātija ir neatsverama. Tās meitenes, kuras savu laiku pirmās atnāca praksē uz Latvijas kuģniecības kuģa „Nečiporenko”, tagad ar labiem panākumiem

strādā savā profesijā. Viņas bija un ir savas valsts un savas jūrnieka profesijas patriotes, un man par meitenēm uz kuģa ir vislabākās atmiņas. Bet dzīve pierāda, ka sievietes īstā vieta un dzīves piepildījums tomēr ir ģimene un krasts. Tā ir dzīves realitāte.”

Un tomēr sievietes spītīgi ir lauzašas uz jūru un arī tagad neatlaidīgi stūrē šajā virzienā. Eiropas valstis salīdzinoši mierīgi uztver sieviešu ielaušanos vēsturiski vīrišķīgajā jūrnieka profesijā, jo īpaši tas attiecas uz Skandināviju. Pavisam citāds noskaņojums valda arābu valstīs, piemēram, Arābu Emirātos sievietes tagad tikai cīnās par to, lai iegūtu tiesības vadīt auto.

Pie kruīza kuģu stūres

Lai arī lielā pasaules daļā sievietes ir ieguvušas it kā vienādas tiesības ar vīriešiem, ne vienmēr viņas šīs tiesības var reāli izmantot. Pasaulē pirmā kruīza kuģa kapteine ir Karina Stāre Jensena, kura kopš 2007. gada komandē kompānijas „Royal Caribien” pasažieru lineru „Monarch of the Sea”.



Kompānijas „Cunard Line” prezidents Peters Šanks: „Mēs esam simt septiņdesmit gadu veca kuģošanas kompānija ar senām britiem raksturīgām jūras tradīcijām, un ar to arī izskaidrojama tā ievērojamā pauze, ko ieturējām sieviešu kā kuģu vadītāju ienākšanā uz mūsu kuģiem. Mēs ilgi domājām, kamēr izlēmām kapteiņa amatā apstiprināt

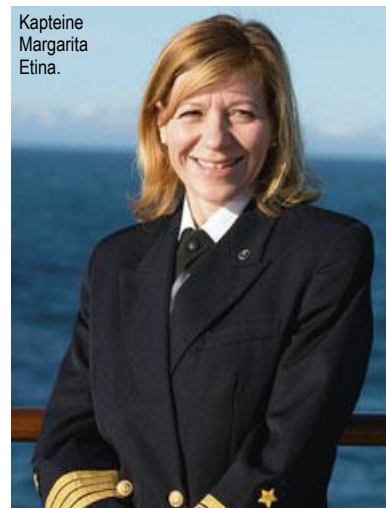
Kapteine Ingera Kleina Olsena par kuģa kapteini kļuva 43 gadu vecumā, kad „Cunard Line” kompānijā bija nostrādājusi 14 gadus.



sievieti. Ingera Kleina Olsena sevi ir pierādījusi kā labu speciālisti un ir strādājusi pārsteidzoši profesionāli. Ingera pa karjeras kāpnēm kāpusi ar milzīgu darbu un noteikti ir darījusi visu, lai kļūtu par kuģošanas kompānijas „Cunard Line” kruīza kuģa „Queen Victoria” kapteini, un mēs viņu sveicam kā pirmo sievieti – kuģa vadītāju mūsu kompānijā.”

Margarita Etina uz kuģa tiltiņu gāja deviņus gadus, vispirms strādājot uz vācu kuģošanas kompāniju kuģiem. Uz kapteiņa tiltiņa viņa stājās 2010. gadā, kļūstot par

Kapteine Margarita Etina.



kuģošanas kompānijas „Silversea Cruises” kruīza kuģa „Silver Explorer” kapteini. Kompānijas viceprezidents atzīst: „Lai gan mēs neesam pirmā kruīza kuģu kompānija, kas par kapteini izvēlas sievieti, esam gandarīti, ka Margaritas piemērs un sasniegumi iedvesmos arī citas sievietes izvēlēties šo profesiju.”

Kad LJA absolvējušajām kuģu vadītājām, kuras strādā par kapteiņa trešajiem palīgiem, jautāju, vai arī viņas būtu gatavas kļūt par kruīza kuģu kapteinēm, saņēmu viennozīmīgi noraidošu atbildi: „Nē, nē! Tā ir pavisam cita pasaule! Pēc būtības tas ir liels bordelis!” Ir nācies dzirdēt un lasīt par savdabīgo kruīza kuģu pasažieru kontingentu un visai sarežģītajām apkalpojošā personāla hierarhijām. Visticamāk, ka tādu *iestādi* nav viegli vadīt, un tomēr sievietes ir gatavas uzņemties šādu risku.



Kuģis „Queen Victoria”.

►►► 25. lpp.

Tirdzniecības flotē

Papētot statistiku, nākas secināt, ka sievietes parasti stāv uz kruīza kuģu tiltiņa, tomēr ir arī piemēri, kad sievietes vadījušas tirdzniecības kuģus. Piemēram, 56 gadus vecā amerikāniete Karola Kurtisa bija pirmā sieviete un viena no tikai trim cilvēkiem pasaulē, kas ieguvisi visaugstāko izglītību – kapteinis un galvenais inženieris kravas kuģiem, par ko saņēmusi ASV Kongresa „Record 2002” atzinību. ASV „Merchant Marine Academy” Karola absolvēja trīs gadus pēc tam, kad šajā jūrniecības augstskolā vispār sāka uzņemt meitenes. Pēc augstskolas absolvēšanas viņa 30 gadus strādāja uz dažādiem kuģiem, tostarp tankkuģiem, konteinerkuģiem un autopārvadātājiem. Karola ir strādājusi visās



Kapteine Karola Kurtisa.

pasaules jūrās un var vadīt jebkuru kuģi. Viņa ir kompetenta jebkuros jautājumos, ka saistīti ar kuģa vadīšanu un uzbūvi, tāpēc savas zināšanas liek lietā arī kā pasniedzēja, skolojot jauno paaudzi kuģu vadīšanas prasmēs.

Mollija Kola bija pirmā sieviete, kas kļuva par kapteini Ziemeļamerikā – Kanādā. 1939. gadā viņa iestājās navigācijas augstskolā, ar izcilību to pabeidza un ieguva visus kompetences sertifikātus, lai strādātu jūrā. Tomēr viņu negribēja laist pie kuģa stūres, aizbildinoties, ka Kanādas likumos nav teikts, ka par kuģa vadītāju var būt sieviete. Nācās veikt labojumus Kanādas likumos.



Beidzot Mollija tomēr kļuva par zvejas kuģa kapteini, un tas sabiedrībā sacēla milzīgu troksni. Šodien par to var tikai pasmieties, bet četrdesmitajos gados sievietes vieta bija virtuvē. Kā kādā sarunā teikusi pati Kola: „Tā bija vīriešu pasaule, kurā es ielauzos, un viņiem tas nepatika. Es varēju vadīt kuģi, salabot dzinēju un lauzties cauri Kanādas ledājiem. Es cīnījos ar vēju, sliktiem laika apstākļiem un vīriešu nevēlēšanos pieņemt mani kā līdztiesīgu kolēģi.”

Padomju Savienībā

Padomju Savienībā četrdesmitajos gados bija tikai divas sievietes ar tālbraucēja kapteiņa diplomu – Anna Ščetiņina un Berta Rapoporta.

Berta Rapoporta jau 1938. gadā bija kapteiņa vecākā palīdzē, tad kļuva par kapteini un par kapteini nostrādāja visus kara gadus, bet 1948. gadā krita varas nežēlastībā un tika atbrīvota no darba flotē. Bet Krievijas jūrniecības vēsturē viņa ierakstīta kā „lēgendārā Berta”.

Vēl daudz lēgendārāka bija Anna Ščetiņina, kura 1925. gadā iestājās Vladivostokas jūras tehnikumā, jau mācību laikā strādāja uz kuģiem, vēlāk strādāja Kamčatkas kuģniecībā un pēc pieciem gadiem jau kļuva par kapteini. Vēstures pētnieki mēģina saprast, vai tolaik bija tik izteikts kadru deficīts, vai arī tik ļoti uzticējās jaunajiem. 1929. gadā jaunā kapteine devās uz Hamburgas kuģu būvētavu pēc jaunā kuģa. Tieši tad par viņu sāka rakstīt ārzemju prese, jo tas bija bezprecedenta gadījums, ka sieviete, piedevām tik jauna – tikai 21 gada vecumā, kļuvusi par kuģa kapteini. Anna uz kuģiem strādāja arī kara laikā, bet pēc kara bija pasniedzēja Ļeņingradas un Vladivostokas jūras akadēmijās. Vēsturnieki gan atzīst, ka PSRS attieksme



pret sievietēm uz kuģa bija noraidoša. Protams, bija arī izņēmumi, ko apliecina jau pieminētās lēgendārās krievu kapteines: ja meitene bija neatlaidīga un nepiekāpīga, tā savu panāca. Bet par tādām sievietēm tika stāstīti dažādi ar negatīvu pieskaņu iekrāsoti pastāsti. Cienijama vecuma jūrnieki atceras, ka padomju laikos klīdušas gluži vai leģendas par kādu Krievijas flotes kapteini sievieti, kura pēc savām manierēm un uzvedības vairāk tomēr atgādinājusi vīrieti: izturējusies un ģērbusies vīrišķīgi, smēķējusi, dzērusi šņabi no tējas glāzēm un splāvusi caur zobiem. Bet uz kuru no divām jau pieminētajām šis stāsts attiecas, vēsture klusē.

Kara flotē

Internetā uzdūros stāstījumam par atgādījumu Austrālijas jūras flotē. Tur kuģa komanda spordināja savu *mačo* prasmī, izmantojot apkalpes daļā dzimuma pārstāves. Austrālijas Aizsardzības ministrija bija šokā, kad uzzināja par kuģa „Success” sadzīves pikantērijām. Kuģa apkalpes vīrieši bija noorganizējuši seksa sacensības ar naudas likmēm un balvām. Katru sievieti, kas sāka strādāt uz šā kuģa, lika uzskaitīt īpašā žurnālā, kur tai tika noteikta cena. Jūrnieks, kurš ieguva jaunās dāmas labvēlību, no pārējiem saņēma likmēs noteikto summu. Paaugstinātas likmes tika noteiktas par seksu neparastā vietā, par seksu ar sievieti oficiēri vai lesbieti. Sacensības tika atklātas, kad kuģis bija piestājis Singapūras ostā. Kapteinis jūrniekus nekavējoties norakstīja no kuģa un lika tiem atgriezties Austrālijā. „Success” apkalpē bija 220 darbinieku – gan sievietes, gan vīrieši.

ASV Kara flotes (US Navy) ziņojumos parādās visai interesantas ziņas. Piemēram, par to, ka no flotes norakstīts kuģa komandieris, kurš regulāri izvarojis padotās darbinieces. Jūras virsnieki tiek atbrīvoti no amata par nepiedienīgu uzvedību, kad, izmantojot dienesta stāvokli, tiek pieprasīts sekss, arī morālais. Šīs darbības tiek klasificētas kā nepiemērota attieksme pret *US Navy* sievietes korpusu. Pēc ASV Kara flotes statistikas ziņām, ik gadus par šādiem pārkāpumiem no flotes tiek izraidīti vidēji 11 komandējošie virsnieki. Un tie ir tikai gadījumi, par kuriem saņemtas sūdzības un uzrakstīti ziņojumi, bet pastāv pamatotas bažas, ka nereti sievietes ir tā iebiedētas, ka neuzdrošinās par notiekošo ziņot.

Tomēr izrādās, ka ar dienesta stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu neizceļas tikai vīriešu dzimuma pārstāvji. 2010. gadā ASV Kara flotes Izmeklēšanas nodaļa izskatīja sūdzību, kas tika iesniegta par ASV Kara flotes kapteini Holliju Grafu sakarā ar dienesta stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu un īpaši cietisirdīgu attieksmi pret padotajiem. Gandrīz pusi no vairāk nekā 50 lapu pušu garā ziņojuma aizņēma lamu vārdi, ar kuriem Grafa raksturo-



Kapteine Hollija Grafa.

ja notikumus uz viņas komandētā kuģa. Grafa zaudēja komandiera amatu pēc ģenerālinpektora ziņojuma, kas tika pamatots ar pretenzijām pret viņu, kurā atspoguļojās gan kapteines ētiska rakstura pārkāpumi, gan fiziski uzbrukumi personālam. Nopratinātie apkalpes locekļi visi kā viens atzina, ka Grafa radījusi baiļu un naida caurstrāvo-tu vidi, pazemojusi gan virsniekus, gan ierindas jūrniekus un izcēlusies ar īpašu cietsirdību. Kapteine ļaunprātīgi izmantoja savu dienesta stāvokli, ko pati raksturoja kā augstākā līmeņa prasības un augstākos standartus. Viņa tika norakstīta no Jokusuku jūras bāzes Japānā pēc 26 gadus ilga dienesta. „Grafas rīcība neatbilda tam, ko mēs sagaidām no mūsu komandējošā sastāva, tāpēc viņas atbrīvošana un priekšlaicīga pensionēšana bija pamatota,” teikts *US Navy* ziņojumā.

Ostās

Karolina Kurtca ir viena no 23 ločiem un vienīgā sieviete, kas strādā par loci Tampabejā. ASV no 1200 ločiem 30 ir sievietes.

Kā jau tas ločiem pieklājas, Kurtca kā savu kabatu pārzina Tampabejas krastu, spēj novērtēt laika apstākļus un ievēd ostā visdažādāko gabarītu



Robert Varo ir pirmā sieviete Itālijā, kas kļuva par loci un strādā Venēcijas ostā.

kuģus, jo ieguvusi licenci jebkuras tonnāžas kuģu ieviešanai.

Viņa ar izcilām sekmēm absolvēja ASV „Merchant Marine Academy”, kur 1986. gadā no kopējā studentu skaita tikai 10 procenti bija sievietes.

Viņa tāpat kā visi citi loči riskē un pa virvju kāpnēm kāpj 10 līdz 30 pēdu augstumā, lai nokļūtu uz kuģa. To viņa darīja arī grūtniecības laikā pirms 11 gadiem. Ir piedzīvotas dažādas sarežģītas situācijas, jo daudz kas neparedzēts var notikt intensīvas navigācijas apstākļos, kad divi kuģi iet viens otram pretī, jo kuģošanu ietekmē itin viss – gan vēja virziens, gan straumes stiprums.

Daudzpunktu vietā

Runājot ar mūsu jaunākās paaudzes kapteiņiem, nācies dzirdēt visai noraidošu attieksmi pret sievietes vēlmi strādāt jūrā. Lai gan visi mani sarunu biedri atzīst, ka sievietes ir labi izglītotas un profesionālas, precīzas un pat pedantiskas, viņām ir labas svešvalodu zināšanas un asa domāšana, tomēr... Vīrieši nevēlas, lai sievietes iekaro viņu pozīcijas. Kuģis – tā ir vīriešu valstība, un jūra – tā ir vīriešu stihija.

Vai meitenēm vajadzētu savu dzīvi saistīt ar darbu jūrā? Uz šo jautājumu nevar atbildēt viennozīmīgi. LJA absolvente, kura jau vairākus gadus strādā jūrā, kādā sarunā atzina: „Man šķiet, ka pēdējā laikā pārāk daudz meiteņu izvēlas mācīties Jūras akadēmijā, īsti nemaz neapjaušot, ko ir izvēlējušās. Diemžēl ne visām ir tik stingrs raksturs, kādu prasa darbs jūrā. Ir vajadzīga izturība un vēlme strādāt.”

Sagatavoja A. Freiberga

Ceļot ar kravas kuģiem kļūst stilīgi

Aizvadītajā gadā pasaules presē populāri bijuši apraksti, kuros žurnālisti stāsta par saviem ceļojumiem ar kravas kuģiem. Par to rakstīja gan „Financial Times”, atvēlot rakstam veselu laikraksta lappusi, gan „Wall Street Journal”, publicējot stāstu ar nosaukumu „Apceļo pasauli ar kravas kuģi”, un visbeidzot arī „The New Yorkers” publicēja sešu lappušu garu eseju par brīnišķīgo ceļojumu ar kravas kuģi.

Šādus ceļojumus piedāvā arī dažas tūrisma kompānijas, un to mājas lapās var uzzināt, ka ceļojums sākas, piemēram, Hamburgā, Antverpenē vai kādā citā Eiropas ostā un jūs varat nokļūt gan Dienvidamerikā, gan Āfrikā, gan Āzijā. Ja ceļojuma maršruts ir, teiksim, Tilberi osta Anglijā – Buenosairesā – Tilberi, tas izmaksās nedaudz mazāk par 2000 dolāriem. Bet „Bamburg Sud” piedāvā Dienvidamerikas maršrutu, kura ilgums svārstās no 21 līdz 77 dienām, un vienas dienas izmaksas ir aptuveni 102 eiro.

Ceļošana ar kravas kuģiem piedzīvo renesansi, ceļot ar tiem kļūst arvien stilīgāk, un to ir sapratuši arī kuģu īpašnieki. Kuģošanas kompānijas „CMA CGM” īpašnieki jau 1996. gadā nolēma, ka jaunie konteinerkuģi jābūvē ar četrām līdz piecām pasažieru kajītēm, lai varētu uzņemt apmēram 12 pasažierus. Patiesībā šī kompānija neizdomāja neko jaunu, tikai atcerējās par saviem senajiem transatlantiskajiem pakalpojumiem, kas aizsākās jau 1862. gadā, kad kopā ar kravu pāri Atlantijai ceļoja arī pasažieri.

Pašlaik pasaulē ir aptuveni 300 kravas kuģu, kas pārvadā arī pasažie-



„RMS Umbria” ceļā no Liverpoolas uz Ņujorku 1902. gadā.

rus un kursē visdažādākajos maršrutos, sākot no nelieliem kuģiem tuvsatiksmes maršrutos, līdz pat starpkontinentāliem reisiem ar pasaulē lielākajiem konteinerkuģiem. „Blue Star Line”, „GEEST”, „Hanza Shipping”, „P&O Nedlloyd” ir tikai dažas no kompānijām, kas uz saviem kuģiem labprāt uzņem pasažierus, un viņi šeit var justies pilnībā komfortabli. Pasažieri pusdieno kopā ar kapteini, viņiem ir atļauts apmeklēt komandtiltu, uz Francijas un Itālijas kuģiem vīns ir bez maksas, bet uz citu kompāniju kuģiem vīnu un alu var nopirkt par *tax free* cenām.

Piemēram, līnijā no Tilberi uz Austrāliju kajītes ir rezervētas 18 mēnešus uz priekšu, pilns brauciens



Pasažieri ar „Queen” ceļoja arī septiņdesmitajos.

ilgst 84 dienas, bet var izvēlēties arī vienvirziena ceļojumu. Kāda ceļotāja savā blogā raksta: „Kravas kuģis ir unikāla alternatīva ceļošanai ar luksusa kruīza kuģi. Neformāla un nepiespiesta atmosfēra, un es tik daudz uzzināju par jūrniekiem, viņu darbu, piedzīvoju braucienu cauri bīstamajiem pirātu rajoniem un redzēju, cik nopietni kuģis tam gatavojās, izbaudīju neaprakstāmo ūdens plašumu un piedzīvoju kārtīgu vētru. Laikam jau visā pasaulē jūrnieki ir vienādi, jo uz jautājumu, kāpēc izvēlējušies šo profesiju, atbild līdzīgi – tā ir iespēja ceļot, bet tagad, kad darba grafiks ir trīs mēneši jūrā, trīs krastā, viņiem pusgadu esot atvaļinājums. Bet filipīnieši jūrā pavada pat deviņus mēnešus, tas ir veids, kā nopelnīt naudu, lai uzturētu ģimeni. Viņi saka, ka nopelnīt varot labi – 1000 līdz 3500 dolāru mēnesī. Lai nopelnītu šādu naudu dzimtenē, jābūt bankas vadītājam vai firmas izpilddirektoram, bet uz kuģa to var nopelnīt, strādājot par matrozi. Stāsts par kādu ku-



ģa pavāru ir gandrīz vai neticams. Viņam ir divus gadus vecs dēls, kurš tika iņemts uz kuģa „Christopher Columb”, kad pie viņa viesojās sieva. Zēnu par godu kuģim viņš nosaucis par Kristo un ir redzējis tikai vienu reizi.

Interesants bija brauciens cauri Suecas kanālam. Pie Suecas kanāla kuģim jāierodas no pulksten 23 līdz vieniem naktī, tad tiek veidota karavāna, un sešos no rīta tā sāk kustēties. Ja kuģis nepaspēj laikā, tad par izešanu caur Suecu jāmaksā milzīga nauda. Ejot pa kanālu, trīs reizes nomainās loči, un katrs no ločiem saņem *dāvanu*. Brauciens cauri Suecas kanālam kapteinim izmaksā 13 kastes „Marlboro Gold” cigarešu. Tāds ir neoficiālais loču tarifs, kas vēl neesot nekas salīdzinājumā ar Ķīnu, kur loču *nodevas* norma ir 30 kastes cigarešu.”

Braucieni kļūst garāki

Sakarā ar jaunajām CO2 emisiju samazināšanas un degvielas ekonomijas prasībām lielie kuģi kļūvuši daudz lēnāki. Pirms 10 gadiem konteinerkuģis no Havras Francijā, apmeklējot pusduci ostu Ķīnā un atgriežoties Havrā, Francijas – Āzijas līnijā patērēja 56 dienas, tas ir, astoņas nedēļas. Tagad, cenšoties taupīt degvielu, to pašu reisu kuģis veic 77 dienās jeb 11 nedēļās. Reiss no Sautemptonas uz Šan-



haju kādreiz ilga 25 dienas, tagad 45 dienas. Ir aprēķināts, ka, piemēram, samazinot ātrumu no 25 līdz 20 mezgliem, kuģis, kas no Eiropas uz Āziju pārvadā 8000 divdesmit pēdu konteineru, ceļā var ietaupīt 2550 tonnu degvielas jeb aptuveni 1 785 000 dolāru. Tomēr diskusijas par iespējamo degvielas ekonomiju turpinās, jo, kā mēdz teikt, uz viena ietaupa, uz otra zaudē. Toties izmešu samazināšana neapšaubāmi ir ieguvums ekoloģijai.■

Turpinās Panamas kanāla paplašināšanas darbi

Panamas kanāla paplašināšanas darbu īstenošanu vairākkārt kavējušas nesaskaņas par neparedzēto izmaksu finansēšanu. „Grupo Unidos por el Canal” (GUPC) paziņoja, ka pēc pārrunām ar Panamas kanāla pārvaldi panākta galīgā vienošanās, kas šim projektam tomēr nodrošinās līdzfinansējumu, kamēr tiek gaidīts arbitražas tiesas lēmums, kas nodos galīgo atbildību par neparedzētajām izmaksām.



Februāra sākumā GUPC paziņoja par Panamas kanāla paplašināšanas darbu apturēšanu, vēloties, lai Panama sedz neparedzētās izmaksas 1,6 miljardu dolāru apmērā. Konsorcijs apgalvo, ka izmaksas ir pieaugušas, jo Panamas kanāla pārvalde sniegusi celtniekiem nepareizu informāciju par reģiona ģeoloģiju.

Kanāla paplašināšanas kopējās izmaksas tiek lēstas aptuveni 5,2 miljardu dolāru, ieskaitot ar GUPC noslēgto līgumu par darbu veikšanu 3,2 miljardu dolāru apmērā.

Panamas kanāla paplašināšana sākas 2009. gadā, un to bija paredzēts pabeigt 2014. gadā, bet pēc pirmajām nesaskapām GUPC un kanāla pārvaldes starpā par cementa kvalitāti projekta realizācijas laiks tika pagarināts līdz 2015. gadam.■



Politikas ekonomiskie aspekti

Latvijas ostu un tranzīta nozares speciālisti atzīst, ka pagaidām notikumi Ukrainā neietekmē Latvijas tranzīta koridoru, taču, ja notiks Krievijā iegūstamo izejvielu cenu svārstības, ja tiks ieviestas ekonomiskās sankcijas pret Krieviju vai kaut kādā veidā ietekmēta Krievijas kravu plūsma, situācija tirgū var mainīties.

Sakarā ar Krievijas agresiju Ukrainā starptautiskā līmenī tiek skatīts jautājums par ekonomiskajām un politiskajām sankcijām pret Krieviju. Pagaidām Eiropas Savienības draudi Maskavai izskanējuši vien amatpersonu deklaratīvu paziņojumu veidā, Putina režīmam tikai pakratot ar pirkstu. Reaģējot uz Maskavas īstenoto Ukrainai piederušās Krimas pussalas aneksiju, ASV prezidents Baraks Obama paziņoja, ka ASV sankcijas tiek vērstas pret Krievijas likumdevējiem un augstākajām amatpersonām, arī Krievijas dzelzceļa vadītāju Vladimiru Jakušinu. Taču Baltā nama saimnieks brīdināja, ka sankcijas var tikt vērstas arī pret Krievijas tautsaimniecību.

Tranzīta nozares eksperts Aldis Bulis norāda, ka Latvijas tranzīta koridoru aktuālie notikumi Ukrainā var ietekmēt divējādi. Pirmkārt, vai no-

tikumi Ukrainā ietekmēs Krievijā iegūstamo izejvielu cenas un pieprasījumu pasaules tirgū. Ja pieprasījums kritīsies politisku vai ekonomisku iemeslu dēļ, tas negatīvi ietekmēs kravu apjomus arī Latvijas tranzīta koridorā. Otrkārt, kā notikumi Ukrainā ietekmēs Krievijas kravu plūsmu caur Ukrainu.

Kā norāda Rīgas brīvostas pārvaldes speciālisti, jautājumi par politiskām vai ekonomiskām sankcijām, kas varētu tikt vērstas pret Krieviju, nekādā ziņā nav Rīgas brīvostas kompetencē, pat ne Latvijas kompetencē, jo visi lēmumi tiek pieņemti ārpus Latvijas. Rīgas osta strādā ierastā režīmā un seko Latvijas valdības politikai un Eiropas Savienības plāniem attiecībā pret Krieviju. Rīgas ostas pārstāve Anita Leiškalne: „Kravu apgrozījums ar Ukrainu ir neliels un nevar būtiski ietekmēt Rīgas ostas kravu apgrozījumu. Runājot par Krievijas kravām, jāatzīmē, ka Rīgas ostā tiek pārkrauti 100% Krievijas ogļu, 70% naftas produktu un 100% minerālmēslu. Ja tiks pieņemtas ekonomiskās sankcijas pret Krieviju, tas varētu ietekmēt Rīgas ostas kravu apgrozījumu.”

„Latvijas dzelzceļa” (LDz) vadība uzsver, ka tranzīta bizness ir ģeopolitisks un jebkura nestabilitāte reģionā var ietekmēt visu tranzīta nozari. LDz ir viens no lielākajiem pakalpojumu eksportētājiem, un starptautiskā komercdarbība veido lielāko daļu koncerna ieņēmumu. 77% pa dzelzceļu transportēto kravu ir Krievijas kravas, vēl liela daļa ir Baltkrievijas kravas, savukārt Ukrainas kravu īpatsvars ir neliels, tāpēc uzņēmuma speciālisti atzīst, ka LDz darbu tas neietekmē.

UZZIŅAI

95% pa dzelzceļu pārvadāto kravu Latvijā ienāk no ārvalstīm, un lielākā daļa no tām tiek nogādāta Latvijas ostās. Satiksmes ministrijas operatīvā informācija liecina, ka dzelzceļa pārvadājumi šā gada martā attiecībā pret pagājušo gadu pieaugusi par 60% un tranzīta apjoms Latvijas ostās pieaudzis par 11,2%. Klaipēdas un Tallinas ostas piedzīvojušas kravu apjoma kritumu.

Apzinoties iespējamus riskus kravu pārvadājumu plūsmā, LDz ļoti uzmanīgi seko notikumu attīstībai un izvērtē turpmākās darbības scenārijus, bet pagaidām strādā ierastajā režīmā. Uzņēmums iepriekšējos gados daudz pūļu veltījis, lai izveidotu sadarbību ar ārvalstu partneriem, un kļuvis par Baltijas tranzīta līderi.

Ja Krievija caur Latvijas ostām vairs nevestu kravas, darbu zaudētu aptuveni astoņi tūkstoši dzelzceļa jomā strādājošie, LNT raidījuma „Dombura studija” sacīja VAS „Latvijas dzelzceļš” prezidents Uģis Magonis. Viņš norādīja, ka šobrīd kompānija pārvadā aptuveni 55 miljonus tonnu kravu gadā un bez Krievijas kravām apgrozījums samuktu līdz 15–20 miljoniem tonnu. „Ja Krievija vairs nesūta kravas caur Latvijas ostām, mums paliek aptuveni 30% kravu. Valsti bezdarbnieku skaits palielinātos par aptuveni astoņiem tūkstošiem cil-

UZZIŅAI

Ukrainā 2013. gadā visos transporta veidos kopā tika pārvadāti 441,9 miljoni tonnu kravu, no kurām 33,5 miljoni tonnu bija tranzīta kravas, un tas bija 20% kritums salīdzinājumā ar 2012. gadu.



Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās 2008.-2014. gada janvāris-marts

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014./ 2013., %
Beramkravas	7 371,5	7 422,1	7 320,5	7 329,2	9 484,5	8 688,8	9 711,3	11,8
ķīmiskās beramkravas	1 054,6	674,2	877,0	1 231,0	721,4	718,4	1 352,8	88,3
ogles	4 464,6	5 340,9	3 953,1	4 202,2	6 310,1	5 622,4	5 868,4	4,4
koksnes šķelda	394,9	346,0	393,0	327,1	402,4	388,4	260,8	32,9
Lejamkravas	7 193,5	7 384,4	5 959,9	6 160,2	7 401,9	7 342,4	8 072,3	9,9
jēlnafts	446,3	469,1	113,7	19,9	24,8	22,1	49,8	125,3
naftas produkti	6 338,3	6 663,6	5 596,7	5 953,6	7 191,4	7 056,5	7 761,7	10,0
Ģenerālkraavas	2 260,3	1 791,1	2 337,8	2 856,1	3 145,7	2 937,3	2 964,9	0,9
konteineri	503,3	419,4	544,4	688,3	922,4	972,6	1 029,9	5,9
skaitis TEU	58 031	45 845	51 044	67 104	88 250	95 150	96 910	1,8
Roll on/Roll of	473,7	404,3	433,9	620,9	752,4	753,3	774,8	2,9
skaitis	33 474	31 493	31 177	40 728	46 188	46 478	47 640	2,5
koksne	1 018,8	686,0	1 160,6	1 153,9	1 077,6	906,5	1 012,0	11,6
tūkst. m ³	1 155,7	784,5	1 279,1	1 339,9	1 264,3	1 075,2	1 191,3	10,8
melnie metāli un to izstrādājumi	108,1	132,5	125,9	233,2	99,4	174,3	97,3	44,2
Kravas kopā	16 825,3	16 597,6	15 618,2	16 345,5	20 032,1	18 968,5	20 748,5	9,4

SM informācija

vēlu tikai no dzelzceļa jomā strādājošajiem. Bet mēs esam kopā arī ar ostām. Kopumā tranzīta nozare veido ap 12% no iekšzemes kopprodukta. Mēs noteikti varētu zaudēt no 700 līdz 800 miljoniem eiro,” sacīja Magonis.

Ķīnas kravas uz Eiropu varētu iet caur Latviju

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss pēc tikšanās ar Ķīnas vēstnieku Jan-gu Guocjangu uzņēmumā „Latvijas dzelzceļš” atzina, ka Ķīnas kravu transportēšana uz Eiropu pa tranzīta koridoru caur Latviju, visticamāk, ir mēnešu, nevis gadu jautājums.

A. Matīss: „Šis būtu vēl viens transporta koridors, kas varētu veiksmīgi konkurēt ar jau esošo koridoru caur Poliju. Jaunā tranzīta koridora tālākās iespējas un attīstība tiks pārrunātas augsta līmeņa starptautiskajā konferencē par savienojumiem starp Ķīnu un Eiropas Savienību, kas notiks jūnija sākumā Rīgā un kurā plānojis piedalīties arī Ķīnas transporta ministrs.

Latvijai ir nepieciešama kravu diversifikācija, jo Krievija naftas un ogļu kravas pārorientē uz savām ostām. Liela priekšrocība jaunajam tranzīta koridoram ir arī Latvijas labās attiecības ne tikai ar kaimiņvalstīm, bet arī valstīm, kas ir starp Ķīnu un Latviju, piemēram, Kazahstānu un Uzbekistānu. Arī ar šīm valstīm augstākajā līmenī ir apspriests transporta koridora jautā-

jums. Tāpat mūsu trumpis ir konkurētspējīgu tarifu piedāvājums.”

LDz prezidents Uģis Magonis: „Ķīnai ir sniegts vienots Latvijas piedāvājums. Ķīnas uzņēmēji ir labi informēti par Latvijas iestrādēm, un ķīniešiem par tām ir interese. Pēc pāris mēnešiem būs lielāka skaidrība par iespējamajiem termiņiem, tomēr jāatzīst, ka mums priekšā vēl liels darbs. Situācija ir sarežģīta, jo Ķīnas preces jau tagad pa citiem ceļiem tiek vestas uz Eiropu. Taču Latvijai beidzot ir jāizmanto tās priekšrocības, ko nodrošina, piemēram, brīvās ekonomiskās zonas mūsu ostās. Tieši tas ļaus piesaistīt Ķīnas investīcijas Latvijas ostām.”

Ķīnas vēstnieks atzina, ka Latvijai ir reālas iespējas kļūt par svarīgu transporta un loģistikas daļu koridorā starp Eiropu un Ķīnu, jo Latvijai ir ļoti izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis. Tāpat viņš norādīja, ka nav iemesla, lai Ķīnas uzņēmēji nebūtu ieinteresēti Latvijā, kura ir tuvu preču patēriņa tirgum, un uzsvēra, ka transporta koridora nākotnes iespējas tiks pārrunātas starptautiskajā konferencē Rīgā jūnijā.

Jautājums par ostu maksājumiem valsts budžetā

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome atbalstīja kārtību, kādā Latvijas lielajām ostām Rīgai, Liepājai un Ventspilij jāveic maksājumi valsts pamatbudžetā par valsts stratēģiskās infrastruktūras izman-

tošanu, lai gan bija iebildumi par budžeta gada nesakrītību, kā arī līdzekļu izlietojumu.

Finanšu ministrijai bija iebildumi par to, ka ostu maksājumi par šo gadu tiks ieskaitīti valsts budžetā tikai 2015. gadā, savukārt Ekonomikas ministriju neapmierināja piedāvātais līdzekļu sadalījums – 10% valsts galvenajiem autoceļiem, pārējais ostu infrastruktūras attīstībai. Priekšlikums bija novirzīt līdzekļus visa tranzīta koridora uzlabošanai.

Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups: „Valdības noteikumu projekts, kas nosaka maksājumu kārtību, ir izsludināts valsts sekretāru sanāksmē, un tas paredz, ka 90% no ostu ieskaitītajām maksām valsts budžetā saņems ostu pārvaldes dotāciju veidā, lai, piemēram, nodrošinātu ostās vajadzīgo dziļumu.”

Finanšu ministrija skaidroja, ka likuma grozījumos ir noteikts, ka

UZZIŅAI

Satiksmes ministrija 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 no 2015. gada Latvijas lielo ostu pārvaldes veiks maksājumu valsts pamatbudžetā 10% apmērā no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksas, skaidro Satiksmes ministrija.

►►► 34. lpp.

>>> 33. lpp.

maksājumi jāveic pa ceturkšņiem, vienlaikus gan atzīstot, ka 2014. gada valsts budžeta likumā nav iekļauta ostu iemaksu pozīcija. A. Matīss solīja ar Finanšu ministriju atrisināt šo neskaidrību. Pēc viņa vārdiem, lai noteiktu 10% maksājamo daļu par 2014. gadu, ir nepieciešams saņemt apstiprinātu ostas gada pārskatu, kas būs iespējams tikai 2015. gada pirmajā pusē. Tikai tad varēs noteikt konkrēto maksājumu apjomu. Patlaban ir grūti prognozēt 2014. gada apgrozījumu, bet tas ir jāņem vērā, nosakot ostu maksas.

Ekonomikas ministrija, kas 2013. gadā iniciēja šo prasību, norādīja, ka Latvijā darbojas trīs lielās ostas – Ventspils, Rīga un Liepāja, kuru īpatsvars kopējā kravu apgrozījumā 2012. gadā bija 98,19%. Šīm ostām lietošanā nodota stratēģiska publiskā infrastruktūra, par kuras izmantošanu ostas iekasē maksu no saviem klientiem, bet par ieņēmumiem, kas gūti no infrastruktūras izmantošanas un citām ostu pārvaldes darbībām, neveic ieskaitījumus vai cita veida norēķinus valsts budžetā.

Apvienojas par oligarhiem dēvētie politiķi

Par oligarhiem dēvētie politiķi Ainārs Šlesers un Andris Šķēle iesaistījušies vērienīga loģistikas uzņēmuma izveidē. Šlesers sarunā LTV raidījumā „1:1” atzina, ka notiek darbs pie vērienīga loģistikas uzņēmuma izveides, kas varētu kļūt par vadošo visā Baltijā. Šlesers uzrunājis Šķēli, un projekta izveidē abi iesaistījušies ar uzņēmumu „Regma 101”. Šleseram uzņēmumā pieder 60%, Šķēlem – 40% kapitāldaļu. Noprotais, ka šim loģistikas projektam ir piesaistīti arī citi biznesa partneri.

„Plānojam izveidot lielu loģistikas kompāniju, kas strādās gan uz austrumiem, gan rietumiem, Lietuvā, Igaunijā, Krievijā. Šis uzņēmums līdz gada beigām sāks strādāt ar pilnu jaudu un pelnīs lielāko naudu ārpus Latvijas,” skaidroja Šlesers, uzsverot, ka Šķēle projektā piedalās ar saviem resursiem. Šlesers viņu esot uzaicinājis, tāpēc ka ekspremjeram ir labas zināšanas un pieredze uzņēmējdarbībā. ■

Likumdevēji neieklausās nozares vajadzībās

ES žurnālistu centrs Briselē 2014. gada 7. martā žurnālistiem organizēja vienas dienas semināru, kurā tie guva ieskatu jūras transporta un loģistikas, kuģošanas un jūras drošības un ostu jautājumos, kā arī par likumdošanas iniciatīvām jūrniecības nozarē. Žurnālisti tikās ar ES jūrniecības nozares politikas veidotājiem, piedalījās diskusiju panelī ar Eiropas transporta komisāru Sīmu Kallasu, kā arī varēja tikties ar jūrniecības nevalstisko organizāciju pārstāvjiem. Semināra mērķis bija informēt žurnālistus par ES jūrniecības nozares iespējām un ES likumdošanas iniciatīvām šīs nozares sakārtošanai, lai publikācijas ES dalībvalstu presē palīdzētu sniegt pilnīgāku informāciju par jūras biznesa nozari.

ES dara daudz labu lietu, bet ne jau viss, kas tiek darīts, ir vērtējams pozitīvi. Ir bijuši mēģinājumi pārlieku birokratizēt dažādas saimnieciskās darbības jomas. Piemēram, Eiropas Komisija bija izstrādājusi direktīvu par ostām, kurā cita starpā bija paredzētas tiesības kuģiem pašiem izkraut kravu, tādējādi iedragājot ES valstu peļņas iespējas starptautiskajā darba dalīšanā un samazinot Eiropas ostu ienākumus. Par laimi Eiroparlaments šo iniciatīvu noraidīja. Eiropas transporta komisāra S. Kallasa vadībā tika izstrādāta jauna direktīva par brīvu konkurenci, kas pēc būtības iedragātu katras atsevišķas valsts, tajā skaitā arī Latvijas, konkurētspēju, jo direktīvas projekts paredz, kādā veidā tiek noteikta maksa par ostas pakalpojumiem un infrastruktūras izmantošanu. Ir izstrādāta formula, pēc kuras drīkst šo maksu noteikt, kā arī paredzēti konkrēti gadījumi, kad maksu var palielināt vai samazināt. Noteikumi būtu universāli visām ES ostām, tāpēc Eiropas Ostu asociācija, kurā apvienojušās praktiski visas ES ostas, šo projektu noraida, jo tas mazinātu ES ostu elastību, kavētu attīstību un brem-

zētu kravu pārkraušanas tempus. Atbilstoši ES birokrātu izstrādātiem priekšlikumiem tiktu izveidota tā sauktā ostu lietotāju komisija, ar kuru jākonsultējas vai jāsaskaņo ostas pakalpojumu tarifi. Bet kas ir šie lietotāji? Tās ir lielas starptautiskas kompānijas, kas vienmēr varēs teikt, ka ostu maksas ir pārāk augstas. 2013. gadā arī Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome kopīgi ar Satiksmes ministriju asi reaģēja uz iespējamo apdraudējumu Latvijas ostu konkurētspējai un tālākai attīstībai.

Izveidojusies šķietami absurda situācija: ES ostu un kuģniecības nozare dod patiesi nozīmīgu ieguldījumu budžetā, bet nemirstīgā birokrātija, neapzinoties savas rīcības sekas, rada vienu likumdošanas aktu pēc otra, apgrūti-



Sīms Kallass

not un ierobežojot nozares normālu attīstību. Nenoliedzami pareiza ir vides aizsardzības politika, ko realizē ES, domājot par to, lai biznesess nenodara kaitējumu apkārtējai videi, tātad arī pašam cilvēkam. Tomēr reizēm neizprotama ir pārlieku lielā steiga, ar kādu ES ievieš jaunas prasības. Kāds ierobežojums jau attiecas uz ES dalībvalstīm, bet nav saistošs trešajām valstīm, līdz ar to veidojas situācija, ka, piemēram, ES dalībvalstu kuģošanas kompānijas ir spiestas ieguldīt papildu līdzekļus, lai ievērotu regulas prasību, bet trešo valstu kuģošanas kompānijas tajā pašā laikā kravu pārvadājumu tirgū var piedāvāt konkurētspējīgākas

ES kuģniecības biznesa produktivitāte salīdzinājumā ar citām tautsaimniecības nozarēm 2012. gadā (eiro uz darbinieku)



cenas. Biznesa struktūras neiebilst pret saprātīgām prasībām, bet neizprot, kāpēc ES skrien vilcienam pa priekšu.

Pēdējā laikā ES pārņem arvien lielāks satraukums par Ķīnas agresīvo konkurenci. ES transporta komisārs S. Kallass pat nāca kļajā ar aicinājumu izveidot Eiropas kuģniecības aliansi, kas stātos pretī Ķīnas ekonomiskajai agresijai. ES sāk zaudēt savas pozīcijas, tāpēc ES likumdevējiem vajadzētu uz to adekvāti reaģēt. Tomēr Eiropas likumdevēji un tie, uz kuriem šī likumdošana attiecas, šķiet, nekad nespēs īsti vienoties par kompromisu.

Eiropas Parlamenta deputāti varēja iepazīties ar Eiropas Savienības Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) pētījuma rezultātiem, kas skaidri parāda, cik ļoti svarīga ES ir kuģniecības nozare, ka tā ir būtiska ieņēmumu un darbavietu nodrošinātāja Eiropas Savienībā.

Vairums EP deputātu, kuri iepazinās ar ECSA pētījumu par Eiropas kuģniecības nozares iespējām un problēmām, atzina, ka skaitļi lieliski parāda kuģošanas nozares pieaugumu Eiropas ekonomikā un ir spēcīgs arguments, lai ieklausītos

šīs nozares vajadzībās, pieņemot to vai citu likumdošanas normu.

Savukārt ES kuģniecības nozares speciālisti pauž viedokli, ka nozare kopumā ir gatava pildīt ES likumdošanas prasības, piemēram, par CO2 emisiju samazināšanu. Patiesībā jau nav variantu, likumi jāievieš, bet tajā pašā laikā biznesa pārstāvji ar nožēlu atzina, ka likumdevēju priekšā nozare patiesībā stāv kaila, jo ir bezspēcīga pārliecināt likumdevējus par saprātīgu normu un pieņemamu izpildes termiņu iekļaušanu likumos. Pagaidām ES arī neuzņemas koordinatora lomu, kas varētu būt liels atbalsts kuģu modernizācijai.

S. Kallass atzina, ka būtu apsveicami, ja ES kuģu īpašniekiem palīdzētu rast globālu risinājumu CO2 emisiju samazināšanai, līdzīgi kā tas bija gadījumā ar IMO energoefektivitātes indeksa (EEDI) ieviešanu, tāpēc viņš aicināja kuģu īpašniekus darīt visu, kas ir to spēkos, lai palielinātu degvielas ekonomiju. „Mēs vēlamies, lai ES kuģniecības nozare plauktu, bet, lai to varētu realizēt, Eiropas ekonomikā jābūt elastīgai un dinamiskai,” sacīja S. Kallass. Bet jautājums, kā to panākt, paliek atklāts.■

Uzmanības centrā nelegālie imigranti

IMO tehniskās sadarbības programmas „Look” ietvaros finansēja vairāk nekā 50 pārstāvju no 30 valstīm dalību reģionālajā seminārā „Nelegālā imigrācija Rietumu un Centrālajā Āfrikā”, kas 2014. gada marta beigās notika Abidžanas ostas administrācijā. Seminārā piedalījās arī Beninas, Kamerūnas, Kongo Demokrātiskās Republikas, Ganas, Gvinejas, Marokas, Nigērijas, Senegālas, Sjerraleones, Togo un Angolas ostu amatpersonas. Starptautiskā apdrošināšanas kompānija „P&I Club” tieši šo valstu ostas ir noteikusi kā riska centrus, no kuriem nāk nelegālās imigrācijas vilnis.

Viens no ieteikumiem, kas izskanēja semināra laikā, bija par ostu iekārtu un kontroles sistēmu pilnveidošanu. Semināra dalībnieki īpaši uzsvēra, ka nepieciešams izstrādāt un īstenot drošības pasākumus, kas varētu likt šķēršļus nelegālo ceļotgribētāju aktivitātēm. Semināra dalībnieki atzina, ka pieminētajās ostās tā sauktajiem bezbiletņiekiem vēl jo-projām ir ļoti viegli nokļūt uz kuģiem, kas liecina, ka drošības kontrole šajās ostās, maigi sakot, ir nepietiekama. Šādā situācijā pastāv reāla iespēja, ka uz kuģiem var nokļūt ne tikai bēgļi, bet arī bruņoti teroristi, kas ir vēl nopietnāks drauds kuģošanas drošībai plašākā nozīmē.

Semināru par nelegālo imigrantu problēmām un kuģošanas drošības jautājumiem reģionā IMO rīkoja kopīgi ar Rietumu un Centrālās



Āfrikas reģionālo ostu vadības asociāciju, Apvienoto Nāciju Organizācijas Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroju (UNODC), Interpolu, Starptautisko migrācijas organizāciju (IOM), Pasaules muitas organizāciju (WCO) un ANO Augsto komisāru bēgļu jautājumos (UNHCR), kā arī Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardzi un starptautisko „P&I Club”, Starptautisko kuģošanas palātu (ICS) un Starptautisko jūrniecības biroju (IMB).

No 2011. gada februāra līdz 2012. gada februārim starptautiskā apdrošināšanas kompānija „P&I Club” ar nelegālajiem bēgļiem saistītajos gadījumos izmaksājusi 153 000 000 ASV dolāru.■

Drošības pasākumi ilgtermiņā

UZZIŅAI

Ostā darbojas ārkārtas situāciju plāns, civilās aizsardzības plāns un darbības plāns neparedzēta piesārņojuma likvidācijai. Ostas aizsardzības plāns paredz konkrētas procedūras, kas jāveic uzņēmējiem, ostas pārvaldei un tai pakārtotajām struktūrvienībām, kā arī nosaka preventīvos pasākumus, kas jāveic Rīgas brīvostas pārvaldei un Ostas policijai.

Ostas policijas galvenais uzdevums ir operatīvi reaģēt uz iespējamajiem riskiem videi un cilvēkiem Rīgas brīvostas teritorijā, aktīvi iesaistīties krīzes situāciju novēršanā savas kompetences ietvaros, kā arī veikt preventīvo darbu. Ostas policijai ir nodrošināta piekļuve Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta apzīņošanas sistēmai un starptautiskajam ostu policiju ziņu tīklam, kas dod iespēju laikus sagatavoties potenciālo risku situācijām.

Ostas policijas priekšnieks Valdis Voins: „2013. gadā ir apstiprināts



Ostas aizsardzības plāns, kas paredzēts Starptautiskajā kuģu un ostu aizsardzības kodeksā (ISPS). Dokuments tapis vairāku gadu garumā un ietver plašu drošības pasākumu loku, sākot no kravu pārkraušanas operāciju drošības līdz pat rīcībai ārkārtas situācijās. Pamatojoties uz MK noteikumiem Nr. 1060 „Noteikumi par bīstamo un piesārņojo-

šo kravu apriti ostās”, 2013. gadā veiktas 84 pārbaudes, 120 radiācijas pārbaudes, neskaitot stacionāro radiācijas kontroles iekārtu datus, kas tiek uzskaitīti atsevišķi. Īstenotas 132 privāto piestātņu pārbaudes. Šādas pārbaudes ir tie preventīvie pasākumi, kas ļauj novērst riskus, jo savlaicīgi tiek identificētas problēmas.”

Rūpējas par vides kvalitāti

Ostas policija sadarbībā ar Rīgas brīvostas Vides un attīstības departamenta darbiniekiem ir veikusi vides monitoringa tehnisko iekārtu izpēti, lai iegādātos nepieciešamo aparatūru, kas ļautu sistemātiski uzraudzīt un identificēt dažāda veida piesārņojumus Rīgas ostas teritorijā. Pamatojoties uz veikto analīzi, Rīgas osta iegādāsies mobilas daudzfunkcionālas iekārtas, kas spēj fiksēt putekļu, dažādu smaku un ķīmisko vielu koncentrāciju dažādās ostas teritorijās.

Rīgas dome un Rīgas brīvostas pārvalde no ostas apkārtnes iedzīvotājiem regulāri saņem pamatotas sūdzības par gaisa kvalitāti un ogļu putekļiem gan brīvastā, gan tai apkārtējā teritorijā. Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks nosūtījis brīdinājuma vēstules piecām naftas produktu un

trim ogļu pārkraušanas kompānijām ar aicinājumu nekavējoties atrisināt gaisa piesārņojuma problēmu. Piesārņojošās darbības B kategorijas atļaujas nosacījumu atkārtotas neievērošanas gadījumā ostas pārvalde rosinās atbildīgās valsts institūcijas apturēt attiecīgo uzņēmumu darbību.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Ievērojot iedzīvotāju sūdzības, 2014. gadā ir paredzēti papildu līdzekļi konkrētu

monitoringa un kontroles sistēmu ieviešanai, lai efektīvāk uzraudzītu tos termināļus, kuri nodarbojas ar naftas produktu pārkraušanu un uzglabāšanu.”

„Rīga Fertilizer Terminal”, kas sāka darboties 2013. gada beigās, tiek uzskatīts par paaugstinātas bīstamības objektu, tāpēc šeit ir veiktas papildu pārbaudes, lai pārliecinātos par termināļa tehnoloģisko risinājumu un kravu pārkraušanas drošību, tāpat arī par cilvēku un vides drošību. Terminālī tiek pārkrauts amonija nitrāts, un veiktās pārbaudes apliecina, ka šim kravai veidam ir zema detonācijas iespējamība, bet pats terminālis ir aprīkots ar modernākajām drošības sistēmām, kas pēc būtības izslēdz jebkurus riskus, piemēram, tādus, kas saistīti ar temperatūras paaugstināšanos, putekļu krāšanos utt.”

UZZIŅAI

Brīdinājuma vēstules nosūtītas naftas produktu pārkraušanas kompānijām „Woodison Terminal”, „B.L.B.”, „2T Terminal” (agrāk – „Man-Tess”), „OVI Rīga”, „VL Bunkering” un ogļu pārkraušanas uzņēmumiem „Strek”, „LaCon” un „Rīgas centrālais terminālis”.

Jaudīgi celtni papildina pārkraušanas tehnikas parku

Ražošanas uzņēmuma „RIKON” izgatavotie celtni ir papildinājuši SIA „Rīgas centrālais termināls” (RCT) pārkraušanas tehnikas parku. Divu jauno „Vitjaz” tipa ostas celtnu ekspluatācija ļaus RCT būtiski palielināt beramo kravu un konteineru pārkraušanas intensitāti.

UZZIŅAI

RCT ir lielākā daudzfunkcionālā stividor-kompānija Latvijā, kas piedāvā pakalpojumus jau kopš 1996. gada.

RCT izsludinātajā starptautiskajā konkursā par tiesībām izgatavot palielinātas celtspējas celtnus „RIKON” uzvarēja, pateicoties „Aist” tipa celtnu ekspluatācijas pieredzei, kuri jau trīs gadus veiksmīgi tiek izmantoti ostā.

Tehnisko parametru ziņā „Vitjaz” tipa ostas celtniem ar šarnīra savienoto izlīci nav analoģu Baltijas valstu ostās. Šie universālie celtni ir paredzēti ekspluatācijai greifera, āķa un konveijera režīmā.

„Vitjaz” tipa ostas celtna celtspēja greifera režīmā ir 32 tonnas ar izlīces sniegumu līdz 40 metriem, bet maksimālā celtspēja āķa režīmā ir 100 tonnu. Celtni ir aprīkoti ar automatizētiem teleskopiskiem sprederiem, kas domāti tādu jūras konteineru pārkraušanai, kuru svars sniedzas līdz pat 40 tonnām.



Piešķir līdzfinansējumu Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma projektēšanai

Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas deputāti atbalstīja 1,78 miljonu eiro liela Rīgas domes līdzfinansējuma piešķiršanu Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma projektēšanai pašvaldības pamatbudžeta programmas „Līdzfinansējums Eiropas Savienības fondiem un citiem projektiem” ietvaros. Pilsētas attīstības departamenta speciālisti norāda, ka Rīgas Ziemeļu koridora būvniecības iecere atbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam noteiktajām prioritātēm, kas paredz veicināt tranzīta un loģistikas attīstību, nodrošināt ērtu piepilsētas savienojumu ar pilsētas centru, kvalitatīvu ielu tīklu, kā arī pilnveidot transporta sistēmu un uzlabot satiksmes drošību.

Saskaņā ar TEN-T projektu konkursa nosacījumiem Eiropas Komisija varētu finansēt 50% no projektēšanas izmaksām, savukārt atlikušos 50% finanšu līdzekļu piesaista projekta pieteicējs.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības pārvaldes projektu nodaļas vadītājs Ivo Dubkevičs: „Transporta koridora būvniecība, kas sadalīta četros posmos, kopumā varētu izmaksāt aptuveni divus miljardus eiro. Rīgas dome iecerējusi piesaistīt Eiropas Savienības līdzekļus, kas 1., 3. un 4. posmā varētu sasniegt aptuveni 85% no kopējām izmaksām, bet 2. posmā, kura gaitā paredzēts izbūvēt augsto tiltu vai iegremdēto tuneli Daugavas šķērsošanai, līdzfinansējums varētu būt aptuveni 50% apmērā. Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekta indikatīvais ieviešanas laika grafiks paredz, ka Brīvības ielas dublierā būvniecība varētu tikt pabeigta līdz 2018. gada trešajam ceturksnim.”

Rīgas brīvostas pārvalde izpilda Valsts kontroles ieteikumus

Rīgas brīvostas pārvalde, ievērojot Valsts kontroles ieteikumus, ir pilnveidojusi vairākus iekšējos normatīvos aktus un kvalitātes vadības sistēmas procedūras, izstrādājusi jaunus iekšējos normatīvus un procedūras, kā arī veikusi grozījumus Rīgas ostas maksās.

Vairāku ieteikumu īstenošana prasīja intensīvu darbu un bija laikietilpīgs process, jo risināmie jautājumi un izstrādājamie dokumenti (iekšējie normatīvie akti) saistīti ne tikai ar Rīgas brīvostas pārvaldes, bet arī ar ministriju un citu institūciju kompetenci. Piemēram, kontroles proce-

dūras ieviešanai par kuģu ienākšanas regularitāti un citu ostu sanitāro maksu vēstures izvērtēšanā bija jāsadarbosies ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju, kā arī jāveic grozījumi Ministru kabineta 08.10.2002. noteikumos Nr. 455.

Atalgojuma un piemaksu sistēmai Rīgas brīvostas valde apstiprināja „Grozījumus Rīgas brīvostas pārvaldes Darba kārtības noteikumos”. Arī finanšu un grāmatvedības jomā Rīgas brīvostas pārvalde ir pilnņojusi vairākus noteikumus. Grozījumi Rīgas ostas maksās paredz iekasēt sanitāro maksu no kruīza un pasažieru kuģiem.

UZZIŅAI

Līdz 2014. gada 31. martam Valsts kontrole astoņus ieteikumus jau ir atzinusi par ieviestiem, desmit ieteikumus – par sāktiem ieviest, bet par pēdējiem pieciem Rīgas brīvostas pārvalde ir nosūtījusi dokumentus, par kuriem atbilde no VK vēl nav saņemta.

Rīgas ostas ziņas īsumā

Apkalpo vienu no lielākajiem konteinerkuģiem

Kompānija „Riga Container Terminal” apkalpojusi lielāko konteinerkuģi savas pastāvēšanas vēsturē – „Cala Pinguino”, kas pieder kuģniecībai MSC. Kuģis spēj uzņemt 1700 TEU, tā garums ir 172 m, platums – 28 m. „Cala Pinguino” kursē maršrutā Antverpene – Brēmerhāfene – Rīga – Tallina.

„Šī ir pirmā reize, kad „Riga Container Terminal” uzņem un apstrādā konteinerkuģi ar tik iespaidīgiem parametriem. Tas liecina, ka uzņēmums, pateicoties modernai infrastruktūrai, tehniskajam nodrošinājumam un pieredzei līdzīgu projektu realizācijā, jau tagad ir spējīgs pieņemt tāda izmēra kuģus,” norāda uzņēmuma valdes loceklis Māris Katranži.

Nokomplektē konteineru vilciena sastāvu

SIA „Rīgas Tirdzniecības osta” uzņēmums SIA „Riga Container Terminal” sadarbībā ar vācu dzelzceļa ekspluatorkompānijas „RTSB” pārstāvi Latvijā „Intermodtrans” nokomplektējis konteineru vilciena sastāvu. Tas bija pirmais šāda mēroga projekts. Kopumā tika nokomplektēta 31 platforma ar 59 konteineriem.



Sadarbība ar „Intermodtrans” tiks turpināta, nākotnē plānots attīstīt kopīgus perspektīvus dzelzceļa operāciju projektus konteineru pārvadājumu jomā Vidusāzijas virzienā.

Turpina sadarbību ar „Mann Lines”

SIA „Riga Container Terminal” turpina sadarbību ar konteinerpārvadājumu kompāniju „Mann Lines”, kuras kuģi pagaidām ienāk terminālī reizi nedēļā, bet turpmāk plānots palielināt ienākšanas biežumu. „Riga Container Terminal” nodrošina mūsdienu tirgus situācijai atbilstošu servisu un veic investīcijas konteineru pārkraušanas tehnoloģijās, lai spētu apstrādāt kravas lielākā apjomā.



Liepājas SEZ valde diskutē par AS „Liepājas osta LM” darbību

LSEZ AS „Liepājas osta LM” ir lielākā Liepājas ostas stividorkompānija, kas ik gadus nodrošina ostai stabilu kravu plūsmu. 2013. gadā līdz ar uzņēmuma mātes kompānijas AS „Liepājas metalurģis” maksātnespēju ievērojami samazinājās kravu apgrozījums. 2012. gadā kompānija pārkrāva 2,67 miljonus tonnu, bet 2013. gadā vien 1,47 miljonus tonnu, kas ir par 45% mazāk.

Kravu plūsmas intensitātes samazināšanās ir gan tieši, gan netieši saistīta ar AS „Liepājas metalurģis” maksātnespēju un ražošanas pārtraukšanu. Pirmkārt, metāllūžņi kā izejmateriāls un tērauda stiegras un sagataves kā gatavā produkcija veidoja aptuveni 35% no visas kravu plūsmas. Otrkārt, uzņēmumam, kura māteskompānija ir maksātnespējīga un tiek gatavota pārdošanai, ir grūti ilgtermiņā piesaistīt kravu īpašniekus un nodrošināt stabilu kravu plūsmu.

AS „Liepājas metalurģis” administrators Haralds Velmers kā LSEZ AS „Liepājas osta LM” kapitāldaļu turētājs informēja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdi par situā-

ciju uzņēmumā un apliecināja, ka tagad svarīgi ir stabilizēt uzņēmuma darbību, optimizēt izdevumus un atbilstoši kravu plūsmai samazināt darbinieku skaitu.

Liepājas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks pozitīvi vērtē Ministru prezidentes Laimdotas Straujumas vadītās valdības aktīvo iesaistīšanos maksātnespējīgā „Liepājas metalurģa” problēmu risināšanā. „Kreditatori vienmēr grib atgūt lielāku daļu no tā, ko ieguldījuši, taču no tirgus ir spiediens uzņēmumu pārdot par zemāku cenu,” intervijā „Rietumu radio” sacīja U. Sesks, norādot, ka no uzņēmuma atlaisto darbinieku un arī Liepājas interesēs ir pārdošanas procesu pabeigt iespējami ātrāk.

UZZIŅAI

Uzņēmums „Liepājas osta LM” no 2014. gada 31. marta atbrīvojis 76 darbiniekus, no kuriem puse ir dokeri. No darba atbrīvoto sarakstā ir arī citu profesiju pārstāvji, tostarp biroja darbinieki. Līdz šim uzņēmumā bijis vairāk nekā 200 strādājošo, to skaits uzņēmumā ir svārstījies no 293 darbiniekiem 2010. gadā līdz 309 darbiniekiem 2012. gadā.

Vai Liepājas osta kļūs par NATO militāro bāzi?

Liepājas osta varētu būt atbilstoša, lai nodrošinātu NATO militāro kuģu piekļuvi Baltijas reģionam, uzskata atvaļinātais brigādes ģenerālis, bijušais Aizsardzības ministrijas izpildsekretārs militāro spēju attīstības jaunatļūmos Gundars Ābols.

Aģentūra LETA ziņo, ka šī osta jau iepriekš no militārajiem aspektiem tikusi novērtēta kā pietiekami piemērota, ne jau velti padomju laikā Liepājā bija izvietots liels kara flotes kontingents. Turklāt Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem Liepājas ostā jau pieder stāvvietas.

„NATO politiskā vadība uzdevusi militārajiem speciālistiem izvērtēt un iesniegt priekšlikumus. Speciālisti izvērtēs infrastruktūru un to, kāda veida kuģi ostā varētu ienākt, tad, balstoties uz viņu atzinumiem, tiks meklēta iespējami labākā bāzēšanās vieta, un es pieļauju, ka tā varētu būt Liepāja,” norādīja Ābols.

UZZIŅAI

Pēc dalības NATO valstu ārlietu ministru sanāksmē ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs uzsvēra, ka NATO Baltijas valstu drošībai plāno būtiskus pasākumus – jau drīzumā Baltijā izveidot vēl vienu NATO patruļlidmašīnu bāzi un kādu ostu pielāgot NATO militāro kuģu piekļuvei.

Runājot par citiem iespējamajiem risinājumiem NATO militārās klātbūtnes palielināšanai Latvijā, Ābols pauž uzskatu, ka nepieciešams stiprināt pretgaisa aizsardzības elementus, kas nozīmē daudz vairāk nekā tikai patruļlidmašīnas.

Patlaban Latvijā ir tikai tālās darbības radari, taču nepieciešami arī vidējās vai tuvās darbības, kas uzvertu zemu lidojošus objektus.

„Vai nu to realizē ar NATO, vai kopīgi ar pārējām Baltijas valstīm, jo Latvijas budžets visu vienlaicīgi nespēs pacelt. Protams, nepieciešamas pretgaisa aizsardzības ierīces. Varbūt nerunāsim uzreiz par „Patriot” [raķešu kompleksu], bet ko tādu, kas spēj attiecīgi pretdarboties un nav tikai viegli pārnēsājamas ierīces,” piebilda Ābols. Atvaļinātais ģenerālis arī uzskata, ka nepieciešama ASV karavīru klātbūtnes pastiprināšana Latvijā.

„Ja šādi spēki atrastos katrā no Baltijas valstīm, tas būtu pietiekams drošības garants. Stratēģiski jau pastāv problēma, ka lielākā daļa ASV spēku nez kāpēc izvietota tālu prom Eiropā un pēc pašreizējām izmaiņām stratēģijā tiem ir maza nozīme,” uzsvēra Ābols.

Ja NATO militārā pavēlniecība lems par ostas piestātnes izveidi kādā no Baltijas valstīm, lai nodrošinātu NATO militāro kuģu piekļuvi reģionam, Liepājas osta šim nolūkam būtu iespēju ziņā vispiemērotākā, paziņoja aizsardzības ministrs Raimonds Vējonis.■

„Terrabalt” strādā ar „projektu” kravām

2013. gadā ar kravu apgrozījuma pieaugumu strādājusi LSEZ SIA „Terrabalt”, pārkraujot 748 625,91 tonnu. Kā pastāstīja uzņēmuma vadītājs Āris Ozoliņš, 2013. gadā „Terrabalt” sasniedza plānoto un bez ro-ro



kravām, ko nodrošina regulārā prāmja satiksme, piesaistīja arī tā sauktās „projektu” kravas. Tās ir kravas, kas domātas noteiktam mērķim. Piemēram, uzņēmumam ir izveidojusies veiksmīga sadarbība ar AS „UPB”, kas, izmantojot stīvdorkompānijas pakalpojumus, savas dzelzsbetona konstrukcijas nogādā uz Skandināvijas valstīm. Vēl 2013. gadā „Terrabalt” izveidoja veiksmīgu sadarbību ar naftas meklētājiem Baltijas jūrā, kas Liepājas ostas 46. piestātni un termināli bija izvēlējušies par atbalsta bāzi krastā.■

„DG Termināls” iegulda attīstībā

Ar pozitīvu kravu apgrozījumu – 337 757,38 tonnas – 2013. gadā strādājusi arī LSEZ SIA „DG Termināls”. Uzņēmuma direktors Aivars Millers uzsvēra, ka visu nosaka situācija pasaules tirgū un kompānijas spēja pielāgoties dažādu produktu pārkraušanai. 2013. gadā uzņēmums sasniedza plānoto kravu apgrozījumu un turpināja ieguldī-



jumus uzņēmuma attīstībā, lai palielinātu tā konkurētspēju. Aizvadītajā gadā izbūvēts jauns dzelzceļa posms un pārkraušanas estakāde, kas palīdz risināt vagonu pieņemšanas jautājumu, kā arī daļēji sakārtoja un no padomju laiku mantojama attīrīta teritorija starp ostas 25. un 26. piestātni, ko uzņēmums nomā no Aizsardzības ministrijas.■

Aktīvi rit 12. piestātnes būvdarbi

Aktīvi noris Ventspils brīvdostas 12. piestātnes izbūve, kas prasa vērienīgu un sarežģītu konstrukciju ierīkošanu. Ik dienas 2 ha lielajā būvlaukumā un piegulošajā akvatorijā rosās teju simt cilvēku, un darba duna dzirdama augu diennakti – tiek dzīti pāļi, izbūvētas apakšzemes un virszemes komunikācijas. Savukārt jaunais dīķeris jau pabeigts un sācis darboties vecajā vietā.

Galvenā būvdarbu veicēja jeb ģenerāluzņēmēja no Vācijas „HOCHTIEF Solutions” pārstāvis projekta vadītājs Aleksandrs Vagners: „Piestātnes



Enkursienu izbūve ir viens no sarežģītākajiem darbiem. Lai tā būtu droša un turētos, 36 metru dziļumā tiek dzīti pāļi.

izbūve ir gana laikietilpīgs, sarežģīts un arī atbildīgs darbs. Šobrīd mūsu koncerns strādā pie dažādiem projektiem sešdesmit līdz septiņdesmit pasaules valstīs, sākot no Tuvajiem Austrumiem, kur ir ļoti liels celtniecības tirgus – Emirātos, Katārā, Saūda Arābijā –, un beidzot ar Bulgāriju, Rumāniju. Atzišos, esmu ļoti pārsteigts par to līmeni, ar kādu sastopamies Latvijā. Sadarbības uzņēmumiem „LNK Industries” un „Latvijas tilti” ir gan nepieciešamais tehniskais aprīkojums, gan arī ar mums vienota izpratne par darba



Aleksandrs Vagners rāda, ka, izbūvējot krastlankumu, līmenis – iekļāvējot atbilstošu grunti, segumu un komunikācijas –, tiks pacelts uz augšu vairāk nekā par pusmetru.

UZZIŅAI

Kopējās projekta izmaksas plānotas 15 538 047 eiro apmērā, darbi tiek veikti četrās kārtās. Vairāk nekā 50% no izmaksām sedz Eiropas Savienības Kohēzijas fonds. Pirmā kārtā tuvojas nobeigumam. Projekta pēdējā kārtā tiks veikta piestātnes un akvatorijas padziļināšana līdz 12,5 metru dziļumam. Rezultātā būs izbūvēta jauna universālo kravu piestātne.

organizāciju, kas nav mazsvarīgi. Jo patiesībā strādāt līdzās, organizēt darbus vairākiem uzņēmumiem vienlaikus nebūt nav vienkārši. Šeit viennozīmīgi saskaros ar Eiropas līmeni. Ik dienu būvobjektā nodarbināti vairāk nekā astoņdesmit cilvēku, bet atsevišķos gadījumos darbinieku skaits ir vēl lielāks, pārsniedz pat simtu. Celtniecības procesam līdzī seko vairāki būvuzraugi. Iespējams, ka, no malas skatoties, nemaz nešķiet, ka darbi ir tik vērienīgi, tomēr zem piestātnes seguma, kas noslēgumā tiks uzklāts, slēpsies vērienīgas konstrukcijas, tāpat kā zem ūdens.■

Ventspils brīvdosta paraksta līgumu ar LIAA

Ventspils brīvdostas pārvalde 17. martā parakstīja līgumu ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru, kas nozīmē, ka tiks saņemts līdzfinansējums divu jaunu ražošanas ēku būvniecībai, par ko interesi izrāda jau vairāki ražotāji. Ventspils jau 15 gadus realizē industriālo politiku. Ja nebūtu rūpnīcas, pilsētā būtu par 1500 bezdarbniekiem vairāk. Ventspils brīvdostas statuss dod iespēju sniegt atbalstu arī industrijas attīstībai.■

Ventspils brīvdostas valdē ieceļ Sandru Sondori-Kukuli

Reformu partijas valdes locekle Sandra Sondore-Kukule turpmāk strādās Ventspils brīvdostas valdē. Viņa jau iepriekš vēlējās strādāt Ventspils brīvdostā, tomēr 2011. gadā pie šī amata netika, jo kuluāros neesot bijis iespējams panākt vienošanos. Ekonomikas ministrs Vjačeslavs Dombrovskis Sondores-Kukules kandidatūru pamato ar viņas juridiskajām zināšanām un arī darbu Ārlietu ministrijā, bet pati Sondore-Kukule jau vairākkārt uzsvērusi, ka viņas zināšanas un kompetence pilnībā atbilst darbam brīvdostas valdē.■

Iznākusi grāmata „Ventspils osta 750”

16. aprīlī Ventspils muzeja Livonijas ordeņa pils Kapitula zālē notika grāmatas „Ventspils osta 750” prezentācija. Grāmata ir pirmais dokumentālais apkopojums par tik plašu Ventspils ostas vēstures posmu.

2013. gadā apritēja 750 gadi, kopš Ventspils ostas vārds pirmo reizi minēts rakstos. Ventspils brīvdostas pārvalde par godu nozīmīgajai gadskārtai nolēma organizēt grāmatas par Ventspils ostu izdošanu. Grāmatā konspektīvi aptverts ļoti plašs vēstures posms, sākot ar to, kā radusies Baltijas jūra, un beidzot ar Ventspils brīvdostu šodien. Tajā netrūkst atmiņu stāstu par skaudriem notikumiem un anekdotisku atgādinājumu no jūrnieku dzīves, tāpat pirmo reizi publicēts ļoti plašs

fotomateriālu klāsts par Ventspils ostas vēsturi.

Grāmatas teksta autors ir Ēriks Hānbergs, bet dizainu veidojis mākslinieks Gunārs Lūsis. Ostas vēstures lapušu apzināšanā lielu ieguldījumu deva vēsturnieki Ineta Didrihsone-Tomaševska, Māriete Jakovļeva, Jānis Ķeruss, Ingrīda Štrumfa un Armands Vijups, kā arī ļoti daudzi bijušie un esošie Ventspils ostas un pašvaldības darbinieki. Ventspils brīvdostas pārvalde un autoru kolektīvs saka lielu paldies visiem, kas iesaistījās grāmatas tapšanā.

Grāmata „Ventspils osta 750” ir pieejama visās Ventspils pilsētas un novada bibliotēkās, un to var iegādāties Ventspils Tūrisma informācijas centrā Ventspilī, Dārza ielā 6.■



No „Enkura” kapteiņa līdz kuģu vadītājam

Kapteiņa otrais palīgs Jānis Dobris beidzis Latvijas Jūras akadēmiju 2012. gadā. Viņš droši vien ieies jūrniecības vēsturē ar to, ka ir pats pirmais jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem „Enkurs” dalībnieks, kurš iestājās Jūras akadēmijā, un, protams, pirmais *enkuriets* – Jūras akadēmijas absolvents.

„Manai ģimenei nav nekādas saistības ar jūru, bet tieši tādēļ man tas likās vēl interesantāk – varbūt tieši es būšu jaunas tradīcijas aizsācējs un varbūt mans mazmazdēls varēs stāstīt, ka jau viņa vecvectēvs bija jūrnieks!” smejas Jānis. Tomēr puišs neaizmirst piebilst, cik pateicīgs jūtas par atbalstu, ko studiju gados saņēmis no mammas un māsas.

Jūra un kuģi Jānim esot patikuši jau no bērnības, taču doma kļūt par jūrnieku radusies daudz vēlāk. „Mācījos 11. klasē, kad mans labs draugs Raivis Žabovs sāka mācī-

ties Jūras akadēmijā. Kad tikāmies, viņš daudz stāstīja par akadēmiju, tas šķita interesanti. 12. klasē uz skolu atbrauca Jūras administrācijas pārstāvji, stāstīja par jūras virsnieka profesiju. Tajā gadā notika arī pirmais „Enkurs”, mēs tam ļoti aktīvi gatavojāmies, iemācījāmies daudz ko jaunu. Konkursā mūsu skola (Bauskas 1. vidusskola, tagad Bauskas Valsts ģimnāzija) uzvarēja, aizbraucām skaistā ceļojumā ar kuģi uz Stokholmu. Tad arī pieņēmām galīgo lēmumu. Patiesībā jā, „Enkurs” bija pamats šim mūsu lēmumam. Akadēmijā tiku bu-

džeta grupā, visus četrarpus gadus biju budžetā, par mācībām nebija jāmaksā. Tas bija labi, jo es nenāku no bagātas ģimenes,” atceras jūrnieks.

Vienmēr vieglāk, ja ir otrs cilvēks

Akadēmijas laikā satikti labi un uzticami draugi. „Visi esam jūrnieki, tādēļ patiesībā satikties iznāk reti, taču, kad tiekamies, tad jūtam, ka no mūsu draudzības nekā nav zudis. Mazāk ir tādu draugu, kas nav jūrnieki. Akadēmijas laikā jau pirmajā kursā satiku Elīnu, nu esam kopā vairāk nekā sešus gadus. Viņa mani saprot, nekad nav teikusi: neej jūrā! Ir daudz vieglāk, ja tev ir otrs cilvēks. Es gluži nepiekrītu teicienam, ka katra tikšanās reize ir kā pirmā, bet, kad sēdi lidmašīnā uz mājām, tad ir tas priecīgais satraukums. Savukārt pēdējās dienas uz kuģa velkas bezgala lēni,” saka Jānis.

„Es zinu, cik Jānim tas ir svarīgi, zinu, ka viņš ies jūrā, un nemaz nemēģinu atrunāt. Pirmā reize, kad viņš aizgāja praksē uz četriem mēnešiem, bija visgrūtākā, bet nu jau ir pierasts. Tas ir viņa un līdz ar to arī mans dzīves veids, es to nevaru ietekmēt. Ir jau arī pozitīvā puse – kad Jānis atbrauc mājās, tad visu laiku esam kopā, visu darām kopā. Ja viņš strādātu krastā, tad nemaz tā nevarētu iekārtoties,” tā Elīna.

Elīna ir skolotāja, strādā un arī pēdējo gadu studē Rīgas Pedagoģijas un izglītības vadības akadēmijā. Jāņa prombūtnes laikā dienas ir aizpildītas ar darbu un mācībām, un rūpēm par Jāņa dāvināto kaķi. „Es interesējos par to, ko Jānis dara, viņam ir svarīgi, lai es to visu saprastu, viņam tā vieglāk. Katru dienu kontaktējamies, izstāstām viens otram visu svarīgāko,” saka Elīna.

Šogad Elīna beigs augstskolu, un abi jaunieši nolēmuši augustā apprecēties. „Nezinu, vai tā ir sagādīšanās, taču zinu, ka gan Latvijā, gan ārvalstīs daudziem jūras virsniekiem sievas ir skolotājas,” prāto Jānis. Elīna gan piebilst, ka abi sākuši draudzēties, kad viņa vēl mācījusies 10. klasē, tātad nevar



„Enkurs 2007”. Jānis Dobris (pirmais no labās)
Bauskas 1. vidusskolas komandas kapteinis.



Jānis pirmajā praksē.

teikt, ka Jānis apzināti būtu izvēlējies skolotāju. Abi viņi nāk no Bauskas, ir kaimiņmāju bērni. „Domāju, ka mēs abi varam daudz vairāk sasniegt tieši tāpēc, ka esam viens otram, ka visu laiku viens otru atbalstām,” ir pārliecināts Jānis.

Uz skaistiem kruizu kuģiem nevelk

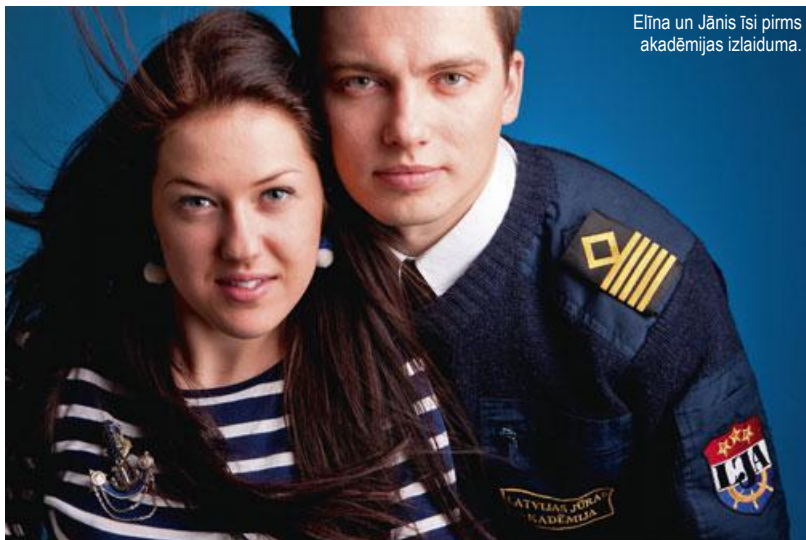
Jāņa pirmā prakse 2009. gada sākumā sakrita ar ekonomisko krīzi valstī, taču puisis saka, ka „Latvijas kuģniecība” arī tolaik esot kade tus ņēmusi pretī atplestām rokām. „Mēdz teikt, ka pirmais kuģis esot vislabākais, un man tā noteikti bija. Tas bija gāzvedējs „Vidzeme”. Kuģim bija liela apkalpe, labi cilvēki, es ātri iejutos. Otrajā praksē jau braucu kā matrozis, tad nonācu dāņu kompānijā „Nordic Tankers”, braucām visvairāk pa Āziju, tiku arī

krastā – Singapūrā, Taizemē, Indijā, Indonēzijā, Vjetnamā un citur. Tā tomēr ir cita mentalitāte un cita kultūra. Mūs pat apzaga, uz enkura stāvot. Vēlāk jau strādāju uz kuģiem, kuri brauca tikai pa Eiropu. Tas man patīk labāk. Cilvēki saprotamāki, turklāt nav arī laika maiņa tik jūtama. Vienu reizi ienācām Liepājā, tad ciemos atbrauca Elīna, iepazīnās ar kuģi.”

Drīz vien pēc izlaiduma Jānis sāka strādāt par kapteiņa trešo palīgu. Kuģojot pa Eiropu, kontrakti ir gandrīz optimāli, vidēji pusotra mēneša gari. Taču aizvien vairāk nācies izjust, ka Dānijai piedarošajā kuģošanas kompānijā visi virsnieki netiek vērtēti vienlīdzīgi: dāņiem daudz augstākas algas un labāki apstākļi nekā jūrniekiem no Austrumeiropas valstīm, pie kurām tiek pieskaitīta arī Latvija.

Tagad Jānis strādā Vācijas un Holandes kompānijā „Essberger Tankers”, kur, kā viņš uzsver, ir vienādi nosacījumi visiem ES valstu virsniekiem. „Holandiešu darba organizācija ir mazliet atšķirīga. Agrāk viņiem uz kuģiem nebija trešā stūrmaņa, bet, kad sāka ratificēt MLC konvenciju, tad šāds amats tika ieviests. Sardze mums nekad nav ilgāka par četrām stundām, un es uzskatu, ka tas ir pareizi. Sešu stundu sardze – tas vairs nav droši, cilvēks sāk nogurt, uztvere notrulinās. Trešā stūrmaņa sardze mums ir no pulksten četriem līdz astoņiem, tad vēl stundas divas papildu darbiem, un tad nākamā sardze no 16 līdz 20. Braucām uz Lielbritāniju, Holandi, Beļģiju, Skandināviju, Vāciju. Pārgājieni ir īsi, daudz iznāk būt ostās. Taču, manuprāt, ir labi, ka braucām galvenokārt pa jūrām, man tā ir iespēja labi apgūt navigāciju, visu laiku ir, ko darīt. Nav tā, kā braucot pāri okeānam.

Pēdējā kontrakta laikā saņēmu paaugstinājumu – kapteinis atzina, ka esmu gatavs kļūt par kapteiņa otro palīgu. Taču kompānijā mēs tādi esam vairāki, tāpēc jāgaida, kad atbrīvosies kāda otra palīga vieta. Tikmēr cenšos pilnībā apgūt visus otrā stūrmaņa pienākumus. Mēs pārvadājam ķīmiskās kravas, kompānija ir viena no līderiem Eiropā. „Essberger Tankers” kuģi ir nelieli, tonnāža no trim līdz deviņiem tūkstošiem dedveita tonnu. Kajītes ir labas, taču gribētos, lai uz kuģa būtu arī kāda trenāžieru zāle. Tomēr uz lielajiem, skaistajiem kruizu kuģiem mani nemaz nevelk. Esmu apmierināts ar darbu uz tankkuģa, arī ar algu un darba grafiku. Zinu,



Elīna un Jānis Tsī pirms
akadēmijas izlaiduma.



Pirātu apdraudētajā rajonā.

ka daudziem mani draugiem ir krietni garāki kontrakti, un tas ir daudz grūtāk, sevišķi vēl, ja plāno ģimeni,” tā par savu darba ikdienu stāsta Jānis.

MLC konvencija aizsargā jūrniekus

Runājot ar Jāni, nevar nejust viņa pozitīvo attieksmi pret dzīvi, arī pret darbu un pat pret ostas valsts kontroles un citām pārbaudēm, kas nereti virsniekiem sagādā nepatīkamus brīžus. „Nīderlandes karogs ir Parīzes saprašanās memoranda *baltajā* sarakstā, tāpēc mūs īpaši neaiztiec. Ja notiek pārbaude, tad noteikti uz kuģa ierodas kompānijas pārstāvis, kurš palīdz virsniekiem. Taču arī inspektori parasti ir ļoti objektīvi, pozitīvi noskaņoti. Piecos gados, kamēr braucu jūrā, iznācis saskarties ar dažādu valstu un dažādu tautību inspektoriem, taču ne par vienienu neko sliktu nevaru teikt. Esam pārbaudīti arī Latvijā, un man ir patīkami, ka arī par Latvijas kuģošanas drošības inspektoriem nekad neesmu dzirdējis sliktas atsauksmes.

Arī darbā uz kuģa Jānis saskāries ar dažādu tautību cilvēkiem, un saprasties nekad neesot bijis grūti. „Nav jau variantu – vajag pieslīpēties, galu galā ķīmiskās kravas ir bīstamas, darbā ar tām cilvēkiem jāspēj saprasties un sastrādāties,” piebilst virsnieks. Nedaudz negatī-

vi gan viņš vērtē filipīniešu jūrnieku klūšanu par virsniekiem: vērojot viņu navigācijas prasmes, klūstot mazliet neomulīgi – kompetence esot jūtami zemāka, līdz ar to bīstamība lielāka.

Jānis novērtējis arī MLC konvencijas prasību ieviešanu uz kuģiem: „Tur tomēr vēl ir ļoti daudz „caurumu”, esmu dzirdējis daudz sūdzību, dažādu kompāniju īpašnieki atrod iespējas, kā šīs prasības apiet. Tas nozīmē, ka pie konvencijas vēl daudz jāpiestrādā. Bet skaidrs, ka kaut kas tāds bija vajadzīga jau sen – MLC patiešām aizsargā jūrniekus.”

Novēl akadēmijai mazu buru kuģīti

„Sociālajos tīklos es nereti saņemu jautājumus no paziņām par manu darbu, bieži vien man jautā, vai ir vērts iet mācīties uz akadēmiju. Es nevienu necenšos ne pierunāt, ne atrunāt – ja cilvēks pats jūtas pārliecināts par sevi, tad diezin vai ir labāka vieta, kur sevi pierādīt!” saka jaunais jūras virsnieks.

Par studiju gadiem Jānim saglabājušās pozitīvas atmiņas, viņš uzskata, ka tā ir labākā vieta, kur var apgūt jūrniecības izglītību: „Tagad redzu, ka akadēmijas studentiem tomēr ir ielikti stingri pamati, viņi ir gatavi darbam. Protams, kuram gan pirmajosursos patīk matemātika un fizika, taču visi, kas tiešām

gribēja mācīties, tika galā. Un jāatzīst, ka tieši tie grūtākie priekšmeti ieaudzināja disciplīnu, spēju pārvarēt sevi un, protams, iemācīja domāšanu. Es akadēmijai gribētu novēlēt iet līdzī laimam, pievērst vairāk uzmanības modernajām tehnoloģijām. Daudzi smejas par to, ka akadēmijā joprojām māca strādāt ar papīra kartēm. Taču es zinu: ja neiemācīsies strādāt ar papīra kartēm, tad tā īsti nekad arī nesapratīsi, kas notiek elektroniskajā kartē. Tāpat novēlu katram studentam apgūt plotēšanu uz radara planšetes. Bet pats, pats galvenais tomēr ir COLREG, tas jāapgūst, lai spētu novērst iespējamās kuģu sadursmes. Tas nav vienkārši jāiekaļ, bet gan jāsaprot. Visu pārējo jau sapratīsi un apgūsi, nonākot uz kuģa. Tur cilvēki parasti ir ļoti atsaucīgi un atvērti, gatavi skaidrot un pamācīt.”

Puisis piebilst, ka viņš ļoti gribētu savai augstskolai novēlēt – kaut gan nezinot, cik tas ir reāli, – iegūt savā īpašumā kaut pavisam maziņu buru kuģīti. Lielajām jūrniecības augstskolām parasti tādi esot – ne tikai kā mācību līdzeklis, bet arī kā akadēmijas simbols.

Taču pats galvenais – Jānis vēlas arī turpmāk savu augstskolu redzēt kā patstāvīgu mācību iestādi, nepievienotu kādai citai, lai akadēmijas nosaukums saglabājas kā zīmols.■

Sarma Kočāne

Latvijas kadetu piedzīvojumi

Viens no starptautiskās regates „The Tall Ships Races” organizatoru „Sail Training International” (STI) izvirzītajiem atlases kritērijiem, lai lemtu par pilsētas gatavību uzņemt regati, ir pilsētas solījums nodrošināt regates A klases kuģus – lielos mācību buriniekus – ar vismaz 25 jauniešu piedalīšanos šo kuģu komandas sastāvā vienā no regates posmiem. Šiem jauniešiem jābūt vecumā no 16 līdz 25 gadiem. STI viņus dēvē starptautiski pieņemtā jūrskolas kursantu vārdā – par kadeti.

Regates „Cutty Sark Tall Ships’ Races 2003” laikā Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA) kopā ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju organizēja un finansēja 20 jauniešu grupas braucienu ar Sanktpēterburgas burinieku „Mir” no Turku uz Ventpili. LBMA vēlējās izmantot savu 2003. gada pieredzi un sarunās ar Rīgas domi piedāvāja uzņemt rüpes par šīs programmas īstenošanu – kadetu atlasi, finansējuma piesaisti un kadetu nogādāšanu uz regates kuģiem. Lai realizētu šo mērķi, LBMA uzsāka „Kadetu programmu”.

„Kadetu programmas” ietvaros LBMA piedāvāja firmām, biedrībām,

privātpersonām kā sponsoriem slēgt līgumus ar LBMA par viena vai vairāku kadetu vietu finansēšanu uz kuģa. Saskaņā ar šiem līgumiem sponsors izvēlas, cik kadetu vietas uz kāda kuģa un kādā regates posmā vēlas apmaksāt – kruīza posmu no Helsinkiem uz Rīgu vai sacīkšu posmu no Rīgas uz Ščecinu. Sponsors varēja apmaksāt kāda konkrēta viņam zināma kadeta ceļojumu vai vienkārši ziedot, uzticot kadetu atlasi LBMA.

Atbalstīja Rīgas dome, Rīgas brīvostas pārvalde, „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas Hanzas Rotari klubs, Rīgas Rīdzenes Rotari klubs un citi. Ar STI palīdzību izdevās piesais-

tīt arī Omānas Sultanāta piešķirto ziedojumu. Pieteicās jaunieši no Rīgas, Ventpils tehnikuma, Rojas un Mērsraga vidusskolām, Zvaninieku mājām. Par sponsoru līdzekļiem Latvijas Jūras akadēmija izvēlējās trīs labākos Kuģu vadītāju fakultātes studentus, kuri pārstāvēs LJA burājumā ar Sanktpēterburgas Jūras akadēmijas burinieku „Mir”. Vairākus mēnešus mēs abi ar LBMA valdes locekli Juri Radus strādājām kā īsta tūrisma firma, līdz beidzot viss bija sakārtots, 64 kadeti sadalīti pa kuģiem, dalības maksa samaksāta.

Ņemot vērā, ka no Helsinkiem uz Rīgu ar buriniekiem „Aglia”

Burinieks „Mir”.





Uģis Kalmanis (no kreisās), Mir kapteinis Andrejs Orlovs, LJS studenti Dita Lasmane, Ieva Skrebele un Kaspars Zabarovskis.

(Austrija), „Alexander von Humboldt II” (Vācija) un „Mir” ceļojumā devās vairāk nekā 40 kadetu, kopā ar viņiem devos arī es, lai būtu drošs, ka Helsinkos neviens nepazudīs un visi izies jūrā. 19. jūlijā ieradāties Helsinkos, iekārtojāties uz kuģiem. Es kopā ar 22 kadetiem – uz „Mir”. Ar „Mir” esmu devies vairākos ceļojumos, bet pirmoreiz tiku izmitināts slimniekiem paredzētā kajītē ar komisku nosaukumu „Tamburs izolators”.

Laiks dot vārdu pašiem kadetiem. Stāsta LJA studente Ieva Skrebele: „Kā jau uz mācību burinieka, pie iekāpšanas trapa sagaidīja viens no studentiem svētku formā, kas jau no paša sākuma liecināja, ka uz „Mir” ir noteikta kārtība. Otrajā klājā mūs iepazīstināja ar noteikumiem un uzreiz pateica ēdināšanas kārtību, kuģim esot ostā, un pēc tam arī sadalīja pa kajītēm. Kajītē bijām 12 cilvēki, bet par šaurību nesūdzējāmies, jo bijām laimīgi pēc ceļa nonākt gala punktā, kur dzīvosim nākamās piecas dienas. Kajītē uzreiz atradu kontaktu ar Lauru

Lipsku, Mariju Pešehonovu un Ditu Lasmani, ar kuru mācāties kopā Latvijas Jūras akadēmijā. Prieks bija iepazīties ar četriem studentiem no Kanādas, kas tāpat kā es mācās jūras nozarē un uz „Mir” divus mēnešus strādā praksē.

Pēc vakariņām devāmies apskatīt meksikāņu burinieku „Cuauhtemoc”, kur mūs sagaidīja Meksikas Militārās jūras akadēmijas 4. kursa studenti. Radās lielisks iespaids par kārtību uz burinieka. Nokāpjot no „Cuauhtemoc”, mūs tālāk aizrāva lielais entuziastu pūlis, un mēs sākam otro ekspedīciju pa Helsinkiem. Šoreiz mūsu grupai pievienojies arī Alvis, kurš veiksmīgi mūs navigēja līdz Helsinku katedrālei. Pēc veiksmīgas vakara ekskursijas devāmies atpakaļ, lai 22.00 vērotu salūtu, kas tika veikots regates krāsās. 23.00 iestājās komandstunda, kad visiem, kas nav maiņās, ir jābūt savās kajītēs, un pirmā iespaidiem bagātā diena bija beigusies. Nākamajā dienā jau agri no rīta turpinājām Helsinku izpēti, kas sākās ar Sibēliusa stabulēm – piemi-

nekli izcilajam somu komponistam Janam Sibēliusam. Pēdējais apskates objekts Helsinkos bija „Tempelika” jeb Akmens baznīca, kas iecirsta klintī. Var tikai apbrīnot somu gribasspēku un neatlaidību, lai izveidotu to.

Pēc aktīvas rīta pastaigas pa gleznainākajām Helsinku vietām bijām gatavi doties mājās ar mūsu balto burinieku. 11.00 attauvojāmies un, visiem stāvēt vienā līnijā un formas tērpos, atvadījāmies no Helsinku pilsētas. Bijām patīkami pārsteigti par iedzīvotāju lielo atbalstu, izbraucot no piestātnes. Gaviļu pavadīti, Sanktpēterburgas kadeti sāka gatavot buras parādei. Sākās organizēta skraidīšana pa klāju ar virvēm, lai buras tiktu uzvilktas. Mums tobrīd neatlika nekas cits kā apbrīnā skatīties. Vēlāk arī mēs, vēlēdamies pilnībā izbaudīt dzīvi uz burinieka, sadalījāmies trijās maiņās, lai katru dienu kopā ar kadetiem no Sanktpēterburgas un Kanādas strādātu astoņas stundas. Maiņas tika nosauktas pēc trim

▶▶▶ 45. lpp.

mastiem: foka, grota un bizana. Tā kā es biju grotmastā, mūsu darba laiks bija no 12.00 līdz 16.00 un no 24.00 līdz 04.00.

Gaidot maiņas sākumu, pēkšņi atskanēja trauksmes signāls, kas liecināja, ka uz kuģa noticis negadījums, un mums visiem bija iespējami ātrāk jāuzvelk glābšanas vestes un jāpamet kuģis, bet tā bija mācību trauksme, kas ir obligāta, ja pēdējo 24 stundu laikā uz klāja ir jauni komandas locekļi.

Maiņas gaidīšana pārvērtās par draudzēšanos ar kanādiešiem. Gan mums, gan viņiem bija interesanti vairāk uzzināt par draugu zemi. Bet tad pulkstenis sāka tuvojties pusnaktij, un mums bija jāpošas uz maiņu. Lai arī cik silti sagērbāmies, pirmajā naktī rokas drebēja, darot visu, ko bocmanis lika, taisot buru stiprinājumus vai pietauvošanās bumbas. Pēc labi padarīta darbiņa bijām nopelnījuši brokastis, šoreiz neierasti agrā ēdienreize bija tieši laikā, jo īpaši tēja pēc aukstās nakts maiņas. Tad arī sapratām, kādēļ ēdienreizi laiki atšķiras, jo laimīgi varējām gulēt pilnas sešas stundas. Turklāt nākamā dienas maiņa nelikās tik gara, jo mums bija iespēja satikties ar kapteini, kā arī pabūt stūres mājā, par kuru mums tika stāstīts kuģa uzbūves lekcijās, bija iespēja salikt kopā teoriju ar praksi. Pēc ekskursijas pa kuģi atgriezāmies maiņā, lai turpinātu darbus: pievilktu buras, krāsotu kuģa klāju un novilkto virvi drošības apsvērumu dēļ, jo jūrā bija sacēlušies vilņi. Vilņu dēļ launags izvērtās piedzīvojumā, sākot ar nokļūšanu līdz savām vietām un beidzot ar tējas ieliešanu, īpaši tāpēc, ka ēdamzāle atradās kuģa priekšgalā, kur šūpo visvairāk. Krievu kadeti iemācīja, ka, ja paliek slikti, labāk ēst kaut ko skābu, piemēram, citronu, un iet nosnausties. Izdarot abas lietas, uz vakariņām cēlāmiem gluži atdzimuši, lai gan kuģi joprojām krietni šūpoja un snaudoļojot bijām palaiduši garām skaistu saulrietu.

(Turpmāk vēl)

Uģis Kalmanis

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes loceklis

Vienmēr bija nostalgija pēc mājām



Aleksandrs Ninikašvili dzimis Gruzijā, Gori pilsētiņā, taču kopš Taganrogas jūrskolas beigšanas viņa mūžs ir saistīts ar Latviju.

„Kad mācījos 10. klasē, man bija draugs, kurš ļoti gribēja mācīties par jūrnieku. Viņš mani pierunāja stāties Sevastopoles Nahimova militārajā jūrskolā. Es galu galā piekritu. Nokārtojām eksāmenus, bet man pateica: tu vēl esi par jaunu! Draugu gan uzņēma, jo viņš bija gandrīz gadu vecāks par mani. Tad uzzināju, ka ar saviem nokārtotajiem eksāmeniem varu iestāties Taganrogas jūrskolā, kur gatavoja zvejas kuģu vadītājus. Kad šo skolu absolvējām, mums bija 19 gadu, bija gluži vienalga, uz kurieni doties strādāt. Uz skolu atbrauca vīrs no Latvijas, es vēl tagad atceros uzvārdu – Aleksanders, un aģitēja, lai braucam uz Latviju, tur attīstoties zvejas flote, nākot jauni kuģi. Tas bija 1957. gads, un liela daļa no mūsu izlaiduma tā arī atbraucām,” atceras kapteinis Ninikašvili.

Odesā siltāk nekā Ļeņingradā

Jaunie jūrnieki nepievīlās – visas iespējas viņu karjeras izaugsmei Latvijā tiešām bija nodrošinātas. Aleksandrs savā pirmajā zvejas ekspedīcijā devās kā kapteiņa trešais palīgs, nākamajā jau kā otrs, un tad bija durvis valā arī uz vecākā palīga amatu. Taču jaunie virsnieki vēlējās mācīties tālāk, un viņiem tika piedāvāts iestāties Makarova Jūras akadēmijā, kas atradās Ļeņingradā.

„Mēs bijām seši, visi no dienvidiem, jautājām, vai nevaram labāk braukt studēt uz Odesu? Kāpēc uz Odesu? Nu, tur ir silti, bet Ļeņingradā ir auksti! Tā arī iestājāmies Odesas Jūras akadēmijā. Beidzām 3. kursu, mums piedāvāja likt uzreiz eksāmenus arī par 4. kursu, jo mums vairs nebija vajadzīgs jūras prakse. Pabeidzām augstskolu gadu ātrāk. Tad nāca darba piedāvājums no Melnās jūras kuģniecības, mūs gribēja tur paturēt. Jautājām: bet kad dosiet mums dzīvokļus? Nu, pēc gadiem trim... Nē, mēs teicām, Rīgā mums dos ātrāk! Taču patiesībā jautājums nebija par dzīvokļiem, mēs gribējām atgriezties Latvi-



Zvejas kuģis, uz kāda A. Ninikašvili sāka savas darba gaitas Latvijas zvejas flotē.

jā, tur jau bijām pieraduši, tur bija draugi, tur jau jutāmies kā mājās. Flote tajā laikā attīstījās vēl straujāk. Sešdesmito gadu vidū tika saņemti pavisam jauni, tam laikam ļoti lieli zvejas bāzes kuģi – „Trudovaja slava” un „Vilis Lācis”. Es nokļuvu uz „Trudovaja slava”, vispirms biju kapteiņa vecākais palīgs, pēc tam jau kapteinis. Kuģis bija īsts tā laika tehnikas brīnums. Apkalpe – 316 cilvēku. Varat iedomāties? Tur iepazinās ar Miķeli Elsbergu, ļoti labs cilvēks bija. Viņš tolaik bija 4. palīgs. Mēs bieži kopā mēdzām fantazēt: ja jau tagad mums ir tāds kuģis, kādi tad būs vēl pēc 20 gadiem?” stāsta kapteinis.

Visi uzkoda gurķus, viens kaktusu

Kapteiņa darbs uz tik liela zvejas bāzes kuģa bija saspringts un smags, taču arī ļoti interesants. Bāzes kuģis gan pieņēma zivis, gan turpat uz vietas ražoja gandrīz vai visu iespējamo produkciju, gan arī apkalpoja zvejas kuģus, nodroši-

nāja tos ar degvielu, ūdeni, pārtiku – visu dzīvei un darbam nepieciešamo. Uz „Trudovaja slava” bija arī medicīnas bloks, kur strādāja 12 cilvēki, bija gan vīriešu, gan sieviešu stacionārs, zobārsta kabinets, operāciju zāle. Kapteinis Ninikašvili atceras, ka ķirurgs Pārsla Krūmiņa tur veikusi ļoti sarežģītas operācijas. Mediķi dzīvojuši to pašu jūrnieku dzīvi: „Es atnāku brokastīs un redzu, ka nav ieradusies feldšeri, prasu, kāpēc. Negribot. Bet mums taču ir jāsatiekas, jāparunājas, citādi nemaz nevar! Bija jau arī daudz visādu jautru gadījumu. Reiz mani mediķi pasauc uz medicīnisko bloku, tur sēž jūrnieks, kas atvests uz bāzes kuģi, mute viņam vajā, un ķirurgs velk no kakla ārā adatas! Izrādās, vīri iedzēruši, visi uzkoduši gurķus, bet viens – kaktusu!”

Tikai čibiņas palika uz borta

Reiz tieši 31. decembrī „Trudovaja slava” atradās netālu no Āfrikas. Kapteinis lika kuģim atiet tālāk no pārējās flotes un dreifēt, bet jūr-

niekiem tika dota iespēja atpūsties. „Pie mums uz kuģa bija toreizējais ekspedīcijas priekšnieks Harijs Austrums. Es apsveicu jūrniekus Jaunajā gadā, tad uzaicināju virsniekus pie sevis uz kajīti, iedzērām šampanieti. Pēkšņi sardzes stūrmanis ziņo – cilvēks aiz borta! Protams, trauksme! Pavēlēju nolaist laivu, bet tur kaut kas, ātrumā rīkojoties, iesprūda. Jūrnieki meta glābšanas riņķus, es liku sagatavot pasažieru pacelšanas tīklu, bet tikmēr divi vīri no apkalpes ielēca ūdenī, un tieši laikā, jo cilvēks aiz borta jau zaudēja samaņu. Kad izglābtais atjēdzās, noskaidrojās, ka viņš ir matrozis no kāda Latvijas zvejas kuģa. Austrums tūlīt pavēlēja visiem flotes kuģiem ziņot par ekipāžu sastāvu. Pirmajam viss kārtībā, otram arī, bet viens kapteinis pavisam bēdīgā balsī lūdz atļauju pietauvoties. Nāk nelaimīgs ziņot, ka viena cilvēka nav, tikai čibiņas palikušas uz borta. Izrādās, uz kuģa visi svīnējuši Jauno gadu, viens matrozis aizgājis, es atvainojos, atviegloties,

piegājis pie reliģiem, bet tie pirms tam kādas nelielas sadursmes rezultātā bija izlauzti, un tā viņš gluži vienkārši iekāpa ūdenī! Vīrs saucis palīgā, bet neviens viņu nav dzirdējis. Tad viņš pamanījis pie apvāršņa lielu kuģi un nolēmis, ka jāpeld turp, jo tur noteikti būs sardze. Taču mūsu kuģis dreifēja, un tā nu nelaimīgais jūrniece peldēja un peldēja tam pakal gandrīz piecas stundas, tomēr panāca!”

Bet ja nu partija pavēlēs?

1975. gadā Aleksandrs Ninikašvili tika nosūtīts uz Kubu par padomnieku flotes jautājumos. „Vēl pirms tam, kad jau zināju, ka būs jādodas uz Kubu, uz mūsu kuģa praksē bija divi kubiešu jūrniece. Es viņiem pa-

ji no arodbiedrības, no partijas, no viņu komjaunatnes organizācijas – cilvēki, kuriem nebija ne mazākās jēgas par jūrnieceību un floti. Bija, piemēram, paredzēts nolikumā iestrādāt punktu, ka kapteinim ir tiesības neiziet jūrā, ja kuģis nav tam gatavs. Bet tad piecēlās partijas pārstāvis – kā tad tā? Bet ja nu partija pavēlēs?! Es saku tam grieķu kolēģim, nu, liec taču, lai viņš aizveras! Bet viņš mani mierina – nekas, nekas, tam vīram tāds darbs, ka vajag izteikties, lai runā, bet mēs pēc tam sarakstīsim, kā mums vajadzēs! Kubieši vispār ir ļoti runīga tauta – kad sāk, tad nevar vien viņus apturēt. Tā mēs tur dabūjām sēdēt caurām dienām, mums tikai nesa iekšā te kafiju,

ģis tika atdzīts uz Havannu un at-radās remontā aptuveni mēnesi, komanda tikmēr aizbrauca. Tā ga-da laikā vairāk nekā 10 000 jūrnieceku izbrauca no Havannas un atkal ie brauca tajā. PSRS vēstnieks tad bija Katuševs. Reiz viņš man pa-prasīja kādu izziņu par floti, bet, to saņēmis, sāka uzdot jautāju-mus, un es ar izbrīnu sapratu, ka viņš labi orientējas jūrnieceības lie-tās. Izrādījās, ka viņš savulaik po-litbirojā kūrējis zvejniecības lietas. Reiz viņš gribēja, lai noorganizē-jam tikšanos ar augsta ranga ku-biešu pārstāvjiem. Tajā laikā bija ienācis Latvijas kuģis, un Latvijas kuģi vienmēr izcēlās ar augstu ap-kaļpošanas kultūru, tāpēc tieši tur organizējām tikšanos. Ir tāda zivs *klikač*, no tās uz kuģa tika sagata-voti dažādi ēdieni. Vēstnieks palū-dza gabaliņu no zivs, ko aizvest Fi-delam. Pēc pāris nedēļām ierodas pie manis Fidela pārstāvis – kas tā bija par zivi? Fidels pilnīgi jūk prātā pēc jūsu zivs! Katuševs laikam to bija izstāstījis Maskavā, jo pēc ne-ilga laika saņēmu telegrammu no Maskavas: jums tiek sūtīta speciāla krava! Mums atsūtīja 50 tonnu šo zivju! Drīz tika atklāta jaunā PSRS vēstniecības ēka, uz banketu bija uzaicināti 1500 cilvēku, tad arī no šīm zivīm tika gatavoti visdažādā-kie ēdieni, visi bija sajūsmā.”

Sirmais jūrniece atceras, ka, strādājot Kubā, viņam bijušas daudzas interesantas tikšanās, tai skaitā ar Žaku Īvu Kusto, kurš uzaicinājis arī paviesoties uz sava kuģa „Kalipso”.

„Atklājis Kubu, Kolumbs esot teicis, ka cilvēka acs nav skatījusi neko skaistāku. Tomēr bija nostalgija pēc mājām. Sevišķi mūsu sievietes sku-ma. Atceros, bija uz Kubu atbraucis Ļeščenko, kad viņš dziedāja „Tēva mājas”, visas sievietes raudāja.

Mēs atgriezāmies 1986. gadā, es sāku nodarboties ar kuģošanas drošības jautājumiem, ar to nodar-bojos līdz PSRS sabrukumam,” sa-vu stāstu nobeidz kapteinis Nini-kašvili.

Latvijas neatkarības gados Alek-sandrs Ninikašvili izveidoja un vadī-ja firmu „Baltija un okeāns”, jopro-jām paliekot uzticīgs Latvijai un tās jūrnieceības nozarei.

Sarma Kočāne

Kuģis „Trudovaja slava” bija tā laika tehnikas sasniegums.



lūdzu, lai iemāca man vismaz sva-rīgākās frāzes savā valodā. Kubā man gan bija personīgs tulks, taču mans „kontraparte” Enrike Feress uzskatīja, ka man jāiemācās spā-ņu valoda – neesot ērti visu laiku runāt ar tulka starpniecību. Kubā bija speciāla skola ārzemniekiem, tur tad arī mācījies spāņu valodu. Kubiešiem daudz kas bija jāmāca, piemēram, pieņemt zivis atklātā jūrā, viņi to neprata, sita kopā ku-ģus. Tad tika nolemts, ka jāizveido flotes nolikums. Es teicu – ņemiet par pamatu mūsējo, tas ir rakstīts ar mūsu jūrnieceku asinīm! Nē, viņi gribēja paši savu. Tika izveidota speciāla komisija, par tās vadītāju kļuva ministra padomnieks, grieķis pēc tautības. Komisijā bija pārstāv-

te saldējumu, jo, protams, valdīja neciešams karstums. Taču noliku-mu mēs pabeidzām laikā,” atceras Aleksandrs Ninikašvili.

Fidels jūk prātā pēc jūsu zivs!

Pēc atgriešanās Latvijā Aleksandrs Ninikašvili kļuva par Rietumu basei-na zivrupniecības apvienības flotes ekspluatācijas daļas priekšnieku, viņa pārraudzībā strādāja vairāk nekā 500 zvejas kuģu un ap 100 zivju apstrādes un transporta kuģu. Taču pēc četriem gadiem viņš at-kal tika nosūtīts uz Kubu, šoreiz jau kā PSRS Zivrupniecības ministrijas pārstāvis.

„Tolaik Kubā tika remontēti daudzi padomju kuģi, arī no Latvijas. Ku-



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. 67062120, 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



BANKA JŪRNIEKIEM

Jūrniekiem DNB banka piedāvā īpaši pielāgotus finanšu risinājumus un nosacījumus dažādiem bankas pakalpojumiem - izdevīgākiem ikdienas norēķiniem, valūtas pārskaitījumiem, aizdevumu saņemšanai mājokļa un auto iegādei. Specializēti piedāvājumi arī jūrnieku ģimenēm.

Savs finanšu darījumu vadītājs palīdzēs rast risinājumu ikvienā finanšu jautājumā, lai arī kurā pasaules daļā Jūs atrastos.