



JŪRNIIEKS

NR. 5 (84) 2014



Numura tēma – IZGLĪTĪBA

Jūrniecības izglītība pārmaiņu priekšā

JA Jūrnieku reģistra vadītājs
JĀZEPS SPRIDZĀNS:
„Jaunais speciālists
vēlas būt
konkurētspējīgs
darba tirgū!”

Vai darba devēji
ievēro STCW
konvencijas
prasības?



Pēc 20 gadiem
„Estonia” noslēpums
joprojām nav atklāts



**Latvijas Jūras
akadēmijai – 25**



**Ebolas vīruss
apdraud arī
jūrniekus!**



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

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

BĪSTAMŌ KRAVU UN BERAMKRAVU INSPEKCIJA

Tālr. 67062142, fakss 67860083

E-pasts: kdd@lja.lv

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



@LVJurasAd

SATURS

Latvijā un pasaulē

- 2 Ostu padomē apspriež ostu konkurētspējas un pārvaldības uzlabošanu | Uzmanības centrā joprojām ES ostu regula Jaunu tirgu apgūšanai būs pieejami četri miljoni eiro
- 3 Sestais kohēzijas politikas forums Briselē Jaunie deputāti saņēmuši tautas mandātu
- 4 „Latvijas kuģniecība” turpina uzlabot finanšu rādītājus Transporta forumā Ķīnā spriež par Zīda ceļa attīstību
- 5 Ziņas īsumā
Būs atvieglojumi tranzīta un loģistikas jomā

Jūras administrācija

- 6 Baltijas valstu JA speciālisti apspriež nozares aktualitātes
- 8 Moldovas pārstāvji iepazīstas ar Latvijas Jūras administrācijas pieredzi
- 9 Pastiprināti kontrolē jūrnieku darba un atpūtas laika uzskaiti 10. oktobrī – Atvērto durvju diena valsts pārvaldē

Numura tēma – izglītība

- 10 Pētījums „Jūrnieku sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums”
- 13 Pārmaiņām jānāk
- 18 Rojā atdzimst konkurss „Vai tu mīli jūru?”
- 19 Augstskola sākas ar studijām, un students tajā ir galvenais
- 22 Ko novēlam Jūras akadēmijai un Latvijas jūrniecības izglītībai?
- 24 Šogad Jūras akadēmijā iestājušies 19 enkuri
- 25 Liepājas Jūrniecības koledža jauno mācību gadu sagaida ar jauniem plāniem un iecerēm
- 27 Liepājas Jūrniecības koledža un Lietuvas Jūras akadēmija sadraudzības projekta ietvaros ieviesīs e-apmācību

Jūrā un krastā

- 28 Piemīgas zīmes Latvijas jūrniecības atdzimšanas celmlauzīm
- 28 Ebolas vīruss var reāli apdraudēt jūrniekus
- 29 EMSA atbalsta meklēšanas un glābšanas pieejamību
- 30 „Tālvairādis” darbojas NATO 1. pastāvīgajā jūras pretnīnu grupā
Divdesmit gadu pēc „Estonia” traģēdijas
- 31 Ziņas īsumā
- 32 Piemīgas zīmes Latvijas jūrniecības atdzimšanas celmlauzīm
- 34 Maestro: „Vai mēs neesam pazaudējuši savu jūru?”

Ostu politika

- 35 Cik maksā Eiropas politika?

Ostas

- 39 Pasaules ostu ziņas
- 40 Vēsture mēdz atkārtoties
- 41 SIA „Strek” gatava pārcelties uz Krievu salu
- 42 Ventspils ostas ziņas
- 43 Prāmju līnijām pieaug pasažieru skaits un kravu apjoms
- 44 Liepājas ostas ziņas

Jaunie jūrā

- 45 Es vienkārši esmu jūrniece!
- 48 Latvijas kadetu piedzīvojumi

Galvenais, lai visi godprātīgi pilda pienākumus!

Visi saprot, ka pārmaiņām jānāk, bet, kad jautājums nonāk līdz balsošanai, izrādās, ka balsojums runā par labu vecajai kārtībai. Kā saka, labāk zināma nelaime, nekā nezināma laime. Tā šoruden notika ar augstākās vadības – Saeimas vēlēšanām, kad tauta balsoja par mazāko ļaunumu. Patiesībā jau nekādas īstas izvēles nebija: ja nepiedur sociāldemokrātiskas idejas par kapitāla pārdali un sociālo taisnīgumu Saskaņas centra interpretācijā, nepārliecina Sudrabas sasniegumi bargās valsts kontrolieres brūnčos vai neiet pie sirds rējieni no „suņu būdas”, tad nekas cits neatlika, kā lielās kaimiņvalsts draudu ēnā balsot par pārbaudītām vērtībām. Klausoties pirmsvēlēšanu debates, no prāta neizgāja kāda bijušā deputāta kādā neformālā sarunā teiktais: „Nu, vai tad jūs visi tiešām esat naivi! Nekādas valstiskas intereses te nevienam neeksistē! Visām partijām aiz muguras stāv sponsori. Nauda, mīļie, nauda te visu groza un nosaka. Vispirms iedeva un tad liek atstrādāt!” Šādās kategorijās skatoties uz naudīgo ministriju krēslu plosīšanu valdības veidošanas laikā, viss kļūst vēl jo skumīgāks. Un rodas pārdomas par to, cik kuram ir samaksāts, lai Latvija tik cītīgi pildītu Eiropas Savienības uzdotos mājas darbus. Bet pārmērīga centība rada pārcentību, tāpēc pēc dažiem gadiem varam nonākt situācijā, ka, piemēram, ES klimata emisiju ievērošanas dēļ Latvijā aizliegts nodarboties ar lauksaimniecību un braukt ar automašīnām. Uzmanības centrā joprojām ir Eiropas Komisijas piedāvātais ostu regulas variants, kas paredz noteikt vienotu ES normatīvo ietvaru ostu regulējumam. Pagaidām vēl Latvija pret to iebilst, jo šādam spiedienam, izmantojot Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes ietekmes sviras, nepadodas mūsu lielās ostas, bet Eiropas labi apmaksātie lobiji arī nesēž, rokas klēpī salikuši. Lai iedragātu ostu konkurētspēju, ar masu mediju starpniecību ik pa laikam tiek izspēlēta kāda skaļa lieta. Pēdējā atkal ķēra Rīgas brīvdostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu. Patiesībā Loginova krēsla šūpošana jau kļuvusi par priekšvēlēšanu vai pēcvēlēšanu tradīciju, kas liecina par Rīgas ostu kā nopietnu interešu objektu.

Visvairāk tracina bezspēcības sajūta. Tas, ka es kā pilsonis un cilvēks neko nevaru ietekmēt vai manīt. Reizi četros gados izmantoju savas tiesības, bet pārējā laikā tikai godprātīgi pildu savus pienākumus. Un ceru, ka kādreiz tomēr kādas pārmaiņas notiks.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūrnīks”. Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048.
Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv
Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.
E-pasts: marnews@com.latnet.lv.

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Valda Brauna, Indras Grases, Reīna Sulaiņa foto, fotomateriāli no „JI” fotoarhīva un Lienītes Ēkšķes privātā arhīva, kā arī Valsts kancelejas, SM, Ventspils brīvdostas, Liepājas SEZ, liepajaport.com, LETA, irleipaja.lv, Bloomberg.com, AFP, EPA, AP, EK, IMO FSA, HELCOM, Gulf News, The Baltic Exchange, NATO, ETF arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarmā Kočāne, informācijai izmantoti LETA, SM, JS, RBP, VBP, LSEZ, irleipaja.lv un ārzemju preses materiāli.

Ostu padomē apspriež ostu konkurētspējas un pārvaldības uzlabošanu

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (LOTLP) augusta sēdē sprieda par Latvijas ostu konkurētspējas stiprināšanu un pārvaldības uzlabošanu.

Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Viktors Valainis klātesošos iepazīstināja ar Latvijas ostu konkurētspējas stiprināšanai un pārvaldības uzlabošanai izveidotās darba grupas secinājumiem, kā arī veicamajiem pasākumiem, ņemot vērā Pasaules Bankas pētījuma „Latvijas ostu sektora analīze – konkurētspēja un pārvaldība” gala ziņojumā iekļautos priekšlikumus.



SM
parlamentārais
sekretārs
Viktors
Valainis.

Darba grupa uzmanību koncentrēja uz ostu informācijas atklātību, rezultātīvo rādītāju noteikšanu un paplašināšanu, ostu attīstības ilgtspēju un citiem aspektiem.

Lai sekmētu Latvijas ostu konkurētspēju un stabilas investīcijas to attīstībā, darba grupa iesaka veicināt investīcijas ostu akvatoriju un kuģu ceļu padziļināšanā un uzturēšanā, tādējādi nodrošinot iespēju apkalpot lielāka izmēra kuģus. Tāpat nepieciešams likvidēt šaurās vietas ostās, kā arī attīstīt dzelzceļa infrastruktūru un pievedceļus. Savukārt, lai veicinātu informācijas atklātību, darba grupa atbalsta informācijas par ostu rezultatīvajiem rādītājiem publicēšanu interneta mājas lapās, tomēr ostu valdēm stingri jāizvērtē informācijas apjoms un detalizācija, ņemot vērā konkurences aspektus.■

Uzmanības centrā joprojām ES ostu regula

LOTLP uzmanības centrā joprojām ir Eiropas Komisijas (EK) piedāvātais ostu regulas variants, kas paredz ostu regulējumam noteikt vienotu ES normatīvo ietvaru, ar kura palīdzību tiek veidota tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēma. Latvija neatbalsta šo regulu, jo tā paredz virkni ierobežojumu ostu pārvaldēm, nepamatotas pilnvaras EK iejaukties ostu darbībā un dažādas nelietderīgas administratīvas barjeras un birokrātiju.

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: „Mūsdienās, ja vēlas attīstīties tādas konkurences apstākļos, kādi ir Baltijas reģionā, ostām galvenais priekšnosacījums ir būt maksimāli neatkarīgām un elastīgām, spēt katram konkrētam klientam ātri piedāvāt vispiemērotākos un konkurētspējīgākos nosacījumus. Tomēr regula ES līmenī tiek virzīta tālāk, tāpēc Latvija turpinās piedalīties visās apspriedēs un argumentēs savus priekšlikumus.”■

Jaunu tirgu apgūšanai būs pieejami četri miljoni eiro

Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) administrētajam ERAF projektam „Nozaru nacionālie stendi starptautiskajās izstādēs ārvalstīs un eksporta konsultācijas” piešķirts papildu finansējums četrus miljonus eiro apmērā, lai organizētu atbalsta pasākumu kopumu Latvijas komersantiem jaunu eksporta tirgu apgūšanai. Atbalstu galvenokārt saņems nozares, kas visvairāk cietušas no Krievijas noteiktā embargo. Tā ietvaros LIAA slēgs sadarbības līgumus ar lielākajām Latvijas nozaru asociācijām tirgus pētījumu, tirdzniecības aģentū, pagaidu pārstāvniecību ārvalstīs

izveidei u.c. pakalpojumu iegādei, lai nodrošinātu eksporta tirgu paplašināšanu.

LIAA direktors Andris Ozols: „Jaunu noieta tirgu atrašana ir gana grūts uzdevums, jo uzņēmumu piedāvātā produkcija ir ļoti dažāda, līdz ar to atšķiras arī uzņēmēju intereses, tāpēc šobrīd kā prioritāri tirgi tiek minēti plašs valstu klāsts. LIAA ir izstrādājusi priekšlikumus eksporta atbalsta pakalpojumu kopumam 2014.–2015. gadam, apkopojusi nozaru asociāciju priekšlikumus par nepieciešamajām aktivitātēm jaunu ārējo tirgu apgūšanai un pašreizējā eksporta apjoma noturēšanai esošajos tirgos.”■

LIAA direktors Andris Ozols.





Uzstājas EK komisārs no 2010. līdz 2014. gadam Johanness Hāns.

Sestais kohēzijas politikas forums Briselē

8. un 9. septembrī Briselē notika Sestais kohēzijas politikas forums, kurā Latviju pārstāvēja Ministru prezidente Laimdota Straujuma, Finanšu ministrijas valsts sekretāra vietnieks ES fondu jautājumos Armands Eberhards un ES fondu stratēģijas departamenta direktors Edgars Šadris. Forumā notika diskusijas par ekonomikas pārvaldību, izaugsmes veicināšanu, darba vietu radīšanu un citiem kohēzijas politikas izaicinājumiem nākotnē.

FM valsts sekretāra vietnieks ES fondu jautājumos Armands Eberhards: „2004. gadā, iestājoties Eiropas Savienībā, IKP uz vienu iedzīvotāju Latvijā bija tikai 47% no

ES vidējā, bet 2013. gadā šis rādītājs sasniedza 67% atzīmi. Tas nozīmē, ka, neskatoties uz piedzīvoto krīzi, Latvija pēdējo desmit gadu laikā ir tuvinājusies ES vidējam dzīves līmenim par 20%. Tas ir ļoti būtisks sasniegums, kurā svarīga loma bija tieši ES fondu līdzfinansējumam. Turpmākā finansējuma gudra un ilgtspējīga ieguldīšana ir mūsu mērķis un šī foruma pamatjautājums.”

Kohēzijas politika ir devusi lielu ieguldījumu Latvijas attīstībā. Ar kopējo budžetu 352 miljardi eiro 2014.–2020. gada investīciju periodā kohēzijas politikai būs svarīga loma ilgtspējīgas, noturīgas



izaugsmes nodrošināšanā visā Eiropā. Kohēzijas politika ir viena no tām retajām ES politikām, kam ir potenciāls ļoti tiešā veidā sasniegt katru ES iedzīvotāju, īstenojot konkrētus projektus.■

Jaunie deputāti saņēmuši tautas mandātu

2014. gada 4. oktobrī 12. Saeimas vēlēšanās nobalsojuši 912 050 jeb 58,78% balsstiesīgo. Atbilstoši apkopotajiem vēlēšanu rezultātiem, „Saskaņa” jaunajā parlamenta sasaukumā ieguva 24 deputātu vietas, „Vienotība” – 23, Zaļo un Zemnieku savienība (ZZS) – 21, Nacionālā apvienība „Visu Latvijai!” – „Tēvzemei un brīvībai”/LNNK (VL-TB/LNNK) – 17, Latvijas Reģionu apvienība – 8,

bet „No sirds Latvijai” Saeimā pārstāvēs septiņi deputāti.

12. Saeimas vēlēšanām bija reģistrēti 13 partiju un partiju apvienību deputātu kandidātu saraksti, kuros kopā bija pieteikti 1156 deputātu kandidāti. Drošības policija saņēmusi vairākus signālus un iesniegumu par iespējamo balsu pirkšanu Latgalē, lai panāktu „Vienotības”

Saeimas frakcijas vadītāja Dzintara Zaķa ievēlēšanu 12. Saeimā.■



„Latvijas kuģniecība” turpina uzlabot finanšu rādītājus

AS „Latvijas kuģniecība” (LK) un tās meitas sabiedrības 2014. gada pirmajā pusgadā turpināja uzlabot finanšu rādītājus: pagājušā gada pirmajos sešos mēnešos zaudējumi sasniedza 26,60 miljonus ASV dolāru, bet šogad tajā pašā laikā posmā tie bija 8,32 miljoni dolāru. Savukārt flotes kopējie ieņēmumi šā gada pirmajā pusgadā sasniedza 47,14 miljonus dolāru.

„Jūras pārvadājumu tirgus šā gada pirmajā pusgadā neattaisnoja cerības, konkrēti tankkuģu tirgus segmenta sniegums lika vilties. Taču LK kuģu flote lielākoties strādāja pēc laika nomas līgumiem,

tādējādi varējām izvairīties no ieņēmumu krituma šajā segmentā,” norāda LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Pēc kuģa „Rīga” pārdošanas LK flotē ir 16 moderni tankkuģi, kuru vidējais vecums ir 6,5 gadi. LK flotes kopējā vērtība 2014. gada 30. jūnijā bija 384,98 miljoni ASV dolāru. LK joprojām ir starp lielākajiem pasaules kuģu īpašniekiem vidēja izmēra un *handy* tankkuģu segmentā un pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma atrodas vadošajās pozīcijās starp līdzīgām kompānijām Ziemeļeiropā. LK nodrošina darbu vairāk nekā 700

profesionāliem un augsti kvalificētiem jūrnikiem no Latvijas.■



Transporta forumā Ķīnā spriež par Zīda ceļa attīstību

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš 1. un 2. septembrī piedalījās Ķīnas pilsētā Urumči notikušajā 4. Ķīnas – Eirāzijas Expo forumā, kura ietvaros norisinājās augsta līmeņa transporta samits par Zīda ceļa ekonomisko joslū. Samitā tika runāts par vēsturiskā Zīda ceļa attīstību, rosinot ap šo koridoru esošās valstis uz ideju apmaiņu un plašāku savstarpējo sadarbību.

Uzstājoties samitā, K. Ozoliņš uzsvēra: „Palielinoties kravu plūsmai starp Eiropu un Ķīnu, valstu sadarbības nozīme piegādes ķēžu un loģistikas plānošanas jomā arvien pieaug. Latvija var piedāvāt ne tikai transporta koridoru, bet arī vienotu, integrētu risinājumu kravu apstrādei. Proti, papildus multimodāliem transporta risinājumiem šeit pieejami pievienotās vērtības pakalpojumi tādās jomās kā kravu konsolidācija, uzglabāšana un distribūcija, muitas un nodokļu procedūru veikšana, komplektējošā loģistika un preču pēcapstrāde, pakošana, Eiropas Savienības vides un drošības standartu nodrošināšana eksporta produkcijai. Līdztekus tradicionālajiem jūras ceļiem no Ķīnas austrumu ostām uz Eiropas



lielajiem jūras centriem mūsdienās arvien plašāk tiek izskatītas vēsturiskā Zīda ceļa iedzīvināšanas un modernizācijas iespējas, lai savienotu Āziju un Eiropu arī pa sauszemi, īpaši izmantojot dzelzceļa infrastruktūras perspektīvas. Pateicoties Latvijas ģeogrāfiskajām priekšrocībām – neaizsalstošajām ostām, plašajam dzelzceļa un autoceļu tīklam, pieredzei dzelzceļa

pārvadājumu jomā, kā arī modernajiem loģistikas un distribūcijas centriem, Latvija var piedāvāt operatīvus un efektīvus multimodālos risinājumus kravu piegādei 24 stundu laikā uz Baltijas valstīm, kā arī uz tādām pilsētām kā Helsinki, Stokholma, Varšava, Maskava vai Minska, savukārt 48 stundu laikā iespējams nogādāt kravu jebkurā vietā Ziemeļeiropā.■

Uzņēmējdarbības videi Latvijā jābūt starp 20 pievilcīgākajām pasaulē

„Uzņēmējdarbības vides pievilcība ir Latvijas ekonomikas konkurētspējas pamats: jo vairāk mēs atvieglосim uzņēmējdarbību, jo vairāk mums būs gan pašmāju, gan ārvalstu komersantu, kas Latvijā radīs jaunus uzņēmumus un līdz ar to arī darba vietas. Ņemot vērā jau šogad veiktos pasākumus uzņēmējdarbības uzsākšanā, nodokļu jomā, investoru aizsardzības jomā, uzņēmējdarbības izbeigšanā un līgumsaistību izpildē, kā arī īstenojot plānā iekļautos pasākumus, var prognozēt, ka Latvijas uzņēmējdarbības vides novērtējums „Doing Business” vērtējumā tuvākajos gados tiks iekļauts pirmajā divdesmitniekā starp 189 pasaules valstīm,” norāda ekonomikas ministrs Vjačeslavs Dombrovskis.

Jaunajā uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plānā iekļauti 50 pasākumi, no kuriem 31 ir jauns, īstenojams jau tuvākajos 15 mēnešos, lai uzlabotu Latvijas uzņēmējdarbības vidi, sekmētu jaunas ārvalstu un vietējās investīcijas Latvijas ekonomikā, kā arī dotu iespēju paaugstināt Latvijas biznesa vides starptautisko novērtējumu, t.sk. Pasaules Bankas ikgadējā „Doing Business” pētījumā.

Kīna skatās Latvijas virzienā

Septembrī Čūncinā, Kīnā, viesojās Latvijas transporta un loģistikas nozares pārstāvju delegācija Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Kaspara Ozoliņa vadībā. Vizītes laikā Latvijas delegācija tikās ar Kīnas valsts un Čūncinas pašvaldības amatpersonām, biznesa vides pārstāvjiem.

Čūcina ir viens no straujāk augošajiem industriālajiem centriem pasaulē. Pilsētas vicemērs Lī Jangs tikšanās reizē uzsvēra: „Čūncinas pašvaldība uzskata Latviju par ļoti nozīmīgu potenciālo sadarbības partneri. Turpinot attīstīt dzelzceļa konteineru pārvadājumus starp Čūcinu un Eiropu, Latvijai tās lieliskā ģeogrāfiskā stāvokļa un transporta infrastruktūras dēļ ir visas

iespējas kļūt par transfēra punktu Kīnas preču plūsmu organizēšanā Baltijas jūras reģionā. Kīnai un Latvijai jādara viss iespējams, lai gūtu maksimālu labumu no iespējām, ko piedāvā 16+1 formāts Kīnas sadarbībai ar Austrumeiropas valstīm.”

Īpašu interesi Čūncinas pārstāvji pauda par iespējamo maģistrālā konteinerilcieņa Čūcina – Duisburga atzara veidošanu līdz Rīgai un jaunu kravu piesaisti maršrutam. Šāds atzars varētu kalpot kā vistuvākais un izmaksu ziņā izdevīgākais risinājums kravu plūsmu organizēšanai starp Kīnu, Baltijas valstīm un Ziemeļvalstīm.

Latvija ir nozīmīgs partneris loģistikas ķēdē uz Āziju

Ašgabadā, Turkmenistānā, 3. un 4. septembrī notika starptautiska konference par transporta un tranzīta koridoru lomu starptautiskās sadarbības un ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanā. Konferenci atklāja Turkmenistānas prezidents Gurbangulī Berdimuhamedovs, kurš pēc uzrunas personīgi sveica 20 valstu delegāciju vadītājus. Latvijas delegāciju vadīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis, un tās sastāvā bija arī Latvijas Republikas vēstnieks Turkmenistānā Igors Apokins.

Uzstājoties konferencē, U. Reimanis uzsvēra: „Latvija vēsturiski ir būtisks tranzīta mezgls starp ziemeļiem un dienvidiem, austrumiem un rietumiem, kas savieno lielākos ekonomiskos reģionus Ziemeļamerikā, Eiropas Savienībā un Āzijā. Svarīga Latvijas prioritāte arī turpmāk būs transporta koridoru attīstība starp Eiropu un Āziju. Nākamā gada pirmajā pusgadā, kad Latvija būs prezidējošā valsts ES Padomē, Rīgā notiks augsta līmeņa starptautiskā konference par Eiropas – Āzijas koridoru tālāko attīstību, un tas vēlreiz apliecina šā jautājuma nozīmīgumu.”

Konferences dalībnieki tika iepazīstināti ar Latvijas tranzīta un loģistikas sistēmu, kurā iekļaujas trīs ostas – Rīga, Ventspils un Liepāja, attīstīts dzelzceļa un autoceļu tīkls, mūsdienīgi loģistikas un distribūcijas centri. Turkmenistānas un citu valstu pārstāvji tika aicināti aktīvāk izmantot Latvijas transporta un tranzīta koridora piedāvātās iespējas preču distribūcijai Baltijas jūras reģiona valstīs.■

Būs atvieglojumi tranzīta un loģistikas jomā

Septembra beigās Ministru kabineta (MK) sēdē izskatīja informatīvo ziņojumu un vairākus MK noteikumu projektus, kas paredz atvieglojumus tranzīta un loģistikas jomā strādājošajiem uzņēmējiem.

Lai mazinātu Krievijas ekonomisko sankciju sekas tranzīta un loģistikas jomā, Satiksmes ministrija ir izstrādājusi virkni priekšlikumu, kas varētu atvieglot darbību šajās nozarēs strādājošajiem uzņēmējiem. Izvērtējot priekšlikumus, Finanšu ministrija atzina, ka daļa no tiem ir atbalstāma, tomēr nepieciešamas turpmākas diskusijas ar nozares ekspertiem par to ietekmi, kā arī vērsa uzmanību uz to, ka daļai iesniegto priekšlikumu nav tiešas saistības ar Krievijas noteiktajām sankcijām un to sekām.



Grozījumi noteikumos par vienkāršoto deklarēšanu un vietējo muietošanu, atzītā nosūtītāja un atzītā saņēmēja statusu, vienoto atļauju un atzītā komersanta sertifikātu paredz atvieglot preču muietošanu, atļaujot vienkāršoto deklarēšanu izmantot arī tiem preču veidiem, kuriem bija noteikti ierobežojumi. Noteikumu projekts par muitas procedūras – tranzīta – piemērošanas kārtību paredz, ka komersantiem, kas saņems pilnvarotā TIR nosūtītāja atļauju, būs iespējams operatīvāk noformēt TIR procedūras piemērošanu, efektīvāk izmantot komersantam pieejamos darbaspēka un finansiālos resursus, kā arī samazināt administratīvo slogu.■

Baltijas valstu JA speciālisti apspiež nozares aktualitātes

No 3. līdz 5. septembrim Engures novadā notika ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās. Tās galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos aktuālos starptautiska mēroga jūrniecības nozares jautājumos. Šāds ikgadējs pasākums tiek organizēts kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Latvijas Jūras administrācija.

Sanāksmes gaitā administrāciju vadītāji informēja kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Lietuvas pārstāvji dalījās pieredzē par uzdevumiem un darbiem, kas saistīti ar prezidentūru Eiropas Savienības Padomē, piebilstot, ka Lietuvas prezidentūras laiks tomēr iekritis salīdzinoši mierīgā periodā. Aizvadītajā gadā Lietuvas Jūras administrācijā notika EMSA inspekcijas, un lietuvieši pateicās latviešiem un igauņiem, kuri EMSA inspektoros bija uzņēmuši pirms tam un snieguši Lietuvas kolēģiem nepieciešamo informāciju, lai sagatavotos pārbaudei.

Pa šo gadu nedaudz mainījusies Lietuvas Jūras administrācijas struktūra, mazākās struktūrvienības līdzekļu taupīšanas nolūkā apvienotas. Lietuva joprojām ir Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*, taču, kā informēja Lietuvas Jūras administrācijas vadība, visticamāk, nākamgad nāksies no šī saraksta *izkrist*, jo šogad notikušas vairākas Lietuvas kuģu aizturēšanas ārvalstu ostās. Lietuvas kuģu reģistrā



reģistrējusi zem Igaunijas karoga. Palielinās arī pārvadāto pasažieru skaits – pagājušajā gadā bija deviņi miljoni, šogad varētu būt vēl vairāk. Tallinā uzbūvēta jauna kruīza kuģu piestātne.

pēc MLC konvencijas stāšanās spēkā. Tā kā Lietuva šo konvenciju ratificēja vēlāk, tur tā stājas spēkā pavisam nesen, bet Igaunija vēl nav to ratificējusi. Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš norādīja, ka pēc konvencijas stāšanās spēkā strauji pieaug no jūrniekiem saņemto sūdzību skaits, lai ar tām tiktu galā, būs nepieciešami papildu resursi.

Lai palielinātu kuģu skaitu Latvijas Kuģu reģistrā, tiek nopietni strādāts ar vairāku valstu, tai skaitā Vācijas un Zviedrijas, kuģu īpašniekiem, taču tas ir ilglaicīgs process. Latvija joprojām ir Parīzes memoranda *baltajā sarakstā*, šogad līdz septembrim Latvijas kuģi nebija aizturēti. Hidrogrāfijas dienests ir nedaudz mainījis darbības principus, veicot HELCOM mērījumus, līdz ar to izdevies panākt mērījumu apjoma pieaugumu. Darbam tiek gatavots nesen iegādātais jaunais hidrogrāfijas mērījumu kuteris. Latvija nopietni gatavojas prezidentūrai Eiropas Savienības Padomē, divi speciālisti kopš šā gada sākuma strādā Briselē, lai jau laikus *būtu procesā*. Daudzi administrācijas speciālisti beiguši speciālas nozares ekspertu apmācības programmas.

Pēc MLC konvencijas stāšanās spēkā strauji pieaug no jūrniekiem saņemto sūdzību skaits, lai ar tām tiktu galā, būs nepieciešami papildu resursi.

paramazām sarūk tirdzniecības kuģu skaits, taču nedaudz pieaugusi zvejas flote. Lietuvieši pieminēja, ka iedibinājuši jaunu tradīciju – Starptautiskajā bāku dienā atvērt kādu no bākām apskatei, un cilvēku interese par šādu iespēju bijusi liela.

Igaunijas Jūras administrācijas pārstāvji ziņoja, ka Igaunijas kuģu reģistrā tikpat kā vairs nav tirdzniecības kuģu. „Mūsu politiķi ne visai grib ar šo jautājumu nodarboties, taču mēs joprojām mēģinām to *bidēt*. Tagad vismaz mums ļauj par to runāt, agrāk vispār nevēlējās to aiztikt,” sacīja Igaunijas Jūras administrācijas direktors Andruss Maide. Toties pieaug pasažieru kuģu skaits, arī kompānija „Viking Line” savu jaunāko prāmi

Igaunijā lielas pāmaiņas notikušas jūrniecības izglītībā – igauņiem vairs nav savas jūras akadēmijas, tā koledžas statusā pievienota Tallinas Tehnoloģiju institūtam. Igaunijas Jūras administrācija joprojām nodarbojas ar starp Igaunijas salām kursējošo prāmju būvniecību, vairākiem prāmjiem korpusus būvē Rīgā, pēc tam aprīko Sāremas kuģu būvētavā. Igaunijā tiek atzīmētas vairākas jūras dienas – Eiropas Jūras diena maijā, Tallinas Jūras diena jūlijā un Kuresāres Jūras diena augustā, un visos šajos pasākumos piedalās arī Igaunijas Jūras administrācija.

Latvijas Jūras administrācijas speciālisti informēja par problēmām, kādas radušās

Pēc apmaiņšanās ar informāciju par svarīgākajām aktualitātēm konkrēti jautājumi tika skatīti darba grupās, ko veido administrāciju speciālisti, kas ikdienā nodarbojas ar attiecīgajiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Kuģošanas drošības un vides aizsardzības darba grupa īpašu uzmanību pievērša karoga valsts un ostas valsts kontroles aktualitātēm, tai skaitā koncentrētajai ostas valsts kontroles inspekciju kampaņai, kas Parīzes saprašanās memoranda dalībvalstīs notiek no 1. septembra līdz 30. novembrim. Runājot par problēmām, kas saistītas ar MLC konvencijas ieviešanu, tika secināts, ka nevienā no Baltijas valstīm neviens kuģis nav aizturēts šīs konvencijas prasību pārkāpumu dēļ.

Darba grupā tika spriests par tā saukto Sēra direktīvu, ar to saistītie grozījumi visās trijās valstīs stāsies spēkā 2015. gada 1. janvārī, līdz tam jāpagūst saskaņot nacionālo tiesību aktu prasības ar starptautiskās direktīvas nosacījumiem. Aktuāla ir arī konvencija par balasta ūdeņiem, un saņēmšmes dalībnieki pauda bažas, ka ostas nav gatavas balasta ūdeņu pieņemšanai. Ostās ir nepieciešamas balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtas.

Visās trijās valstīs aktuāls ir jautājums par atpūtas kuģu reģistrāciju un tehniskajām pārbaudēm, taču reģistrācijas kārtība katrā valstī ir atšķirīga. Latvijā motorlaivas, kuru garums nepārsniedz 12 metrus, reģistrē Ceļu satiksmes drošības direkcija, nevis Jūras administrācija. Savukārt tehnisko pārbaūžu principi Baltijas valstīs ir līdzīgi.

Jūrnieku sagatavošanas un sertifikācijas darba grupa apmainījās ar informāciju par prasībām komerciāli izmantojamo atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanā, kā arī par problēmām jūras cenza noteikšanā jūrniekiem, kas strādā uz dažādiem kuģiem. Darba grupā tika runāts par izaicinājumiem, ieviešot STCW konvencijas Manilas

Svarīgi pievērst papildu uzmanību, lai Baltijas jūrā kuģu ceļus neaizšķerso vēja parki un citas būves, kā tas ir noticis Ziemeļjūrā.



grozījumus. Visu valstu pārstāvji atzina, ka pats ieviešanas process ir veiksmīgi pabeigts, tomēr šī procesa laikā atklājušās daudzas neskaidrības.

Īpaši tika pārrunāts jautājums par elektroniskajām jūrnieku datu bāzēm. Igaunijas speciālisti iepazīstināja kolēģus ar darbu, kas paveikts, gatavojoties elektroniskās datu bāzes ieviešanai un tiešsaistes pieslēguma izmantošanai. Runājot par jūrniecības izglītības problēmām, tika atzīmēts, ka studiju programmas būtu jāpieskaņo nozares prasībām, tas arī palīdzētu labāk risināt augstskolu beidzēju nodarbinātības problēmas. Tāpat nepieciešams optimizēt studentu uzņemšanas kritērijus.

Hidrogrāfijas dienestu pārstāvji sprieda par iesaistīšanos jūras telpiskajā plānošanā. Katrā no valstīm par šo jautājumu atbild citas ministrijas. Igaunijas un Lietuvas administrāciju uzdevums jūras telpiskās

plānošanas procesā ir tikai nodrošināt hidrogrāfijas informāciju atbildīgajām ministrijām, kamēr Latvijas Jūras administrācija būs atbildīga par pieejamo datu vizualizāciju un sniegšanu citām organizācijām pēc pieprasījuma. Igaunijā jau ir likums par jūras telpisko plānošanu.

Aktuāls ir jautājums par Baltijas jūras karšu harmonizēšanu. Hidrogrāfu darba grupa vienojās, ka nepieciešams slēgt divpusējus līgumus starp valstu kartogrāfijas dienestiem, lai optimizētu karšu izstrādi nepieciešamo datu apmaiņu un ietaupītu laiku. Sarunu gaitā Latvijas pārstāvji īpaši uzsvēra, cik svarīgi ir tuvākajā laikā pievērst papildu uzmanību tam, lai Baltijas jūrā kuģu ceļus nesāktu aizšķersot vēja parki un citas būves, kā tas jau ir noticis Ziemeļjūrā.

Nākamgad Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās plānota Lietuvā.



Moldovas pārstāvji iepazīstas ar Latvijas Jūras administrācijas pieredzi

14. un 15. oktobrī Latvijas Jūras administrācijā viesojās Moldovas Transporta ministrijas delegācija – ministrijas Jūras transporta nodaļas vadītājs Igors Zaharia un atbildīgais par ES direktīvu ieviešanu Andrejs Čornijs, kā arī ES Augsta līmeņa politikas konsultāciju misijas padomnieks Moldovas Transporta ministrijā Andulis Židkovs.

Moldovas delegāciju interesē JA izveide, struktūra, funkcijas un darbība, jo arī Moldovā ir jāizveido struktūra, kas pildīs jūras administrācijas funkcijas. I. Zaharia uzsvēra, ka Moldovai nav tiešas pieejas jūrai, tomēr to var dēvēt par jūras valsti, jo zem Moldovas karoga tiek reģistrēti dažādu valstu kuģi. Moldovā

līdz šim nav veikta jūrnieku uzskaitē un reģistrācija, tādēļ nav zināms, cik valstī jūrnieku. A. Židkovs piebilda, ka, tā kā Moldova ir ceļā uz Eiropas Savienību, nopietna problēma ir Moldovas flotes atrašanās Parīzes saprašanās memoranda *melnajā sarakstā*. Latvija jau vairākus gadus ir *baltajā sarakstā*, tādēļ

ciemiņus no Moldovas interesē, kā to iespējams panākt.

Tikšanās laikā JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš Moldovas Transporta ministrijas pārstāvjiem skaidroja, ka JA nav aģentūra, kā tas ir daudzās valstīs, bet gan valsts akciju sabiedrība, kas nesāņem līdzekļus no budžeta. 75% JA ienāmu veido navigācijas iemaksas, pārējo – samaksa par JA sniegtajiem pakalpojumiem. Viesus interesēja JA darbinieku atalgojuma sistēma un kvalifikācija.

Vairāki jautājumi bija saistīti ar starptautisko konvenciju ieviešanu – kā tās tiek iestrādātas nacionālajā likumdošanā, vai un kā tiek veikti tulkojumi.

Uz konkrētiem jautājumiem par ostas valsts kontroli un karoga valsts kontroli, kā arī par jūrnieku sertificēšanu un reģistrāciju Moldovas pārstāvjiem atbildēja Kuģošanas drošības inspekcijas un Jūrnieku reģistra speciālisti.





Pastiprināti kontrolē jūrnieku darba un atpūtas laika uzskaiti

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) dalībvalstīs, arī Latvijā, notiek koncentrēta ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kuras laikā inspektori pastiprināti kontrolē, vai uz kuģiem tiek ievērotas un pareizi uzskaitītas jūrnieku darba un atpūtas stundas. Lai garantētu kuģošanas drošību, jūrnieku darba un nepieciešamās atpūtas laiku reglamentē STCW konvencija un tās grozījumi, ieskaitot Manilas grozījumus.

No 1. septembra līdz 13. oktobrim Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas speciālisti kampaņas ietvaros bija pārbaudījuši 36 kuģus – 20 Rīgas ostā, 10 Liepājā un sešus Ventspilī. Šajā laikā Rīgas ostā aizturēts viens kuģis, kurš reģistrēts zem Belizas karoga.

Koncentrētās kampaņas laikā pastiprināti tiek pārbaudīti arī Latvijas karoga kuģi citu valstu ostās. Lai sagatavotos pārbaudēm, šogad, tāpat kā katru gadu, pirms kampaņas tika veikts nopietns darbs ar Latvijas kuģu īpašniekiem un apkalpēm.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, ik reizi pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši vienādiem standartiem un vienādām, iepriekš saskaņotām prasībām.

Vienlaikus līdzīga koncentrētā kampaņa notiek arī Tokijas memoranda valstīs. Beidzoties kampaņai kā Parīzes, tā Tokijas memoranda valstīs, tiks apkopota statistika par biežākajiem pārkāpumiem. Tiek prognozēts, ka pavisam gan Parīzes, gan Tokijas memoranda valstīs kampaņas laikā tiks veiktas aptuveni 10 000 kuģu pārbaudes.

Eiropas jūras valstis 1982. gadā apvienojās Parīzes saprašanās memorandā par ostas valsts kontroli, lai nodrošinātu vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem attiecībā uz kuģošanas drošību, aizsardzību un vides piesārņojumu. Latvijā ir PMoU dalībvalsts kopš 2005. gada. ■

10. oktobrī – Atvērto durvju diena valsts pārvaldē

10. oktobrī Latvijā norisinājās valsts pārvaldes Atvērto durvju diena, kurā iesaistījās arī Latvijas Jūras administrācija, piedaloties Satiksmes ministrijas un nozares kapitālsabiedrību kopējā prezentācijas pasākumā.

Satiksmes ministrijā skolēni tika iepazīstināti ar ministrijas struktūru un darbības principiem, savukārt nozares kapitālsabiedrības ne tikai atraktīvā veidā informēja par sevi, bet arī aicināja skolēnus risināt uzdevumus, pildīt testus un

piedalīties konkursos. Tā kā uz pasākumu bija pieteikušies salīdzinoši daudz interesentu, aktivitātes tika organizētas vairākās plūsmās.

Latvijas Jūras administrācijas un AS „Tallink Latvija” kopējā stendā skolēni varēja saņemt informāciju par iespējām apgūt jūrnieka profesiju, iemācīties siet jūrnieku mezglus, kā arī, pareizi atbildot uz vairākiem jautājumiem, piedalīties loterijā, kuras uzvarētāji ieguva „Tallink” dāvēto kruīza ceļojumu uz Stokholmu četrām personām. ■

Pētījums „Jūrnieku sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums”

Vairāk nekā pirms 10 gadiem, 2003. gadā, bija izstrādāta Latvijas jūrniecības izglītības koncepcija. Tagad ir pienācis laiks to atjaunot, lai izglītība būtu atbilstoša mūsdienu darba tirgus prasībām jūrniecībā un nodrošinātu kuģu virsnieku profesionālu sagatavošanu Latvijā. Jūrnieku reģistrs uzrauga jūrniecības mācību programmu īstenošanu un to atbilstību STCW konvencijas prasībām, pateicoties kam ir uzkrāta pieredze un informācija par esošo situāciju jūrniecības izglītības iestādēs. Lai veiksmīgāk strādātu pie jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas, tika veikts vēl viens pētījums un apzināts audzēkņu un pasniedzēju viedoklis par reālo situāciju jūrniecības izglītības programmu īstenošanā, kas papildināja jau 2013. gada pētījumu par Latvijas jūrnieku konkurētspēju un sagatavotību darba tirgum no darba devēju viedokļa. Šoreiz žurnālā par svarīgākajiem pētījuma aspektiem.

Kāpēc jaunieši izvēlas jūrnieka profesiju un jūrniecības izglītības iestādi?

Personas izvēlas iegūt jūrniecības izglītību galvenokārt tāpēc, ka piesaista jūrniecības profesija un iegūtā izglītība piedāvā labas nodarbinātības iespējas. Papildus tam mehāniķu programmu izvēlas personas, kurās interesē tehniskas lietas, bet kuģu vadītāju programmu arī prestiža dēļ. Aptaujas rezultāti skaidri parāda, ka katrai izglītības iestādei izveidojusies sava mērķauditorija. Piemēram, Latvijas Jūras akadēmiju izvēlas vidusskolas absolventi, un viņu izvēlē liela nozīme ir iestādes atpazīstamībai, zīmolam un tēlam sabiedrībā. LJA saikne ar akadēmijas jūrskolā īstēnotajām programmām ir vāja, liela daļa LJA Rīgas jūrskolas beidzēju izvēlas mācības turpināt Liepājas Jūrniecības koledžā (LJK) vai Novikontas Jūras koledžā (NJK). Cita aina paveras Liepājas Jūrniecības koledžā, kur studentu piesaistē liela nozīme ir reģionālajam faktoram un jūrniecības tradīcijām Kurzemes reģionā. Jāatzīmē arī jūrskolas programmu pēctecība, jo lielākā daļa LJK jūrskolas programmu absolventu aptaujā norādīja, ka domā par studiju turpināšanu koledžas programmās. Nepilna laika programmu īstenošana LJK arī ir būtiska studējošo piesaistē, piemēram, 2014. gadā ceturtā daļa studējošo tika uzņemti nepilna

laika programmās. Novikontas Jūras koledža aizņem citu jūrniecības izglītības nišu – tā dod iespēju flotē jau strādājošajiem ierindas jūrniekiem, kuriem ir profesionālā jūrniecības vidusskolas izglītība, iegūt jūras virsnieka kvalifikāciju. NJK piedāvā apgūt studiju programmas tikai neklātienē, paralēli strādājot uz kuģiem jūrā. Piedāvātā apmācības forma un inovatīvā pieeja ir noteicošie faktori, kas piesaista gan ierindas jūrniekus, gan LJA jūrskolas programmas absolventus, kuri vēlas turpināt jūrniecības izglītību un nodrošināt labākas darba iespējas, nepārtraucot darbu flotē.

Jūrskolās audzēkņi iestājas ar deviņu klašu izglītību. Jāpiemin, ka jūrskolas programmas izvēlē būtiska loma ir ģimenes tradīcijām – vairāk nekā trešā daļa respondentu abās jūrskolās norādīja tieši uz šo motivāciju. Vēl tiek minēta interese par jūrniecības profesiju vai nevelēšanās mācīties vispārizglītojošajā

vidusskolā. Jūrskolu absolventu komentāri liecina, ka viņi nav apmierināti ar iegūtās kvalifikācijas perspektīvām darba tirgū!

Veidojot jauno izglītības koncepciju, pirmkārt, vajadzētu padomāt par jūrskolas diplomu, ko saņem absolvents, jo pašlaik ar iegūto kvalifikāciju viņš reāli strādāt nevar. Vajadzētu vismaz nodrošināt zināmas atlaides tālākajam mācību procesam. Piemēram, akadēmijā izveidot atsevišķu mācību programmu, pēc kuras mācītos studenti ar jau jūrskolā iegūto kvalifikāciju konkrētajā specialitātē, nevis kā tas ir pašlaik, kad studijas notiek kopā ar vispārizglītojošo skolu beidzējiem, kuriem nav ne mazākās nojausmas, kas ir jūra un kā izskatās galvenais dzinējs (LJA jūrskolas programmas absolventa komentārs).

Mācību vides un tehniskā nodrošinājuma vērtējums

Respondenti ir apmierināti ar NJK nodrošināto mācību vidi, bet no LJA un LJK respondentiem tikai trešdaļa atzīst, ka mācību vide ir motivējoša un sakārtota. Aptuveni piektā daļa no LJA un LJK studējošajiem uzskata, ka mācību vide nemotivē mācīties, bet nedaudz mazāk par trešdaļu norādīja, ka mācību vide nav mūsdienīga un sakārtota. Daļai no LJA un LJK studējošajiem mācību vide nešķiet svarīga, galvenais, lai būtu iespēja iegūt jūrniecības izglītību. Savukārt

UZZIŅAI

Aptauja notika elektroniskā veidā, anketas aizpildīja un uz jautājumiem atbildēja jūrniecības mācību iestāžu audzēkņi un pasniedzēji, un tā bija pirmā reize, kad JR aptaujā piedalījās gan audzēkņi, gan mācītbspēki. Iegūtā informācija ļauj salīdzināt dažādas izglītības iestādes un mācību procesus tajās. Kopumā aptaujā piedalījās 40 pasniedzēju, 149 studējošie un 44 jūrskolas programmu absolventi.

tehniskais nodrošinājums NJK tiek vērtēts kā mūsdienīgs un pietiekamā daudzumā. Lielai daļai LJA un LJK studējošo, kuri piedalījās aptaujā, ir viedoklis, ka tehniskais nodrošinājums ir gana mūsdienīgs, bet nav pietiekamā daudzumā. Jāpiemin, ka abu jūrskolu programmu audzēkņu un absolventu viedoklis ir ļoti līdzīgs LJA un LJK studējošo viedoklim.

LJA un LJK studējošo ieteikumi studiju procesa uzlabošanai

- Nepieciešams sakārtot mācību vidi, auditorijas un mācību telpas, lai tajās būtu patīkami uzturēties. Tas attiecas arī uz mācību korpusa gaiteņiem, kur nav krēslu un galdu nepieciešamā daudzumā (*LJA studējošā komentārs*).
- Nepieciešams vairāk trenāžieru (*LJK jūrskolas absolventa komentārs*).

Tikai neliela daļa respondentu uzskata, ka studijas viņiem neko nedod. NJK studentu vērtējumā iegūtās profesionālās zināšanas un prasmes ir noderīgas. Aptuveni trešā daļa no LJA un LJK respondentiem uzskata, ka iegūtais zināšanu un prasmju līmenis ir apmierinošs. Salīdzinājumā ar LJA programmu īstenošanu augstāk vērtē LJK studenti – 39% respondentu atzina, ka ieguvuši noderīgas zināšanas un prasmes, kamēr akadēmijas respondentu vidū ir viedoklis, ka iegūtas tikai zināšanas, bet ne prasmes.

Jūrskolu programmu absolventu vērtējums kopumā ir līdzīgs LJA



Pie pētījuma „Jūrmieku sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums” strādāja Roberts Gailītis (no kreisās), Kalvis Innuss, Jāzeps Spridzāns un fotogrāfijā klāt neesošais Jānis Pastars.

un LJK studējošo vērtējumam. Ne daudzi atšķiras tikai LJK jūrskolas absolventu vērtējums – tur salīdzinājumā ar koledža studējošajiem ir vairāk tādu, kas uzskata, ka ieguvuši tikai zināšanas, ne prasmes.

Kopējais mācību procesa vērtējums un ieteikumi tiem, kuri vēlētos mācīties jūrnieceības mācību iestādēs

Kopumā respondenti mācību procesu vērtē kā pietiekami kvalitatīvu. Tomēr ir arī studējošie, kuri mācības vērtē kā garlaicīgas un nemotivējošas. LJA programmās, LJK kuģu vadītāju programmā un NJK mehāniķu programmā mācību procesu

kā kvalitatīvu vērtē 70–80% respondentu. Respondentu skaits, kuri pārstāv LJK kuģu mehāniķu programmu, ir par mazu, lai izdarītu viennozīmīgus secinājumus, bet NJK kuģu vadītāju programmās studējošie viennozīmīgi vērtēja mācību procesu kā kvalitatīvu un interesantu. Jābilst, ka kuģu vadītāju programmas studenti gan Latvijas Jūras akadēmijā, gan LJK bija aktīvāki paplašinātu atbilstu sniegšanā.

LJA studējošā komentārs: „Būs kaut kas interesants, būs arī kaut kas garlaicīgs, bet noteikti ir jāgatavojas nopietni mācīties.”

LJK studējošā komentārs: „Ja vēlaties iegūt zināšanas un izglītību jūrnieceībā, droši varat izvēlēties LJK, bet varat saskarties ar problēmām, kā jau visās skolās. Bet kopumā skola ir laba, vairākums skolotāju ir pretimnākoši, tikai jāgrib mācīties.”

Vērtējums par iegūtajām zināšanām un prasmēm

Iegūto zināšanu un prasmju vērtējums	Latvijas Jūras akadēmija	Liepājas Jūrnieceības koledža	Novikontas Jūras koledža
Domāju, ka neko neesmu ieguvis	2%	4%	3%
Esmu ieguvis noderīgas profesionālās zināšanas un prasmes	24%	39%	91%
Esmu ieguvis zināšanas, bet neuzskatu, ka prasmes	43%	22%	3%
Iegūtais zināšanu un prasmju līmenis ir apmierinošs	31%	35%	3%
Respondentu skaits	93	23	33

Kvalitatīva jūrnieceības izglītība Latvijā

Apzinoties, ka pasaulē mēs nevaram konkurēt ar jūrmieku skaitu, mums jūrnieceības izglītības koncepcijas sakarā ir jādomā, kā vairāk fokusēties tieši uz kvalitatīvajiem kuģu virsnieku sagatavošanas aspektiem. Būtiski ir, lai nākotnē kvalitāte

▶▶▶ 11. lpp.

klātu par organisku jūrniecības izglītības programmu īstenošanas sastāvdaļu pašās izglītības iestādēs.

Pētījuma rezultāti skaidri parāda, kādā virzienā jāstrādā pašām izglītības iestādēm, lai nodrošinātu kvalitatīvu jūrniecības izglītības programmu īstenošanu.

- Pasniedzēju sastāvs, kas ir ne tikai kompetents un pieredzes bagāts, bet arī radošs un spēj motivēt izglītojamos mācīties, izmanto izglītojamajiem saistošas mācību metodes.

ne vienmēr tiek uzklaustītas un ņemtas vērā.

LJA studējošā komentārs: „Par maz publiskas informācijas par mācību norisi un organizatoriskiem jautājumiem. Svarīga informācija netiek paziņota vai tiek paziņota pēdējā brīdī (piemēram, informācija par to, ka sesija jānokārto bez pārgarinājuma, lai varētu kārtot valsts pārbaudījumu angļu valodā, tika sniegta pēdējā brīdī).”

- Sabalansēta studiju programma, kurā nodrošināta praktisko iemaņu iegūšana. Jāņem vērā,

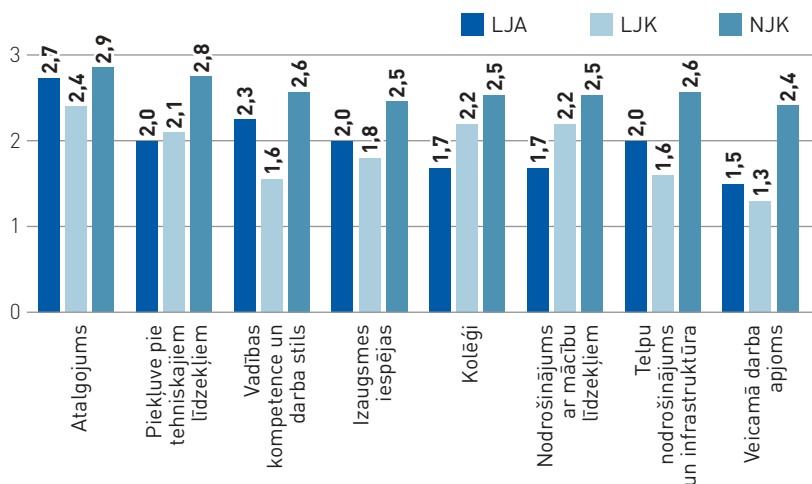
pie gala un valsts pārbaudījumiem.

- Sadarbība starp Latvijas jūrniecības izglītības iestādēm, kas vērsta uz labas prakses popularizēšanu un pārņemšanu.

Autoru komentārs. Kā liecina aptaujas rezultāti, lai arī šobrīd sadarbība starp izglītības iestādēm nav attīstīta, 98% izglītības iestāžu pasniedzēju piekrīt, ka sadarbība ir nepieciešama, un tieši pasākumi, kas vērsti uz pasniedzējiem, viņu pieredzes apmaiņu, kvalifikācijas celšanu, ir visperspektīvākā sadarbības joma. Var teikt, ka sadarbības gandrīz nemaz nav, netiek domāts par integrētu materiāltehniskā aprīkojuma un pasniedzēju potenciāla izmantošanu, dalīšanos pieredzē.

Turpmāk tiek plānota jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrāde, tiks veidota darba grupa, iekļaujot visu jūrniecības izglītības iestāžu pārstāvjus, kā arī darba devēju un NVO pārstāvjus.

Iestādes nodrošinātie darba apstākļi un vide



- Pasniedzēju sastāvs, kas tiek regulāri izvērtēts, nodrošinot nepieciešamās kvalifikācijas pilnveidošanas iespējas.

LJK studējošā komentārs: „Pasniedzējs X ir neadekvāts, nepārzina savu materiālu, pasniedz to neatbilstošā līmenī. Nevar vispār neko izskaidrot, lai būtu saprotams. Materiāls, ko viņš deva, bija gandrīz visu laiku ar klūdām! Varu teikt, ka šo gadu mans skolotājs bija „Google”.”

- Sakārtota un motivējoša mācību vide, kas apmierina izglītojamo un pasniedzēju vajadzības.

- Attieksme no vadības puses. Iestādes vadībai jānodrošina studējošajiem informācijas savlaicīga saņemšana, kā arī jānodrošina veiksmīga komunikācija starp studējošajiem un vadību, jo studējošo respondentu komentāri liecina, ka viņu vajadzības

ka praktisko nodarbību nodrošināšanai nepieciešams atbilstošs materiāltehniskais nodrošinājums, kas atbilst uz kuģiem pieejamajam aprīkojumam.

- Profesionālo priekšmetu apguvei jābūt sasaistītai ar praksi, studentiem jābūt sagatavotiem praksei.

LJA studējošā komentārs: „Vairāk uzmanības pievērst tieši praktiskajām nodarbībām, lai attīstītu tieši praktiskās iemaņas. Kuģu mehānikas programmai trūkst simulatoru utt. Vairāk jūras prakses, vēlams agrāk par trešo studiju gadu.”

- Nepieciešama regulāra un atbilstoša studējošo zināšanu novērtēšanas sistēma, jo, kā liecina eksāmenu komisiju viedoklis, ir jomas, kuras studējošie nav apguvuši, tomēr ir tikuši pielāisti

Iestādes nodrošinātie darba apstākļi un darba vide

Kopumā respondenti iestādēs nodrošinātos apstākļus vērtē kā apmierinošus. Kā liecina aptauja, respondenti visās iestādēs ir diskrēti attiecībā uz saņemto atalgojumu, jo tas neatkarīgi no iestādes tika novērtēts visaugstāk. Turpretī darba apjoms visās iestādēs izpelnījās zemu novērtējumu. Novikontas respondentu atbildes neļauj noteikt apstākļus, ar kuriem respondenti ir mazāk apmierināti, bet LJK tie ir vadības kompetence un darba stils, telpu nodrošinājums un infrastruktūra. LJA respondenti vismazāk apmierināti ar kolēģiem un nodrošinājumu ar mācību līdzekļiem.

LJK respondenti līdztekus atalgojumam ir vairāk apmierināti ar kolēģiem un nodrošinājumu ar mācību līdzekļiem, kas ir gluži pretēji LJA respondentu viedoklim. Savukārt LJA respondenti pretēji LJK respondentiem salīdzinoši vairāk ir apmierināti ar vadības kompetenci un darba stilu. Citus vērtējumus grūti izcelt.■

Latvijas Jūrnieku reģistrs

Pārmaiņām jānāk

Nenoliedzami, 2014. gads Latvijā paiet zem jūrniecības izglītības zīmes. Tik daudz bagātu un nozīmīgu datumu: jūrniecības izglītībai Latvijā 225, Ainažu jūrskolai 150, Latvijas Jūras akadēmijai 25, Latvijas Jūras akadēmijas pirmajam izlaidumam 20. Ar šiem zīmīgajiem skaitļiem patiesi un pamatoti lepojamies, tomēr jāatzīst, ka tie visi jau ir skaistas vēstures liecības. Patiesu cieņu, bet mūsu šodienas uzdevums ir raudzīties nākotnē un risināt problēmas, kas joprojām neļauj būt apmierinātiem ar jūrniecības izglītības sistēmu kopumā.

Aizvadītajos gados ir bijis ne mazums diskusiju par jūrniecības izglītības jautājumiem. Ir izteikts daudz pozitīvu un tikpat daudz negatīvu vērtējumu. Izlaidumi parasti ir svētki, tad skan studentu pateicības vārdi, bet mācību procesā, un to atspoguļo arī JR veiktās aptaujas, joprojām ir daudz problēmu un neatrisinātu jautājumu. Vieni vairāk nekā divdesmit gadus raud par naudas trūkumu, bet otri pirmos vaino par totālu mīcīšanos *pīļu diķī* un nespēju vai nevēlēšanos savas *Alma Mater* modernizēšanai piesaistīt, piemēram, Eiropas fondu naudu. 2009. gadā, kad rektora piecu gadu pilnvaras bija beigušās kapteinim Jānim Brūnavam, viņš, rezumēdams paveikto, teica, ka LJA ir izdarītas daudzas labas lietas, bet diemžēl ne sevišķi ir veicies ar Eiropas struktūrfondu apgušanu. Pagājuši pieci gadi, un situācija neko daudz nav mainījusi. Ja palūkojam, kā šajā ziņā veicas kaimiņiem, jāatzīst, ka Ščecinas Jūras universitāte veiksmīgi raksta vienu projektu pēc otra, bet Klaipēdas Jūras akadēmijā Eiropas naudas piesaistīšanā ir reģiona līdere un, pateicoties ES finansējumam, kļuvusi par modernāko jūrniecības augstskolu reģionā.

Latvijā tādas pašas problēmas kā Eiropā

Pasaulē, Eiropā un arī Latvijā par vienu no galvenajām problēmām jūrniecībā kļūst tieši izglītība. Pēc IMO veiktajiem pētījumiem, vairāk nekā 80% no incidentiem, negadījumiem un avārijām jūrā izraisa cilvēku kļūdas, tāpēc zinātnieku un jūrniecības profesionāļu secinājumi nerunā par labu jūrnieku profesionālajai sagatavotībai, kas, citu

UZZIŅAI

Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatā atkārtoti ievēlēts profesors Jānis Bērziņš

2014. gada 6. oktobrī Latvijas Jūras akadēmijā notika Satversmes sapulce, kurā par rektoru uz pieciem gadiem tika ievēlēts Jānis Bērziņš.

Uz rektora amatu bija iesniegti divi pieteikumi – kandidēja pašreizējais rektors profesors Jānis Bērziņš un profesors Jānis Brūnavs. Apkopojot Satversmes sapulces delegātu balsojuma rezultātus, izrādījās, ka ar pārliecinošu balsu pārsvaru Jānis Bērziņš atkārtoti ievēlēts Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatā.

trūkumu starpā, nav bijusi gatava tehnoloģiskā sprādziena izaicinājumiem. Tā kā avārijas, tai skaitā arī nopietnas, joprojām notiek, par pašsaprotamu kļuvusi kārtība, ka pēc lielām katastrofām nāk jauni noteikumi un grozījumi konvencijās, kas paredz stingrāku uzraudzības kārtību. Pēc būtības notiek cīņa ar sekām. Patiesībā izgaismošanas problēma, ka viss ir darīts pilnīgi no otra gala: jūrniecības koncepciju veidotāji, zinātnieki, kas rada jaunas tehnoloģijas, un kuģu īpašnieki, kas būvē arvien lielākus un modernākus kuģus, no redzesloka ir pazaudējuši jūrniecības profesionālo izglītību. Bet visa pamatā tāču ir jūrniecības izglītības sistēma, kas darba tirgum sagatavo tādas jūras un krasta speciālistus, kuri ir ne tikai profesionāli savā nozarē, bet spēj daudz plašāk raudzīties uz kopsakarībām, kā arī apzināties savu lomu un atbildību.

Secinājums. Pieaugošās vides aizsardzības un drošības prasības, arvien jaunu tehnoloģiju ienākšana flotē, profesionālu virsnieku, kā arī labu ierindas speciālistu deficīts rada nopietnas problēmas jūrniecībā un jūras kravu pārveidājumos, apdraudot cilvēku dzīvību, vidi un kravu drošību.

Izglītība atpaliek no modernajām tehnoloģijām

Beidzot ES un IMO ceļ trauksmi: jūrniecības izglītības programmas netiek līdzī jaunajām un modernajām jūras tehnoloģijām! Tas izgaismo divas nopietnas problēmas:

- jūrniecības izglītības mācību process neatbilst reālajām vajadzībām, neļauj pienācīgi ekspluatēt jaunās tehnoloģijas un izraisa negadījumus,
- pasniedzēju kompetence ir nepietiekama jaunajam pieprasījumam.

Reālā situācija nostāda fakta priekšā: nepietiek, ka Eiropā un arī Latvijā par nozīmīgu tautsaimniecības nozari ir deklarēta jūrniecība. Katrai deklarācijai ir jābūt segtai ar jēgpilnu rīcības stratēģiju.

Vai būs, ko izglīt?

Spriedzi jūrniecībā pastiprina vēl kāda nopietna problēma – katastrofāls virsnieku deficīts flotē. Pēc būtības šī ir pati nopietnākā problēma, jo kam gan vispār būs vajadzīga jūrniecības izglītība, ja nevienš nevēlēsies kļūt par jūrnieku? 2008. gadā IMO kopā ar citām starptautiskajām jūrniecības organizācijām uzsāka kampaņu „Go to sea”,

►►► 14. lpp.



▶▶▶ 13. lpp.

kuras mērķis ir popularizēt jūrnieceības izglītību jauniešu vidū. Jauniešiem ir jābūt pārliecinātiem, ka jūras karjera ir dzīvotspējīga ilgtermiņā. Diemžēl pagaidām kampaņai nav visai labi veicies. Lai gan Eiropas Savienībā un Latvijā jauniešu vidū bezdarbs ir salīdzinoši augsts, tomēr jaunie ļaudis neatrod pietiekami spēcīgus argumentus, lai izvēlētos jūrnieceības profesiju, kas garantētu viņiem labi atalgotu darbu. Daudzas Eiropas valstis ir spiestas meklēt darbaspēku ārpus ES robežām un pieņem darbā jau daudz apspriestos filipīniešus, kuri pārpludina ne tikai Eiropas, bet visas pasaules floti. IMO līmenī noris karstas diskusijas par filipīniešu jūrnieceku vājo sagatavotību un licences anulēšanu Filipīnu jūrnieceības mācību iestādēm, tomēr licences arvien vēl netiek anulētas, jo spēcīgi darbojas, piemēram, Norvēģijas – vienas no lielākajām kuģu flotes valstīm – lobiji. Ja vajadzētu atteikties no filipīniešiem, aptuveni 80% no Norvēģijas kuģiem paliktu bez personāla.

Eiropa cenšas izsmelt ūdeni no grimstošas laivas: tiek pieliktas pamatīgas pūles, lai popularizētu jūrnieceības profesiju. Lielas cerības lika uz izmaiņām STCW konvencijā, kas stājās spēkā 2013. gadā, jo domāja: ja jūrniecekiem būs deklarētas

UZZIŅAI

Par jūrnieceku skaitu ES pieņemts spriest pēc BIMCO pētījuma rezultātiem: no pasaules 1 371 000 jūrnieceku 254 119 jeb 18,5% ir ES jūrnieceki. No tiem 143 967 ir virsnieki un 110 152 ierindas jūrnieceki, no kuriem 4,7% (3,8% virsnieku un 5,8% ierindas jūrnieceku) ir Latvijas jūrnieceki. Latvija jūrnieceku skaita ziņā ieņem 6.–8. vietu pasaulē. Latvijā aktīvo jūrnieceku īpatsvars ir visaugstākais ES: uz 100 ekonomiski aktīvo iedzīvotāju ir vismaz viens jūrnieceks (JR pētījuma dati).



Konkursa „Enkurs” galvenais mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus jūrnieceības profesijas apgūšanā.

lielākas sociālās garantijas un labāki darba apstākļi, jaunieši vairāk varētu savu izvēli izdarīt par labu jūrnieceibai. Diemžēl cerības pagaidām nav piepildījušās, un tam var būt vairāki iemesli: informācija nav sasniegusi vajadzīgo auditoriju, deklarētās sociālās garantijas patiesībā nedarbojas, nepietiek cilvēkresursu ES zemās dzimstības dēļ, ne vienmēr darbu jūrā atalgo labāk nekā darbu krastā.

Arī Latvijas jūrnieceības sabiedrība ir noraizējusies par jaunu cilvēku nepietiekamo interesi izvēlēties jūrnieceības profesiju. Lai pievērstu jauniešu uzmanību jūrnieceības profesijai, pirms astoņiem gadiem Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrnieceības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrība, Kruinga kompāniju asociācija sāka rīkot konkursu „Enkurs”, kura galvenais mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus par iespēju apgūt jūras virsnieceības profesiju. 2014./2015. mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrnieceības koledžā iestājās 25 jaunieši no skolām, kas piedalījās „Enkurā 2013”, bet pirmie *enkurieši* jau ir beiguši studijas un strādā par stūrmaņiem un kuģu mehāniķiem dažādu valstu kuģniecības kompānijās. Tas ir viens no labākajiem projektiem, kas devis taustāmus rezultātus.

JR 2013. gada pētījums „Latvijas jūrnieceku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums” rāda, ka Latvijas jūrnieceku

UZZIŅAI

2013. gada 1. janvārī Latvijā bija sertificēti 12 970 jūrnieceki, no kuriem 10 782 bija sertificēti atbilstoši STCW konvencijas prasībām.

profesionālās izglītības sistēma pēdējos gados nav spējusi nodrošināt ilgtspējīga kuģu virsnieceku resursa uzturēšanai nepieciešamo absolventu skaitu. Pēdējo piecu gadu laikā jūrnieceības mācību iestādes ik gadus absolvējuši vidēji 90 kuģu vadītāju un 56 kuģu mehāniķi, bet, lai uzturētu aktīvo jūrnieceku resursu – 5830 kuģu virsnieceku, vajadzētu, lai ik gadus Latvijā diplomus saņemtu 120 kuģu vadītāju, 120 kuģu mehāniķu un 20 elektromehāniķu. Pētījums arī parāda, ka viena no jūrnieceības izglītības problēmām ir absolventu praktiskā sagatavotība. Puse no aptaujātajām kruinga kompānijām norāda, ka tā ir vērtējama kā viduvēja, piedevām konkurētspēju negatīvi ietekmē arī angļu valodas zināšanu līmenis, motivācija, disciplīnas pārkāpumi, alkohola lietošana, kā arī nesamērīgas atalgojuma prasības.

Bezdarbnieku kalve vai naudas pumpis?

„Esmu pārliecināts, ka pietiekami nav sakārtota un pilnveidota LJA izglītības koncepcija. Kā pirmo piemēru var minēt LJA bez juridiskās personas tiesībām (LJA Satversmes 43. punkts) iekļauto Rīgas jūrskolu. Lai gan tā dod visai



LJA Rīgas jūrskolas ansamblis vienmēr priecē Latvijas Jūrnieceības savienības kopsapulces dalībniekus. Patiesībā jūrnieceības sabiedrību vairāk gan priecētu sakārtota izglītības sistēma.

nozīmīgu pienesumu LJA kopīgajā budžetā, par produktīvu atdevi nevaram runāt, jo Rīgas jūrskola joprojām sagatavo speciālistus, kuri nav vajadzīgi ne Latvijā, ne arī citur pasaulē, un tie ir kuģu vadītāji līdz 500 BT un kuģu mehāniķi līdz 750 kW. Savukārt, ja bijušais jūrskolnieks vēlas iegūt LJA izglītību, viņam jāstājas akadēmijā uz pilnu kursu un jāmacās 4,25 gadi. Viņa jau iegūtās profesionālās zināšanas netiek ņemtas vērā. Vai te nav saskatāma valsts līdzekļu nepārdomāta izšķērdēšana?" Tā pirms pieciem gadiem teica toreiz ievēlētais, bet par LJA rektoru tā arī nekluvušais profesors Grigorijs Gladkovs.

Kas šajā jautājumā mainījies pēdējo piecu gadu laikā? Nekas. Skarbi. Un to apliecina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra 2013. gadā veiktais pētījums „Latvijas jūrnieku sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums”, kas parāda, ka 99% no jūrskolu programmu beidzējiem iegūst ierindas jūrnieka kvalifikāciju, faktiski papildinot piesātināto ierindnieku darba tirgu. G. Gladkova atzīmēja, ka, stājoties LJA, jūrskolu beidzēju profesionālās zināšanas netiek ņemtas vērā, bet te vēl jāpiebilst, ka savukārt zināšanas vispārizglītojošajos priekšmetos jūrskolas beidzējiem ir ievērojami vājākas nekā vidusskolas beidzējiem, kas iestājēksāmenos padara viņus konkurēt nespējīgus. Jūras prakses un profesionālie priekšmeti atņem laiku pārējiem priekšmetiem, un rezultātā

jūrskolas diplomands iznāk tāds necepts, ne vārīts. Pētījums rāda, ka paši jūrskolu audzēkņi atzīst – viņi vāji tiek sagatavoti centralizētajiem eksāmeniem. Jūrnieku reģistra speciālisti atzīst, ka nevar atrast izskaidrojumu dīvainajai situācijai, proti, ka Latvijas Jūras akadēmija savas jūrskolas beidzējus noliek zem sitiena un nekādā veidā viņiem nepalīdz iestāšanās procesā. Tikai loģiski būtu, ja jūrskolas beidzējiem, stājoties akadēmijā, būtu piešķirtas zināmas kvotas, tomēr tā nenotiek. Pēc būtības jūrskolas beidzēju vajadzētu uzskatīt par daudz nopietnāku topošo speciālistu, jo viņš jau ir apguvis izraudzītās specialitātes pamatus un izgājis pirmo jūras rūdījumu. Viņš jau saprot, ko nozīmē strādāt jūrā, un apzinās, ka to vēlas. Vidusskolnieks, stājoties Jūras akadēmijā, par jūru vēl neko nezina, un nezina, vai jūra viņam ir pa spēkam. JR vecākais inspektors Roberts Gailītis atklāj: pētījuma respondenti norādījuši, ka jūras praksi vajadzētu likt mācību procesa pašā sākumā, lai katrs varētu pārliecināties, vai viņš to spēj.

Bet pašreizējā situācijā kāds labums atkrīt pašai akadēmijai – tā kā jūrskolas beidzēji savu pieticīgo zināšanu dēļ nevar cerēt uz budžeta vietām akadēmijā, viņi var turpināt mācīties par maksu un tā dot zināmu pienesumu akadēmijas kasei. Lai kā negribētos, tomēr jāpiekrīt kādam kapteinim, kurš par šo sistēmu teica apmēram tā: „Pēcpusē (te viņš lietoja skarbāku

apzīmējumu) laiks, darbs un materiāls!” Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, pamatojoties uz jaunāko – 2014. gadā veikto JR pētījumu „Jūrnieku sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums”, atzina, ka viņu ir patīkami pārsteigusi jūrskolu audzēkņu attieksme pret izvēlēto specialitāti, tāpēc vēl jo nopietnāks kļūst jautājums – kādas programmas mēs piedāvāsim vidējās jūrnieceības mācību iestādēs? Ja pēc vidējās jūrskolas pabeigšanas mūsu jaunie speciālisti strādā par matrožiem un motoristiem, ir jārod atbilde uz jautājumu: vai vispār ir vērts gatavot šādus speciālistus?

JR Konvenciālās uzraudzības daļas vadītājs Kalvis Innuss, kurš ir viens no pētījuma autoriem, piebilst, ka Rīgas jūrskola daudzus gadus ir atstāta novārtā, tā nav bijusi nedz pārraudzīta, nedz vadīta, nedz pilnveidota, nedz modernizēta, nedz aprīkota. Pēc būtības jūrskola ir



kalpojusi kā drošs pumpis budžeta naudas pumpēšanai akadēmijas kasē. Drošs tāpēc, ka vidējo izglītību taču finansē no valsts kabatas. Rīgas jūrskolas valsts finansējums nonāk Jūras akadēmijas kasē, Liepājas jūrskolas finansējums – Liepājas Jūrnieceības koledžas kasē, un tālāk ar šo naudu tiesības rīkoties ir attiecīgi akadēmijai un koledžai.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: „Es biju šokā, kad pirmo reizi iegāju Rīgas jūrskolā. Ja uzraksts pie durvīm nevēstītu, ka tā ir jūrskola, tad nevarētu rasties pat nojausma, ka tā ir jūrnieceības



Jāzeps Spridzāns.



Jānis Bērziņš.



Roberts Gailītis.

►►► 15. lpp.

mācību iestāde. Man tas bija ceļojums laikā, tā bija atgriešanās apmēram 1977. gadā, bet mūsu pētījumā studenti un pasniedzēji atzīst, ka ļoti svarīgs ir mācību iestādes estētiskais veidols."

Arī Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, kura pakļautībā darbojas Rīgas jūrskola, ir pārliecināts, ka pašreizējā jūrskolas (arodvidusskolas) apmācības sistēma

vairs neatbilst mūsdienu vajadzībām, tāpēc iesniedzis izskatīšanai savu redzējumu turpmākai jūrniecības izglītības koncepcijai.

J. Bērziņš: „Jūrskolā pēc pamatskolas četrus gadus apmāca nākamos bezdarbniekus. Mācību programma un iegūstamā kvalifikācija neatbilst vajadzībām – tik mazu kuģu vairs praktiski nav, tāpēc jaunieši, kurš četrus gadus mācījies jūrskolā, darbu atrast nevar, viņam ir jāmacās tālāk koledžā vai akadēmijā. Un arī tas ir problemātiski, jo jūrskolā pamatā tiek apgūtas profesionālās zināšanas, pārāk maz uzmanības veltot vispārīglokojošajam vidusskolas kursam. Diemžēl jaunajam studentam ir problēmas ar matemātiku un citiem eksaktajiem mācību priekšmetiem, kas ir pamatu pamats jebkurā, t. sk. jūrniecības, specialitātē. Es piedāvāju pilnībā reorganizēt jūrskolas mācību programmu!"

Ir dzirdēts viedoklis, ka jūrskolas vispār vajadzētu slēgt, tomēr JR vadītājs J. Spridzāns šādam viedoklim nepiekrīt un ir pārliecināts, ka jūrskolas nedrīkst likvidēt, un tam pievienojas arī Kalvis Innuss: „Pētījums parāda, ka jaunieši jau pēc 9. klases pabeigšanas interesējas par iespējām apgūt jūrnieka specialitātes, tāpēc mūsu uzdevums ir jūrskolās izveidot tādas mācību programmas, kas atbilstu mūsdienu darba tirgus prasībām un padarītu pievilcīgu jūrskolas tēlu."

Roberts Gailītis: „Uz jūrskolām mācīties dodas motivēti jaunieši, kuri vēlas strādāt jūrā. Liela nozīme ir arī ģimenes tradīcijām – daļai no viņiem vecāki savulaik ir beiguši Rīgas vai Liepājas jūrskolu un mūdiņa tur mācīties arī savus bērnus. Slēdzot jūrskolas, mēs pazaudētu dzīvo saikni, kas izveidojusies laika gaitā."

J. Spridzāns: „Esmu pārliecināts, ka ievērojami kristos arī studentu vispārējo zināšanu līmenis, jo pārbauījumi liecina, ka Jūras akadēmijas absolventi un Liepājas Jūrniecības koledžas beidzēji, kuri pirms tam ir mācījušies jūrskolā, savās profesionālajās zināšanās ir daudz spēcīgāki un labāk sagatavoti."

Pēdējā gada laikā spilgti iezīmējusies vēl kāda tendence: Rīgas jūrskolas audzēkņi pāriet mācīties uz

Liepājas jūrskolu, jo apzinās savu pabērna lomu Rīgā un saskata lielākas iespējas mācības turpināt Liepājā. Liepājas Jūrniecības koledžas direktors V. Dreimanis ir apmierināts, ka pēc jūrskolas absolūvēšanas jaunieši labprāt izvēlas turpināt mācības Liepājas Jūrniecības koledžā. Direktors ir gandarīts, ka pēdējā gada laikā ievērojami pieaugusi Liepājas Jūrniecības koledžas popularitāte, ko apliecina arī tas, ka uz Liepāju brauc mācīties no Rīgas.

Ko darīt lietas labā?

Šis ir jautājums, kas nodarbina jūrniecības sabiedrību – darba devējus, ierēdņus, pedagogus, jūrniecības sabiedriskās organizācijas un arī pašus studentus. Skaidrs ir viens – pārmaiņām noteikti ir jānāk. Pašlaik visnoteiktāk šo viedokli pauž Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, kas, Roberta Gailīša vārdiem runājot, ir jūrniecības izglītības apsardzes kuģis.

– Ko reāli pasāksiet, lai mainītu esošo situāciju?

J. Spridzāns: – Šodien vairs neder tā jūrniecības izglītības koncepcija, kas bija izstrādāta 2003. gadā, jo vajadzīgs cits skatījums uz jūrniecības izglītību Latvijā. Lai uzskātu reālu darbu, vispirms izveidosim darba grupu, kurā kopā strādās JR speciālisti, visu jūrniecības izglītības mācību iestāžu pārstāvji, darba devēji, nevalstiskās organizācijas, un, kad koncepcija pamatos jau būs izdiskutēta, piesaistīsim Izglītības un Satiksmes ministrijas speciālistus. Koncepcijai jāatspoguļo reālās darba tirgus prasības un mācību iestāžu viedokļi. Mēs nekādā gadījumā koncepciju nesāksim veidot no nulles, bet izmantosim labāko pieredzi, lai veidotu modernu un jaunākajām prasībām atbilstošu mācību procesu. Jūrnieku reģistrs uzņemsies iniciatora un projekta vadītāja lomu, jo likums mums uzliek par pienākumu jūrniecības izglītības procesa uzraudzību, un arī divi pēdējie Jūrnieku reģistra pētījumi mums dod pietiekami plašu un vispusīgu informāciju par to, kā uz izglītības lietām skatās darba devēji, studenti un pasniedzēji.



Kalvis Innuss: – Mūsu mērķis ir koncepcijas izstrādi pabeigt vēlākais līdz 2015. gada marta beigām, lai jau 2015./2016. mācību gadu varētu uzsākt jaunās koncepcijas ietvaros.

– Jūsu plāns ir ļoti skaists, bet pasakiet, lūdzu, kā jūs pie viena galda nosēdināsiet Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas un Novikontas Jūras koledžas vadību? Un vispār, ko vajadzētu darīt, lai vienreiz pienāktu diena, kad visas šīs Latvijas jūrniecības mācību iestādes spētu pacelties pāri savām ambīcijām un kopīgi strādātu, lai sasniegtu labāko rezultātu?

J. S.: – Paredzu, ka atrast kompromisu nebūs viegli.

K. I.: – Līdz šim sadarbība jūrniecības mācību iestāžu vidū ir vāja. Īsti nav skaidrs, ko viņi viens par otru domā, un bieži vien tas, ko viņi domā, neatbilst realitātei un ir maldinošs.

J. S.: – Bet pētījums parāda, ka deviņdesmit astoņi procenti no pasniedzējiem vēlas labāku sadarbību mācību iestāžu starpā. Ja studenti un pasniedzēji šo sadarbību vēlas, tad nav pamata domāt, ka kāds iestāsies pret.

Roberts Gailītis: – Mūsu pētījums parādīja, ka pasniedzēji ļoti vērtē sadarbību ar Jūrnieku reģistru. Uzdevām jautājumu, kādās jomās jūrniecības mācību iestādes vēlētos sadarboties, un no sniegtajām atbildēm secinām, ka viss parādās viena tendence – būtu

nepieciešama labās prakses pārņemšana pasniedzēju kompetences celšanā un sadarbība pasniedzēju apmaiņas programmās. Pētījums rāda, ka pasniedzēji savu darbu uztver kā misiju, viņiem ir vēlme mācīt un dalīties savā pieredzē.

– Ko par studentu vispārējo zināšanu līmeni liecina pētījumā saņemtais atbildes un Jūrnieku reģistra ikdienas darba pieredze?

K. I.: – Pēdējos gados kopējais zināšanu līmenis ir nemainīgs – nav kritumu, bet nav arī augšupejošas tendences

LJA rektora Jāņa Bērziņa replika

Diemžēl rektoram nākas atzīt, ka mācības akadēmijā apgrūtinā studentu vājās matemātikas zināšanas, un šis akmens tiek mests vispārizglītojošo skolu dārziņā. J. Bērziņš: „Matemātika attīsta loģisko domāšanu, bet šodien jauniešiem tā sagādā milzīgas problēmas. Tomēr akadēmijā nevaram pazemināt prasības, tāpēc daudzi studenti nespēj tikt līdz un tiek atskaitīti. Akadēmijā paliek tikai tie, kuri tiešām vēlas un spēj mācīties. Studenti tiek uzņemti, pamatojoties uz centralizēto eksāmenu rezultātiem, vēlāk redzam, ka ne vienmēr rezultāti ir bijuši objektīvi. Protams, ir skolas, no kurām nāk ļoti labi sagatavoti jaunieši, bet lielākajā daļā eksāmenu rezultāti neatbilst faktiskajai situācijai. Tā ir nopietna problēma, par kuru jādoma valsts līmenī.”

J. S.: – Studenti un pasniedzēji spriež līdzīgi kā mēs Jūrnieku reģistrā. Jaunais speciālists vēlas būt konkurētspējīgs darba tirgū, pasniedzēji vēlas saviem studentiem sniegt vislabākās zināšanas, bet diemžēl teorija nav sasaistīta ar praksi, un tā ir problēma. Skaidrs, ka katra mācību iestāde atsevišķi nevarēs izveidot visu nepieciešamo tehnisko bāzi, te vajadzīga kooperācija. Mācību iestādēm vajadzētu domāt valstiski. Jāteic, ka studenti jau tagad domā valstiski.

Bet varbūt tomēr?

Latvija kā ES dalībvalsts ir pievienojusies Boloņas procesam, kas regulē izglītības politiku valstī. Varētu jau priecāties par akadēmijas bakalauriem, kuri stāv uz tiltiņa vai atrodas sardzē mašīntelpā, tomēr viņu profesionālā izglītošana, tālād mācību priekšmetu apgūšanas sistēma, rada neapmierinātību. Aptuveni puse no mācību laika tiek veltīta tā saucamajam patstāvīgajam darbam. Tomēr ne tehniskais, ne metodiskais nodrošinājums neļauj mācīties patstāvīgi profesionālos priekšmetus, jo trūkst karšu komplektu, kursu nosprašanas ierīču, trenāžieru. Uzskaitījumu varētu turpināt. Jācer un jātic, ka Jūrnieku reģistra un visu jaunās koncepcijas izstrādes procesā iesaistīto speciālistu darbs vainagosies ar labiem panākumiem un Latvijas jūrnieku labā slava skanēs tālu pasaulē. Protams, ja valstiskā domāšana pacelsies pāri personiskām ambīcijām un sīkiem kašķiem.■

Anita Freiberga



Rojā atdzimst konkurss „Vai tu mīli jūru?”

Rojas vidusskolā no 13. līdz 17. oktobrim norisinājās Karjeras nedēļa, kurai rojenieki bija izvēlējušies tematu „Būšu jūrniece!”. Šajā laikā skolā notika dažādi ar profesionālo orientāciju saistīti pasākumi, kuru kulminācija bija konkurss „Vai tu mīli jūru?”.

Konkursā piedalījās 5.-11. klašu komandas. Rīkotāji bija uzaicinājuši arī citu skolu komandas, taču aicinājumam bija atsaukusies tikai Talsu 2. vidusskola, bet vairāku citu ieinteresēto skolu pārstāvi bija ieradušies kā „novērotāji”.

Konkursa gaitā komandas mērojās spēkiem mezglu siešanā, jūras signālkarogu COLREG signālu atpazīšanā, bija arī jāatbild uz jautājumiem par jūrniecības vēsturi, zvejniecību un zivju apstrādi, savukārt vecāko klašu skolēniem konkursā bija iekļauts arī darbs ar jūras kartēm. Neizpalika tradicionālie jūrniece un zvejnieku sporta veidi – virves vilkšana, zvejnieku zābaka un sviēdlīnes mešana. Katra klase bija sagatavojusi mājas darbu – no zivju produkcijas pagatavotu kulinārijas izstrādājumu, sortiments bija ļoti plašs – no salātiem un sacepumiem līdz pašu kūpinātām zivīm.

Konkursa laikā katra klase savu ēdienu prezentēja.

Konkursa uzvarētāji 5.-6. un 7.-8. klašu grupās balvā saņēma apmaksātu vienas dienas ekskursiju, ko sponsorē Rojas novada dome un SIA „Gaisma AR”, savukārt balva uzvarētājiem 9.-11. klašu grupā ir brauciens ar jahtu pa Rīgas jūras līci, ko apņēmies nodrošināt burātājs Guntars Bramanis.

Pēc konkursa noslēguma tā organizatori kopā ar viesiem pārrunāja gan notikušo pasākumu, gan arī nākotnes plānus. Kopīgais secinājums – konkurss noteikti jāturpina, iesaistoties arī citām skolām. Viens no variantiem – arī turpmāk rīkot konkursus katrā skolā, pēc tam labākajiem dalībniekiem organizēt kopīgu vasaras nometni, bet konkursa fināls visu skolu komandām notiktu katru gadu citā skolā, vai arī to organizētu iepriekšējā konkursa uzvarētāji.

Karjeras nedēļas ietvaros Rojas vidusskolā viesojās skolas absolvents Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš interesentiem stāstīja par situāciju jūrniecības nozares darba tirgū un iespējām apgūt jūrniece specialitāti. „Rojas vidusskolas iniciatīva noteikti ir ļoti pozitīva, Rojā ir senas jūrniecības un zvejniecības tradīcijas, un tās ir jāsaģlabā! Man pašam bija ļoti interesanti atgriezties savā skolā un arī apzināties, kā laiks skrien, jo, kad skolēniem sacīju, ka esmu beidzis šo skolu pirms 20 gadiem, viņi man norādīja, ka tad vēl neesot bijuši piedzimuši!” atzina J. Krastiņš. ■

Augstskola sākas ar studijām, un students tajā ir galvenais

„Pirms 25 gadiem Latvijas Jūras akadēmija aizsākās Ernesta Birznieka-Upīša ielā 28 gandrīz no nulles, bet par mūsu augstskolas dibināšanas datumu ir izvēlēts 1989. gada 1. oktobris, kad pirmie Latvijas Jūras akadēmijas studenti iegāja auditorijās. Jebkura augstskola sākas ar studijām, un students tajā ir galvenais.” Tā Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) 25 gadu jubilejas izdevuma ievadvārdā raksta LJA rektors Jānis Bērziņš.



Jūrnieceības vēstures kopa, kuras sastāvā bija Latvijas Jūras kuģniecības (vēlākās „Latvijas kuģniecības”), zvejniecības un Latviešu biedrības pārstāvji, izstrādāja un 1989. gada 16. martā pieņēma Konceptiju par jūrnieceības kadru sagatavošanu un jūrnieceības izglītības sistēmas reorganizēšanu. Pirmie par Latvijas jūrnieceības un jūrnieceības izglītības atdzimšanu sprieda sirmie jūrnieceiki, slavenās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventi, kuri kopā pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un aizsāka jūrnieceiku kopā sa-nākšanas tradīciju Ainažos.

Par Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas nepieciešamību tika rakstītas vēstules LKP CK (Latvijas komunistiskās partijas centrālajai komitejai) un tā laika LPSR Ministru padomei, Latvijas PSR Tautas izglītības ministrijai, Valsts plāna komitejai. Atmodas gaisotnē jūrnieceības entuziastu grupa apelēja pie augstu amatpersonu sirdsapziņas un godaprāta, bet, kad jau likās, ka jauno vēsmu ietekmē izglītības jūras ledus sāk iekustēties, Maskavas funkcionāri uzlika savu lielo ķetnu uz progresīvajiem procesiem – PSRS Jūras flotes ministrija kategoriski iebilda pret jebkuru augstākās jūrskolas atvēršanas iniciatīvu Latvijā.

Un tomēr 1989. gada 31. oktobra pēcpusdienā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika 50 topošo jūrnieceiku, kuri savu izvēlēto profesiju varēs apgūt latviešu valodā, un 39 krievu valodas apmācības grupas studentu imatrikulācija. Pēc vairāk nekā 40 gadu pārtraukuma Latvijā darbu atkal uzsāka augstākā jūrnieceības mācību iestāde, kas iesākumā vēl bija Kaļiņingradas institūta Rīgas filiāle.

Sirsnīgus pateicības vārdus toreiz un arī tagad, pēc 25 gadiem, teica rakstniekam Egonam Līvam, kurš bija jūrnieceības izglītības atdzimšanas idejas pirmais iniciators.

„Kapteiņu kung! Stipriniet latviešu jūrnieceiku tradīcijas!” Ar šiem vārdiem, ar kuriem savulaik pirmajā mācību dienā topošos jūrnieceikus uzrunāja K. Valdemāra jūrskolas direktors, Jūras akadēmijas studentus toreiz sveica K. Valdemāra jūrskolas absolvents kapteinis Aleksandrs Kārklīšs.

1994. gadā LJA pirmajā izlaidumā Valsts prezidents Guntis Ulmanis absolventiem novēlēja: „Es gribu jums vēlēt vienmēr augstu godāt Latvijas likumus, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā lieta ir Latvijas karogs, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā mūzika ir himna, ko šodien dziedājam. Es



LJA pirmā izlaiduma dienā 1994. gada 18. jūnijā Rīgas Domā prāvests Jānis Liepiņš iesvētīja tekstilmākslinieces Ārijas Vītolīņas darināto LJA karogu.

gribētu vēlēt, lai Latvijas jūrnieceiki vienmēr augstu tur un ievēro jūras tikumus un likumus.”

1989. gada rudenī pēc triju paaudžu pārtraukuma atkal tika sasiets latviešu jūrnieceības vēstures pavediens. Ģertrūde Aniņa 1989. gada augustā savā dienasgrāmatā raksta: „7. augusts ir mana svētku diena, jo tieši šodien sākas dokumentu pieņemšana. Un zēni nāk un nāk. Lūkojos viņu sejās, acīs – vai jūs apjaušat šī mirkļa nozīmīgumu, vai esat lielā jūrnieceiku aicinājuma varā vai vienkārši gribat izmēģināt laimi?”

Vai apjaušat šī mirkļa nozīmīgumu?

Šādu jautājumu ik gadus uzdod LJA beidzējiem, jo tieši viņi būs tie, kas nesīs Latvijas vārdu pasaules jūrās un okeānos un vairoš Latvijas jūrnieceiku labo slavu. No pāri par divpadsmit tūkstošiem Latvijas aktīvo jūrnieceiku vairāk nekā 1500 ir LJA absolventi, kuri savu profesiju apguvuši nu jau pasaulē atzītajā jūrnieceības augstskolā – Latvijas Jūras akadēmijā.

LJA pamatoti lepojas ar saviem absolventiem, kuri savu darba dzīvi ir saistījuši ar jūru vai profesionālo karjeru veido krastā. Daudzi LJA absolvējušie kuģu vadītāji jau kļuvuši par kapteiņiem, bet Ainārs Vimba ir iegājis ne tikai LJA, bet arī Latvijas vēsturē kā pirmais pirmā LJA izlaiduma absolvents, kurš septiņus gadus pēc augstskolas beigšanas kļuva par kapteini. Tieši Ainārs Vimba visiem tiem, kuri nāca pēc viņa, apliecināja, ka Latvijas Jūras akadēmijā izglītību ieguvšie

Ainārs Vimba – pirmais LJA absolvents tālbraucējs kapteinis.



►►► 19. lpp.

var kļūt par atzītiem speciālistiem, par kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem. Un tas liecina tikai par to, ka mūsu jūrnieki apzinās ne tikai izlaiduma mirkļa nozīmīgumu, bet arī savu milzīgo atbildību, strādājot jūrā.

Izglītības darbs kā misija

Atmodas laikā cīnīties par Latvijas jūrniecības un jūrniecības izglītības atdzimšanu bija patriotiski, to uztvēra kā misiju – kas cits, ja ne mēs, kad vēl, ja ne tagad! Cilvēki nežēloja savu laiku, zināšanas un pat veselību cēlā mērķa sasniegšanai. Kad pirmie uzdevumi bija paveikti, to vietā nāca arvien jauni, un tas kādreiz attiecās un arī tagad attiecas uz jūrniecības izglītību un jūrniecības izglītības mācību iestādēm.

LJA rektors Jānis Bērziņš: „Latvijas Jūras akadēmija sagatavo augstākā līmeņa vadītājus, kuriem atrast darbu nav problēma un arī algas tiešām ir labas. Jūrnieku reģistrs liecina, ka Latvijā ir vairāk nekā 12 tūkstoši jūrnieku, un no viņu ienākumiem ik gadus Latvijas ekonomikā nonāk aptuveni 350 miljoni dolāru. Tas pārliecinoši parāda jūrniecības būtisko nozīmi Latvijas tautsaimniecībā, vēl jo vairāk tāpēc, ka šī nauda tiek ieviesta no citām valstīm, jo mūsu jūrnieki pārsvarā strādā ārvalstu jūrniecības kompānijās. Esmu pārliecināts, ka valstij ir jāiegulda daudz lielākas investīcijas jūras virsnieku sagatavošanā, jo atdeve ir acīm redzama.”



Jūrniecības vēstures kopas vadītājs Arvis Pope pasniedz grāmatas jaunaigiem jūrniekiem.



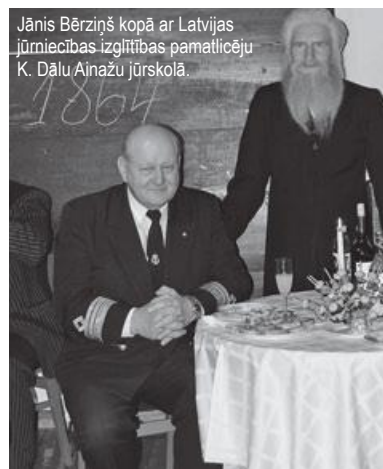
Jūrniecības izglītības mācību procesa uzlabošanas jautājums allaž bijis aktuāls. Arī jau 1995. gadā.



J. Bērziņš pirmo reizi rektora amatā 1993. gada 5. maijā.



1989. gads. Vēl tikai topošās LJA studenti pulcējās uz pirmo imatrikulāciju Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.



Jānis Bērziņš kopā ar Latvijas jūrniece izglītības pamatlicēju K. Dālu Ainažu jūrskolā.



1994. gads. Latvijas Valsts prezidents Guntis Ulmanis pasniedz diplomus LJA labākajiem absolventiem – Kristapam Veidemanim, Andrim Šulīnam un Aleksandram Sergejevam.



LJA studenti 1992. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā saņem studentu apliecības.

UZZIŅAI

Latvijas Jūras akadēmijā ik gadu ir 271 valsts apmaksāta budžeta vieta, no tām 60 pirmajā kursā uzņemtajiem. Pirmskrīzes laikā valsts finansējums budžeta vietai bija gandrīz 3000 latu (4300 eiro) gadā, sākoties ekonomiskajai krīzei, to samazināja līdz 1200 latiem (1650 eiro), bet šogad ir gandrīz 2000 eiro. Maksas vieta ir 2700 eiro gadā.

Akadēmijas mācību programmas veidotas saskaņā ar LJA kvalitātes politiku un akadēmijas galveno mērķi: sniegt studējošiem mūsdienīgu augstāko profesionālo jūrniece izglītību un akadēmisko sagatavotību, kā arī attīstīt lietiskos pētījumus, lai uzturētu Latvijas Republikas jūrniece nozares intelektuālo potenciālu un iegūtu stabilu vietu un atpazīstamību starptautiskajā darba tirgū. Programmu īstenošanas un attīstīšanas plāns atbilst LJA vispārējiem kvalitātes mērķiem, kas saskaņā ar LJA kvalitātes politiku noteikti ilgākam laika posmam.

Pagājuši 25 gadi, LJA kļuvusi atpazīstama starptautiskajā darba tirgū. Nav apstrīdams Latvijas jūrniece izglītībā 25 gados sasniegtais, nav apstrīdama arī Latvijas Jūras akadēmijas izaugsme, bet joprojām ir jautājumi, kas palikuši neatbildēti, un problēmas, kas vēl nav atrisinātas. Par tām ir jārūnā pat svētku reizē, un varbūt svētku reizē visvairāk. Pārkāpjot ceturtdaļgadsimta sliekšni, droši vien visi, pat tie, kas nevēlas jēl kādas pārmaiņas, tomēr saprot, ka pārmaiņām jānāk. Jo izglītības darbs – tā tomēr ir misija. ■

Ko novēlam Jūras akadēmijai un Latvijas jūrniecības izglītībai?

Izaudzināt savu Krišjāni Valdemāru

LJS valdes priekšsēdētājs **Antons Vjaters**: „Ar Krišjāna Valdemāra vārdu saistīts Latvijas jūrniecības uzplaukums, kas aizsākās pirms 150 gadiem, kad pasaules jūrās parādījās drosmīgi jūrnieki ar Ainažu jūrskolas diplomiem. Ar Latvijas Jūras akadēmiju pirms 25 gadiem aizsākās gan jūrniecības attīstība jaunā kvalitātē, gan kopumā nācijas pašapziņas veidošanās. Un nu brīvas Latvijas izglītoti pilsoņi izbraukuši visas jūras, izgājuši pasaulē, iestājušies Eiropas Savienībā, piepūlcējušies eirozonai. Ceru, ka Latvijas Jūras akadēmijai izdosies izaudzināt arī savu Krišjāni Valdemāru, kuram varētu uzticēties, uz kuru varētu paļauties, ka Latvijai atkal būs daudz savu kuģu, uz kuriem lepni plīvos Latvijas karogs, un būs izglītoti jūrnieki, kas vadīs šos kuģus. Lai mums izdodas.”



LJA svinīgajā pasākumā par godu akadēmijas 25 gadu jubilejai LJA pasniedzēja Ģertrūde Anīša kopā ar LTFJA prezidentu Igoru Pavlovu, LKIA prezidentu Antonu Ikaunieku, kā arī JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, JA Kuģošanas drošības departamenta direktoru Raiti Mūrnieku, SM Jūrniecības departamenta direktori Laimu Rītmu un JA Jūrnieku reģistra speciālistu Robertu Gailīti, kuri ir arī LJA absolventi.



LJA bijušie absolventi kopā ar pasniedzējiem LJA studentu salidojumā.

Iedvesmu un jaunas idejas!

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs **Jānis Krastiņš**: „Lai Latvijas Jūras akadēmijai netrūkst iedvesmas un jaunu ideju! Un lai pietiek spēka tās īstenot!”

Uzvest jūrniecības izglītību gaismas kalnā

Pa gaismas ceļu ejot,
Var gaismas kalnā kāpt;
Pa staram aiznest citiem,
Kam gaismas slāpst.
(T. Tropa)

JA Kuģošanas drošības departamenta direktors **Raitis Mūrnieks**: „Jūras akadēmijas gaismas ceļš aizsākās pirms 25 gadiem, un tas vēl ir tikai gaismas kalna pašā sākumā. Jūrniecības pamats ir izglītoti jūrnieki, un „izglītoti jūrnieki” ir temats, par kuru runā jau daudz gadus, bet tikai pirms pāris gadiem šo problēmu sāka globāli risināt: IMO ar „Go to sea!” kampaņu, tepat Latvijā piesaistot jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai ar konkursa „Enkurs” palīdzību.

Kas tad ir izglītoti jūrnieki? Jebkurā biznesā, bet jo īpaši jūrniecības nozarē, ir nepārtraukti sevi jāpilnveido, jāmacās un jāiet līdzī laikam. Kuģošana šodien un pirms 20 gadiem ir divas dažādas lietas. To labi pierāda arī pirms aptuveni 20 gadiem pieņemtā STCW konvencija, kas tagad piedzīvo lielas izmaiņas.

Jūrnieks – tā nav tikai piesātināta, aizraujoša profesija, kas mūs aizvedīs ģeogrāfiski gandrīz jebkurā pasaules vietā, tā ir arī liela iespēja sevi pierādīt, strādājot gan uz kuģiem, gan krastā.

Jūrniekiem nereti jautā, kāpēc viņi izvēlējās jūru. Tas ir līdzīgi kā jautāt skolotājam vai galdniekam, kā viņi nonākuši pie tādas izvēles. Atbildes var būt dažādas un bieži vien bez īpaša izskaidrojuma. Viena no atbildēm par karjeras izvēli parasti ir: „Mans tētis vai mamma to darīja, un vectēvs arī!” Bet kas patiesībā cilvēkam liek izvēlēties jūrnieka profesiju? Vēlme tikt prom no mājām? Apceļot pasauli? Nauda? Dažiem no mums tā bijusi tīrā nejaušība, citiem – sapnis jau kopš bērnības.

Un tomēr, kāpēc cilvēki izvēlas jūru? Viņi izvēlas jūru, jo tā dod godīgu karjeras iespēju, dod maizi un sviestu uz galda. Katrā ostā var nebūt pa sievai (vīram), kompānija var prasīt aizpildīt sešus dažādus žurnālus ar vienu un to pašu informāciju, vecākais mehāniķis var būt vecs ģiņa, kas nevar iedzert, bet, uh!, kas par dzīvi!

Novēlu savai *Alma Mater* turpināt iesākt, uzvest jūrniecības gaismas kalnā iespējami vairāk studentu, lai mēs, absolventi, ar lepnumu varētu teikt, ka esam absolvējuši Latvijas Jūras akadēmiju – labāko Akadēmiju Pasaulē.”

Augt kvalitātē

Ģertrūde Anīša: „Akadēmijai vēlu augt, augt, augt (kvalitātē), vēlu jaunu, labi izglītotu mācību spēku ienākšanu, zināt gribošus studentus, nebaidīties pieņemt jaunus izaicinājumus. Veiksmi svētīgajā pedagogā darbā visai akadēmijas saimei.”



Jānis Bērziņš, Antons Vjaters, Jānis Krastiņš, Igors Pavlovs un Antons Ikaunieks.

Skaidri redzēt mērķi

JA Jūrnieku reģistra vārdā **Jāzepe Spridzāns**: „Jūrnieku reģistrs Latvijas jūrniecības izglītības iestādēm novēl vienmēr skaidri redzēt mērķus, uz kuriem tiekties, kā arī apņēmību strādāt šo mērķu sasniegšanai. Attīstīt auglīgu savstarpēju sadarbību starp Latvijas jūrniecības izglītības iestādēm, dalīties pieredzē un resursos, izmantot vienai otras labās prakses piemērus. Katrai izglītības iestādei ir savas stiprās un ne pārāk labi sakārtotās puses. Latvijā pastāv visi priekšnosacījumi veiksmīgai jūrniecības izglītības attīstībai kopumā, tāpēc atliek tikai saskatīt šīs iespējas un, kopīgi strādājot, tās īstenot praksē.”



Sveicēju vidū bija gandrīz visu Latvijas augstskolu rektori.

Būsim gatavi sadarbīties

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes loceklis tālējūras jahtu kapteinis **Uģis Kalmanis**: „Jūrniecības izglītība vienmēr ir bijusi cieši saistīta ar apmācību burāšanā gan uz mācību buriniekiem, gan jahtām. Visos kontinentos un visās pasaules jūrās Latvijas Burāšanas mācību asociācija veic šo apmācību uz jahtas „Spaniel” un ir veiksmīgi realizējusi arī sadarbību ar vairāku valstu mācību buriniekiem. Novēlu Latvijas Jūras akadēmijai turpināt jauno jūras speciālistu izglītošanu, un mēs vienmēr būsim gatavi sadarbīties, lai palīdzētu burāšanas apmācībā.”

Nest LATVIJAS vārdu pasaulē

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja **Ilze Bernsone**: „Latvija – jūras valsts, jūrniecības valsts, jūrnieku valsts! Jau 225 gadus mūsu zemē sagatavo profesionālus kuģotājus. Pirms gadsimta ceturtdaļas pirmo reizi Latvijas vēsturē durvis vēra akadēmija, kuras absolventi iegūst augstāko kuģinieku – jūras virsnieku kvalifikāciju. Lai šis vēsturei tik īsais posms Latvijas Jūras akadēmijai ir ievads, kam sekos ne mazāk veiksmīgs, bet varbūt vēl sekmīgāks turpinājums. Novēlam LJA personālam (no rektora līdz tehniskajiem dienestiem) gūt morālu un materiālu gandarījumu par savu veikumu, bet studentiem kļūt par zinošiem kuģu vadītājiem, mehāniķiem, jūrniecības iestāžu darbiniekiem, nekad neaizmirst mācību iestādi, kura jums deva vīzu turpmākai dzīvei un iespēju nest LATVIJAS vārdu pasaulē. Mēs, muzeja darbinieki, centīsimies akadēmijas, tās pasniedzēju, studentu un absolventu gaitas rūpīgi dokumentēt, glabāt muzeja krātuvēs un, protams, izstādīt ekspozīcijās apmeklētāju apskatei.”



Apsveikuma vārdus saka Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja jaudis – Ilze Bernsone, Andris Cekuls un Aigars Miklāvs.

Lai studenti nejūtas vīlušies

Latvijas Jūras administrācijas sabiedrisko attiecību speciāliste **Sarma Kočāne**: „Latvijas Jūras administrācija brīvprātīgi uzņēmusies strādāt ar skolēniem un ieinteresēt viņus apgūt jūras virsnieka specialitāti. Mans lūgums un vēlējums jūrniecības izglītības vadītājiem un darbiniekiem: lai jaunie studenti, kuri, mūsu saaģitēti, nonāk pie jūras, nejūtas vīlušies, lai mācās ar aizrautību un interesi. Palīdziet viņiem atrast labas prakses vietas, iemāciet lepoties ar Latvijas jūrnieka vārdu, lai mēs visi varam lepoties ar saviem jaunajiem jūrniekiem!”

Lai izdodas nogādāt kuģi drošā ostā!

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors **Vladimirs Dreimanis**: „Jūrniekiem nepieciešamas ne tikai zināšanas, bet arī pieredze. Vajadzīgs laiks, lai apzinātos, cik liela atbildība gulstas uz kuģa apkalpi kopumā un uz katru no tās locekļiem atsevišķi, lai kuģošana būtu droša un stihijas jūrā veiksmīgi pārvarētas. 25 gadi *jūrā* – pietiekams brieduma vecums, lai varētu runāt, ka šī apkalpe ne tikai zina, kā pareizi nogādāt Latvijas Jūras akadēmijas kuģi drošā ostā, bet arī prot to uzturēt, modernizēt un nodot nepieciešamās zināšanas un pieredzi pēctecībā. Sveicu Latvijas Jūras akadēmiju 25 gadu jubilejā!”



2014./2015. mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursā mācības uzsāk 17 topošie kuģu vadītāji un divi kuģu mehāniķi – bijušie jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem „Enkurs” dalībnieki.

No Ventspils 1. ģimnāzijas mācības akadēmijā uzsāk četri *enkurieši*, no Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Rēzeknes 5. vidusskolas un Rojas vidusskolas pa trim. No 19 jaunajiem studentiem viena ir meitene – Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas absolvente.

No skolām, kuras šogad piedalījās konkursā „Enkurs”, Latvijas Jūras akadēmijā iestājušies 30 absolventi. Pavisam „Enkurā 2014” piedalījās 24 skolas, kas ir 6% no vidusskolu skaita Latvijā (380 skolas), savukārt 30 jaunie akadēmijas studenti no šīm skolām veido 16% no visu akadēmijas 1. kursā uzņemto studentu skaita (190 studentu).

Šogad Jūras akadēmijā iestājušies 19 *enkurieši*

Jau trešo gadu 1. kursa studentiem tiek piešķirta „Enkura” stipendija. Uz to var pretendēt ikviens Latvijas Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrniecības koledžas 1. kursa students, kas vidusskolas laikā piedalījies konkursā „Enkurs”. Stipendiju nodrošina Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), par tās piešķiršanu lemj speciāli izveidota stipendiju komisija, kuras sastāvā ir LTFJA valdes priekšsēdētājs Igors Pavlovs, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

Pirmajā semestrī par galveno stipendijas piešķiršanas kritēriju tiek uzskatīti centralizēto eksāmenu,

kuri nepieciešami, lai iestātos jūrniecības augstskolās, rezultāti, bet otrajā semestrī stipendijas tiek sadalītas pēc mācību rezultātiem.

Šā mācību gada pirmajā semestrī „Enkura” stipendijas saņēms Sandijs Čebins no Rojas vidusskolas, kurš mācīsies par kuģu mehāniķi, kā arī topošie kuģu vadītāji Evelīna Meļnikova (Liepājas Valsts 1. ģimnāzija), Aleksandrs Ozols (Valmieras Pārgaujas ģimnāzija) un Kapars Vilcmeijers (Ventspils 1. ģimnāzija).

Iepriekšējo gadu stipendiju saņēmēji ir pierādījuši, ka stipendiju komisija strādājusi nekļūdīgi, jo gandrīz visi stipendiāti turpina mācības budžeta grupās un gandrīz visu vidējā svērtā atzīme ir augstāka par astoņi.■

LJA saņem Arnes Ozola mantojumu

1921. gada 16. oktobrī Rīgā dzimušais Arne Ozols aizbrauca no Latvijas 1944. gada oktobrī kopā ar tēvu Arturu, māti Alisi un jaunāko māsu Baibu. Viņi devās ceļā zvejas laivā no Ventspils uz Gotlandi. Arnes tēvs Arturs Ozols piederēja paaudzei, kas dibināja Latvijas Republiku pēc Pirmā pasaules kara. Viņš Rīgā studēja jūras

inženierzinības un no 1926. līdz 1939. gadam bija Jūrniecības departamenta direktors. Arne Rīgā bija sācis studēt mašīnbūvī, Zviedrijā iestājās Stokholmas universitātē, pēc kuras absolvēšanas līdz aiziešanai pensijā strādāja Gēteborgas kuģu būvētavā „Eriksbergs Varv”. 80. gados Arne ciemojās Latvijā un atklāja

pasauli, kuru viņš, jāatzīst, nedz pazina, nedz izprata, bet, pateicoties savam tēvam, bija iemīlējis. Viņš Latvijas Jūras akadēmijai ir novēlējis 50 000 eiro lielu ziedojumu, ko LJA saņēma, pateicoties viņa mātai Baibai, un kas tiks izmantots studiju procesa un akadēmijas infrastruktūras pilnigošanai.■

Liepājas Jūrniecības koledža jauno mācību gadu sagaida ar jauniem plāniem un iecerēm

Jaunajā 2014./2015. mācību gadā Liepājas Jūrniecības koledžā mācības sāka 192 jaunieši. Jūrskolā no-
komplektētas trīs grupas, kurās mehāniķa vai kuģa vadītāja profesiju apgūst 92 jaunieši ar pamatskolas izglītību, bet 100 jauniešu mācības turpina koledžā, kur pēc izvēles apgūst gan mehāniķa, gan kuģa vadītāja specialitāti, iegūstot pirmā līmeņa augstāko profesionālo izglītību. Savukārt neklātienēs nodaļā uzņemti 99 studējošie. Vai mūsdienu jauniešus interesē ar jūrniecību saistītās profesijas, vai pagājušajā mācību gadā koledžai izdevās paveikt plānoto un kādas ieceres ir šogad – to jautājām Liepājas Jūrniecības koledžas direktoram Vladimiram Dreimanim.

– Mēs varam būt apmierināti, ka izdevās nokomplektēt visas trīs grupas audzēkņiem ar pamatskolas izglītību. Tas liecina, ka ar jūru saistītās specialitātes joprojām ir pieprasītas un jaunieši saprot, ka nākotnē lielākas iespējas ir cilvēkiem, kuri apguvuši ne tikai vispārizglītojošos priekšmetus, bet arī kādu profesiju. Tomēr arī šogad, tāpat kā iepriekšējos gados, nākas secināt, ka jauniešu zināšanu līmenis krītas. Tāpat varu teikt, ka ar komplektāciju esam apmierināti, bet pamatskolas audzēkņu zināšanu līmenis varētu būt augstāks.



– Vai var teikt, ka jūrskolu beigušie vēlas turpināt mācības koledžā?

– Jā, jaunieši labprāt pēc jūrskolas absolvēšanas izvēlas turpināt mācības Liepājas Jūrniecības koledžā. Par to liecina arī uzņemšanas rezultāti. Galvenokārt šeit mācās jaunieši no Kurzemes, taču netrūkst arī no citiem novadiem, tāpat no Rīgas un Pierīgas reģiona. Ziņas par to, ka koledžā notiek pārmaiņas uz labo pusi, vairo mācību iestādes popularitāti jauniešu un arī viņu vecāku vidū. Vēl nesen pie manis atnāca kāda studenta mamma, kura atzinīgi novērtēja uzlabojumus mācību procesa nodrošināšanā un arī apkārtējās vides sakārtošanā. Arī paši audzēkņi atzīst, ka mācīties ar katru dienu kļūst interesantāk. Domāju, ka šāds vērtējums ir mūsu visu – gan mācībspēku, gan administrācijas – darba rezultāts. Ar gandarījumu varu teikt, ka šeit strādā kvalificēti mācībspēki, kas nodrošina kvalitatīvu zināšanu apguvi. Varu tikai apbrīnot, ar kādu atdevi strādā pieredzes bagātie pedagogi, un mums, gados jauniešiem kolēģiem, no viņiem vēl ir ko mācīties un mācīties. Ar pilnu atbildību varu teikt, ka Liepājas Jūrniecības koledža ikvienam kursantam nodrošina maksimālas izaugsmes iespējas

savā specialitātē, sniedzot profesionālo izglītību un tehnisko apmācību.

– Vai jauniešus nebaida kārtība, kādai jāpakļaujas, mācoties koledžā?

– Šajā mācību gadā īpašu vērību pievērsīsim ne tikai jūrnieku mācību procesam, bet arī audzināšanas darbam. Sniegt zināšanas un praktisko apmācību ir tikai puse no darba, jo mūsu jauniešiem, pārstāvēt Liepājas Jūrniecības koledžu un vēlāk – Latvijas jūrniecību, ir jāprot demonstrēt arī augstu uzvedības kultūru. Jauniešiem, pārkāpjot Liepājas Jūrniecības koledžas sliekšni, ir jāsaprot, ka, salīdzinot ar vispārizglītojošo mācību iestādi, šeit ir pavisam citi nosacījumi. Lai gan viņi vēl nav pieauguši, tomēr prasības būs kā pret pieaugušiem cilvēkiem. Tas nozīmē, ka mēs no jauniešiem prasām atbildību par savu rīcību un sapratni par to, ka viņu rīcība var novest līdz pozitīvām sekām, bet tikpat labi arī līdz negatīvām. Tāpēc šā mācību gada sauklis ir atcerēties, ko nozīmē jūrnieks! Protams, atbilstoša uzvedība sākas no pašu pedagogu parauga – kā pareizi valkāt formas tērpu, ko nozīmē disciplīna, un tas diemžēl ir vārds kas jauniešiem ne sevišķi

►►► 25. lpp.

patīk. Taču, kā mēs zinām, jūrnieceībā pārsvarā ir specialitātes, kurās bez disciplīnas nav iespējams strādāt. Ja uz kuģa netiek ievērota noteikta kārtība, tas var apdraudēt gan paša, gan kolēģu veselību un pat dzīvību, tāpēc kārtībai un atbilstoši uzvedībai ir liela nozīme katra jaunieša turpmākajā dzīvē un izvēlētajā profesijā.

– Lai jaunieši atbilstu darba tirgus prasībām, viņiem jāiegūst atbilstoša izglītība. Vai, jūsaprāt, koledža nodrošina šādu iespēju?

– Pirms jaunā mācību gada ieguldījām lielu darbu, lai visas jūrskolas programmas būtu akreditētas. Vēl priekšā koledžas programmu pārkreditēšana, šoreiz, cerams, uz maksimālo laiku – sešiem gadiem, un domāju, ka tās zināšanas, ko esam guvuši, akreditējot jūrskolas programmas, varēsīm izmantot arī koledžas programmu

**Pateicoties sekmīgai
ES struktūrfondu
piesaistei, LJK
iegādājusies
mūsdienīgu,
modernām
mācību metodēm
atbilstošu tehniku
un ir noskaņota pie
sasniegtā neapstāties.**

akreditācijā. Mācību gada laikā īpašu uzmanību veltīsim arī skolotāju kvalifikācijas turpmākai celšanai, lai nodrošinātu mācību programmu uzturēšanu atbilstoši STCW konvencijas prasībām, kas nosaka jūrniecei profesionālās sagatavošanas un sertifikācijas sistēmu visā pasaulē. Tas ir viens no nosacījumiem, lai mūsu studenti būtu sagatavoti tādā līmenī, ka spēj ne tikai nokārtot valsts eksāmenus un aizstāvēt diplomdarbu, bet arī parādīt tādas zināšanas un prasmes, lai vienlaicīgi spētu nokārtot Jūrniecei reģistra kompetences novērtēšanas eksāmenu un saņemtu kompetences sertifikātu.

Jau pagājušajā gadā veicām struktūras izmaiņas mācībspēku un

administrācijas darba nodrošināšanai un uzlabošanai, ko turpināsim pilnveidot arī šajā mācību gadā. Veicām uzlabojumus gan dokumentu plūsmas nodrošināšanā, gan apmācības procesa administrēšanā, lai pārskatāmi un ērti varētu veikt ikdienas darbu. Pagājušajā mācību gadā, veiksmīgi realizējot vairākus projektus, esam saņēmuši Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus, par kuriem iegādājāmies mašīntelpas simulatoru, kā arī mūsdienīgu, modernām mācību metodēm atbilstošu elektrotehnikas stendu ar sešiem darba galdiem, kas nodrošina iespēju audzēkņiem visaugstākajā līmenī apgūt to, kas saistīts ar elektrību un elektrotehniku. Tāpat mums ir ierīkots virtuālais komandtilpīšs – tas nodrošina nākamo stūrmaņu apmācību.

Liepājas Jūrnieceiības koledža sadarbibā ar Lietuvas Jūras akadēmiju īsteno pārrobežu projektu, kas paredz abās mācību iestādēs izveidot jaunus zināšanu un e-pakalpojumu centrus, kas tuvākajā nākotnē nodrošinās e-apmācības iespējas. Centrus iekārtos izremontētās un labiekārtotās telpās, kuras apriķos ar datortehniku un nepieciešamām iekārtām. Visas iegādātās iekārtas tiks savienotas, lai izveidotu vienotu datu bāzi starp Liepājas Jūrnieceiības koledžu un Lietuvas Jūras akadēmiju. Savukārt abu mācību iestāžu akadēmiskie spēki izveidos mācību materiālu bāzi elektroniskā formātā – mācību grāmatas, metodiskos materiālus, pašpārbaudes testus u.c.

Vēl ļoti ceru, ka, pateicoties Eiropas Savienības fondu naudai, šogad mums beidzot izdosies savā pārvaldīšanā pārņemt objektu Ezermalas ielā 2 un uz tā bāzes izveidot jaunu jūrniecei mācību centru apmācībai un treniņiem drošībai uz ūdens, kas atvieglotu studējošajiem iziet mācību praksi. Tas pavērtu arī plašākas iespējas realizēt mūsu nodomus un idejas, kas saistītas ar kvalifikācijas uzturēšanas kursu īstenošanu.

– Kādi ir koledžas nākotnes plāni saistībā ar mācību programmu pilnveidošanu un jaunu mācībspēku piesaistīšanu?

– Pagājušajā mācību gadā mums izdevās piesaistīt desmit jaunus pedagogus studiju procesa nodrošināšanai un jaunu mācību kursu atvēršanai.

Arī šajā mācību gadā mērķtiecīgi strādāsim pie jaunu pasniedzēju piesaistīšanas gan esošo, gan jaunu mācību programmu īstenošanai. Nākotnē plānojam atvērt jaunu programmu elektromehāniku apmācībai. Piereize rāda, ka atteikšanās no šāda veida speciālista uz kuģa bijusi pāragra. Līdz ar to elektromehānika specialitāte joprojām ir pietiekami plaši pieprasīta. Koledžas uzdevums būs gada laikā izstrādāt jauno programmu un iesniegt licencēšanai Izglītības un zinātnes ministrijā. Tas nozīmē arī pasniedzēju sastāva formēšanu. Tāpēc aicinām jūrniecei ar pieredzi gan kuģu vadītāju, gan mehāniku, gan citās specialitātēs, kuri kādu iemeslu dēļ vairs nevēlas doties jūrā, nodot savas zināšanas jaunajai paaudzei jau kā pedagogiem.

– Vai, pilnveidojot mācību procesu, domājat arī par kursantu sadzīves apstākļu uzlabošanu?

– Šajā mācību gadā pirmo reizi skolas dienesta viesnīcā audzēkņu un studējošo vajadzībām darbojas ēdnīca „Kadets”. Tas uzlabos sadzīves apstākļus studējošiem, jo ir pieejams silts un kvalitatīvs ēdiens par pieņemamu cenu. Sagaidot jauno mācību gadu, izremontēta arī daļa skolas telpu, kas apriķotas ar jaunām iekārtām. Bet tuvākajā nākotnē esam iecerējusi veikt vērienīgus remontdarbus – dienesta viesnīcas un koledžas ēkas siltināšanu, lai uzlabotu gan studējošo, gan pasniedzēju darba apstākļus. Līdz šim mācību iestādē veikti nelieli krāsošanas darbi un atsevišķu telpu kosmētiskais remonts. Taču mūsu mērķis ir nodrošināt koledžas līmenim atbilstošu mācību vidi. Pilnīgai ēku renovācijai, to skaitā visu nepieciešamo komunikāciju izbūvei (ūdensapgādes, kanalizācijas, ventilācijas sistēmas u.c.), kā arī mācību procesa nodrošināšanai un mācību līdzekļu iegādei nepieciešami ievērojami finansiālie resursi, kurus bez Eiropas Savienības fondu atbalsta nav iespējams nodrošināt. Tas nozīmē, ka arī Eiropas Savienības struktūrfondu 2014.–2020. gada plānošanas periodā aktīvi turpināsim izmantot Eiropas Savienības struktūrfondu atbalstu un piesaistīt līdzekļus skolas infrastruktūras sakārtošanai.■

Indra Grase,
Liepājas Jūrnieceiības koledžas
sabiedrisko attiecību speciāliste

Liepājas Jūrniecības koledža un Lietuvas Jūras akadēmija sadraudzības projekta ietvaros ieviesīs e-apmācību

Liepājas Jūrniecības koledžu apmeklēja Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji, lai sadraudzības projekta ietvaros apspriestu e-studiju aktualitātes. Liepājas Jūrniecības koledža sadarbībā ar Lietuvas Jūras akadēmiju īsteno pārrobežu projektu „Zināšanu un e-pakalpojumu centru izveide jūrniekiem Liepājas Jūrniecības koledžā un Lietuvas Jūras akadēmijā”.

Projekta īstenošanas gaitā abās mācību iestādēs izveidos jaunus zināšanu un e-pakalpojumu centrus, kas palīdzēs audzēkņiem un studentiem apgūt zināšanas, izmantojot e-apmācības iespējas. Centrus iekārtos izremontētās un labiekārtotās telpās, kas būs apgādātas ar jaunām mēbelēm, datoriem, nepieciešamajām iekārtām un programmām e-pakalpojumu nodrošināšanai. Visas iekārtas būs savienotas, veidojot vienotu datu bāzi starp Liepājas Jūrniecības koledžu un Lietuvas Jūras akadēmiju. Savukārt abu mācību iestāžu akadēmiskie spēki sagatavos mācību materiālu bāzi elektroniskā formātā – mācību grāmatas, metodiskos materiālus, pašpārbaudes testus u.c.

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis: „Tas ir pirmais solis, lai jūrniecībā ieviestu elektronisko apmācību. Patlaban jūrniecībā ir samērā konservatīva mācību sistēma, teorētiskās zināšanas topošie jūrnieki, kā ierasts, apgūst mācību klasēs. Taču neklātienē studenti ir pierādījuši, ka mācību teorētisko daļu ļoti labi un kvalitatīvi var apgūt, atrodoties arī uz kuģa jūrā. Šie materiāli, protams, noderēs arī tiem, kuri mācās klātienē. Līdz ar to katrs audzēknis varēs izvēlēties sev ērtāko apmācības formu, kā arī, īstenojot projektu, nostiprināsies sadarbība starp abām izglītības iestādēm un tiks pilnīgota pasniedzēju kompetence e-mācību materiālu izveidē.”

Projekta ietvaros kopumā izveidos 14 e-mācību materiālus, kurus pārtulkos angļu valodā un ievietos e-pakalpojumu platformā, kur tie būs pieejami lietotājiem.

„Projekta sākuma posmā mūsu mērķis ir attīstīt infrastruktūru, radot e-studiju vidi, un izveidot e-bibliotēku ar mācību materiāliem. Abās mācību iestādēs ir izraudzīti pasniedzēji, kuri sagatavos mācību



materiālus latviešu un angļu valodā un attiecīgi lietuviešu un angļu valodā,” par projekta īstenošanas gaitu stāsta koledžas informāciju tehnoloģiju speciālists Vitālijs Sikuriņš. „Šie materiāli tiks publicēti gan pie mums, gan Lietuvā. Tā kā Liepājas Jūrniecības koledža pati uzturēs e-studiju vidi, nākotnē būs iespējams mainīt un papildināt informāciju atbilstoši koledžas vajadzībām. Īpaši izdevīga e-apmācība būs koledžas neklātienē studentiem, jo

tādējādi viņi jebkurā vietā, kur ir internets, piemēram, uz kuģa, varēs piekļūt mācību materiāliem un apgūt mācību vielu. Atgriežoties no reisa un ierodoties skolā, viņi nebūs iekavējuši mācības, jo, izmantojot e-studiju vidi, varēs apgūt teoriju, iesniegt mājas darbus, rakstīt referātus, kontrol darbus. Tas atvieglos darbu gan pasniedzējiem, gan studentiem. Plānots, ka oktobra beigās dažus priekšmetus jau varēs *paļaut* testa versijā.”

Arī Liepājas Jūrniecības koledžas Kuģu vadītāju nodaļas un katedras vadītājs un viens no e-mācību materiālu autoriem Mihails Mutors ir pārliecināts, ka e-studiju ieviešana atvieglos darbu pašiem pedagogiem un mācību procesu topošajiem jūrniekiem, jo būs iespēja elektroniski latviešu valodā saņemt mācību materiālus, kuri līdz šim pārsvarā bijuši tikai angļu vai krievu valodā.■

Indra Grase,
Liepājas Jūrniecības koledžas
sabiedrisko attiecību speciāliste

UZZINĀI

Projekta īstenoātāji: Liepājas Jūrniecības koledža un Lietuvas Jūras akadēmija

Projekta īstenošanas laiks: 2014. gada marts – 2015. gada marts.

Projekta plānotais finansējums: 108 859,70 eiro, tai skaitā no Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) – 92 530,75 eiro.

Mērķauditorija: Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņi un akadēmiskais personāls.

Ebolas vīruss var reāli apdraudēt jūrniekus

Lai gan līdz šim Pasaules Veselības organizācija (PVO) nav noteikusi ceļojumu un tirdzniecības ierobežojumus uz Ebolas vīrusslimības skartajām Āfrikas valstīm (Gvineja, Libērija, Sjerraleone un Nigērija), Slimību profilakses un kontroles centra (SPKC) speciālisti iesaka bez īpaša iemesla šīs valstis neapmeklēt. Saskaņā ar PVO datiem jau vairāk nekā 8500 cilvēku ir inficēti ar Ebolas vīrusu, tostarp vairāk nekā 4000 jau miruši.

PVO Latvijas pārstāvniecības vadītāja Aiga Rūrāne: „Tas ir līdz šim lielākais reģistrētais Ebolas vīrusa izraisīts uzliesmojums pasaulē. Ņemot vērā vīrusa augsto infekciozitāti un mirstību, PVO ir izsludinājusi ārkārtas situāciju pasaulē, kas prasa visu valstu noteiktu gatavību. Ir ļoti svarīgi, lai valstu atbilstošās institūcijas būtu labi informētas un gatavas rīkoties, ja rodas vismazākās aizdomas par Ebolas vīrusslimības gadījumu: tas attiecas gan uz starptautisko lidostu, gan zemes robežpunktu, gan veselības aprūpes darbiniekiem. Valstīs ar stipru infekcijas slimību uzraudzības un kontroles sistēmu, un pie tām pieder arī Latvija, pastāv minimāls risks, un tās ātri spētu tikt galā ar ikvienu ievestu gadījumu.”

Tomēr pastāv kaut neliels, tomēr risks inficēties un ievest vīrusu arī Eiropā, piemēram, saņemot neatliekamu (neplānotu) medicīnisko palīdzību ārstniecības iestādē, kurā tiek ārstēti pacienti ar Ebolas vīrusslimību.

UZZIŅAI

Ebolas vīrusslimība ir reti sastopama, tomēr bīstama infekcijas slimība, kam raksturīgi periodiski uzliesmojumi. Tā sākas pēkšņi līdzīgi gripai vai gastroenterītam ar strauju ķermeņa temperatūras paaugstināšanos, drudzi, galvassāpēm, apetītes trūkumu, locītavu un muskuļu sāpēm, vispārēju vājumu, caureju, vemšanu un sāpēm kuņģī. Ebolas vīrusslimība neizplatās pa gaisu kā, piemēram, gripa, bet gan kontaktu ceļā, līdz ar to inficēšanās risku iespējams samazināt līdz minimumam. Pagaidām visi šīs infekcijas uzliesmojumi reģistrēti Āfrikas valstīs, un vīrusa izplatīšanās risku Eiropā, t.sk. arī Latvijā, PVO vērtē kā zemu.



Diemžēl infekcijas skartajās Āfrikas valstīs Ebolas vīrusslimība nereti izplatās ārstniecības iestādēs.

SPKC atgādina, ka ar Ebolas vīrusslimību inficēties iespējams:

- tieša kontakta ceļā ar asinīm vai citiem ķermeņa šķidrumiem (piemēram, siekalām, urīnu) no dzīviem vai miruši inficētiem cilvēkiem (piemēram, apbedīšanas ceremonijā);
- kontaktējoties ar slimnieka vai miruša cilvēka ķermeņa piesārgotajiem priekšmetiem;
- nedrošu seksuālu kontaktu ceļā ar personām, kuras pārslimojušas infekciju, līdz pat septiņām nedēļām pēc izveseļošanās;
- nonākot tiešā kontaktā ar dzīvu vai mirušu savvaļas dzīvnieku (piemēram, pērtiķu, meža antilopju un sikspārņu) asinīm vai citiem ķermeņa šķidrumiem, ja dzīvnieks ir inficēts.

IMO seko notikumu gaitai

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) kopā ar Pasaules Veselības organizāciju (PVO), ANO aģentūrām un nevalstiskajām organizācijām, Starptautisko kuģniecības kameru (ICS), Starptautisko kruīza līniju asociāciju (CLIA), Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO), Pasaules Tūrisma organizāciju (UNWTO), Starptautisko lidostu padomi (ACI), Starptautisko gaisa transporta asociāciju (IATA), Pasaules ceļojumu un tūrisma padomi (WTTC) strādā, lai uzraudzītu situāciju un sniegtu savlaicīgu informāciju par ebolas slimības uzliesmojumu un inficēšanās draudiem.

Pamatojoties uz PVO izstrādātajiem piesardzības pasākumiem un ieteikumiem, IMO ir izdevusi apkārt rakstu, kas sniedz informāciju un norādījumus, kas jā dara, lai jūrnikiem, kruīza kuģu pasažieriem un apkalpēm samazinātu risku inficēties ar Ebolas vīrusu.

Starptautiskā Jūrnieceības organizācija izplatījusi informāciju visiem kuģiem, ka visām kuģu apkalpēm, kas strādā Ebolas vīrusa skartajos rajonos, ir jābūt informētām par iespējamajiem riskiem, kapteiņiem nopietni jāizvērtē, vai vajadzētu apkalpi laist atvaļinājumā krastā, atrodoties ostās, stingri jāievēro ISPS kodeksa prasības un jānodrošina, lai nepiederošs personāls neatrastos uz kuģa, kamēr tas ir ostā, kā arī nevajadzētu mainīt apkalpi vīrusa skarto reģionu ostās.

Jūrnieku vidū uztraukums

Pamatīgs satraukums valdīja uz kāda kuģa Manilā, kur vienam no apkalpes locekļiem – filipīniešu jūrniekam – parādījās Ebolas vīrusu slimības līdzīgas pazīmes. Šoreiz vīrusa tests bija negatīvs, jūrnieks bija saslimis ar gripu.

Reaģējot uz iespējamu jūrnieku dzīvības apdraudējumu, Filipīnu jūrnieku nodarbinātības administrācija (POEA) ir izdevusi aizliegumu filipīniešu jūrniekiem pamest savus kuģus, kad tie apmeklē Ebolas vīrusa skarto apgabalu ostas.



Savukārt Apvienotās Karalistes jūras un krasta apsardzes aģentūra ir publicējusi vēstuli, kurā doti padomi kuģu apkalpēm, kas atgriežas no Ebolas skartajiem reģioniem vai tranzītā apmeklē Lielbritānijas ostas. Katram šādam kuģim jāsaņem informācija ar krasta apsardzi, lai ziņotu par savu jūrnieku veselības stāvokli.

Tajā pašā laikā kuģu apkalpes var saņemt medicīnisko palīdzību pa radio, kā arī izmantot krasta apsardzes un meklēšanas un glābšanas dienestu palīdzību un medicīnisko evakuāciju.

Abidžanas ostas pārvalde pat bija nosūtījusi oficiālu apkārtrakstu visiem kuģu īpašniekiem un aģentiem,

ka kuģiem, kas ierodas no kāda Ebolas skartā reģiona, netiks atļauts piestāt Abidžanas ostā līdz turpmākam paziņojumam. Apkārtrakstā bija teikts, ka visi aizdomīgie kuģi var tikt pakļauti 21 dienu ilgai karantinai, kas ir vīrusa inkubācijas laiks.

Lai gan aizliegums augusta vidū bija atcelts, tomēr kuģu īpašniekiem jābūt uzmanīgiem, ka kuģi varētu saskarties ar grūtībām, dodas uz Libēriju.

Par Ebolas vīrusa izplatīšanos ir noraižējušās amatpersonas visās pasaules ostās. Mazā Vidusjūras salu valsts Malta atteica ienākšanu ostā Honkongas karoga kravas kuģim, kas no Gvinejas bija ceļā uz Ukrainu. Tas meklēja medicīnisko palīdzību kādam no saviem apkalpes locekļiem. Šis incidents izraisīja pamatīgu skandālu, jo kuģis bija izbraucis no Gvinejas ostas ar slimu apkalpes locekli, kuram saslimšanas sākuma posmā parādījās Ebolas vīrusa saslimšanai līdzīgi simptomi.

Vēl kāds komandas loceklis no Libērijas karoga kuģa tika nogādāts Jaunorleānas slimnīcā, lai pārliecinātos, vai viņš nav saslimis ar Ebolas vīrusu. Izrādījās, ka jūrniekam ir malārija, visticamāk, no nesenas apstāšanās Panamas ostā.

Pieaug nāves gadījumi

Augusta beigās Nigērijas veselības ministrs nāca klājā ar paziņojumu, ka miris Porthārkortas centrālās slimnīcas ārsts, kurš ārstējis un bijis kontaktā ar Ebolas vīrusa inficētu amerikāni Patriku Savjeru – pirmo reģistrēto Ebolas vīrusa upuri, kurš ar šo vīrusu, visticamāk, bija inficējies Libērijā. Porthārkortā no Ebolas miruši vēl seši cilvēki, kuriem bijuši tieši vai netieši kontakti ar Savjeru. Kopš augusta beigām inficēšanās un nāves gadījumi pasaulē pieaug, tajā skaitā Ebola vīruss ir skāris arī Eiropu, konkrēti Spāniju.

Pasaules Veselības organizācijas reģionālā direktore Zuzana Džeikaba ir paziņojusi, ka paredzams aizvien lielāks ar Ebolas vīrusu saslimušo skaits, slimībai nenovēršami izplatoties Eiropā, taču Eiropa ir labi sagatavota slimības kontrolei.

Līdz šim nevienam no pasaules tirdzniecības flotes jūrniekiem saslimšana ar Ebolas vīrusu nav konstatēta. ■

EMSA atbalsta meklēšanas un glābšanas pieejamību

No 2014. gada augusta lietotājiem ir pieejama EMSA ieviestā „SAR Surface Picture” (SURPIC) integrētā sistēma, kas ir vēl viens drošības līdzeklis jūrniekiem, lai nepieciešamības gadījumā varētu operatīvi reaģēt un veikt meklēšanas un glābšanas darbus pat visattālākajos kuģošanas rajonos.

Izmantojot uzlaboto SAR SURPIC programmu, jūras meklēšanas un glābšanas institūcijas var gūt pilnīgu priekšstatu par kuģiem jebkurā okeāna reģionā visā pasaulē, un tas ļoti palīdz situācijās, kad kādam kuģim ir nepieciešama steidzama palīdzība. Jaunā sistēma ļauj savākt informāciju par kuģu atrašanās vietu no visiem pieejamajiem avotiem, tai skaitā satelīta, AIS un LRIT. Sistēma ir gatava iekļaut arī zvejas kuģu atrašanās vietu VMS.

Lai dzīvo kuģi bez azbesta!

Azbests ir sena problēma uz kuģiem, tāpēc Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO) un citas organizācijas ir īstenojušas vairākus pasākumus, lai risinātu šo jautājumu.



2002. gada 1. jūlijā SOLAS konvencija noteica pirmo daļējo aizliegumu izmantot azbestu kuģu būvē, kas tomēr joprojām pieļāva azbesta izmantošanu.

2011. gada 1. janvārī konvencija noteica azbesta pilnīgu aizliegumu visās jaunajās iekārtās uz visiem kuģiem, un šī prasība attiecas arī uz jau ekspluatācijā esošajiem kuģiem.

Tagad arī „Lloyds Register” ir izdevis brīdinājumu, atgādinot par visām nepieciešamajām procedūrām, kas vajadzīgas, lai pārliecinātos, ka jaunās kuģu iekārtas ir bez azbesta. ■

„Tālivaldis” darbojas NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā

2014. gada 6. augustā Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles kuģis „Tālivaldis” uzsāka dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā. Kuģa komandieris kapteinleitnants Armands Grebežs un komanda vairāk nekā 45 karavīru sastāvā pildīs dienesta uzdevumus Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā līdz šā gada 31. decembrim. NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas štābā uz Lietuvas štāba un apgādes kuģa „Jotvingis” no 28. jūlija līdz 31. decembrim štāba plānošanas procesā pirmo reizi iesaistīts arī pārstāvis no Latvijas Jūras spēku flotiles – virsleitnants Juris Andrejevs.



NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā dežurēs kuģi no Lietuvas, Polijas, Norvēģijas, Nīderlandes, Beļģijas, Igaunijas un Latvijas. Kuģošana plānota Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. NATO Eiropas spēku virspavēlnieks ģenerālis Filips Brīdlovs aktivizēja pretmīnu grupas darbību 2014. gada 9. aprīlī, pamatojoties uz Ziemeļatlantijas padomes iepriekš pieņemto lēmumu pastiprināt kolektīvās drošības un spēku klātbūtnes pasākumus, šādi reaģējot uz krīzi Ukrainā.

Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada, kad dežūrā tika norīkots kuģis „Namejs”. 2008. gadā grupā dežurēja kuģis „Imanta” un 2009. gadā Vidusjūrā „Tālivaldis”.

Divdesmit gadu pēc „Estonia” traģēdijas



Prāmis „Estonia” pirms pēdējā reisa (ERR foto).



Glābšanas darbi.

Pirms 20 gadiem, 1994. gada 28. septembrī, Baltijas jūrā notika traģiskākā pēckara katastrofa Eiropā – pasažieru prāmja „Estonia” avārija dzelmē aizrāva 852 dzīvības, 17 no tiem bija Latvijas iedzīvotāji. Vēl joprojām neatbildēts ir palicis jautājums: kas īsti notika? Liktenīgajā 28. septembra vakarā 14 gadus vecais prāmis „Estonia” kā ierasts devās ceļā no Tallinas uz Stokholmu. Uz prāmja atradās 989 cilvēki, no tiem 803 bija pasažieri, pārējie – apkalpes locekļi. Tovakar un arī naktī Baltijas jūrā vēja ātrums sasniedza 15–20 m/s, viļņu augstums bija 4–6 metri (visu laiku augstākie viļņi Baltijas jūrā ir bijuši 7,7 metri). Prāmja „Silja Europe” kapteinis vēlāk laika apstākļus raksturoja kā „parastu sliktu laiku” un „tipisku rudeni Baltijas jūrā”. Neviens prāmju reiss tovakar netika atcelts.

Oficiālā versija

Pēc avārijas sāktajā izmeklēšanā kuģi pētīja gan ar speciālām tālvadības zemūdenēm, gan norvēģu kompānijas ūdenslīdzekļi. Tika konstatēts, ka paceļamā priekšgala slēdzenes nav izturējušas viļņu triecienus un durvis atdalījušas no prāmja, atverot arī automašīnu

iebraukšanas rampu. Zīmīgi, ka priekšgals un rampa atdalījušies vietās, kur nav sensoru, un tas izskaidro, kāpēc apkalpe komandpunktā nesaņēma brīdinājuma signālus. Arī videonovērošana šoreiz nelīdzēja, jo negadījuma vieta kuģa monitoros nebija pilnībā redzama. 1979.–1980. gadā Vācijā būvētais prāmis „Estonia” bija paredzēts kuģošana piekrastes ūdeņos, nevis reisiem atklātā, nemierīgā jūrā. Konstatēja, ka vispirms salūza apakšējā slēdzene, pēc tam atdalījās viss priekšgals un auto klājā ieplūda ūdens. Tas arī tiek uzskatīts par kuģa nogrimšanas oficiālo iemeslu.

Piemiņas brīdis

Divdesmit gadus pēc traģēdijas tika organizēts piemiņas koncerts, kura producents Lehari Kaustels atzina, ka pagājis jau salīdzinoši ilgs laiks, bet šoks sabiedrībā vēl arvien nav mazinājies, jo īstas un ticamas atbildes joprojām nav. Ir oficiālās versijas, ir aizdomas un baumas, ir mēģinājumi veikt neatkarīgu izmeklēšanu, bet nekas nav devis pārliecību par informācijas patiesumu.



Izceļ kuģa priekšgalu.



„Estonia” vraks Baltijas jūrā.

Trīs mēnešus pēc katastrofas Zviedrijas valdība bloķēja visus centienus izcelt kuģi, paziņojot, ka cilvēku mirstīgās atliekas un vraks paliks jūras dzelmē. Tas radīja daudz jautājumu, un neziņa tikai pieauga, liekot apšaubīt oficiālo versiju. Vēl vairāk, Zviedrijas valdība nolīga kādu kompāniju, kas 350 miljonus dolāru vērtā operācijā „Estonia” vraku pārklāja ar cementu. Kā iemeslu minēja faktu, ka neviens nespēs vrakam piekļūt un tas paliks dzelmē kā mūžīga bojāgājušo atdusas vieta. Savvērestības teoriju piekritējus tas pamudināja domāt, ka tur ir kas slēpjams. Kā vēlāk izrādījās, tas ir visai ticami. 2005. gadā zviedru mediji atklāja, ka „Estonia” pēc Padomju Savienības sabrukuma regulāri izmantota Krievijas militārās tehnikas un ieroču transportam no Igaunijas uz Zviedriju. Kāds no izdzīvojušajiem atcerējās, ka prāmis nedaudz aizkavējies Tallinas ostā divu kravas auto dēļ, kuri uz tā uzbraukuši pēdējā brīdī. Izmeklēšanā atklājās, ka militārā tehnika kontrabandas ceļā ar kuģi bija vesta divos iepriekšējos reisos, bet uz jautājumu, vai tas notika arī pēdējā braucienā, atbildes nav.

Arvien biežāk izskanēja viedoklis, ka kuģa priekšgals patiesībā nav vainojams traģēdijā, jo „Estonia” nogremdēta speciāli, lai Krievijas militārās tehnoloģijas nesasniegtu rietumvalstis. Speciāli rīkotās ekspedīcijās tika iegūti metāla paraugi, un to analīze pierādīja, ka materiālu ietekmējusi eksplozija. Oficiālā izmeklēšana šādu versiju noraidīja.

Papildu jautājumus liek uzdot arī „Estonia” kapteiņa Āvo Pihta un vairāku apkalpes locekļu pazušana pēc izglābšanas. Uzreiz pēc tam vācu televīzijā ZDF parādījās videoieraksts, kurā kapteinis redzams Helsinku slimnīcā, taču vēlāk video konfiscēja vācu specdienesti. Pihta sievai tika paziņots, ka vīrs atgriezies Tallinā, taču tas nekad tā arī nenotika. Iesaisīto valstu valdības turpina klusēt, un tas dod ieganstu arvien jaunām versijām par to, kas īsti 1994. gada 28. septembrī notika Baltijas jūrā.■

Grieķu tankkuģi glābj bēgļus

Vairāk nekā 720 imigrantu izglābuši grieķu *afamax* tankkuģi „Proteas” un „Bonita”.

27. augustā 116 000 DWT tankkuģis „Proteas” atradās ceļā no Ēģiptes uz Itāliju, kad saņēma ziņojumu, ka aptuveni 60 kilometrus no Lībijas ostas Marsa Susā, kas atrodas uz austrumiem no Bengāzī, briesmās nonākusi nelegālo bēgļu laiva.



„Proteas” kapteinis Panagiotis Mellos kopā ar tankkuģa 23 apkalpes locekļiem atkāpās no ierastā maršruta, lai no bīstamajā situācijā nonākušās laivas drošībā nogādātu 221 imigrantu – vīriešus, sievietes un bērnus. Izglābtie tika nodrošināti ar pārtiku un nepieciešamo medicīnisko palīdzību.

Tikai dažas dienas vēlāk Grieķijas karoga 108 000 DWT tankkuģis „Bonita” tika iesaistīts divās glābšanas operācijās, kurās kopumā tika izglābti 537 cilvēki, tai skaitā 60 bērni. Bēgļi bija no Bangladešas, Sīrijas, Nigērijas, Indijas, Sudānas, Palestīnas, Gvinejas, Ganas un Marokas.

Porto Empedokle ostas kapteinis Massimo di Marko „Bonitas” kapteinim rakstīja: „Šī veiksmīgā glābšanas operācija man liek lepoties un izteikt vislielāko pateicību par palīdzību, ko jūs un jūsu kuģa komanda atbilstoši senajām jūrnieku solidaritātes tradīcijām ir sniegusi. Šāda jūrnieku rīcība ir svarīgākais pilārs pasaules jūrniecības sabiedrībā.”



Nelegālie imigranti riskē ar dzīvību

Itālijas krasta apsardze netālu no Sicīlijas vienas diennakts laikā izglābusi vairāk nekā 1100 migrantu no Ziemeļāfrikas, kas valstī centās sasniegt lielās piepūšamās laivās.



Itālijas iekšlietu ministra vietnieks Filipo Bubiko uztraucas par migrantu nemitīgu un plašu pieplūdumu. 2013. gadā Itālijas krastus sasniedza gandrīz 3000 peldlīdzekļu ar 43 tūkstošiem nelegālo imigrantu, no kuriem apmēram 4000 bija bērni. Nelegālo imigrantu skaits pērn bija par 325% lielāks nekā 2012. gadā, bet šogad tas ir vēl pieaudzis. Tieši Itālija, Grieķija un Malta ir galvenie mērķi imigrantiem no Āfrikas. Viņu uzbrukums īpaši skāris nelielo Lampedūzas salu. Tās krastos liela traģēdija notika 2013. gada oktobrī, kad kuģa avārijā dzīvību zaudēja vairāk nekā 400 imigrantu. Pēc tam pie Itālijas krastiem tika izvēsta vērienīga jūras spēku operācija „Mare Nostrum”, kurā iesaistīti papildu karakuģi un lidaparāti. Kopš tā laika jūrā izglābti vairāk nekā 8000 cilvēku. Labdarības organizācijas lēš, ka, cenšoties sasniegt Eiropu pārpildītās apšaubāmas kvalitātes laivās, pēdējās divās desmitgadēs dzīvību Vidusjūrā zaudējuši 17 līdz 20 tūkstoši cilvēku.

Upuru skaits arvien pieaug

Cilvēku kontrabandisti tiši nogremdējuši kuģi ar aptuveni 500 sīriešu, palestīniešu, ēģiptiešu un sudāniešu bēgļiem pēc tam, kad pasažieri jūrā atteikušies pārsēsties nedrošākā kuģī, ziņoja Starptautiskās migrācijas organizācijas (IOM) Itālijas birojs, atsaucoties uz diviem izdzīvojušiem pasažieriem.

„Ja šī versija, kuru patlaban izmeklē policija, apstiprināsies, tā būs kuģa avārija ar lielāko upuru skaitu pēdējo gadu laikā. Tas ir ļoti nopietni, jo tad tas nav negadījums, bet gan masu slepkavība,” teikts IOM paziņojumā.

IOM arī pārbauda ziņojumus par to, ka pēc cita kuģa avārijas Lībijas piekrastē pazuduši 200 cilvēku.■

Piemiņas zīmes Latvijas jūrniecības atdzimšanas celmlauzīm

31. augustā – dienā, kad rakstniekam Egonam Līvam apritēja 90. gadskārta, Liepājā pie nama Baznīcas ielā 20 viņam tika atklāta piemiņas plāksne.



Rakstnieks Ēriks Kūlis un Egonas Līvas atraitne Edīte Gūtmane.

Rakstnieks Ēriks Kūlis ideju par memoriālo plāksni izloja kopā ar kādreizējo Liepājas ostas pārvaldnieku Aivaru Boju. Katrs saziņoja nepieciešamos 254 eiro, lai plāksni varētu izgatavot.

Plāksnē iegravēts teksts: „Šajā mājā no 1964. līdz 1969. gadam dzīvoja latviešu rakstnieks Egons Līvs (Gūtmanis)”. Pēc Kūļa teiktā, memoriālā plāksne pagaidām kaut nedaudz aizstās iecerēto piemiņas zīmi Egonam Līvam un Olafam Gūtmanim. Jau 2013. gada septembrī tika izveidota piemiņas zīmes izveides iniciatīvas grupa, kurā darbojas kapteiņi Aivars Boja, Imants Aizkalns, Eduards Raits, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš, Rakstnieku savienības Liepājas nodaļas vadītāja Sandra Vensko, Jānis Lagzdīns, rakstnieks Ēriks Kūlis un citi.

Olafs Gūtmanis ir sacījis: „Par Egonu var droši teikt, ka Liepāja padarīja viņu par rakstnieku. Vēl precīzāk – tā vide, kurā viņš tik labi iedēvējās starp jūras vīriem, kas viņā izraisīja vēlēšanos parādīt šos ļaudis bez romantiskiem

izskaistinājumiem, kādi tolaik bija modē, kad rakstīja par dzejniekiem. Egons Līvs Liepāju mīlēja, un pilsēta viņam izrādīja un vēl tagad izrāda savu pretmīlestību. Viņš Liepājai, jo sevišķi savās pirmajās grāmatās, uzcēlis literāru pieminēkli, kas sastāv no daudziem izteiksmīgiem un sirsnīgiem apliecinājumiem fragmentiem.”

Piemiņas vieta diviem Gūtmaņiem

Latvijas Rakstnieku savienības (LRS) izsludinātajā atklātajā metu konkursā par literātu Egonu Līvu un Olafu Gūtmaņu piemiņas vietas izveidi Liepājā uzvarējis darbs ar devīzi „Airētāji”. Tā autori ir tēlnieks Aigars Zemītis un arhitekte Agnese Lāce.



Metu konkursā pavisam bija iesniegti septiņi darbi. Otrā vieta piešķirta darbam ar devīzi „Devītais vilnis”, kura autori ir tēlnieks Kristaps Gulbis un arhitekti Guntis Grabovskis un Zanda Zamuška. Savukārt trešo vietu ieguvis darbs ar devīzi „Kuģis”, kura autori ir tēlnieks Egons Perševics un arhitekte Laura Kozlovska.

Metu konkursa mērķis bija mūsdienīgā telpisko, ainavisko un tēlniecisko simbolu valodā atspoguļot Līvu un Gūtmaņu personībām kopīgo spēku un vitalitāti, godināt sarežģīto Latvijas 20. gadsimta pieredzi un pozitīvi iedvesmot katru.

Abu rakstnieku, liepājnieku, vārdi saistās ar jūras tematiku literārajos darbos un radošu sadarbību ar jūras profesiju pārstāvjiem. Viņi ir strādājuši zvejnieku kolhozā „Boļševiks”, kas atrodas netālu no izvēlētajs piemiņas vietas Vecliepājā, Zvejnieku alejas un Roņu ielas krustojumā.



Egons Līvs (pa labi), īstajā vārdā Egons Gūtmanis, dzimis 1924. gada 31. augustā Jelgavā, miris 1989. gada 1. aprīlī Rīgā. Apglabāts Meža kapos. Olafs Gūtmanis dzimis 1927. gada 10. janvārī Liepājā, mūžībā aizgājis 2012. gada 4. decembrī. Apglabāts Liepājas Centrālajos kapos.

Sarunas ar vecajiem jūrniekiem

Rakstnieka Egonas Līvas vārds ir zināms ikvienam, kurš kaut attāli pazīst latviešu literatūru. Kaut gan rakstnieks jau vairākus desmitus gadu ir aizsaulē, viņa literārais mantojums turpinā dzīvot. Šobrīd apgādā „Zvaigzne ABC” klajā nāk rakstnieka izlolota grāmata, kuru uzrakstījis viņš nepaspēja. Grāmatas nosaukums ir „Sarunas ar vecajiem jūras vilkiem”, un to veido Egonas Līvas dzīves laikā veiktās intervijas ar latviešu tālbraucēju kuģu kapteiņiem, ko no magnetofona lentēm atšifrējušas rakstnieka atraitne Edīte Gūtmane un žurnāliste Anna Hānberga.

Kā grāmatas priekšvārdā raksta tās sastādītājs rakstnieks Ēriks Kūlis, „saņemot šo Egonas Līvas literāro mantojumu no Edītes Gūtmanes rokām, jutos pateicīgs un pagodināts par lielo uzticēšanos un uzskatīju par savu pienākumu veco jūrnieku dzīves stāstus apkopot”. Grāmatā iespēju robežās saglabāta arī katra jūrnieka unikālā valoda un izteiksmes veids, ļaujot lasītājam dzīvi iztēloties un gandrīz pašam „sadzirdēt” viņu vēstījumus.

Egonam Līvam paveicies ar draugu kopu – literatūrzinātnieku Ilgoni Bērsonu, rakstniekiem Ēriku Hānbergu un Ēriku Kūli, kuri nav ļāvuši viņa literārajam



mantojumam nogrimt aizmirstībā. Trīs gadus pēc rakstnieka aiziešanas mūžībā Ilgonis Bērsons presē skāra skarbo jautājumu, kāpēc Egonam Līvam nepiešķīra LPSR valsts prēmiju, un mudināja pievērsties viņa daiļradei, arī vēl neatīšifrētajam. 1989. gadā nāca klajā Egona Līva stāstu kopkrājums „Jūras putu pīpe”, 1992. gadā – „Rēta lūpas iekšpusē un...” ar skarbo leģionāra laika pieredzi, 2000. gadā – „Asteru medus” ar vēstulēm, piezīmēm un dzejoļiem, bet no 2004. līdz 2007. gadam dienasgaismu ieraudzīja pieminēklis Līva daiļradei – Kopotie raksti četros sējumos.

Egona Līva mūža aizrautība bija jūra un jūras ļaudis: par to vēsta viņa stāstu un kinoscenāriju spēcīgie tēli un mākslinieciski spilgtie apraksti. Mūža nogalē rakstnieks bija izvirzījis sev uzdevumu iepazīt vecos latviešu jūrniekus un uzklaut viņu stāstus, tādējādi gūstot pārliecību, cik spoža nākotne būtu iespējama Latvijas kuģniecībai, ja nebijis padomju okupācijas.

Šo „vecu jūras vilku” – latviešu tālbraucēju kapteiņu un stūrmaņu – dzīves stāsti, kas pamazām grima aizmirstībā, Egonu Līvu neatstāja vienaldzīgu. Viņš brauca ciemos pie sirmajiem kapteiņiem Kārļa Kalna, Arvīda Ludevika, Artura Kunstberga, Oskara Kiršfelda, Fricis Fogela, Voldemāra Bērziņa, stūrmaņa Ādama Melgalva un citiem jūras vīriem, intervēja viņus, ierakstīja sirmo vīru atmiņas gan par Krišjāņa Voldemāra dibinātajām jūrskolām visgarām Latvijas piekrastei, gan kuģinieku darba gaitām pasaules okeānos, un daltījās ar tiem domās par latviešu jūrniecības nākotni. Taču tikpat lielā mērā kā jūra rakstnieku interesēja arī cilvēku likteņi.

Šajā grāmatā lasāms, cik samezgloti un sarežģīti nežēlīgā laikmeta ietekmēti tie bija. Bet pāri visam valda mīlestība uz jūru un kuģiem. Grāmatā „Sarunas ar vecajiem jūras vilkiem” iemūžināts unikāls kultūrvēsturisks materiāls, kurš neatstās vienaldzīgus ne tos, kam tuva Latvijas jūrniecība, ne tos, kas interesējas par patiesiem dzīvesstāstiem.

Laikrakstā „Latvijas Avīze” sarunā ar žurnālisti Vītu Krauju Edīte Gūtmane stāsta, ka savā grāmatvedes profesijā viņa strādājusi ļoti nedaudz, jo Egons Līvs vēlēties, lai dzīvesbiedre mājās audzinātu bērnus un, jā, būtu klāt arī viņa darbā. Abi cēlušies piecos no rīta, Egons rakstījis – ar mīkstu zīmuli uz rūtiņu papīra –, un Edīte pārrakstījusi ar rakstāmmašīnu vīra iepriekšējā dienā sacerēto. Astoņos,



deviņos, kad modās bērni – visi sākumā dzīvojuši vienā istabā –, Egons gājis atgulties un pēc tam izlabojis mašīnrakstu, ko Edīte pārrakstījusi vēlreiz. Pirms dot pārrakstīt, Egons katru teikumu izlasījis skaļi priekšā. Zinājis, ka Edīte teiks visu, ko domā. Arī netikamo. „Reiz kļuva nikns, paķēra mēteli, izskrēja laukā, nerunāja,” viņa atceras. „Kad pārnāca atpakaļ, teica – mammīt (tā viņš Edīti uzrunāja kopš bērnu nākšanas pasaulē), laikam jau tev bija taisnība...” Ko tvēra Edītes Gūtmanes auss? „Rakstītajam bija jābūt stipri tuvu patiesībai,” viņa atteic. Egons Līvs rakstūrā bijis tikpat stiprs kā viņa varoņi, taču reizē arī ļoti emocionāls. Kad Rīgā toreizējā Drāmas teātrī pirmizrādīja „Velnakaula dvīņus”, tik ļoti pārdzīvojis, ka nav varējis lāgā skatīties. „Bet Cilinskis bija pasakains Kaspars!” atceras Edīte Gūtmane. Kā „Cīņas” korespondents Egons

uzdāvinā zirgu, bet garā viss aplam, ar tik komunistisku pieskaņu. Egons aizbrāzās uz Maskavu, nepieļaus tādu scenāriju. Bet tur pateica – scenārijs jau ražošana, neko vairs nevar darīt,” atceras Edīte Gūtmane.

„Viņš gribēja turpinājumu rakstīt tādā nacionālā garā, bet teica – to jau neļaus, tad jau labāk nekā...” atceras rakstnieka atraitne. „Vienreiz viņš man atklāja, ka bija aizgājis pie ostas, domājis, nevar vairs izturēt šo psiholoģisko spiedienu, kaut vai meties ūdenī. Kad to izdzirdēju, sacīju – bet, Egon, vai par mani un bērniem tu nemaz nedomā, kā mēs pēc tam dzīvosim? Tad viņš nomierinājās un laikam ar šādu domu arī dzīvoja tālāk.”

Latvijas Jūras akadēmijas bibliotēkai piešķirts Egona Līva vārds

Pie Egona Līva mantojuma savā ziņā var pieskaitīt arī Latvijas Jūras akadēmiju. Četrdesmito gadu beigās vienā jaukā dienā pienāca pavēle, ka Liepājas un Rīgas jūrskolā mācības turpmāk notiks tikai krievu valodā. Egons Līvs bija viens no tiem vīriem, kas sīksti iestājās, ka Latvijā jābūt vienai augstskolai, kur augstāko izglītību jūrniecībā varētu iegūt latviešu valodā. Latvijas Jūras akadēmiju nodibināja 1989. gada 1. oktobrī, dažus mēnešus pēc tam, kad Egons Līvs šķīrās no dzīves. Šogad Jūras akadēmijai jau 25 gadi. No pārejām Latvijas augstskolām tā atšķiras ar to, ka absolventiem darbs ir simtprocentīgi nodrošināts, jo pasaulē joprojām trūkst 30 tūkstošu kuģu virsnieku, jau pirmajā gadā

Egons Līvs bija viens no tiem vīriem, kas sīksti iestājās, ka Latvijā jābūt vienai augstskolai, kur augstāko izglītību jūrniecībā varētu iegūt latviešu valodā.

Līvs braucis uz ziemeļiem pie brižu ganiem un atgriezies ar ļoti skaistu aprakstu. To izvirzīja prēmijai, bet nepiešķīra. Pēc filmas „Kapteinis Nulle” prēmēja visu radošo komandu, izņemot scenārija autoru. Šī netaisnība viņam ļoti kērusies pie sirds. Kinostudijā Lietuvā pēc „Velnakaula dvīņiem” uzņēma filmu „Jūtas”. „Egons negribēja ķerties pie scenārija. Mēs abi aizbraucām uz Viļņu, kur mums iedeva izlasīt uzrakstīto. Egons, mazliet iemalkojis, gul, bet es rauju cauri visu nakti un... raudu. Iedomājieties, Velnakaula mīlestība Zanda apprec milici, viņiem uz kāzām

pēc studijām absolventi algā saņem 2000 eiro. Iemūžinot Egona Līva piemiņu, Jūras akadēmijas bibliotēkai kā Latvijā vienīgajai jūrniecībā specializētajai grāmatu krātuvei, kas ir arī publiski pieejama, 2013. gada novembrī piešķīra Egona Līva vārdu. 5. septembrī te atvēra jaunu Egonam Līvam veltītu ekspozīciju ar mākslinieka Armīna Ozoliņa veidoto dizainu. „Četrdesmit gadu vecumā pirmoreiz izlasot „Velnakaula dvīņus”, biju ļoti pārsteigta, cik drosmīgs un paties ir šis teksts,” atklāj ekspozīcijas iekārtotāja Jūras akadēmijas Studiju centra vadītāja Inga Zariņa. ■

Maestro: „Vai mēs neesam pazaudējuši savu jūru?”

Ainažu jūrskolas 150. gadu jubilejas svinībās septiņos vakarā Jūrskolas laukumā pulcējās mūzikas cienītāji, lai kopā ar maestro Raimonu Paulu, diriģentiem Arvidu Platperu un Edgaru Vitolu, kuriem un pūtēju orķestri „Enkurs” ļautos mūzikas burvībai. Sen Ainažos nebija bijusi tāda sadziedāšanās!

Pēc lielkoncerta „Septiņas pēdas zem ķīļa!” lūdzu maestro Raimonu Paulu dalīties savos iespaidos.

Ar Ainažiem mani saista atmiņas

R. Pauls: „Man par Ainažiem ir tādas patīkamas atmiņas no tiem tālajiem gadiem, man te bija daudz pazīgu. Ir prieks, ka jau septiņdesmitajos gados izdevās uzrakstīt dziesmu „Latviešu jūrniekiem” ar Imanta Ziedoņa vārdiem.

Ainaži – jā, tā ir skaista vieta, jūra, lai gan jūra Latvijā jau visur ir vienāda. Ļoti gribētos, lai šie piejūras ciemi un pilsētas attīstītos, lai te notiktu kaut kas interesants. Nav jau viegli šodien tiem zvejniekiem... Bet cerams, ka latvieši izdzīvos, ja neaizbrauks prom...”

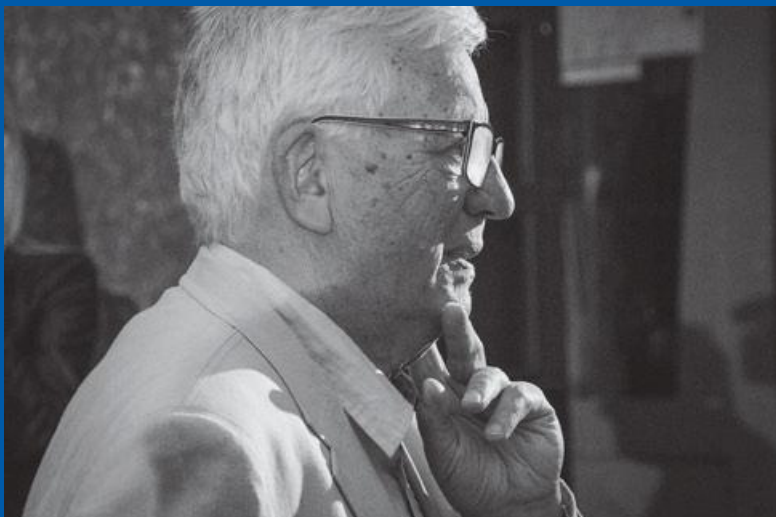
Jūras dziesmām ir īpašs spēks

R. Pauls: „Es domāju, Latvijai jūra ir viens no svētumiem, kas faktiski mūs baroja; šī skaistā pludmale, jūras piekraste, šie meži pie jūras. Diemžēl pēdējā laikā tas ir kaut kā nobīdīts malā. Savulaik mēs savās dziesmās ļoti daudz runājām par Baltijas jūru, Rīgas līci, dzintaru. Šodien tas kaut kā vairs nav aktuāli. Nezinu, kāpēc. Vai mēs to jūru kaut kādā veidā neesam pazaudējuši?!

Kavēties tikai atmiņās ir ļoti skaisti, bet dzīvot tikai no atmiņām – tā tomēr nevar! Ir jāveido kaut kas no jauna, bez jauna mums izdzīvot būs grūti.

Novēlu tiem, kas te dzīvo, izturību! Atcerēsimies savus vecos kapteiņus, arī tos, kuri brauca uz buru kuģiem! Tajos laikos būt kapteinim uz burinieka! Vārgulītis tur nevarēja strādāt. Es šodien pāršķirstīju grāmatu „Dzelzs vīri un koka kuģi”, paskatījies tajās kapteiņu sejās, uz viņu ģimenes bildēm – man ir prieks, tie ir bijuši kārtīgi vīri! Kārtīgi vīri, un tādiem ir jābūt arī tagad. Strādājiet!”■

Gints Šimanis, Valda Brauna foto



Cik maksā Eiropas politika?

Mūsdienu pasaulē visu nosaka ātrums un izmaksas. Tieši mobilitāte ir viena no galvenajām ekonomikas virzītājām. Lai īstenotu ilgtspējīgu izaugsmi transporta un loģistikas ķēdē un sekmīgāk attīstītu multimodālos pakalpojumus, Eiropas Savienība vienu no galvenajiem akcentiem liek uz ES iekšējās tuvsatiksmes kuģošanas integrāciju vienotā transporta un loģistikas ķēdē, kā arī dzelzceļa un iekšzemes kuģošanas iespējami labāku koordināciju. Efektīva un visos aspektos ilgtspējīga ES iekšējā transporta un loģistikas tīklu attīstība ir vitāli svarīga ES nākotnei.



Jau vairāk nekā desmit gadus ES tiek aktualizēts ūdensceļu *īsa isplecs*, tomēr īpaši labi ar šo lietu neveicas, jo kravas, atradušas izdevīgus transportēšanas ceļus, uz jauniem projektiem atsaucas visai negribīgi. 2010. gadā Beļģijas prezidentūras laikā ministrus aicināja aktīvāk pievērsties ūdens transporta konkurētspējai, ostām kā krustpunktam, aktualizējot ostu lomu multimodālajā transporta sistēmā. Īpaši tika akcentēts, ka dažādu transporta veidu optimāla izmantošana vēl nav sasniegta, jo sevišķi attiecībā uz ES iekšējās tuvsatiksmes kuģošanu un iekšējo ūdensceļu transportu. Visaugstākajā līmenī akceptēja viedokli, ka jānovērš šķēršļi, kas traucē ES iekšējās tuvsatiksmes kuģošanas



7. un 8. maijā Atēnās, Grieķijā, norisinājās neformālā TTE ministru padomes sanāksme.

integrāciju vienotā transporta un loģistikas tīklā, jo tuvsatiksmes kuģošana un iekšējo ūdensceļu transports ir svarīga ES ekonomikas daļa, kas veicina ilgtspējīgu izaugsmi,

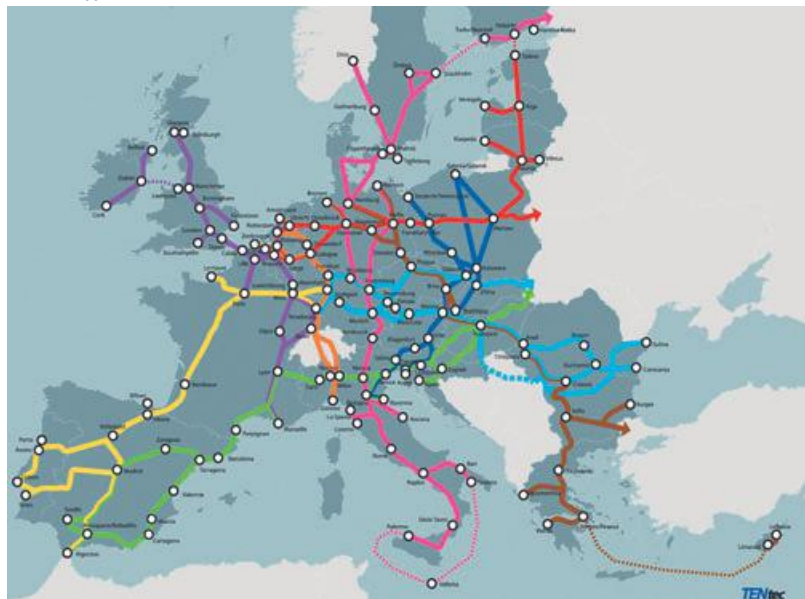
teritoriālo un ekonomisko kohēziju visā ES.

Neformālajās Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) ministru padomes sanāksmēs regulāri kopā pulcējas ES nozaru ministri, lai cita starpā debatētu arī par to, kā vislabāk panākt ES ūdenstransporta pilnīgu integrāciju tuvsatiksmes kuģošanā un iekšējo ūdensceļu transportā, kā arī vienotā transporta un loģistikas ķēdē.

Arī 2014. gada 7. un 8. maijā Atēnās, Grieķijā, norisinājās neformālā TTE ministru padomes sanāksme, kurā Grieķijas prezidentūra aicinājusi ministrus diskutēt par Eiropas Savienības jūras politiku laika posmā līdz 2018. gadam, par galvenajām prioritātēm izvirzot kuģošanas konkurētspēju, cilvēkresursus, kvalitatīvu kuģošanu, starptautisko sadarbību, tuvsatiksmes kuģošanu, pētniecību un attīstību.

Izrādās, ka tieši tuvsatiksmes kuģošana salīdzinājumā ar citiem ES





iekšējā transporta veidiem ir pakļauta spēcīgam spiedienam. Vispirms jau sīvai konkurencei ar citiem transporta veidiem, ko it īpaši apgrūtinā vides un klimata aizsardzības prasības. Turpmāk spiediens vēl pieaugs, jo teju spēkā stāsies prasība par zema sēra satura degvielas izmantošanu. Ar kādiem politiskiem instrumentiem varētu panākt godīgas konkurences apstākļus visiem transporta veidiem – lūk, jautājums, ko ES līmenī neviens pagaidām nav spējis atrisināt.

Kā norādīts pašreizējā TEN-T politikas pārskatā, ES jūras ostām ir divējas funkcijas: no vienas puses, tās kalpo par saikni starp starpkontinentālo jūras transportu un sauszemi, no otras, savieno jūras transportu ar citiem transporta veidiem loģistikas ķēdē. ES politika vērsta uz to, lai ostas kļūtu par galvenajiem punktiem ES nākotnes loģistikas tīklā. „ES ostu attīstība, jo īpaši attiecībā uz saskari ar dzelzceļu un iekšzemes kuģošanu, dos lielu ieguldījumu tuvsatiksmes kuģošanā un ES transporta un loģistikas ķēdes integrācijā. Optimāla jūras un iekšzemes ostu infrastruktūras jaudas izmantošana ir būtisks faktors ūdens transporta integrācijai ES transporta sistēmā. Multimodālo pārvadājumu pakalpojumu pieaugošās iespējas un lielāka efektivitāte var novērst pašreizējo pakalpojumu jaudu problēmu, kas

vērojama uz vienu transporta veidu orientētā tīklā.” Par vienotu ES transporta sistēmas izveidi vēlējuma izteiksmē ir runa ES politiskajos dokumentos, bet tā atduras pret reālo dzīvi: tuvsatiksmes kuģošanas ietvaros Eiropas Savienības ostas konkurē ne tikai ar trešo valstu ostām, bet arī savā starpā.

Kā glābšanas riņķis radās ideja par ostu darbības regulēšanu, nosakot vienādus nosacījumus visām ostām, un vides prasību piemērošana ES ostās. Bet ko darīt situācijā, kad ES prasības dalībvalstu ostām vides jomā ir ļoti augstas, bet tajā pašā laikā kaimiņvalstu ostās, piemēram, Kaļiņingradā, Sanktpēterburgā, Ustjlugā, Promorskā netiek piemērotas, lai gan tās atrodas un darbojas tajā pašā reģionā? Jautājumi ir, atbilde nav. Ostas ir visu transporta veidu saskares krustpunkts, tātad pēc būtības vārti un tilts, bet visi jau ļoti labi zina, kas notiek ar tiem, kas stāv krustcelēs.

Ko praktiski būtu iespējams darīt?

„Zilās jostas” brīnumspējas

Ostām ir ļoti svarīga nozīme Eiropas transporta nozarē un Eiropas konkurētspējas veicināšanā, un tām piemīt milzīgs darba vietu radīšanas un investīciju piesaistīšanas potenciāls. Eiropas politiķi apgalvo, ka ES jūras transporta pārvadības instrumenti kopīgi ar ITS



tehnoloģijām un e-jūras risinājumiem spēj piedāvāt tehnoloģijas, lai radītu „Zilo jostu” (*Blue Belt*), kas ietvertu arī iekšzemes ūdensceļus.

Lai mazinātu ostu un kuģošanas ietekmi uz vidi, viena no iespējām būtu mazināt vides piesārņojuma koncentrāciju, vairāk izmantojot nepilnīgi noslogotās ostas, nevis koncentrēt visus kravu apjomus tikai lielajos transporta mezglos. Lielu daļu kravu, ko pašlaik pārkrauj centrālajās (*hub*) ostās Roterдамā, Antverpenē un Hamburgā, lai tālāk vestu uz Baltijas jūras reģionu, Krieviju un NVS valstīm, varētu pa tiešo nogādāt tuvāk galamērķim. Tādējādi tiktu mazināta ietekme uz vidi, samazinot transporta koncentrāciju lielajos punktos, kā arī nebūtu vajadzīga kravas lieka pārkraušana. Ņemot vērā pašas piecticīgākās ekonomikas izaugsmes prognozes, gaidāms, ka kravu apjoms ostās līdz 2030. gadam palielināsies par 50% un strauji augošajā konteineru satiksmē pieaugums būs vēl lielāks.

UZZIŅAI

„Zilā josta” ir koncepcija, kuras mērķis ir, izmantojot modernās tehnoloģijas un labāko praksi, pilnveidot jūras transportu un integrēt to loģistikas ķēdē, kas sākas un beidzas ES teritorijā. Abos ūdensceļu galos būs tā sauktās „Zilās līnijas” (*Blue Lanes*), kas darbosies ostās.

ES ostas – sadarbības partneres vai konkurentes?

Nav noslēpums, ka Eiropas ostas ievērojami atšķiras kapacitātes ziņā. Patlaban caur trim Eiropas ostām, kuras darbojas vissekmīgāk, proti, Antverpeni, Hamburgu un Roterdamu, transportē vienu piektdaļu no visām precēm, ko Eiropā

ieved pa jūru. Atšķirīgās ostu kapacitātes dēļ būtiski samazinās efektivitāte – maršruti ir garāki, satiksmes plūsmas ievērojami novirzās, braucieni pa jūru un sauszemi ir ilgāki un, visbeidzot, rodas vairāk transporta emisiju un lielāka pārslogotība, kas kaitē ES iedzīvotājiem un ekonomikai. Ja nekas netiks darīts, situācija līdz ar satiksmes pieaugumu tikai pasliktināsies.

Ostās atrodas uzņēmumi, kas veic plaša spektra rūpniecisko darbību, tādu kā naftas ķīmijas, tērauda, automobiļu rūpniecība, enerģijas ražošana un sadale. Ostas ir arī vieta, ap kuru pulcējas uzņēmumi, kas darbojas plašākās ar jūrniecību saistītās nozarēs, piemēram, kuģu būvētavas, kuģu aprīkojuma, celtņu un termināļu aprīkojuma ražotāji, utilitācijas uzņēmumi, uzņēmumi, kas veic darbus atklātā jūrā, uzņēmumi, kas īsteno būvdarbus jūrā, bagarētāji, flotes bāzes u.c.

UZZĪNAI

Aptuveni 70 000 km garajā Savienības piekrastē darbojas vairāk nekā 1200 jūras tirdzniecības ostu. Eiropa ir viens no pasaules reģioniem ar vislielāko ostu koncentrāciju. Caur ES ostām pārvadā 74% ES ārējās tirdzniecības kravu. Tās ir tikpat svarīgas arī pārvadājumos ES iekšienē: ik gadu caur ostām pārvadā 37% ES iekšējās tirdzniecības kravu un ceļo 385 miljoni pasažieru.

Ostu darbība tieši veicina nodarbinātību, ārvalstu investīcijas un IKP pieaugumu. ES 22 dalībvalstīs, kas atrodas pie jūras, 2200 uzņēmēju ostās patlaban nodarbina aptuveni 100 000 ostas strādnieku. Daudz vairāk darbaspēka apkalpo ostu nozari, nodarbojoties ar jūrniecības infrastruktūras tehnisko apkopi un ekspluatāciju, kuģu ekspluatāciju un apkalpošanu, sauszemes pārvadājumiem, loģistikas darbībām, kravu apkalpošanu, piemēram, kravas ekspeditori un muitas brokeri. Ostās ir 1,5 miljoni tiešo darba vietu. Ja tām pieskaita netiešās darba vietas, sanāk gandrīz trīs miljoni darba vietu 22 dalībvalstīs, kas atrodas pie jūras.

Eiropas ostas ievērojami atšķiras, ne visas darbojas vienlīdz sekmīgi,

Hamburgas osta.



UZZĪNAI

Eiropas Komisija ir apzinājusi 319 galvenās Eiropas jūras ostas, kas ir ļoti svarīgas iekšējā tirgus un Eiropas ekonomikas efektīvai funkcionēšanai (TEN-T pamatnostādnes), 83 no šīm ostām atzītas par pamattīkla ostām. Pārskatā par ostām Komisija galveno uzmanību pievērš šīm 319 ostām kā izcili funkcionējošu Eiropas ostu tīkla pamatam, kas apkalpo 96% preču un 93% pasažieru, ko pārvadā ES ostu sistēmā.

un pēdējo gadu laikā aizvien palielinājušās atšķirības starp tām ostām, kuras pielāgojušās jaunajām loģistikas un ekonomikas prasībām, piedāvājot augsta līmeņa pakalpojumus, un tām, kurām tas nav izdevies. ES politiķi sev un citiem atgādina, ka ķēde ir tik stipra, cik stiprs ir tās vājākais posms. Ja tikai dažas ostas nespēj darboties sekmīgi vai ieslīgst strukturālā lejupslīdē, tas ietekmē visa Eiropas transporta tīkla funkcionēšanu un ekonomiku kopumā. Lielās atšķirības kaitē ES iedzīvotājiem un ekonomikai, neļabvēlīgi ietekmē uzņēmējdarbības iespējas labi strādājošajās ostās, kuras nevar izveidot tuvsatiksmes

kuģošanas savienojumus ar reģioniem, kuros ostas darbojas vāji, kā arī traucē ES un tās dalībvalstu centienus attīstīt tuvsatiksmes kuģošanu kā īstu alternatīvu sauszemes transportam pārslogotos reģionos. Vispārīgi runājot, veikspējas atšķirības apdraud Eiropas transporta tīkla efektivitāti, ilgtspējību un Eiropas ekonomikas konkurētspēju kopumā.

Ostām jāspēj pielāgoties nozares prasībām

Flotes kuģi kļūst aizvien lielāki un sarežģītāki: parādās ne tikai sevišķi lieli konteineru kuģi, bet arī jauni *ro-ro* prāmju un gāzes tankkuģu tipi. Piemēram, 2012. gadā būvētā CMA 396 metrus garā konteinerkuģa „Marco Polo” kapacitāte ir 16 tūkstoši konteineru, bet kompānija „Maersk” uz 2015. gadu ir pasūtījusi 20 kuģus, kuru kapacitāte ir 18 tūkstoši konteineru, kas ir līdzvērtīgs tam, ko teorētiski varētu iekraut 280 km garā vilcienā (tāds ir attālums no Roterdamas līdz Diseldorfai; no Rīgas līdz Daugavpilij ir 194 km).

▶ ▶ ▶ 38. lpp.

Konteinerkuģis „Marco Polo”.



►►► 26. lpp.

Kompānijas „Maersk” valdes priekšsēdētājs Sērens Andersons ir pārliecināts, ka 18 tūkstošu TEU konteinerkuģi kļūs par jauno konteinerpārvadājumu standartu, vēl jo vairāk, kad 2015. gadā būs pabeigti Panamas kanāla paplašināšanas darbi.

Enerģijas tirdzniecība mainās: no tiek pārorientēšanās no naftas un naftas pārstrādes produktiem uz gāzi, ostās rodas vajadzība pēc ievērojamām gazifikācijas iekārtām; sausās biomasas un CO₂ pārvadājumu un uzglabāšanas iespējama apjoms; elektroapgāde no krasta.

Jaunajās TEN-T pamatnostādnēs norādīts, ka 319 ostu tīkls ir būtisks iekšējā tirgus un Eiropas ekonomikas funkcionēšanai (83 ostas TEN-T pamattīklā un 239 – visaptverošajā tīklā). Šīs 319 TEN-T ostas kopā ir ļoti svarīgas Eiropas transporta

sistēmas turpmākā optimizācijā ar mūsdienīgu loģistikas darbību palīdzību. Būdamas modālie transporta mezgli jūras maģistrāļu abos galapunktos, tās ir arī neatņemams elements tuvsatiksmes kuģošanas kā sauszemes transporta alternatīvas attīstībā dažos reģionos, it sevišķi Vidusjūras reģionā. Komisija lēš, ka šī iniciatīva nodrošinās tuvsatiksmes kuģošanas apjoma pieaugumu no 4% līdz 8% un radīs ievērojamu skaitu jaunu darba vietu.

Kas lāpīs finanšu caurumus?

Ostu pakalpojumu izmaksas un kvalitāte ir svarīgs Eiropas uzņēmējdarbības vides faktors. Ostu izmaksas var veidot ievērojamu daļu no loģistikas ķēdes kopējām izmaksām. Kravu apstrāde, ostu nodevas un maksa par navigācijas pakalpojumiem ostās var veidot 40–60% no kopējām loģistikas izmaksām

UZZIŅAI

Kopš 2010. gada septembra Francijas un Spānijas valdības ir ieguldījušas 15 miljonus eiro Nantes – Gijonas maģistrālē, piedevām vēl saņemot četru miljonu eiro finansējumu no ES „Marco Polo” programmas. Bizness šajā jūras maģistrālē, maigi sakot, ir neizdevīgs, jo gadā rada sešu miljonu eiro lielus zaudējumus.

pārvadājumos *no durvīm līdz durvīm*, ja uzņēmums kravu pārvadāšanai izmanto tuvsatiksmes kuģošanu.

Piemēram, kuģošanas kompānijas „LD Lines” šefs Kristops Santoni atzīst, ka ostu maksas ir smags slogs tuvsatiksmes kuģošanai. Kompānijai piederošie *ro-ro* prāmji trīs reizes nedēļā veic *isā pleca* pārvadājumus vienā no tā sauktajām jūras maģistrālēm – starp Nantes ostu Francijā un Gijonas ostu Spānijā. Santoni uzskata, ka tagad šie pārvadājumi *iebraukuši* strupceļā. „Ostas maksas, loču, pietauvošanās, stividoru un citi pakalpojumi veido trīsdesmit procentus no izmaksām, un to mēs nevaram pavilkt. Ja ostas ir ieinteresētas piesaistīt tuvsatiksmes kuģošanas līnijas, tām ir jāmaina politika un tuvsatiksmes kuģošanai jāpiemēro īpašas ostu pakalpojumu atlaišanas,” uzsver „LD Lines” šefs.

Santoni kungs turpina cerēt uz glābšanu: „Ar abu valstu valdībām mēs turpinām meklēt risinājumus un veidot biznesa plānu, kas ļautu saglabāt šo pakalpojumu, neizmantojot valsts naudu vai vismaz samazinot tās apjomu.”

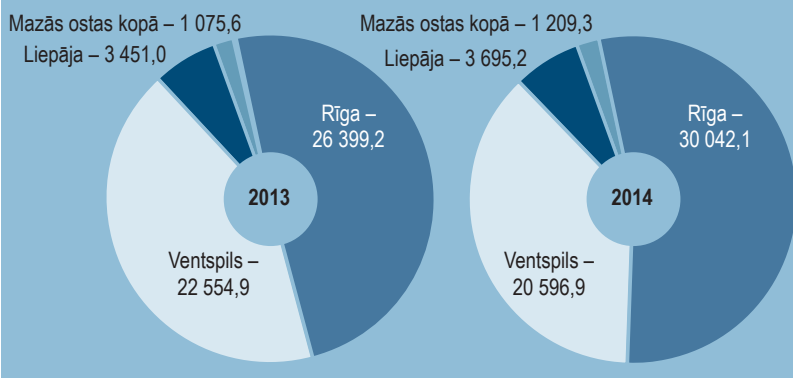
Pēdējo četru gadu pieredze rāda, ka Nantes – Gijonas līnijas noslodze ir visai liela, un arī klienti šo pakalpojumu ir ļoti novērtējuši, bet ar vienu nosacījumu – prāmja pakalpojumi tiek izmantoti tikai tad, ja tie ir lētāki par sauszemes pārvadājumiem.

Te nu pilnībā izgaismojas lielākā jūras maģistrāļu pakalpojumu problēma un pašsaprotams ir jautājums: vai kravu pārvadājumu konkurences cīņā šāda videi draudzīga kravu pārvadājumu sistēma ir dzīvotspējīga un finansiāli iespējama? Un kas lāpīs saplīsušo ES politisko uzstādījumu *deķi*?

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās. 2011.-2014. janvāris-septembris (tūkst. t)

	Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2014./ 2013., %
Rīga	Beramkravas	14 461,6	16 152,1	15 798,4	17 245,8	9,2
	Lejamkravas	5 852,7	6 185,9	5 554,9	7 414,1	33,5
	Ģenerālkravas	4 840,7	5 049,6	5 045,9	5 382,2	6,7
	Kravas kopā	25 155,0	27 387,6	26 399,2	30 042,1	13,8
Ventspils	Beramkravas	7 930,8	9 047,5	7 765,6	6 605,7	-14,9
	Lejamkravas	11 365,1	13 427,4	13 029,8	12 217,0	-6,2
	Ģenerālkravas	1 915,3	1 851,1	1 759,5	1 774,2	0,8
	Kravas kopā	21 211,2	24 326,0	22 554,9	20 596,9	-8,7
Liepāja	Beramkravas	1 556,4	2 748,5	1 822,3	2 409,3	32,2
	Lejamkravas	469,8	316,8	318,7	289,5	-9,2
	Ģenerālkravas	1 466,5	2 255,7	1 310,0	996,4	-23,9
	Kravas kopā	3 492,7	5 321,1	3 451,0	3 695,2	7,1

Kravu apgrozījums Latvijas ostās. 2013.-2014. janvāris-septembris (tūkst. t)



Pasaules ostu ziņas

Tanger-Med osta paplašina saldētavu kompleksu

Viena no visstraujāk augošajām ostām pasaulē ir *Tanger-Med* Marokā, kas piesaistījusi 10 miljonus ASV dolāru, lai paplašinātu ostas saldētavu kompleksu „Atlas Cold Port”.



Projekta realizēšanā apvienojušās Spānijas kompānija „Frio Puerto”, Marokas „Yacout Investissement” un ASV „Lixia Capsia”. Jaunais ostas saldētavu komplekss palīdzēs nodrošināt Marokas augļu, dārzeņu un jūras velšu eksportu pasaulē, tai skaitā palielinās eksporta apjomu uz ASV, jo preču kontrole tiks veikta jau *Tanger-Med* ostā.

Nīderlandes ostu infrastruktūra – pasaulē labākā

Saskaņā ar Pasaules ekonomikas foruma (WEF) klasifikāciju Nīderlandes ostu infrastruktūra ir pasaulē labākā, bet kopumā šīs valsts ostas pasaules ostu reitinga tabulā ieņem 5. vietu. Singapūra un Somija ir līderes inovāciju jomā, tām seko Vācija un ASV.

Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors Hanss Šmits: „Labāko ostu infrastruktūru pasaulē Nīderlandei ir nodrošinājuši



nepārtraukti finanšu ieguldījumi. Šāda politika, kas ļauj ar pārliecību raudzīties nākotnē, ir balstīta uz tirgus analīzi un mūsu stratēģiju „Port Vision 2030”, ko realizējam kopā ar visām iesaistītajām pusēm: ostas administrāciju, pašvaldību, ministrijām, biznesa sektoru un nevalstiskajām organizācijām.

1971. gadā dibinātais Pasaules ekonomikas forums ir neatkarīga starptautiska organizācija, kuras darbības mērķis ir uzlabot stāvokli pasaulē, iesaistot šajā procesā politikus, uzņēmējus, akadēmisko aprindu pārstāvjus un citus sabiedrības līderus, teikts foruma mājaslapā. Pēc foruma dibinātāja ekonomikas profesora Kļausa Švāba domām, kapitālisms pašreizējā formā vairs neatbilst apkārtējai pasaulei. „Mēs neesam mācījušies no 2009. gada ekonomikas krīzes. Nekavējoties nepieciešamas globālas pārmaiņas, un tām jāsākas ar globālās apziņas par sociālo atbildību atjaunošanu,” norāda ekonomikas profesors.

Hamburgas ostā apstrādā pasaulē lielākos konteinerkuģus

Hamburgas ostā uzstādīti Šanhajā būvēti mega portālceltņi, kas nodrošina pasaules lielāko 18 tūkstošu TEU konteinerkuģu ātru un efektīvu apstrādi.

„Hamburger Hafen und Logistik” (HHL) prezidents Stefans Bēns atzina, ka

apstrādes jaudu pieaugums palīdz maksimāli produktīvi izmantot ostas jaudas, lai apkalpotu arvien pieaugošo kravu apjomu, ko pārvadā arvien lielāki kuģi.

Putins izvērs savu politiku Melnās jūras reģionā

„RIA Novosti” ziņo, ka, uzstājoties konferencē par Azovas un Melnās jūras ostu attīstību, Krievijas prezidents Vladimirs Putins ir aicinājis stiprināt Krievijas ostas un izmantot tās priekšrocības, ko sniedz Krimas un Krasnodaras ostu termināļi „pēc Krimas atgriešanās Krievijā”.

Putins uzsvēris, ka ir svarīgi „palielināt Krievijas ostu iespējas, paātrināt kravu apstrādi, kā arī nodrošināt cilvēkus ar konkurētspējīgām darba vietām. Esošajiem



un plānotajiem ostu termināļiem Krimā un Krasnodaras apgabalā ir citam cits jāpārpildina. Mums jānosaka tas, ko vajadzētu attīstīt Krimā un uz ko uzsvars liekams Krasnodaras apgabalā.”

Vēsture mēdz atkārtoties

Neskatoties uz sarežģīto ģeopolitisko un starptautisko situāciju, Rīgas brīvēstā pārkrauto kravu apjoms turpina augt, kas ir tiešs ostas un tajā strādājošo stividorkompāniju nopelns. Bet, ja ostas rādītāji liecina par pozitīvu kravu dinamiku, tad visai neizprotams ir Rīgas brīvēstas valdes valsts pārstāvju negatīvais ostas pārvaldnieka Leonīda Loginova darba novērtējums un centieni priekšvēlēšanu gaisotnē nomainīt ostas pārvaldnieku.

Patiesībā tas nav nekas jauns, jo Loginovu atbrīvot no ostas pārvaldnieka amata ir mēģinājuši daudzi, jo īpaši Latvijas politiskās skatuves debitanti. Tāds 2003. gadā bija „Jaunais laiks” ar Einaru Repši priekšgalā. Kļūstot par Ministru prezidentu, pirmais, ko Repše izdarīja, – atsauc valsts pārstāvjus no Rīgas brīvēstas valdes un paziņoja, ka ostas pārvaldnieka Leonīda Loginova dienas ir skaitītas, jo ostas pārvaldes lēmumi rada valstij zaudējumus un nākotnē šī situācija varētu kļūt vēl sliktāka, līdz ar to mazinot ostas konkurētspēju.

Arī turpmākajos gados sprādzienbīstamas bumbas daudz reizi atradās Rīgas ostas pārvaldnieka krēsla tuvumā. Visbeidzot 2011. gadā nāca valsts lielās reformas ar galveno reformatoru Valdi Zatleru un viņa padomnieci Sandru Sondori-Kukuli, kuri tautai apsōlīja vienreiz par visām reizēm iztīrīt Rīgas ostu no nelikumībām un, protams, arī Leonīda Loginova.



Ostas darbības atbilstību labiem pārvaldības standartiem virākkārt pārbaudīja Valsts kontrole, norādot uz izsaimniekošanas pazīmēm. Diezin kāpēc osta tiek padziļināta, nezina kam vajadzīgi jaudīgi velkoņi, lūk, tā esot tīrā naudas šķīešana.

Neskatoties uz dažādām manipulācijām, Rīgas osta joprojām kāpina kravu apstrādes apjomus, ostas pārvaldnieks vēl aizvien ir Loginovs, bet Repšes un Zatlera debija Latvijas lielajā politikā izrādījās visai neveismīga, un Repšiem arī otrreizējā atnākšana, kandidējot 12. Saeimas vēlēšanās, neizdevās.

Īsi pirms 12. Saeimas vēlēšanām atkal aktuāls kļuva Leonīda Loginova atstādināšanas jautājums. Satiksmes ministrs Anrijs Matīss paziņoja, ka Krievu salas projekta neveismīgas īstenošanas dēļ Rīgas brīvēstas var zaudēt pusi kravu un Eiropas Savienības fondu līdzekļus





teju 100 miljonu eiro apmērā, tādēļ ostas valdei vajadzētu lemt par ostas pārvaldnieka Leonīda Loginova atbrīvošanu. Par šādu paziņojumu neizpratnē bija Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks. Viņš atzina, ka nav neaizvietojamu cilvēku, bet izteica neizpratni par to, kas noticis dažu nedēļu laikā, jo, kad satiksmes ministrs apmeklēja Krievu salu, nekas neliecināja par iespējamo projekta apdraudējumu.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: „Eiropas Savienības finansējums nav apdraudēts un kravas no Rīgas ostas neaizies, ja vien valsts pārstāvji netraucēs ar filozofiskiem apcerējumiem par pastāvošiem riskiem apgūt naudu. Uzņēmēji ir ieslēguši visus resursus, lai šo projektu nevarētu nodot. Tāpēc jāņem Loginovs un jāpārtrauc finansējums. To arī mēģina darīt. Pagaidām mani gāzt nav izdevies, bet nezinu, kas būs nākotnē.”

Ekoloģiskā situācija Rīgas centrā bija viens no iemesliem, kāpēc

UZZIŅAI

Septembra sākumā tika sasaukta Rīgas brīvdostas valdes sēde, kurā četri valsts pārstāvji bija rosinājuši no amata atbrīvot Loginovu, jo viņš neesot noteiktajos termiņos ievērojis Krievu salas projekta rīcības plānu. Loginovs amatā tomēr palika, jo pret atbrīvošanu nobalsoja četri Rīgas brīvdostas valdes pašvaldības pārstāvji.

UZZIŅAI

Krievu salā tiek realizēts Latvijas vēsturē lielākais investīciju projekts, infrastruktūras izbūves kopējās izmaksas, kas pārsniedz 100 miljonus eiro, tiek finansētas no ES fondu līdzekļiem ar ostas, valsts un pašvaldības līdzfinansējumu.

līgumos par Krievu salas infrastruktūras izbūvi un ES finansējuma pieņemšanu tika paredzēts, ka uz turieni tiks pārcelta virknes kravu, tai skaitā ogļu, pārkraušana. Patlaban Eksportostā darbojas divas stividoru kompānijas, kas pārkrauj ogles, – SIA „Strek” un SIA „Riga Coal Terminal”. SIA „Strek” jau parakstījusi līgumu par biznesa pārcelšanu, savukārt sarunas ar „RCT” vēl turpinās.

Rīgas brīvdostas valde ir izstrādājusi un apstiprinājusi plānu, kā rīkoties, ja „RCT” tomēr nepiekrītīs pārcelt ogļu kravas. Tas ietver virkni „RCT” darbību ierobežojošu soļu līdz pat līguma laušanai par tiesībām darboties ostā, un uzņēmēji to labi apzinās. Pašreizējā situācija liek domāt, ka „RCT” vēlas pēc iespējas ilgāk saglabāt esošo situāciju un „noraut” Krievu salas projektu, tādējādi izvairoties no savu līdzekļu ieguldīšanas jau tieši pārkraušanas infrastruktūras izveidē Krievu salā. Osta ir izbūvējusi tikai piestātnes un dzelzceļa pievadus, savukārt ogļu pārkraušanas termināļu būvniecība ir uzņēmēju ziņā.

SIA „Strek” gatava pārcelties uz Krievu salu

Kolizijas ap Krievu salas apgūšanu nerimstas. Kamēr SIA „Rīgas Centrālais termināls” spītīgi turas pie saviem uzstādījumiem Rīgas brīvdostas pārvaldei, SIA „Strek” jau septembra sākumā parakstīja līgumu par gatavību pārcelties no Pijumuižas baseina uz Krievu salas jaunbūvējamajām piestātnēm.

SIA „Strek” ģenerāldirektors un valdes priekšsēdētājs Mihails Gaņevs topošajā videofilmā „Strek – 23” atzīst, ka aizvadītie divdesmit trīs gadi kompānijai bijuši ļoti darbīgi un piesātināti. Ik gadus kāpināti akmeņogļu pārkraušanas apjomi, pateicoties AS „BMGS” profesionālajai darbībai, uzceltas piestātnes Daugavā iepretim Mangaļsalai, kur iespējams piekraut *panamax* tipa kuģus līdz tur pieļaujamajai maksimālajai ietilpībai, kas ļauj samazināt frakts izmaksas, it īpaši transatlantiskajiem pārvadājumiem: ik mēnesi vismaz viens *panamax* no „Strek” piestātnēm mēro ceļu uz Brazīliju, kas nu kļuvusi par kompānijas pārkrauto ogļu tālāko galamērķi.

M. Gaņevs stāsta, ka turpat nedēļu sāka ogļu līguma galīgais variants, jo Rīgas brīvdostas pārvalde koordinē Krievu salas termināļu piestātņu, pievedceļu un kopējās infrastruktūras izbūvi, savukārt kompānijām būs jā rūpējas par kravu laukumu „iedzīvināšanu” – iekraušanas tehniku, termināļu aprīkojumu, darbinieku sadzīves apstākļu un ikdienas servisa nodrošinājumu.

Neraugoties uz tuvākajā nākotnē paredzētajiem jūrģiem, SIA „Strek” jau tagad nopietni domā par vides kvalitātes uzlabošanu Uriekstes ielas terminālī. Šoruden, pateicoties Eiropas Savienības struktūrfondu līdzfinansējumam, SIA „Strek” spēs uzlabot akmeņogļu izkraušanu no vagoniem ziemas apstākļos.

SIA „Strek” projektu vadītājs Vladimirs Makarovs: „Pateicoties ES līdzfinansējumam, mēs vēl šeit, Uriekstes ielas terminālī, papildus iegādāsimies sniega pūtējus akmeņogļu putekļu mazināšanai ziemas apstākļos un „mākslīgo lietu” vasaras periodam. Patlaban arī tiek darīts viss iespējamais, lai akmeņogļu putēšanu mazinātu.”

Gints Šīmanis

Rekonstruēs Ventpils brīvostas pārvaldes kuģu piestātni

Ventpils brīvostas pārvalde ir noslēgusi līgumu ar atklātā konkursa uzvarētāju pilnsabiedrību „LNK Industries Group” par Ventpils brīvostas pārvaldes kuģu piestātnes rekonstrukciju. Projekta kopējās izmaksas ir 2,29 miljoni eiro, 85% izmaksu segs ES Kohēzijas fonds. Pilnsabiedrība „LNK Industries Group” ar Ventpils brīvostas pārvaldi jau sadarbojusies vairākos vērienīgos projektos, tādos kā Ventpils brīvostas 1. muļļa demontāža, 12. piestātnes būvniecība, kā arī Ventas tilta rekonstrukcija, ko veica LNK grupas uzņēmums „Latvijas tilti”.



Rekonstrukcijas projekta ietvaros tiks kapitāli remontētas piestātnes hidrotehniskās konstrukcijas, kā arī labiekārtota piegulošā teritorija. Labiekārtošanā būs iekļautas interesantas formas, kas simbolizēs jūras viļņus. To konstrukciju veidos betona atbalsta sienas ar speciālu faktūru, kas pildītas ar kaltā granīta bruģi. Teritorijā paredzēts uzbūvēt arī autostāvvietu.

Vietu, kur stāv Ventpils brīvostas pārvaldes flotes kuģi, sauc arī par Veco zvejas ostu vai Ziemas ostu (arī Vintrāfenu: no vācu Winterhafen – Ziemas osta). Iespējams, jau Livonijas ordeņvalsts un Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā šī vieta izmantota kā patvērums kuģiem ziemas laikā. 19. gadsimta beigās te izbūvēta zvejas osta. Tagad tā ir piestātne Ventpils brīvostas pārvaldes naftas savācējkuģiem, gultnes dziļuma mērīšanas kuģim „Skauts”, ūdenslīdēju kuģim „Neptūns” un ekskursiju kuģim „Hercogs Jēkabs”. Vēl šeit ir vieta diviem krasta apsardzes kuģiem.■

Beļģi interesējas par sadarbību ar Ventpili

Ventpils ir ieinteresējusi beļģus ar savu brīvo ekonomisko zonu, attīstīto prāmju līniju, kas savieno to ar Eiropu un Skandināviju, kā arī ar bagātīgo eksporta preču tranzīta vēsturi no Krievijas un NVS valstīm. Tādēļ Beļģijas delegācija, kurā bija ap divdesmit ostu un loģistikas kompāniju pārstāvju, septembrī viesojās Ventpilī. Delegācija tikās ar Ventpils brīvostas pārvaldes, stividorabiedrības „Noord Natie Ventpils Terminals”, prāmju operatora „Stena Line”, muitas pārvaldes, kā arī metālapstrādes uzņēmuma SIA „Malmar Sheet Metal” pārstāvjiem. Beļģi kā vizītes mērķi Ventpilī minēja kontaktu



meklēšanu un sadarbību transporta un loģistikas jomā.

Beļģu kompānijas, kas darbojas transporta un loģistikas jomā, meklē alternatīvus preču eksporta un importa ceļus uz Krievijas un Āzijas tirgiem. Ventpils brīvosta viņiem šķiet saistoša jaunu loģistikas ķēžu izveidei.■

„Uralhim” iegādājas „Ventamonjaka” akciju kontrolpaketi

Ventpils domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs, AAS „Vienotā ķīmijas kompānija Uralhim” ģenerāldirektors Dmitrijs Koņajevs, AS „Ventamonjaks” direktoru padomes loceklis Andrejs Višņausks un „ABLV Bank” padomes priekšsēdētājs Oļegs Fiļs septembra vidū paziņoja, ka kompānija „Uralhim” ar 55% daļu kļuvusi par Baltijā lielākā šķidrā amonjaka pārkraušanas termināļa „Ventamonjaks” galveno akcionāru. Ventpils pilsētas mērs un Ventpils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: „Terminālis vienmēr bijis stratēģiski nozīmīgs gan ostai, gan pilsētai. „Uralhim” kā jauns akcionārs spēs nodrošināt nepārtrauktu termināļa noslogojumu. Tas savukārt pozitīvi atsauksies uz visu nozari, kā arī Ventpils brīvostas darbību un iemaksām pilsētas budžetā. Tāpat ārkārtīgi būtiska ir drošība, un „Uralhim” ievēro pašus stingrākos drošības noteikumus. Līdz ar to attiecīgā darījuma pozitīvais rezultāts ir acīmredzams.”

„Uralhim” ģenerāldirektors Dmitrijs Koņajevs: „Ventamonjaks” daļu iegāde ir viens no soļiem, lai nodrošinātu kompānijas produkcijas



piegāžu loģistikas drošību, jo uzņēmums veic piegādes uz dažādām pasaules malām.”

„Ventamonjaks” direktoru padomes loceklis Andrejs Višņausks: „Mūsu ilggadējā sadarbība ar „Uralhim” nesusi augļus. Tas, ka termināļa daļas iegādājies pārkraujamās produkcijas ražotājs un kravu īpašnieks, dod terminālim ilglaicīgas darbības garantiju, un tas ir būtisks termināļa konkurētspējas faktors. Tuvāko gadu mērķis – dubultot termināļa ikgadējos pārkraušanas apjomus.”

„Uralhim” ir viena no lielākajām kompānijām slāpekļa un fosfora minerālmēslu tirgū Krievijas Federācijā un NVS. Tās rīcībā ir jaudas, kas ļauj saražot vairāk nekā 2,8 miljonus tonnu amonjaka, 2,5 miljonus tonnu amonija salpetra, 1,2 miljonus tonnu karbamīda, 0,8 miljonus tonnu fosfora un komplekso minerālmēslu gadā.■

Prāmju līnijām pieaug pasažieru skaits un kravu apjoms

Kravu piegāde un pasažieru ceļošana, izmantojot prāmju līnijas Ventspils-Nīneshamna un Ventspils-Trāvēminde, kļūst arvien pieprasītāka, par ko liecina 2014. gadā ievērojami pieaugušais pasažieru skaits un kravu apjoms šajās prāmju līnijās.



Ņemot vērā pieaugošo pasažieru skaitu, prāmju operators „Stena Line” ir ierīkojis vēl divas papildu biļešu kases.

Baltijas valstīs un Skandināvijā lielākā prāmju operatora „Stena Line” vadītājs Polijā un Baltijā Pedro Kančaja Kraļevskis: „Pasažieru plūsmas pieaugumu veicinājusi vispirms jau jaunā cenu politika, kā arī ērtā rezervēšanas sistēma. Mēs cenšamies kļūt par pirmo zemas cenas prāmju pārvadātāju. Pasažieru ērtībai esam atvēruši jaunas mājaslapas Latvijā, Lietuvā un Krievijā, kas ievērojami atvieglo vietu rezervēšanu uz prāmja. Jaunā cenu politika un jaunā rezervēšanas sistēma uzreiz deva rezultātus.”

Šogad vislielākā pasažieru plūsma vērojama līnijā Ventspils-Nīneshamna. Iespējams, pieaugumu sekmējis arī fakts, ka prāmju operators „Tallink” pēdējā laikā operē tikai ar vienu prāmi no Rīgas uz Stokholmu. Tomēr vislielākais pasažieru pieaugums procentuālā izteiksmē vērojams Ventspils – Trāvēminde līnijā. Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centra SKDS aptaujas rezultāti liecina, ka Ventspils viesi prāmju reisnā kā vienu no ērtākajiem un ekonomiski izdevīgākajiem transporta veidiem, lai nokļūtu Zviedrijā un Vācijā.

Daudz aktīvāka darbība šogad manāma arī kravu pārvadājumu jomā. „Stena Line” pieļauj, ka tas ir saistīts ar intensīvāku uzņēmējdarbības un tirdzniecības attiecību attīstību starp Baltiju un Skandināviju. Pielāgojoties jaunajām tendencēm, ir palielināts reisu skaits no Ventspils uz Nīneshamnu un atpakaļ līdz sešām reizēm nedēļā. Arī uz Vācijas ostu Trāvēmindi reisu skaits no Latvijas ostām (Ventspils un Liepājas) ir pieaudzis līdz septiņām reizēm nedēļā.

„Stena Line” reģionālais vadītājs Baltijas valstīs, Krievijā un NVS Aivars Tauriņš: „„Stena Line” sadarbībā ar Krievijas dzelzceļa operatoru „TransContainer” piedāvā klientiem līniju servisu, kas ļauj nosūtīt konteinerkravas no Gēteborgas Zviedrijā līdz Samarai Krievijā. Pateicoties šai sadarbībai, Ventspils osta ir iekļauta multimodālā konteinerkravu piegādes loģistikas ķēdē. Multimodālā pārvadāšana tiek īstenota, izmantojot dzelzceļu Zviedrijā no Gēteborgas līdz Nīneshamnai, tālāk ar „Stena Line” prāmi līdz Ventspilij, bet no Ventspils pa dzelzceļu uz Krieviju, Centrālo Āziju un Ķīnu.”

„Noord Natie Ventspils Terminals” (NNVT) valdes locekle Viktorija Zeļenkeviča: „Runājot par sadarbību ar prāmju kompāniju „Stena Line”, jāuzsver pozitīvs jaunums – prāmju reisu skaits no Ventspils uz Zviedrijas ostu Nīneshamnu palielināšana no iepriekšējām piecām līdz sešām reizēm nedēļā. Prāmis uz Zviedriju arvien vairāk sāk atgādināt ērtu tiltu starp Baltijas jūras



austrumu krastu un Skandināviju, turklāt maršruts Ventspils – Nīneshamna ir visstākais savienojums šajā virzienā. Prāmis ceļā pavadā 11 stundas un veic sešus reusus nedēļā – šis savienojums ir ļoti ērts kravu nosūtītājiem. Pateicoties tam, ir palielinājies Latvijas kravu eksports uz Zviedriju. Piemēram, uz Skandināviju caur Ventspils ostu tiek vestas kokskaidu plātnes no Bolderājas un dzelzsbetona bloki no Liepājas, Lietuvas dzelzsbetona konstrukcijas un citas kravas. Ventspils terminālis tradicionāli uzņem liелgabarīta kravas, piemēram, Saldus uzņēmuma „Norplast” ražotos stiklšķiedras

izstrādājumus – konstrukcijas naftas vadu aizsardzībai un milzīgus astoņus metrus garus un četrus metrus augstus baseinus zivju audzēšanai. Kravas saņēmējs atrodas Norvēģijā.”

Prāmju savienojumi ir īpaši svarīgi

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: „Prāmju līnijām ir liela nozīme Latvijas tranzīta nozarē, tās Latvijas ostas saista ar vairākām pasaulē ietekmīgākajām konteineru un ro-ro līnijām. Īpaši jāuzsver kompānijas „Stena Line” nozīme tranzīta biznesā, jo šī kuģošanas kompānija ir viens no pasaulē lielākajiem prāmju operatoriem. Tāpēc vēl jo vairāk ir gandarījums, ka tieši „Stena Line” nodrošina mums tik svarīgos prāmju savienojumus no Ventspils uz Nīneshamnu Zviedrijā un Trāvēmindi Vācijā, kā arī no Liepājas uz Trāvēmindi.

Uzskatām, ka „Stena Line” ir labas perspektīvas piedāvāt jaunas iespējas konteinerkravu pārvadājumu attīstībai Krievijas un Āzijas tirgu virzienā. Šobrīd Latvijai ir labākā pieredze no Baltijas valstīm konteineru vilcienos attīstībā. Būtu svarīgi iekļaut šos vilcienus kopīgā loģistikas ķēdē ar „Stena Line” jūras maršruti un piedāvāt gan skandināvu un vācu, gan Krievijas un austrumu tirgu kravu īpašniekiem. Vēl viens būtisks aspekts, ko būtu svarīgi atzīmēt, ir dzelzceļa līnijas Ventspils – Rīga iekļaušana TEN-T Ziemeļjūras – Baltijas jūras transporta koridorā, kur 2014.-2020. gadā paredzēts veikt infrastruktūras modernizāciju, kas tiks finansēta no jaunizveidotā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF).

Viens no svarīgākajiem jautājumiem Latvijas ostu un speciālo ekonomisko zonu tālākā izaugsmē ir loģistikas un distribūcijas centru attīstība, uzsvāru liekot uz Āzijas un Tālo Austrumu valstu kravu piesaisti. Latvija var kalpot par Āzijas un Tālo Austrumu valstu (Ķīna, Koreja) kravu distribūcijas centru Baltijas un Skandināvijas tirgū, kur prāmju pārvadājumu savienojumi ir īpaši svarīgi. ■

NNVT jauni izaicinājumi

SIA „Noord Natie Ventspils Termināls” valdes locekle Viktorija Zelenkeviča: „2014. gads NNVT bijis īpaši ražīgs un saspringts. Ir izdevies apkalpot daudz dažādu kuģu ar daudzveidīgām kravu vienībām. Paralēli jau ierastajiem zivju miltiem maiss no kokmateriāliem vairākos kuģos pēc kārtas citās terminālā pietātnēs apstrādātas cukura kravas no Dānijas, savukārt divos kuģos pārkrauti Saldū ražoti lielgabarīta izstrādājumi no stikla šķiedras. Īpaši priecīgi esam par to, ka Ventspils metālapstrādes uzņēmums SIA „Ventspils metināšanas rūpnīca” savas pirmās eksporta kravas nosūtīšanai uz Zviedriju izmantoja mūsu termināla pakalpojumus. Esam lepnī par to, ka mūsu darbu novērtē un saņemam pozitīvas atsauksmes no klientiem.

2014. gadā NNVT ienāca pirmais tiešais kravas sūtījums no Baltimoras, Ņūdžersijas štatā, ASV. Šo reisu organizēja uzņēmums „Atlantic Ro-Ro Carriers”, kam ir liela pieredze tieši transatlantisko kravu pārvadājumu jomā. NNVT priecājas par uzsākto sadarbību ar „Atlantic Ro-Ro Carriers”.

Veiksmīga sadarbība ar kuģu un dzelzceļa operatoriem, apkalpojot tranzīta koridorus, ir iespējama, pateicoties Ventspils brīvdostas priekšrocībām – ir dziļūdens pietātnes, osta ziemā neaizsalst, visas muitas procedūras tiek ātri norīkotas. Ventspils osta ir pieejama kravu novietošanai un ilgstošai uzglabāšanai, kas padara to par preču distribūcijas centru no jebkuras pasaules nostūra uz Eiropu un Skandināviju. Pateicoties tam,



ka Ventspils brīvdostas pārvalde uzbūvējusi jaunu koksnes termināli kompānijai „Ventplac”, kas agrāk aizņēma NNVT teritoriju, kompānijai radušās papildu iespējas attīstībai šajā virzienā.” ■

Liepājas ostas ziņas

LSEZ Investīciju un mārketinga daļas vadītājs Ivo Koliņš: „Kravu plūsma Liepājas ostā ir stabila, tomēr to, nenoliedzami, ietekmē līdz šim lielākā ostas stvidora LSEZ AS „Liepājas osta LM” ierobežotā darbība, kam iemesls ir uzņēmuma mātes kompānijas AS „Liepājs metalurģs” maksātnespējas radītās problēmas. Savukārt jauztecis LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal”, kas, salīdzinot ar 2013. augustu, ir spējusi trīskāršot savu kravu apgrozījumu, tādējādi kompensējot citu ostas uzņēmumu kravu apgrozījuma samazināšanos.”

Tas, ka rudenī beramkravas veido vairāk nekā pusi no visām kravām, skaidri norāda, ka arī ostā sākusies graudu sezona. Tieši lauksaimniecības produkti – labība un tās izstrādājumi – ir dominējošā kravu grupa Liepājas ostā. Piemēram, augustā pārkrauti 208,7 tūkstoši tonnu beramkravu, no kurām 64,2% jeb 127,1 tūkstotis tonnu bija labības produkti.

LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” termināļa vadītājs Juris Matvejs: „Graudaugu raža šogad Latvijā, Krievijā un Kazahstānā ir vīrs vidējās, un tas nozīmē vien to, ka sezonai jābūt labai, ja vien politiskajā līmenī nenotiks kāda ierakšanās tranzīta biznesa nozarē.”

Beramkravu segmentā otra lielākā kravu grupa ir būvmateriāli, savukārt

ģenerālkraavu grupā lielāko apgrozījumu augustā veidoja ro-ro kravu plūsma, ko nodrošina regulārā prāmja līnija Liepāja-Trāvēminde (Vācija). Otra lielākā ģenerālkraavu grupa ir kokmateriāli, bet lielāko daļu lejamkravu veidoja naftas produkti un jēlnafta.

„Liepājas ostu LM” atdod par sviestmaizi

„Liepājas metalurģa” (LM) administrators Haralds Velmers uzņēmuma „Liepājas osta LM” akciju kontrolpaketi pārdevis par trīsarpus reizes zemāku cenu salīdzinājumā ar augstāko piedāvāto. Kā raksta portāls „pietiek.com”, Velmers atteicies uzņēmējam Kirovam Lipmanam par 555 000 eiro pārdot LM meitasuzņēmuma „Liepājas osta LM” akciju kontrolpaketi un par 150 000 eiro pārdevis to citam pretendētā – Konstantīnam Gončarovam, kura iesniegtais piedāvājums esot atzīts par izdevīgāko, bet otrs izdevīgākais administrators ieskatā bijis SIA „BE Projekts” piedāvājums iegādāties akcijas par 100 000 eiro.

Kā ziņo oficiālais izdevums „Latvijas Vēstnesis”, „Liepājas ostas LM” akciju pārdošana bez izsoles tika izsludināta šā gada 20. jūnijā. Bija paredzēts pārdot 7 875 804 „Liepājas ostas LM” akcijas ar nominālvērtību 1,40 eiro, kas kopā veido 11 026 125

eiro jeb 95,16339% no 11 586 520 eiro lielā pamatkapitāla.

LM meitasuzņēmumu „Liepājas osta LM” bija paredzēts pārdot atsevišķi no pamatražotnes, savukārt ostas pakalpojumu pieejamību ražotnei garantēs jaunizveidotais meitasuzņēmums SIA „50. pietātnē”.

Marta beigās izveidotā kompānija „50. pietātnē” ir LM 100% meitasuzņēmums, un 16. aprīlī Liepājas SEZ valde deva piekrišanu modernizētās 50. pietātnes nomas līguma izbeigšanai ar „Liepājas ostu LM” un šai pietātnēi piegulošās zemes iznomāšanai uzņēmumam „50. pietātnē”. Administrators skaidroja, ka tādā veidā tiek nodrošināts LM pārdošanas plāna galvenais mērķis – uzņēmumam tiek nodrošināta pieeja ostas pakalpojumiem, savukārt „Liepājas ostas LM” pārdošana atsevišķi spēšot atrisināt šā uzņēmuma problēmas – dramatisko kravu kritumu un finansiālo nestabilitāti.

„Liepājas osta LM” ir lielākā Liepājas ostas stvidorkompānija, kas līdz šim ik gadus ir nodrošinājusi ostai stabilu kravu plūsmu, taču 2013. gadā sakarā ar māteskompānijas LM maksātnespēju kravu apgrozījums ievērojami samazinājās: 2012. gadā kompānija pārkāva 2,67 miljonus tonnu kravu, bet 2013. gadā vien 1,47 miljonus tonnu. ■

Es vienkārši esmu jūrniece!

Kapteiņa trešais palīgs Lienīte Ērkšķe saka, ka pamatskolas gados viņas domas par profesijas izvēli bijušas atbilstošas standartiem – juriste vai ekonomiste: „Gan labi nopelnīt var, gan arī labi izskatās – kostīmiņā, ar svarīgiem dokumentiem rokā...”

„Enkurs” uzlika punktu uz „i”

„Pirmo informāciju par jūrniecību kā perspektīvu profesiju saņēmu no paziņas, ģimenes drauga. Viņš ir saistīts ar jūrniecības nozari un stāstīja man, cik tā ir perspektīva, ka, beidzot Latvijas Jūras akadēmiju, darba iespējas ir neierobežotas, un ja ne Latvijā, tad pasaulē labu darba vietu sev atradišu. Nezinu, kādēļ, taču tolaik Latvijā informācijas par šo industriju bija ļoti maz,” atceras Lienīte.

Iespēju iegūt vairāk informācijas meitene atrada, piedaloties konkursā „Meklējam kapteiņus”, ko Jūras administrācija rīkoja vēl pirms konkursa „Enkurs”. „Nolēmu piedalīties. Konkursa nobeidumā visus dalībniekus izvadāja pa ostu, ostas dispečerdienestu, aizveda arī uz Jūras akadēmiju, un viss pieredzētais nostiprināja manu interesi par jūrniecību. Sekoja konkurss „Enkurs”, es izveidoju mūsu skolas komandu, kura savulaik izpelnījās ievēribu ar meiteņu pārsvaru sastāvā, un varu teikt, ka šī pieredze tad arī uzlika punktu uz „i”. Iestājos Jūras akadēmijā, turklāt ar „Enkuru” biju palīdzējusi izvēlēties profesiju arī saviem klasesbiedriem Leldei un Krišjānim – mēs akadēmijā iestājāmies trīs no manas klases.”

Pieminot konkursu „Enkurs”, jāpiebilst, ka tieši Lienīte, jau studējot un darbojoties studentu padomē, nāca klajā ar priekšlikumu, ka kādai no konkursa kārtām jānotiek arī akadēmijā, un kopš tā laika nu jau sešus gadus Jūras akadēmijā notiek „Enkura” fināls, ko joprojām organizē un gatavo studentu padome.

Lienīte atzīst, ka ilgi nav varējusi izšķirties – stāties Ostu un kuģošanas vadības vai Kuģu vadības programmā. „Man tā arī tika teikts – meitenes uz kuģiem nav vajadzīgas! Savukārt izglītība ostu vadībā – tā ir perspektīva izglītība jūrniecības ekonomikā, ar daudzām iespējām nākotnē. Tādēļ

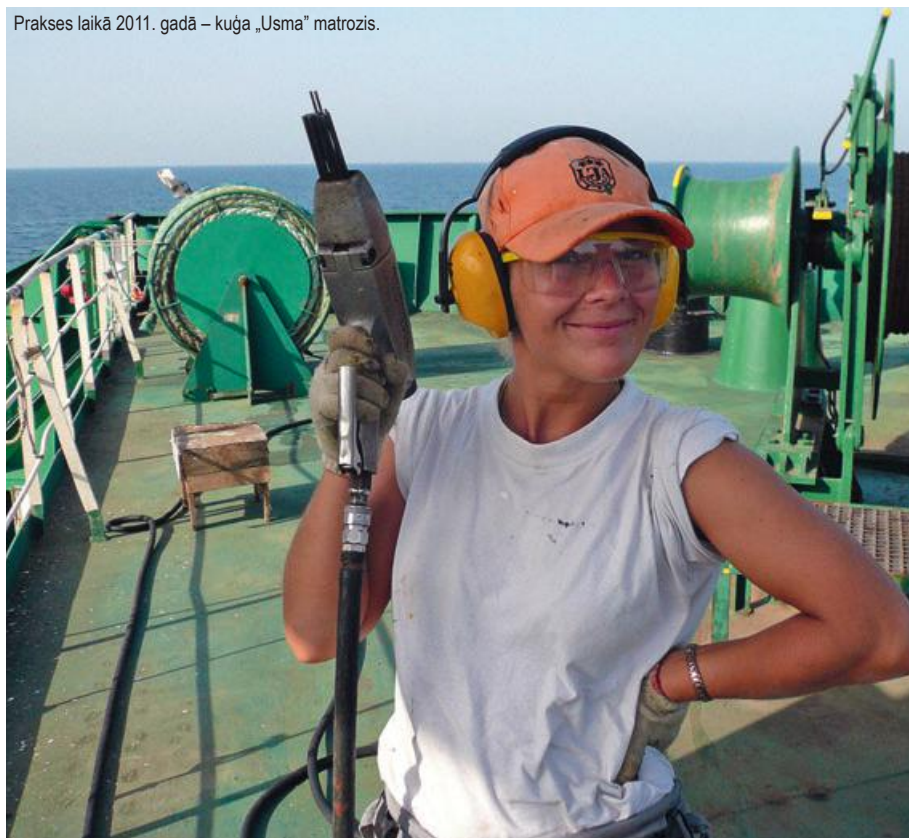
iestājos ostu vadītājos. Manu pārliecību mainīja pasniedzējs Alberts Evertovskis, kurš savā pirmajā lekcijā sacīja, ka darbam krastā ir vajadzīgi speciālisti ar jūras pieredzi. Pēc pirmās prakses, kas, interesanti, ostu vadītājiem ir pēc pirmā kursa vasarā un uz kuģiem, es sapratu, ka tomēr gribu mācīties par kuģu vadītāju. Ar vairāku pasniedzēju pretimnākšanu pievilku *astītes* un 2. kursu turpināju Kuģu vadības programmā, nezaudējot gadu un turpinot iesākto ar jauniegūtajiem draugiem un studiju biedriem.”

Nevaru ciest, ja jūtos nelietderīga

Nu jau pagājuši gandrīz divi gadi, kopš Lienīte pabeigusi akadēmiju

un kļuvusi par pilntiesīgu kuģu vadītāju. „Saprotu, ka esmu izdarījusi pareizo izvēli. Ar to, kas notiek jūrā, esmu uz „tu”, taču joprojām turpinu apgūt praktiskās zināšanas, labi saprotu, ka man ir jāaug un jāattīstās. Pienāks laiks, kad meklēšu darbu krastā, un krasts jau nekur nepazudīs. Es zinu, ka negribu sēdēt ofisā un darīt „kaut ko”. Vēlos nodarboties ar to, kur varēšu izmantot iegūtās praktiskās zināšanas, bet vēl neesmu apzinājusi visus variantus, kādus piedāvā darbs krastā. Neesmu arī pilnīgi atmetusi ar roku savam kādreizējam sapnim par jurista darbu, tikai tagad tas noteikti būtu saistīts ar jūrniecību. Droši zinu, ka mācības vēl turpināšu un joprojām esmu vērsta uz izaugsmi karjerā. Ticu, ka pienāks

Prakses laikā 2011. gadā – kuģa „Usma” matrozis.



laiks arī beigt blandīties pa okeāniem un pievērsties ģimenes dzīvei, saprotu, ka tas ir ļoti svarīgi, bet to visu vēl pagūšu,” ir pārliecināta jaunā virsniece.

„Savā ziņā varu piekrist, ka sievietei nav vietas uz kuģa – tikai tāpēc, ka tur tomēr ir pietiekami daudz fiziska darba. Pati nevaru ciest, ja ir brīži, kad jūtos nelietderīga. Nu, piemēram, tauvošanās. Mans galvenais uzdevums ir visu kontrolēt un ziņot tiltiņam par notiekošo, bet rodas situācija, kad redzu – matroži tai brīdī ir aizņemti otrā pusē, un es jau grasos pielikt savu roku, taču bocmanis kliedz, lai neķeros klāt. Viņš jau grib labu, bet es jūtos tizla. Atrodos blakus, esmu cilvēks komandā, ar brīvām rokām,



pie tam virsniece, bet mani grib pasaudzēt – tas man nepatīk,” atzīst Lienīte.

Viņas kā kapteiņa trešā palīga darba pienākumos ietilpst arī visa ar drošību saistītā aprīkojuma uzturēšana un pārbaudīšana. „Lai pārbaudītu ugunsdzēsības šļūtenes, man dod palīgā matrozi. Nudien nezinu, vai arī puišiem stūrmaņiem šā darba veikšanai dod palīgu, vai arī viņi tiek galā vieni paši. Patiesībā jau par drošību uz kuģa atbild kapteiņa vecākais palīgs, es esmu izpildītājs, taču nekad nepieļaušu, ka atbildība par manām kļūdām būtu jāuzņemas kādam citam. Līdz šim gan par manu darbu nekādas sūdzības vai rājiņi nav bijuši.”

Runājot par drošību uz kuģa, Lienīte nenoliedz, ka vairākkārt ir nācies kuģot arī pa pirātu apdraudētajiem rajoniem. Taču uz jautājumu, vai nav bail, viņa atbild, ka vienkārši dara savu darbu un par briesmām cenšas īpaši nedomāt. „Ja nu manas sardzes laikā kāds uznāk uz tiltiņa un sāk stāstīt briesmu stāstus, tad es vienkārši palūdzu viņu aiziet. Es cenšos nepiesaukt nelaimi ar savām domām. Taču, ja pienāks kritiska situācija, galvenais ir tas, ka es zinu, kas man ir jādara, zinu, ka arī kolēģi zina savus pienākumus, tas viss ir atrunāts un atstrādāts pēc kompānijas iekšējiem reglamentiem.”

Stūrmaņa sardzes laiks uz kuģa ir astoņas stundas – diennaktī divreiz pa četrām stundām. „Kad sāku strādāt, man teica – savas sardzes laikā tu esi pats svarīgākais cilvēks uz kuģa. Ir jāzina, kur kurš atrodas, kādi procesi notiek uz klāja, jāizprot situācija un jāspēj pieņemt lēmumus, gan esot atklātā jūrā, gan ostā. Tas nav iespējams, ja nepārzini visas norises uz kuģa. Prakses laikā man nebija iespēja daudz uzzināt par kravas lietām, tāpēc esmu ļoti pateicīga sūkņu mašīnistam Aigaram Jēkabsonam, kurš jau veselu stūrmaņu paaudzi „Latvijas kuģniecībā” izmācījis par kravas operāciju norisi uz kuģa, arī mani. Mana pirmā reisa laikā, jau esot amatā, kad viss jau tā kā būtu jāzina, viņš mani izvadāja pa klāju ne reizi vien, visu stāstīja, rādīja, izskaidroja un bija gatavs

vēl un vēl atkārtot vienu un to pašu. Tas nebija viņa pienākums, taču viņš tam ziedoja savu laiku. Tas ir ļoti svarīgi, ka pieredzējušie jūrnieki dalās savās zināšanās ar jaunajiem *gurķiem*, bet nenoliedzami arī pašam ir jāizrāda interese, nevar gaidīt, ka kāds zināšanas ar karoti mutē lies! Patiešām vislielākais paldies visiem maniem kolēģiem, kuri ir bijuši gatavi mani pamācīt, neizrādot aizkaitinājumu par to, ka es, jau būdama stūrmanis, kādreiz arī kaut ko nezinu,” saka meitene.

Nonākot uz kuģa, kur nāksies vadīt vairākus mēnešus, ir ļoti svarīgi, kādas attiecības izveidojas ar pārējiem apkalpes locekļiem. „Ļoti labi, ja paveicas nonākt apkalpē, kas tiešām ir un strādā kā komanda. Slikti, ja gadās kāds darvas pilienis – kāds cilvēks, kuram tu vienkārši nepatīc. Strādājot krastā, no šādiem cilvēkiem var izvairīties, bet uz kuģa tas nav iespējams. Un ja kādam nepatīk, ka esmu meitene, tad nu tam, piedodiet, bet ir jātiec pāri – laiki mainās. Tā kā atgriezies jau zināmā apkalpē, dodoties reīsā biju paņēmusi līdzīgu dažādas kāršu spēles, un tad mēs, tāds bariņš, bieži vien sanācām kopā un spēlējām. Tā gan laiks ātrāk paiet, gan arī veidojas komunikācija un labas savstarpējās attiecības, jo citādi visbiežāk jau katrs sēž savā kajītē pie datora.”

„Latvijas kuģniecība” nešaubījās

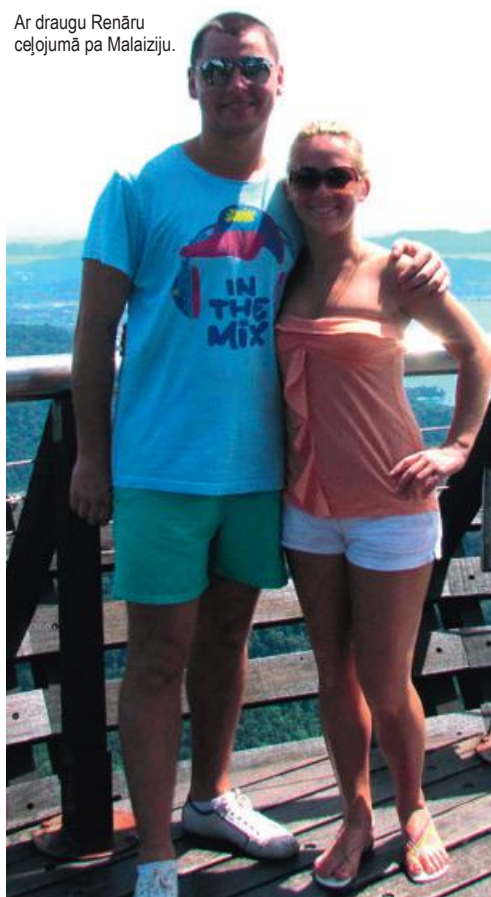
Lienīte pēc akadēmijas beigšanas jau divus kontraktus ir nostrādājusi par stūrmani uz „Latvijas kuģniecības” tankkuģa „Krišjānis Valdemārs”. „Latvijas kuģniecība” viņai deva arī iespēju iziet prakses studiju gados. „Prakses vietas atrast bija ļoti grūti. Jāatzīst, ka arī darba vietas atrast nav viegli, kamēr tev vēl nav pieredzes. Saka, ka grib darbinieku ar pieredzi, bet, kad pieredze jau ir, sāk darboties tas, ko saucu par „sieviešu faktoru”. Tu esi meitene, un uz tevi skatās ar neuzticību. To nevar pārvarēt nekā citādi, kā tikai sākot strādāt un ar savu darbu pierādot, ka tu to vari. Taču „Latvijas kuģniecība” nekad nav apšaubījusi, ka es,



Mācību trauksme ar glābšanas laivas nolaišanu ūdenī.



Neptūna svētki, šķērsojot ekvatoru nulltajā meridiānā.



Ar draugu Renāru ceļojumā pa Malaiziju.

būdamā meitene, varu būt labs stūrmanis. Jā, kādreiz jau pavelk uz zoba, bet redz – reisā aizsūta, un labs raksturojums ar atļeksētu paaugstinājumu uz otro stūrmani man jau kabatā. Tā ir uzticēšanās, par ko esmu un vienmēr būšu pateicīga.”

Uz jautājumu, kādai jābūt meitenei, lai varētu strādāt uz kuģa, Lienīte atbild – jābūt stipram raksturam. „Ir jānosprauž mērķi un ir jāveido attieksme. Ar kaut kādu ķīkīnāšanu uz kuģa neko nevar panākt. Ir jābūt uztvert kritiku un no tās jāmacās. Kaut gan man pašai bija gadījums, kad man aizrādīja un es atbildēju, ka kritikai ir jābūt konstruktīvai. Tā tas arī ir – jābūt atvērtam, taču jābūt arī par sevi pastāvēt. Jābūt emocionāli spēcīgai – nu, bet tas gan tikpat daudz attiecas arī uz puīšiem. Meitenēm, kuras izvēlas mācīties par jūras virsniekiem, teikšu tā: noteikti būs daudz grūtāk, nekā sākam šķiet. Galvenais ir nesalūzt.”

Atkalredzēšanās prieks ir neaprakstāms

Jau no studiju gadiem Lienīte ir kopā ar savu draugu Renāru, kurš arī ir jūrniece. „Man ir četrus mēnešu kontrakti, Renāram – 10 nedēļu. Šogad jau astoņus mēnešus neesam tikušies. Labi, ka ir visas mūsdienu tehnoloģijas, kas ļauj nepazaudēt to kopā būšanas sajūtu. No vienas puses, ir grūti, bet, no otras, mums ir vieglāk, jo viens otru labi saprotam. Nav, protams, mazsvarīgs arī mūsu labais atalgojums, kas tuvina kopīgajiem mērķiem. Nu, un atkalredzēšanās prieks – tas ir neaprakstāms,” saka Lienīte.

Lienītes ģimene viņas izvēli – kļūt par kuģu vadītāju – ir pieņēmusi. „Mamma priecājas par mani, viņa nekad nav mēģinājusi ietekmēt manus lēmumus. Tas nenozīmē, ka man visu mūžu bijis nekontrolējams brīvsolis – esmu audzināta tā, lai vienmēr prastu pieņemt

pareizus lēmumus. Vecmāmiņa gan vairāk uztraucas par visu ko, taču arī viņa uzticas man un maniem lēmumiem. Tālākie radnieki bieži brīnās: kā tu to vari? Kā tiec galā? Vai vētras laikā tev nepaliek slikti? Tad es ar tādu mazu humoru atbildu – es vienkārši esmu jūrniece!”

Pēc četrus mēnešu kontrakta jūrniecei pienākas tikpat garš atvaļinājums. „Pirmais, ko izdaru – *izskrienu* cauri visai Latvijai, apciemāju sen neredzētos draugus, apskatu katra ģimenes pieaugumu... Kad atbrauc Renārs, mēs abi kopā galvenokārt ceļojam. Man svarīgākais, lai zemē, uz kuru braucam, būtu silts, būtu zils ūdens un nebūtu čūska!” Strādājot uz kuģa, Lienīte vēl nav tikusi vien līdz Austrālijai, par Ziemeļpolu un Dienvidpolu nerunājot, taču viņas sapnis ir *atdurties* vairāk Dienvidamerikā – Brazīlijā. „Es esmu Strēlnieks – ceļotājs. Tas vien jau izskaidro profesijas izvēli.”■

Sarma Kočāne

Latvijas kadetu piedzīvojumi

(Nobeigums.)

Sākums žurnāla

„Jūrnieks” 2., 3. un 4. nr.)

Katrīna Tarvīda burāja uz 27,7 metrus garā burinieka „Johanna Lucretia”. Stāsta Katrīna: „27. jūlijā pilnīgā neziņā uzkāpu uz izvēlētā burinieka „Johanna Lucretia”. 5. augustā nokāpu ar smagu sirdi un asarām acīs. Katrā ziņā izbaudīju ik mirkli, ko pavadīju uz kuģa ar lielisko komandu. Komandā bijām astoņi cilvēki plus grieķu pavārs, kurš mūs pameta, kad pēc sacensībām piestājām Bornholmā. Kapteinis – garš, labā formā, pēc skata īsts pirāts (kāju nagi aplīmēti ar mirongalvām), pārsvarā pārvietojās rūtainās pidžamas biksēs un bezroku krekļā, lietus laikā uzlika dzeltenu lietus cepurīti un dažkārt uzvilka arī lietus jaku. Kā cilvēks ļoti jauks, ziņošs un pieredzējis burātājs, arī pavārs un kūku cepējs. Kapteiņa palīgi bija Džošs un Eds. Eds ieguvis fiziku un IT speciālista izglītību, bet dažādu iemeslu dēļ visu savu iepriekšējo dzīvi pametis krastā un tagad gūst pieredzi uz „Johannas”. Džošs ir pilnīgs pretstats Edam, jauns puisis, kurš ar kapteiņa palīdzību izgājis jūras skolas kursu un tagad jau vairākus mēnešus dzīvoja uz „Johannas”. Mēs no Latvijas bijām četri – Baiba, Ralfs, Kaspars un es. Pienākumi visdažādākie – stūrēt, noņemt, uzvilkt, pievilkt buras, vārtīt tēju, pierakstīt koordinātas. Mana maiņa, iesaukta par *deadwatch*, tiešām ir nāvēģi grūta, jo 80% laika vienīgā nodarbe varētu būt zvaigžņu pētīšana, ja mākoņi atļauj.

Ar laika apstākļiem, protams, varēja palaimēties vairāk. Gandrīz visu sacensību laiku baudījām lietusgāzes. Tikām gan pilnīgā bezvējā, gan arī vētru izbaudījām, kad vējš tuvu pie 30 mezgliem un vilniši arī iekustējušies. Lai vai leņķis pret ūdeni pie 35 grādiem. Tā kā kuģis bija iebraucis vējā ar pilnām burām, sākām ņemt nost visu lieko. Velkot nost priekšējo buru, pamanījos saplēst striķi, nav skaidrs, kādā veidā. Puiši rāpās uz priekšējā bomja, lai nostiprinātu buru. Viņi pusi laika pavadīja zem ūdens, jo kuģis nepārtraukti ar priekšgalu triecās vilņos. Tā kā biju pašā priekšgalā,

tad arī izbaudīju nereāli silto ūdeni. Uz maiņas beigām biju pilnīgi slapja, mani sūtīja pārgērbties, jo atlikusi vēl kāda pusotra stunda, ko strādāt. Nogāju lejā un sapratu, ka pārgērbties ir tikpat neiespējami kā aiziet uz tualeti. Tikpat slapja uzgāju augšā, bet apakšstāva šūpošana bija darījusi savu. Zivju barošana varēja sākties. Puszaļa, puszila centos acis turēt vajā, komandas biedrene Baiba piedāvāja citronu, jo vācieši ir pierādījuši, ka trešajai daļai cilvēku citrons palīdz pret jūras slimību. Skaidra lieta, puscitronu apēdu un turpināju nīkt. Baibiņai izdevās citronu iemānīt arī Kaspam, kuram tajā brīdī no jūras slimības nebija ne miņas. Vēlme barot zivis viņam parādījās tik zibenīgi, ka ne viņš paspēja aizskriet līdz otram bortam, ne pabrīdināt mūs, un viss citrons ar piedevām, nonācis vēja varā, apķēzīja gan mani, gan Edu. Pēc Kaspāra izgājiena es ļoti pieklājīgi piecēlos un aizgāju pie otra borta barot zivis. Ar to interesantākā maiņa noslēdzās, nākamā pēc četrām stundām ar saulrietu.

Bijām pie Zviedrijas krastiem, pārāk tālu uz rietumiem. Kāpēc? Tāpēc, ka prognoze nepiepildījās. Ar pārāk nīkulīgu ātrumu lēnām līdām plus mīnus pareizā virzienā. Noķert konkurentus bija neiespējami. Kapteiņa stratēģija sākotnēji izrādījās ļoti pareiza, gājām kā pirmie savā klasē un kā otrie kopsummā, taču laika prognoze nepiepildījās un par galveno uzdevumu tika izvirzīts finišēt dotajā laikā. Mums labvēlīgs vējš parādījās, kad līdz finišam bija atlicis mazliet vairāk par 12 stundām. Bet tad pēkšņi nezināmu iemeslu dēļ finiša laiks tika samazināts. Nu bija atlikušas nepilnas sešas stundas. Pusnaktī pierakstījām savas finiša koordinātas, ieslēdzām motoru un devāmies pelnītā atpūtā uz Bornholmas salu.

Nākamajā dienā tuvojamies Bornholmas krastiem ar nolaistām burām. Šī ir vissaulainākā vieta Baltijas jūrā. Izsklausās skaisti un izskatās arī. Pilsētiņā ir iespaidīga un moderna zivju kūpinātava, ap 40 keramiķu un stikla pūtēju darbnīcu. Tā tiešām atgādina paradīzi: mazas šauras ieliņas, mazas dzeltenas mājiņas ar oranžiem dakstiņu jumtiem.

Ar nepiedodami lielu ātrumu tuvojamies Ščecinai. Kanāls, kas ved uz Ščecinu, ir Daugavas izmēra, pa to braukā visdažādākā lieluma kuģi un jahtas. Arī tankkuģi un sauskravas kuģi. Sajūta kā uz maģistrāles. Vakarā pie alus pudeles spēlējām kārtis, es uzvarēju, un tas nozīmēja, ka eju uz kapteiņu vakariņām. Tas bija iespaidīgi. Satiku daudz citu kapteiņu, kapteiņu palīgu. Visi pārrunāja savus burājumus, stāstīja par saviem kuģiem. Sarunā ar mūsu kapteini uzzināju daudz par viņa paša pagātni, par kuģi un apkalpi. Tas bija pasākums, ko nekad neaizmirsīšu. Atgriežoties uz kuģa, mūs sagaidīja parējie, viņi spēlēja kārtis, un mēs viņiem pievienojāmies. Pēc britiņa šāva salūtu. Iespaidīgi un skaisti. Lielisks dienas noslēgums. Nākamā diena bija tikpat jauca. Devāmies uz sporta spēlēm: skimbords, cīņas uz balķa, volejbols. Vakarā komandas ballīte un svinības uz blakuskuģa „Maybe”, klases uzvarētāja un Florences ceļojošā kausa ieguvēja. Ievēroju, ka iepriekšējā gadā kauss ir piederējis mūsu kuģim. Atkal lielisks vakars, ciemos atnāk draudzene un Kaspāra māsa Ieva, dalāmiem iespaidos un piedzīvojumos.

5. augustā, lai kā negribētos, bija jādodas mājās. Nu ar pārliecību varu teikt, ka tās nav ardievas, bet tikai atvadas līdz nākamajai reizei, ļoti ticams, ka līdz nākamajam gadam. Citējot Kaspāru, esmu dzīva no laimes un jūras. Tagad, esot uz sauzemes, varu teikt: šis brauciens bija tieši tas, kas vajadzīgs, lai saprastu, ko vēlos darīt turpmāk.”

Šie bija tikai četri jauniešu stāsti. Trīs no tiem rakstījušas meitenes. Tas nenozīmē, ka Latvijas kadetu grupā viņas bija vairākumā, vienkārši puiši savās emocijās ir skopāki. Latvijas Jūras akadēmijas kadetiem šī bija laba iespēja salīdzināt sevi ar Sanktpēterburgas kadetiem un iepazīt praksē to, par ko pirms tam dzirdēts lekcijās. Jauniešiem uz nelielajiem buriniekiem tā bija iespēja pārbaudīt sevi sacensību apstākļos un vētros. Ceru, ka vismaz daļa no viņiem kļūs par jahtas „Spaniel” komandas locekļiem.■

Uģis Kalmanis
Latvijas Burāšanas mācību
asociācijas valdes loceklis



Piedāvājam darbu KUĢU KONTROLES INSPEKTORAM Kuģošanas drošības inspekcijā

DARBA APRAKSTS

- Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto un reģistrējamo kuģu karoga valsts kontrole un tehniskā uzraudzība,
- ostas valsts kontroles inspekciju veikšana Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem,
- piedalīšanās Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa ieviešanas auditos uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas kuģošanas uzņēmumos,
- Latvijas karoga kuģu drošības operatīvās kontroles veikšana.

PRASĪBAS

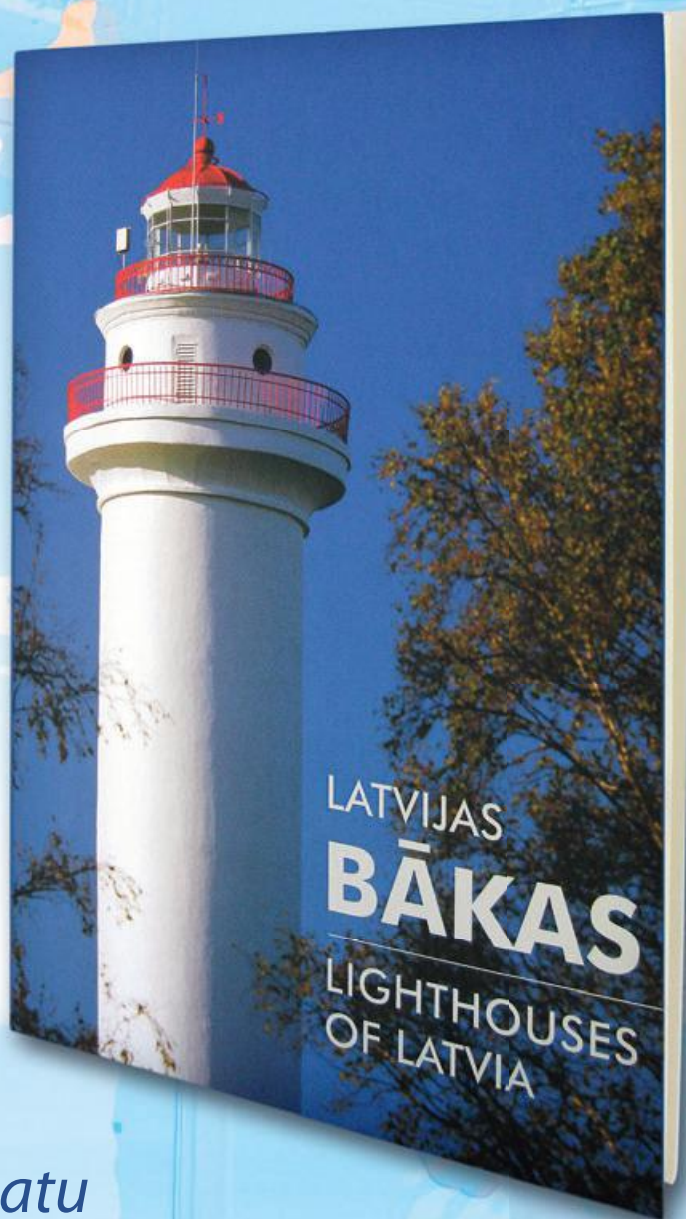
- augstākā jūrnieceības izglītība;
- vecākā stūrmaņa diploms darbam uz kuģiem ar tilpību 3000 BT un lielākiem un 5 gadu pieredze darbā,
- vai otrā mehāniķa diploms darbam uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu 3000 kW un vairāk un 5 gadu pieredze darbā,
- vai augstākā izglītība kuģu būves, mehānikas vai citā ar kuģiem saistītā specialitātē un praktiskā darba pieredze šajā specialitātē ne mazāka par 5 gadiem;
- pārzināt jūrnieceībā lietojamos starptautiskos, Eiropas Savienības un nacionālos normatīvos aktus;
- valsts valodas prasme (C līmeņa 1. pakāpe);
- lietotāja prasme darbam ar MS Office programmām;
- angļu valodas zināšanas – spēja saprast un izmantot valodas funkciju dažādību, lai sniegtu vai prasītu informāciju un raksturotu lietas, cilvēkus un vietas. Spēja lasīt ar darbu saistītus dokumentus un sagatavot atbildes dokumentus;
- krievu valodas zināšanas;
- "B" kategorijas autovadītāja apliecība.

PIEDĀVĀJAM

atbildīgu, intensīvu un radošu darbu, labus darba apstākļus, iespēju profesionāli pilnveidoties.

Jūsu motivācijas vēstuli un CV lūdzam sūtīt līdz **2014. gada 20. novembrim** uz adresi:
Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, Personāla daļai
vai e-pastā: arturs.oss@lja.lv vai ilga.kocina@lja.lv

Par konkursa rezultātiem informēsim tikai uz darba interviju uzaicinātos pretendentes!
Atbildīgā persona: Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs, tālr. 67062166



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*