



JŪRNIEKS

NR. 4 (89) 2015



**Rīgas brīvostas
pārvaldnieks
Leonīds
Loginovs:**
**„Man nepiemīt
latviešu
nacionālā
rakstura
iezīme –
klanīties
visiem pēc
kārtas.
Es klanos tikai
cienījamiem
cilvēkiem.”**

**Bēgļu krīze
Vidusjūrā
turpinās,
arī Latvijas
jūrnieki
steidzas
glābt
briesmās
nonākušos**

**Latvija saglabā
un apliecina savu
piederību Parīzes
memoranda un STCW
baltajam sarakstam**

**Vārtus vērusi
rekonstruētā
Ventspils brīvostas
pārvaldes kuģu
piestātne**



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

Tālrunis: 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālrunis: 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālrunis: 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālrunis: 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltaajā* sarakstā Latvija atkārtoti apliecina savu piederību STCW *baltajam* sarakstam
- 3 Pasaule saskārusies ar lielāko bēgļu krīzi kopš Otrā pasaules kara Jūrnieki vērtē sadzīves un darba apstākļus
- 4 Jūrniecības nozares vasaras sezonas svarīgāko notikumu TOP 10
- 5 Magonis sēž, vilcieni pagaidām turpina ripot
- 6 Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra darbs neapstājas ne brīdī
- 7 Jūras spēkos
- 8 Kampanā „Mana jūra” noskaidro Latvijas tīrākos un piesārņotākos jūras krastus
- 9 Vai Grieķijas krīze ietekmē Grieķijas kuģošanas biznesu?
- 11 „Mistral” tipa karakuģu jautājums ir atrisināts Ziņas īsumā
- 12 Jahta „Spaniel” piedalās regatēs Trešā vieta Ziemeļvalstu jaunatnes čempionātā „Optimist” klasē
- 13 Piekrastes ļaudis apspriež jūras izmantošanas scenārijus
- 14 Latvijā piekrastes erozija notikusi ar vidējo ātrumu 1–2 metri gadā Kāpās atklāj gadsimtiem senu mālu

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 15 Vides aizsardzības aktualitātes
- 16 Septembrī sāksies koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa Visā pasaulē mainās prasības pret hidrogrāfu darbu
- 17 Pieaug kravas kuģu, samazinās pasažieru kuģu skaits Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 137 reizes
- Audžuģimeņu bērni iepazīstas ar hidrogrāfu darbu Jūrnieki steigšus saņem jaunā parauga sertifikātus

JŪRĀ UN KRASTĀ | JAUNIE JŪRĀ

- 18 Dzīvoju te un šodien

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 23 Vai likuma burtis atbilst likuma garam?
- 24 Jūrniecības ziņas
- 26 ES finansējums galveno jūras maģistrāļu satiksmes pārvaldībai Latvijas jūrnieki dodas palīgā

RĪGAS OSTAI 815

- 28 Rīgas ostai 815 Laiks iet, plāni mainās, principi paliek

OSTAS

- 34 Ostu ziņas
- 37 Svinīgi vārtus vērusi rekonstruētā Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu piestātne
- 38 Beigusies Ventspils ostas Ziemeļu mola viļņu aizsargsienas rekonstrukcija „Stena Line” Ventspils patīk
- 39 „Kālija parks” iecerējis ievērojami palielināt amonija nitrāta pārkraušanas apjomus Noslēdz mierizlīgumu par Liepājas ostas padziļināšanu
- 40 Jahtas arvien biežāk iegriežas Liepājas ostā LSEZ sadarbība ar uzņēmējiem dod labus rezultātus

BRĪVBRĪDIS

- 41 „Zaļais stars” Pāvilostā
- 42 Mērsraga bāka 140 „Piemares īstenieki”
- 43 Divu jūru svētki Kolkastragā
- 44 Ūdens vilina un iedvesmo
- 45 Megajahtas, kas vēl nav uzbūvētas
- 46 Rīgas Jūrmala cauri laikiem

VECO JŪRNIKU STĀSTI

- 47 Par ceļu uz jūru, izspiedējiem ostās un arestu Kanādā

Ir tikai jāvēlas reāli darīt

Vasara ir laiks, kad viss izskatās pavisam citādi nekā, piemēram, rudenī. Garas dienas, gaišas nakts, atvaļinājumi, svētki un festivāli. Pat Jūras svētki, kas rudenī vairāk līdzinātos parastai alus dzeršanai vietējā krūmājā vai kāpās, vasaras vidū šķiet aizraujošs *pleziārs* ar populāru mākslinieku uzstāšanos. Gluži tāpat kā visas citas ar šiem svētkiem saistītās izdarības, arī pats jūras valdnieks, kas piejūras ciematā nāk laukā no jūras un patiesībā vairāk līdzinās karikatūras tēlam nekā Neptūnam, tiek uzņemts ar sajūsmas saucieniem.

Lai gan varētu domāt, ka jūlijā un augustā nekas īpaši svarīgs nav noticis, patiesībā norises biznesā un politikā nekad neapstājas. Krīze – lūk, viens no atslēgas vārdiem, kas šovasar vai ik dienas nepārstāja par sevi atgādināt.

Eiropas Savienības dalībvalstu vadītāji augusta beigās Briselē ārkārtas samītā sprieda par risinājumiem samilzušajai migrantu krīzei Vidusjūrā. Cerības tiek saistītas ar krīzes plānu, kas paredz izveidot programmu, lai rastu risinājumu, ko darīt ar tiem neskaitāmajiem bēgļiem, kas no Āfrikas un Tuvaļiem Austrumiem pa jūras ceļu, pakļaujot savu dzīvību nāves briesmām, masveidā ierodas Itālijā, Grieķijā un Maltā, lai meklētu labāku dzīvi Eiropā. ES Padomes prezidents Donalds Tusks paziņojis, ka situācija Vidusjūrā ir dramatiska un tālāk tas tā nevar turpināties, bet Latvijā plašumā vēršas diskusijas, kā mums reaģēt uz iespējamo bēgļu uzņemšanu.

Krīze turpinās arī Eiropas un Krievijas attiecībās. Eiropas Savienība jūlija beigās paziņoja lēmumu līdz 2016. gada 31. janvārim pagarināt sankcijas pret Krieviju saistībā ar tās agresiju Ukrainā, bet Krievija 6. augustā sāka iznīcināt Rietumvalstu pārtikas produktus, kas ievesti, apejot Krievijas noteikto embargo. Ārprāts! Notiek pilnīgs absurds, tiek iznīcināta pārtika laikā, kad miljoniem cilvēku pasaulē mirst badā. Arī Krievijā, Eiropā, Āfrikā, Tuvaļos un Tāļajos Austrumos un Latvijā.

Eiropas sankcijas un Krievijas noteikto embargo jau labu laiku izjūt zivsaimnieki, bet nu arvien vairāk to sāk izjust arī mūsu ostas, kur gada pirmajos septiņos mēnešos, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kravu apjoms samazinājies par 5,2%. Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs ar nožēlu atzīst, ka tā paša embargo dēļ saldētava Rīgas ostā stāv tukša.

Tikai laiks rādīs, kā un vai politiķi, amatpersonas un starptautiskās organizācijas spēš rast risinājumu dažādām krīzēm, kas uzliesmo te vienā, te otrā pasaules malā, tai skaitā arī pie mums. Ir tikai jāvēlas reāli to darīt! Neskatoties, vai tā ir vasara vai ziema.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Haralda Apoga, Anitas Freibergas, Raita Mūrnieka foto, fotomateriāli no Leldes Smagares, Maksima Boicova, Leonīda Dedova, Viktora Saveljjeva un Aleksandra Kostrikova privātā arhīva, kā arī JI, EP, EU2015, Valsts prezidenta kancelejas, Valsts vides dienesta, SM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvostas, Latvijas Jūras spēku, Zudusī Latvija, AFP, EPA, EK, IMO, Reuters, ECSA, ES, navaltoday.com, NATO, ESPO, Roterdamas ostas pārvaldes arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti ES, EP, LETA, SM, JS, VVD, RBP, VBP, LSEZ, liepajniekiem.lv, World Marine News un ārzemju preses materiāli.

Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorānds par ostas valsts kontroli) komiteja publicējusi 2014. gada kuģu inspekciju rezultātus un kuģu karoga valstu jauno izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā uz 2015. gada 1. jūliju.

Latvija saglabā vietu *baltajā* sarakstā, jo laikā no 2012. līdz 2014. gadam ārvalstu ostās nav aizturēts neviens Latvijas karoga kuģis.

Baltajā sarakstā iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sarakstos ierakstītas 72 valstis, šogad *baltajā* sarakstā palikušas 43, *pelēkajā* 19 un *melnajā* 10 valstis.

No *baltā* uz *pelēko* sarakstu noslēdzušas Spānija, Lietuva, Polija un Taizeme, bet no *pelēkā* uz *melno* Beliza. Savukārt no *pelēkā* uz *balto* pakāpusies Indija.

Tas, kādā sarakstā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. Valstīm, zem kuru karoga reģistrēts maz kuģu – kā Latvijai – ir grūti saglabāt vietu *baltajā* sarakstā, jo, lai no tā „izkristu”, pietiek pat ar vienu

aizturēšanu. Tajā pašā laikā valstīm ar lielu floti var tikt aizturēti pat vairāki simti kuģu. Parīzes memoranda dalībvalstis vairākkārt ir aizrādījušas, ka šāda sistēma nav taisnīga un pilnīgi objektīvi neatspoguļo kuģu drošību dažādās valstīs.

Parīzes memorānds tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada. ■

Latvija atkārtoti apliecina savu piederību STCW *baltajam* sarakstam

STCW konvencija nosaka vienādus starptautiskus standartus jūrnieku sagatavošanai un sertificēšanai visām ar jūrniecību saistītām valstīm.

Reizi piecos gados katras IMO dalībvalsts pienākums ir nodrošināt neatkarīgu savas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas novērtēšanu. Novērtēšanas mērķis ir apzināt tās likumdošanas un kvalitātes standartu, jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestāžu un to īstenoto programmu, kā arī jūrnieku sertificēšanas iestādes (pie mums – Jūrnieku reģistrs) darbības atbilstību STCW konvencijas prasībām. Neatkarīgās novērtēšanas rezultātā top ziņojums, kas tiek iesniegts IMO, kura pieņem lēmumu par valsts atbilstību vai neatbilstību STCW *White List* – *baltajam* sarakstam. Tikai *baltā* saraksta valstīm ir tiesības piešķirt starptautiskās profesionālās kvalifikācijas un izsniegt STCW kompetences sertifikātus, kas dod tiesības strādāt attiecīgajos amatos uz jebkura karoga kuģiem. Visi jautājumi, kas skar jūrnieku sagatavošanas sistēmu, jūrnieku kompetences izvērtēšanu un profesionālās kvalifikācijas piešķiršanu, Latvijā ir Jūrnieku reģistra kompetencē.

Izvērtējot iesniegto, nu jau trešo Latvijas neatkarīgās novērtēšanas ziņojumu,



Edijs Štāls.

IMO 2015. gada jūnijā atkārtoti atzina, ka Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma pilnībā atbilst STCW konvencijas prasībām. Vienlaicīgi tika izvērtēts STCW konvencijas 2010. gada Manilas grozījumu prasību ieviešanas process Latvijā. IMO apstiprināja, ka Latvijā ir pilnā mērā ieviestas

Manilas grozījumu prasības un process ir pabeigts. Tas nozīmē, ka mūsu jūrnieku profesionālā izglītība un kompetence atbilst jau jaunajām STCW konvencijas prasībām, tiek atzītas starptautiski, kas savukārt nodrošina plašākas un stabilas iespējas darba tirgū, palielina pieprasījumu pēc mūsu jūrniekiem. STCW Manilas grozījumi visām valstīm jāievieš līdz 2017. gada 1. janvārim.

Latvija STCW konvenciju ratificēja 1991. gadā, bet STCW *baltajā* sarakstā ir kopš 2000. gada, kad šāds saraksts tika izveidots. Tas radīts, lai veicinātu standartiem atbilstošu un kvalificētu jūrnieku profesionālo sagatavošanu, tādējādi samazinot jūras negadījumu skaitu, kam iemesls ir cilvēka faktors. *Baltajā* sarakstā iekļautas valstis, kurās atbilstoši un pilnā apmērā ir ieviestas STCW konvencijas un tās grozījumu prasības un kuru sertificētie jūrnieki pilnā mērā atbilst STCW konvencijā noteiktajiem standartiem. Šobrīd minētajā sarakstā ir 126 valstis. ■

Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vecākais inspektors Edijs Štāls



Pasaule saskārusies ar lielāko bēgļu krīzi kopš Otrā pasaules kara



ES migrācijas, iekšlietu un pilsonības lietu komisārs Dimitris Avramopoulos publiski atzina, ka pasaule saskārusies ar lielāko bēgļu krīzi kopš Otrā pasaules kara.

Katastrofāli pieaudzis bēgļu skaits no nabadzības un konfliktu skartajiem reģioniem. 2015. gada pirmajā pusgadā Vidusjūru jau šķērsojuši un Eiropā nokļuvuši aptuveni 239 000 cilvēku, salīdzinot ar 219 000 bēgļiem visa 2014. gada laikā, bet Ziemeļāfrikā, Sīrijā un citās valstīs ir teju astoņi miljoni cilvēku, kuri pretendē uz bēgšanu, un šis skaits ir biedējošs. Šogad bīstamajā ceļā bojā jau gājuši vairāk nekā 2100 cilvēku, un to skaits ar katru dienu papildinās.

Arī Latvija iesaistījusies bēgļu problēmas risināšanā. Sākusi strādāt darba grupa, kuras uzdevums ir sagatavot Latviju 250 Āfrikas un Tuvo Austrumu bēgļu uzņemšanai, par ko, neskatoties uz Latvijas sabiedrības daļas protestiem, pieņēmusi lēmumu Latvijas valdība. Iekšlietu ministrs Rihards Kozlovskis skaidroja, ka bēgļi ieradīsies tikai tad, kad Latvija būs sagatavojusies viņu uzņemšanai. Ministrs prognozē, ka pirmie iebrāucēji varētu ierasties ziemā.

Jūrnieki vērtē sadzīves un darba apstākļus

BIMCO un Starptautiskā kuģošanas kamera publicējušas provizorisks „Manpower” pārskatu par jūrnieku aptaujas rezultātiem, kas kopš 1990. gada tiek veikta ik pēc pieciem gadiem. 2015. gada aptauja rāda, ka lielākā daļa jūrnieku ir apmierināta ar darba un sadzīves apstākļiem jūrā. Uz aptaujas jautājumiem atbildēja pāri par 500 jūrnieku, kas pārstāv vairāk nekā 40

tautību. Daži no sākotnējiem konstatējumiem:

- lielāka pamatalga un piekļuve internetam – populārākās atbildes par apstākļu uzlabošanu jūrā;
- „A lucky ship” (laimīgs kuģis) ir tāds, kur laikus tiek maksāta alga un ir karjeras iespējas. Šī bija populārākā atbilde, kad

jūrniekiem uzdeva jautājumu par svarīgākajiem faktoriem, kas ietekmē viņu lēmumu palikt kopā ar esošajiem darba devējiem;

- 66% respondentu atzina, ka nepilnu triju mēnešu laikā viņi atrastu citu darbu savā nozarē, ja izšķirtos atstāt pašreizējo kompāniju.

Jūrniecības nozares vasaras sezonas svarīgāko notikumu TOP 10

1 Sakarā ar Malaizijā reģistrētā tankkuģa „Orkim Harmony” nolaupīšanu Dienvidķīnas jūrā sarīkotajā preses konferencē tika norādīts, ka pirātu bandai, kas kuģi no-



laupīja, aiz muguras stāv sešas noziedzīgas organizācijas, kuras koordinē pirātu aktivitātes šajā reģionā un organizē bruņotus uzbrukumus tankkuģiem. Tam pierādījums ir pirātu labā informētība, tankkuģu meklēšanai izmantojot uzbrukumus satelītsakariem. Jūrniecības speciālisti uzskata, ka tieši tas, ka pirātu uzbrukumi tiek organizēti un vadīti, apgrūtina cīņu ar pirātismu.

2 Grieķijas valdība darījusi zināmu, ka ir gatava ieviest lielāku tonnāžas nodokli savai milzīgajai kuģu flotei. Grieķijas ekonomika ir tieši atkarīga no Grieķijas kuģošanas nozares, kas kontrolē gandrīz 20% no pasaules tirdzniecības flotes.



3 Pašlaik 164 Somālijas pirāti izcīš sodu Kenijas cietumos, 62 no tiem Kenijas valdība paredzusi repatriēt uz Somāliju, kas nozīmē, ka viņi reāli nonāks brīvībā, kas savukārt nozīmē, ka ievērojami palielināsies pirātisma risks reģionā.

4 Jūrniecības nozare strādā, lai celtu kuģošanas drošību, un tas zināmā mērā uzlabo situāciju.



Statistika liecina, ka 2013. gadā pasaules kuģniecība avāriju rezultātā zaudēja 110 kuģu, bet 2014. gadā 75, tātad par 32% mazāk. Aptuveni trešdaļa no 2014. gadā avārijās bojā gājušajiem kuģiem piekrīt Dienvidķīnas jūras reģionam – Indoķīnai, Indonēzijai un Filipīnām (17 zaudēti kuģi), Japānai, Korejai un Ķīnai (12 zaudēti kuģi).

5 IMC (Starptautiskā jūrniecības komiteja) noteikusi, ka no 2015. gada 1. janvāra minimālā mēneša pamatālga jūrniekiem ir



592 ASV dolāri, bet no 2016. gada 1. janvāra 614 ASV dolāri.

6 IMO Kuģošanas drošības komitejas 95. sesijā pieņemta e-navigācijas koncepcija, saskaņā ar kuru paredzēts e-navigāci-



ju ieviest tuvāko četru gadu laikā. E-navigācijas mērķis ir nodrošināt un saskaņot informācijas apriti, lai paaugstinātu kuģošanas drošību.

7 Netālu no Turcijas ostas Gali-poli Dardaneļu šaurumā sadūrās kruīza kuģis „Celestyal” ar *handymax* tankkuģi „STI Pimliko”. Tika nodarīts ievērojams kaitējums gan kuģiem, gan videi, pamatīgu satraukumu pārdzīvoja pasažieri. Komentējot notikušo, amatpersona, ka vēlējās palikt anonīma, atzina, ka notikusi mazākā no nelaimēm, jo kruīza pasažieri nav cietuši un



pilnā tankkuģa dīzeļdegvielas krava palikusi neskarta.

8 Deviņi cilvēki no kompānijas „Holland America Line” piederošā kruīza kuģa „Westendan” bija



devušies ekskursijā ar lidmašīnu
un sliktos laika apstākļos gāja bojā
Alaskas fiordos.

9 Arvien populārākas kļūst apmācības un kursi, kas palīdz jūrniekiem un krasta dienestiem labāk izprast un risināt pirātisma problēmas, uzzināt, kā labāk organizēt kuģa drošības pasākumus



un aizsargāt jūrniekus. Piemēram, kompānijas „Rettin” praktiskajās nodarbībās māca, kā pieņemt ātrus lēmumus ārkārtas situācijā. Kritiskās situācijās liela nozīme ir psiholoģiskajai sagatavotībai. Ja jūrnieki ir labi sagatavoti, uz kuģa ir pietiekami daudz dzeramā ūdens un biezas tērauda durvis, tā jau var būt puse no uzvaras pirātu uzbrukuma gadījumā.

10 Saskaņā ar ASV Krasta ap-
sardzes sniegto informāciju
2015. gads ir veiksmīgākais narko-
tiku apkarošanā kopš 2009. gada.
Šā gada pirmajā pusē Krasta ap-
sardze ir konfiscējusi 86,936 kilo-
gramus kokaina. ■



Magonis sēž, vilcieni pagaidām turpina ripot



Žurnāla „Kapitāls” augusta numura cilvēks ir Uģis Magonis, tur var lasīt Māra Zandera interviju ar nu jau bijušo LDz šefu.

2015. gada 6. augusta vakarā Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja (KNAB) darbinieki aizturēja VAS „Latvijas dzelzceļš” (LDz) valdes priekšsēdētāju Uģi Magoni, kad viņš it kā ar pusmiljonu eiro koferi atgriezās no biznesa darījumiem Igaunijā. Operatīvi, jau nākamās dienas rītā, satiksmes ministrs Anrijs Matīss paziņoja, ka LDz akcionārs Magoni atbrīvojis no amata un LDz valdes priekšsēdētāja pienākumus pagaidām pildīs LDz valdes loceklis Aivars Strakšas.

KNAB sācis kriminālprocesu pret Uģi Ma-
goni par kukuļa lielā apmērā piedāvājuma
pieņemšanu, un kriminālprocesa ietvaros
iegūto pierādījumu kopums dodot pietie-
kamu pamatu uzskatīt, ka kukulis saņemts
saistībā ar LDz meitasuzgēduma „LDz rito-
šā sastāva serviss” (LDz RSS) iepirkumu.

Tranzīta un ostu biznesā iesaistītie cilvēki ir pārsteigti, ka visi procesi notiek tik ziemeņi, neatstājot atkāpšanās ceļu. Tā kā Ūģis Magonis nāk no jūrnieceības aprindām, jūrnieceības ļaudis, kuri sakās ļoti pazīstam Magoni, visai skeptiski vērtē faktu, ka viņš varētu braukāt apkārt ar šādu skaidras naudas summu čemodānā.

Savukārt žurnāla „Klubs” jūlija numurā varam lasīt: „Milzīga valsts uzņēmuma

Šefa brāļosnās ar austrumu kaimiņu tā nokaitinājusi NATO partnervalstis, ka mūsu spēcīgiem jābūt „fas!”. Glābiņš nebūšot arī politiskā aizmugure un politiķu piebarošana ar dažādiem ziedoņiem – viņi liktenis esot izšķirts aiz valsts robežām, kur mūsu rokās ir tas, kas ir.”

Savulaik viens no satiksmes ministriem teica: „Laiks rādīs!” Laiks rādīs tālāko notikumu gaitu...

Kas notiks Latvijas tranzīta biznesā?

Anrijs Matīss plāno doties uz Krieviju, lai skaidrotu, ka LDz bijušā vadītāja Uga Magoņa aizturēšana nav saistīta ar politiskām darbībām un Latvijas pozīcija attiecībā pret tranzītu no Krievijas nav mainījusies.



Latvijai Krievija ir galvenā ekonomiskā partnere, tāpēc Latvijai sankciju trieciens pret Krieviju ir vissmagākais no visām Eiropas Savienības dalībvalstīm. 77% pa dzelzceļu transportētās ir Krievijas kravas, Rīgas ostā tiek pārkrauti 100% Krievijas ogļu, 70% naftas produktu un 100% minerālmēslu, bet starp lielajām Latvijas ostām tieši Ventspilī ir visaugstākais tranzītkravu īpatsvars, tādēļ Krievijas un Eiropas Savienības apspiešē sankciju rezultātā Ventspilis osta ir apņēmusi situācijā. Ja Krievija vēlas, tā var nopietni ietekmēt tranzīta plūsmas ar dažādiem administratīviem pasākumiem, piemēram, 100% kravu kontroli uz robežas vai sliežu ceļu remontu galvenajos tranzīta maršrutos. Ir aprēķināts, ka viena miljona eiro zudums tranzīta jomā rada 0,75 miljonu eiro bruto pievienotās vērtības zudumu, 30 darbavietu zaudēšanu un 0,22 miljonu eiro nodokļu ienākumu zudumu, tieši un pastarpināti iesaistītajiem uzņēmumiem kopumā zaudējot 2,39 miljonus eiro.■

Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra darbs neapstājas ne brīdi

Krasta apsardzes dienests vienmēr uzsver un atgādina, ka, pirms izlemjat pavadīt laiku ūdens tuvumā vai nodoties atpūtai jūrā, izmantojot laivu, jahtu vai citu peldlīdzekli, rūpīgi jāpārdomā, vai līdzi ir visi nepieciešamie glābšanas līdzekļi un vai esat informēti par to, kas jādara nelaimes gadījumā, kā arī jāziņo Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram (MRCC Rīga) par plānoto peldlīdzekļu iziešanu un ienākšanu ostā. Šādiem brīdinājumiem ir pamats, jo tieši vasarā uz ūdens notiek visvairāk negadījumu.



2015. gada gada pirmajos sešos mēnešos MRCC Rīga ir reģistrēti 64 trauksmes signāli, 19 no tiem bija starptautiskās meklēšanas un glābšanas satelītsistēmas COSPAS – SARSAT trauksmes signāli, viens neapstiprināts trauksmes signāls un seši mācību trauksmes signāli.

Latvijas meklēšanas un glābšanas atbildības rajonā Jūras spēki veica 18 meklēšanas un glābšanas operācijas, no kurām 11 bija saistītas ar kuģiem. 13 gadījumos cilvēki ir izglābti, trijos gājuši bojā, bet trīs gadījumos nav atrasti.

Bojā gājušo vidū ir kaitotājs Renārs Mileika, kurš 4. janvārī pie Kolkas raga devās jūrā un vēja dēļ nespēja izkļūt krastā. Redzamība glābšanas rajonā bija apgrūtināta. Jūrā viņi sasniedza divu metru augstumu. Atrāšanās vietas pozicionēšanai tika izmatota Jūras novērošanas informācijas un sakaru sistēma. Pēc rajona vairākkārtējas pārmeklēšanas, iesaistot kuģus un Gaisa spēku bāzes helikopteru, meklēšanas darbi beidzās bez rezultātiem un 5. janvārī plkst. 16:59 tika pārtraukti. Tos nesekmīgi turpināja brīvprātīgo grupa.

Starp neatrastajiem cilvēkiem ir divi vīrieši, kas 20. martā Jūrmalciemā ar alumīnija laivu devušies zvejot. Laiva 700 metrus no krasta

apgāzusies un pazudusi no redzesloka. MRCC Rīga uz notikuma vietu nekavējoties nosūtīja glābšanas kuģi KA-14 „Astra”, kura apkalpe, ievērojot dreifēšanas trajektoriju, veica rajona pārbaudi. Pēc vairākkārtējas meklēšanas rajona un piekrastes pārmeklēšanas vīrieši netika atrasti, un plkst. 12:15 meklēšanas operācija tika pārtraukta. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta glābēji krastā atrada izskalotus airus un zābaku.



Sešos gadījumos ir veikta medicīniskā evakuācija. Viens no šādiem gadījumiem bija cilvēka evakuācija no Zviedrijas karoga kuģa „Langesund”, kurš nodarbojas ar niršanas pakalpojumu nodrošināšanu. Personai bija radušās veselības problēmas un bija nepieciešama palīdzība. Kuģis atradās aptuveni 12 jūras jūdzes no Ventspils krasta. MRCC Rīga nekavējoties uz notikuma vietu nosūtīja glābšanas kuģi KA-14 „Astra” un, izmantojot speciālu jūras frekvenci un tālruni, nodrošināja medicīnisko konsultāciju ar Specializētās medicīnas centru. Glābšanas kuģis KA-14 „Astra” nogādāja cietušo krastā, kur Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta brigāde konstatēja viņa nāvi. Vienlaikus paaugstinātā gatavībā tika turēti Gaisa spēku aviācijas bāzes un Zviedrijas helikopteri.

Trīs gadījumos Jūras spēki ir snieguši palīdzību kuģiem. Divos gadījumos fiksētas kuģu sadursmes, vienā kuģa pazušana. Jūras piesārņojums fiksēts divos gadījumos.

Pirmā pusgada statistika ir apkopota, bet meklēšanas un glābšanas darbi turpinās

6. jūlija pievakarē Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma informāciju, ka Baltijas jūrā iepretī Pāvilostai Zviedrijas jahtai „Dragon Sloop” radušās tehniskas problēmas un nav iespējams turpināt ceļu saviem spēkiem. MRCC Rīga nekavējoties norīkoja Jūras spēku flotiles tuvākos pieejamos resursus – krasta apsardzes kuģi KA-14 „Astra” un patruļkuģi P-09 „Rēzekne” doties uz notikuma vietu. Ņemot vērā sliktos laika apstākļus, jahta, kurā atradās viens cilvēks, tika aizvilktā uz Ventspils ostu.

17. jūlija agrā rītā MRCC Rīga saņēma informāciju, ka uz Māršala Salu karoga kruīza kuģa „Nautica” pasažierei radušās veselības problēmas. Kuģis atradās ceļā no Tallinas uz Klaipēdu, aptuveni 40 jūras jūdzes no krasta starp Liepāju un Ventspili. MRCC Rīga nekavējoties izsludināja trauksmi Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopteram, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta medicīniem, Jūras spēku flotiles krasta apsardzes kuģim KA-07 „Ausma” un kuģim A-90 „Varonis”. Izmantojot speciālu jūras frekvenci un tālruni, MRCC Rīga nodrošināja medicīnisko konsultāciju,

konferences režīmā savienojot kuģa „Nautica” ārstu ar Specializētās medicīnas centra ārstu.

MRCC Rīga norīkoja JSF krasta apsardzes kuģi KA-07 „Ausma” Liepājas ostas 84. pietātnē uzņemt Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta brigādes (NMPD) personālu un nogādāt uz kuģa „Nautica”, lai noskaidrotu cietušās pasažieres veselības stāvokli un sniegtu rekomendācijas turpmākai rīcībai. Ņemot vērā laika apstākļus un cietušās stāvokli, tika pieņemts lēmums veikt evakuāciju ar Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopteru.

MRCC Rīga nolēma iesaistīt JSF kuģa A-90 „Varonis” ārstu un deva norādījumu Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopteram doties uz kuģi, kas atradās jūrā, un uzņemt ārstu, lai tas pavadītu cietušo pasažieri līdz ārstniecības iestādei. Cietusī pasažiere tika nogādāta Liepājas slimnīcā un nodota medicīniskai aprūpē, savukārt JSF krasta apsardzes kuģis KA-07 „Ausma” nogādāja Liepājas ostā uz kruīza kuģa „Nautica” palikušo NMPD brigādes personālu.

21. jūlijā MRCC Rīga saņēma informāciju, ka iepretī Ovišragam Dānijas jahtai „Bella”, uz kuras atradās divi cilvēki, ir problēmas ar dzinēju. MRCC Rīga nekavējoties norīkoja Krasta apsardzes dienesta dežūrkuģi KA-14 „Astra” doties uz notikuma vietu un nogādāt jahtu Ventspils ostā. Cilvēki nav cietuši.

26. jūlijā MRCC Rīga saņēma informāciju, ka kravas kuģis „RIG” 11 jūras jūdzes (apmēram 20 km) no Rīgas ir pamanījis dreifējošu piepūšamo gumijas laivu, kurā atrodas cilvēks. MRCC Rīga nekavējoties norīkoja Krasta apsardzes dienesta dežūrkuģi KA-06 „Gaisma” doties uz notikuma vietu.

Kamēr dežūrkuģis brauca uz notikuma vietu, cilvēks pārkrita pār laivas bortu. Kuģim „RIG” tika dots



rīkojums nolaist glābšanas laivu un sniegt palīdzību cietušajam. KA-06 „Gaisma” devās uz kuģi „RIG”, lai pagremtu cietušo un viņa peldlīdzekli un nogādātu Jūras spēku flotiles pietātnē Buļļupē, kur jau gaidīja NMPD brigāde.

Pēc cietušā vārdiem, viņš dreifā bija pavadījis veselu diennakti. Saskaņā ar Krasta apsardzes dienesta informāciju gadījums varēja beigties arī daudz bēdīgāk, jo peldlīdzeklis, kāds nopērkams lielākajā daļā lielveikalu, nav piemērots kuģošanai atklātā jūrā.

27. jūlijā MRCC Rīga saņēma informāciju, ka netālu no Ovišu bākas Latvijas jahtai „Victoria”, uz kuras atrodas divi cilvēki, ir norauts enkurs un jahta ir uzskrējusi uz sēkļa.



MRCC Rīga nekavējoties norīkoja Krasta apsardzes dienesta dežūrkuģi KA-14 „Astra” un mobilo glābšanas moduli ar laivu doties uz notikuma vietu un sākt glābšanas darbus. Apkalpes locekļi nebija cietuši, viņiem briesmas nedraudēja. Glābšanas operāciju apgrūtināja 2,5 metrus augsti viļņi. Operāciju pārtrauca, kad glābēji pārliecinājās, ka kompetences ietvaros ir izdarīts viss nepieciešamais, jahtas locekļiem briesmas nedraud un jahta nerada vides piesārņojumu, tāpēc tālākā atbildība jāuzņemas pašam jahtas īpašniekam. Apkalpes locekļi bija Krievijas pilsoņi.

Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs ir aktualizējis Baltijas jūras reģiona valstu jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru kontaktinformāciju, kas aptver desmit Baltijas jūras reģiona valstu Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrus.■

MRCC Rīga kontaktinformācija:
tālruni: 115 (avārijas), +371 67323103,
+371 67082070, e-pasts: sar@mrcc.lv,
INMARSAT: +581 427518510,
+581 427503310, MMSI: 002750100

Jūras spēkos

12. jūlijā Rīgā ieradās ASV vadāmo raķešu iznīcinātājs kuģis „Jason Dunham”, bet 13. jūlijā piedalījās četru Britu Karaliskās Jūras spēku flotes Universitātes vienības patruļkuģi, kas veica mācību braucienus Baltijas jūrā.

Mācību brauciena laikā Lielbritānijas augstskolu studenti Jūras spēku flotes leitnantu vadībā iepazīstas ar flotes darbību un iegūst praktisku pieredzi, norādīja Lielbritānijas vēstniecība Rīgā.

Jūrnieki no ASV kuģa „Jason Dunham” piedalījās labdarības projektā Jūrmalas pilsētas pašvaldības bērnumamā „Sprīdītis”. „Jason Dunham” vizīte ir daļa no NATO centieniem stiprināt saites ar reģionālajiem partneriem un sabiedrotajiem, veicinot mieru un stabilitāti Baltijas reģionā.

Norfolkas bāzē izvietotais kuģis Baltijas jūrā ieradies, lai veiktu patruļēšanu, kā arī dažādas jūras operācijas sadarbībā ar sabiedrotajiem un partneriem ASV 6. flotes atbildības rajonā, šādi stiprinot drošību un stabilitāti Baltijas jūras reģionā.

ASV karakuģi Liepājas ostā.



„ASV turpina atbalstīt mūsu NATO sabiedrotos un partnerus Eiropā. Mēs esam stipri kopā, un iespēja mūsu apkalpēm regulāri vai periodiski strādāt kopā ar kolēģiem Vidusjūras, Melnās un Baltijas jūras reģionā un Ziemeļatlantijā ne tikai stiprina mūsu attiecības, bet arī pilnīgo savietojamību un veicina labāku savstarpējo sapratni,” uzsvēra ASV 6. flotes komandieris viceadmirālis Džeimss Fodžo.■

Kampanā „Mana jūra” noskaidro Latvijas tīrākos un piesārņotākos jūras krastus

Beigusies Vides izglītības fonda īstenotās kampaņas „Mana jūra” ekspedīcija, kuras laikā tika veikti jūras piekrasti piesārņojošo atkritumu monitoringi 38 vietās. Ekspedīcija sākās 26. maijā Nīdā pie Lietuvas un Latvijas robežas un ilga līdz pat 28. jūnijam, kad tās dalībnieki šķērsoja finiša līniju Ainažos pie Latvijas un Igaunijas robežas.

Jūras piekrasti piesārņojošo atkritumu monitoringi veikti pēc ANO Vides programmas metodikas – apsekotas pludmales 100 metru garumā no ūdens līnijas līdz pirmajai pastāvīgajai veģetācijai vai līdz stāvkraštam (atkarībā no pludmales) un uzskaitīti visi atrastie atkritumi. Vides izglītības fonda pārstāvji jau izanalizējuši atkritumu monitoringa rezultātus, un ir noskaidrotas Latvijas tīrākās un netīrākās pludmales.

Kopumā par visvairāk piesārņoto šogad atzīta Liepājas piekraste posmā no Nidas līdz Pāvilostai ar vidēji 195 atkritumu vienībām uz 100 metriem. Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastes reģions ir otrais netīrākais ar vidēji 185 atkritumu vienībām uz 100 metriem. Rīgas un Jūrmalas pludmalēs atrodas vidēji 163 atkritumu vienības uz 100 metriem, Kurzemes piekrastes Ventspils posmos (no Jūrkalnes līdz Kolka ragam) atrastas vidēji 132 atkritumu vienības uz 100 metriem, bet šogad visīrākā bijusi Rīgas jūras līča Kurzemes piekraste – tur atrastas vidēji 92 atkritumu vienības uz 100 metriem. Lai gan kopumā atrasto atkritumu daudzums bijis mazāks nekā iepriekšējos gados, jāņem vērā, ka iepriekš kampaņas „Mana jūra” monitoringi veikti jūlijā, bet šogad – jūnijā, kad tūrisma sezona vēl nav sākusies.

Pie Latvijas un Lietuvas robežas Nīdā visvairāk ir no jūras izskaloti atkritumi.



Kolka pludmale atzīta par vienu tīrākajām Latvijas jūras piekrastēm.



Satraucošākais secinājums, kas gūts šā gada izpētes ietvaros, ir plastmasas atkritumu īpatsvars.

Vidēji vairāk nekā puse (53%) no visiem atkritumiem bija dažādi plastmasas izstrādājumi: plastmasas virves, maisiņi, pudeļu korķi, kā arī neidentificējamās izcelsmes un funkcijas plastmasas gabali. Bet vairākumā pludmaļu plastmasas atkritumu īpatsvars

sasniedz pat trīs ceturtdaļas no kopējā atkritumu skaita un aktualizē jautājumu par videi draudzīgas piekrastes attīstības un atkritumu apsaimniekošanas politikas efektivitāti Latvijā. Tieši tādēļ šāgada 38 monitoringos savāktos atkritumus kampaņas pārstāvji svinīgā ceremonijā pasniegs VARAM ministram.

Vides izglītības fonds

Tīrāko pludmaļu TOP 10

Vieta	Atkritumu vienību skaits uz 100 m
1. Abragciems	18
2. Mērsrags	39
3. Jaunkēmeri un Lielupes ieteka Rīgas jūras līcī	45
4. Kolka	56
5. Apšuciems	58
6. Miķeļtornis	59
7. Mazirbe	60
8. Pūrciems	61
9. Gaujas ieteka Rīgas jūras līcī	75
10. Salacgrīva	77

Piesārņotāko pludmaļu TOP 10

Vieta	Atkritumu vienību skaits uz 100 m
1. Tūja	498
2. Daugavgrīva, Rīga	469
3. Nīda, Latvijas–Lietuvas robeža	408
4. Saulkrasti	316
5. Užava	228
6. Pape	212
7. Karosta, Liepāja	208
8. Pāvilosta	207
9. Staldzene	206
10. Lilaste	191

Vai Grieķijas krīze ietekmē Grieķijas kuģošanas biznesu?

Grieķi jau ilgi dominē pasaules kuģošanas biznesā. „Morgan Stanley” analītiķis Fotis Giannakoulis norāda, ka Grieķijas flotē ir 3669 kuģi un gandrīz 20% pasaules flotes pārvalda grieķu kuģu īpašnieki. Saskaņā ar Eiropas Savienības ikgadējo ziņojumu kuģniecības bizness dod vairāk nekā 7% ienākumu Grieķijas ekonomikā, nodrošinot gandrīz 200 tūkstošus darbavietu.

Fotis Giannakoulis arī uzsvēra, ka Grieķijas krīzei nav tiešas ietekmes uz kuģošanas biznesu un kuģniecības uzņēmumiem, tāpēc investoriem nevajadzētu uztraukties par saviem ieguldījumiem. Atēnu kuģošanas sabiedrības gluži tāpat kā citu valstu kuģniecības ietekmē vienīgi globālā ekonomika.

Fotis Giannakoulis: „Situācijas analīze liecina, ka Grieķijas valdība pēdējo gadu laikā devusi nepārprotamus mājusienus kuģošanas kompānijām naudu noguldīt starptautiskajās bankās, kas nav pakļautas finanšu riskiem. Līdzīgi kā daudzas citas kuģošanas kompānijas, arī Grieķijas kuģu īpašnieki, kuru biroji gan atrodas Grieķijā, savus kuģus tomēr ir reģistrējušas zem Māršalu Salu, Bermudu un citu ārzonu karogiem.”



ziņām, lielākā daļa milzu bagātības pilnībā vai daļēji iegūta no kuģniecības. Kaut vai tādi grieķu kuģniecības magnāti kā Džons Angelicousis, Gregors Prokopious, Peters Livanos un Georgs Economus, kuriem pieder aptuveni 400 kuģu un kuriem, pēc „Bloomberg” aplēsēm, pieder vairāk nekā 7,6 miljardi dolāru, tomēr viņi neatrodas nevienā miljonāru sarakstā. Paši kuģu īpašnieki presē atsakās komentēt gan savu biznesu, gan ienākumus, gan nodokļu nomaksu.

Bagātākais no šā kvarteta ir 66 gadus vecais Angelicousis, kuram



pieder 96 kuģi ar kopējo kravnesību virs 18 miljoniem tonnu, un viņa ģimenes uzņēmuma flote tiek vērtēta 2,4 miljardu dolāru apmērā.

„Viņš ir viens no dižākajiem vīriem mūsu kuģošanas biznesā,” kādā intervijā teicis Grieķijas kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Harijs Fafalios.

Grieķijas kuģošanas biznesa magnāti kontrolē 23% no pasaules bearmkravu kuģu flotes, un tā ir viena no jomām, kurā Grieķiju var uzskatīt par tirgus līderi globālā mērogā. Statistikas aģentūra „Eurostat”

EKSPERTA VIEDOKLIS

Londonas Ekonomikas augstskolas profesors Spiros Ekonomides:



„Pēc būtības Grieķijā ir humānā krīze, kas ir daudz dziļāka un pamatīgāka nekā tā, kas iznāk uz ielas. Viss ir daudz dziļāk un nopietnāk, un tas nav tikai jautājums par to, kā samaksāt elektroenerģijas rēķinu, pabarot ģimeni vai netikt izklietiem no mājām.

Visa pamatā ir privilēģētais nodokļu režīms, tai skaitā kuģošanas nozarei, kura jau kopš 1967. gada ar valdības svētību ir baudījusi nodokļu brīvdienu. Šī nozare nemaksā ienākuma nodokli atbilstoši starptautiskajiem noteikumiem, un tas ir ierakstīts Grieķijas konstitūcijā.”

►►► 9. lpp.

uzsver pretrunas un loģikas trūkumu, kas dominē Grieķijas ekonomikā, jo grieķu ietekme un panākumi vienā no nozīmīgākajām pasaules tirgus nozarēm ir pretrunā ar pašas valsts ekonomiskajām problēmām, kur 36% iedzīvotāju ir pakļauti nabadzības riskam.

Vai turpināsies nodokļu brīvdienu?

Kuģošanas bizness, protams, vienmēr ir bijis Grieķijas un katra grieķa lepnums. Tās ir darba vietas, tā ir ietekme pasaules kuģošanas nozarē, tā ir flote un starptautiskais prestižs. Tomēr stūrī iedzītajos Grieķijas cilvēkos kuģošanas bizness pēdējā laikā izraisa arī sašutumu. Grieķijas konstitucionāli apstiprinātās nodokļu brīvdienu kuģu īpašniekiem ilgst jau kopš 1967. gada, un tagad, kad tautai draud jostas savilkšana, cilvēki sāk izrādīt neapmierinātību ar to, ka kuģošanas nozare nav gatava dalīties ar tautu sūrajā ikdienā un joprojām nemaksā nodokļus no peļņas.

Lai cik grūti klājas Grieķijai, tās kuģu īpašnieki nav īpaši satraukušies par smago parādu nastu vai pat Grieķijas izstāšanos no eirozonas.

„Tas patiešām mūs neskar, jo mēs nesam Grieķijā reģistrēti uzņēmumi,

mūsu kuģi peld zem ārzonu karogiem,” Grieķijas presē teicis kāds tankkuģu flotes īpašnieks, kurš, ņemot vērā šo delikāto situāciju, vēlēties palikt anonīms. „Likums mums atļauj savus kuģus reģistrēt zem Libērijas vai Panamas karoga, lai gan pats birojs atrodas Grieķijā, un, ja te viss sabrūk, mēs jau nākamajā dienā savu biroju varam atvērt, piemēram, Kiprā vai kur citur. Mūsu ienākumi ir ASV dolāros un kuģošanas sabiedrībām bankas konti atvērti vairākās valstīs. Tātad nekāda finanšu krīze un Grieķijas banku problēmas nekādā ziņā neattiecas uz Grieķijas kuģu īpašniekiem.”

Grieķijas izvēlas Libērijas karogu

Grieķijas kuģošanas sadarbības komitejas (GSCC) dati liecina, ka Libērijas atvērtais reģistrs nostiprina līdera pozīcijas Grieķijas kuģu īpašnieku vidū.

GSCC statistika liecina, ka tikai 2015. gada pirmajā ceturksnī Libērijas reģistru papildināja 61 Grieķijas kuģu īpašniekiem piederošs kuģis, kas bija vairāk nekā jebkurā citā kuģu reģistrā pasaulē.

GSCC dati rāda, ka šobrīd zem Libērijas karoga atrodas 18% Grieķijas kuģu, kopskaitā 739 ar kopējo kravnesību 54,03 miljoni tonnu

(2014. gadā Libērijas reģistrā bija 678 Grieķijas kuģi ar 49,05 miljonu tonnu kravnesību).

Libērijas starptautiskā kuģu reģistra prezidents Skots Bergerons: „Attiecības starp Grieķijas kuģošanas sabiedrībām un Libērijas reģistru balstās uz spēcīgiem ilgstošas sadarbības pamatiem, kas pēdējos gados pasaules ekonomikas lejupslīdes laikā kļuvuši vēl stiprāki. Lai gan tās flotes vecums par 2,5 gadiem pārsniedz pasaules flotes vidējo vecumu, Grieķija joprojām neapstrīdami ir viena no lielākajām kuģošanas valstīm pasaulē, un tās kontrolētā flote sasniegusi augstāko līmeni kopš 2008./2009. gada.”

Lai gan kreiso partija „Syriza” ar Cipru priekšgalā 2015. gada janvārī nākdama pie varas solīja palielināt finansiālo slogu kuģošanas nozarei, līdz šim tas nav izdarīts. Patiesībā tie bija grieķu kreditori, nevis Grieķijas valdība, kas pieprasīja tonnāžas nodokļa pieaugumu, bet pagaidām viņu prasības ir palikušas neapmierinātas.

Patiesībā no Grieķijas krīzes tieši kuģu īpašnieki varētu būt ieguvēji, jo algu kritums vietējā darba tirgū, ko radītu ekonomikas sabrukums, varētu samazināt darbaspēka izmaksas. Un tā jau būtu bumba kuģu īpašnieku pusē.■



20. augustā demisionējušais Grieķijas premjerministrs Aleksis Ciprs.



„Mistral” tipa karakuģu jautājums ir atrisināts

Francijas prezidents Fransuā Olands augusta sākumā paziņoja, ka ir panācis vienošanos ar Krievijas prezidentu Vladimiru Putinu par to, ka līgums par „Mistral” piegādi tiek lauzts un Krievija saņems kompensāciju. Francijas puse attiecās izpaust, cik Francija atmaksājusi Krievijai, bet uzsvēra, ka Francija tagad var runāt ar kuģu iegādē ieinteresētām pusēm.

„Mēs to nevarējām darīt, kamēr turpinājās strīds ar Krieviju, bet tagad strīda vairs nav,” sacīja Francijas aizsardzības ministrs Žans Īvs Ledriāns.

Krievijas prezidenta administrācija paziņojusi, ka Francija jau atmaksājusi Krievijas samaksāto naudu un jautājums ir slēgts. Viss Krievijas aprikojums, kas bija uzstādīts

i UZZIŅAI

2011. gadā parakstītais 1,2 miljardu eiro vērtais līgums par „Mistral” tipa desantkuģiem paredzēja, ka pirmais kuģis ar nosaukumu „Vladivostok” tiktu piegādāts Krievijai pērn oktobrī vai novembrī, bet otrais ar nosaukumu „Sevastopol” šogad. Šis līgums glāba no atlaišanas tūkstošiem kuģubūves uzņēmuma DCNS Sennazēras kuģubūvētavas strādnieku.

uz kuģiem, tiks demontēts un atdots Krievijai. „Francija jau ir pārskaitījusi līdzekļus un pēc aprikojuma atdošanas iegūs pilnas īpašumtiesības un varēs izmantot kuģus pēc saviem ieskatiem,” piebilda Kremļa administrācija.

Vairākas valstis ir izrādījušas interesi iegādāties Francijā būvētos „Mistral” klases helikopteru bāzes kuģus, kurus Francija atteicās piegādāt Krievijai Ukrainas krīzes dēļ.

Taivānu plosa gada spēcīgākais taifūns

Postošs taifūns piemeklējis Taivānu un Ķīnu. Daudzviet tika pieredzētas pēdējo simt gadu laikā spēcīgākās lietusgāzes. Taivānā taifūns izraisīja zemes nogruvumus, vietām bija bloķēti autoceļi, tika atcelti apmēram 500 avioreisu.

Aptuveni 2600 cilvēku, ieskaitot tūristus, tika evakuēti no salas austrumu piekrastes. Tā kā cilvēkiem vēl spilgtā atmiņā 2009. gada viesuļvētra „Morakot”, kas prasīja 600 cilvēku dzīvību, vietējās varas iestādes nopietni izturas pret katru viesuļvētras brīdinājumu, tāpēc iespējamo seku likvidēšanai pilnā kaujas gatavībā bija 32 tūkstoši karavīru.



Uzlabojas kuģošanas drošība Spānijas un Portugāles krastos

Vairāk nekā 1200 Spānijas un Portugāles zvejas kuģiem, kas ir aptuveni 75% no šo valstu zvejas flotes, ir sekmīgi uzstādītas Eiropas A klases universālās automatiskās identifikācijas sistēmas (AIS) iekārtas, ar ko jābūt aprīkoti zvejas kuģiem.

Tā kā abām valstīm ir daudz zvejas kuģu, kas vienlaikus zvejo piekrastes ūdeņos, A klases AIS izmantošana ievērojami uzlabos kuģošanas drošību šajā reģionā.



Jahta „Spaniel” piedalās regatēs

Lai piedalītos starptautiskajā burāšanas mācību regatē „Baltic Tall Ships Regatta 2015”, 2. jūnijā no Andrejostas jahtkluba Rīgā ceļā devās divas jahtas – Latvijas „Spaniel” un lietuviešu „Tineke”.

Pavadīt jahtas un komandas ceļā uz regati bija ieradušies gan komandu draugi, gan atbalstītāji, tostarp ilggadējie „Spaniel” atbalstītāji no apdrošināšanas sabiedrības BTA un



Labu ceļu burātājiem vēl Lietuvas vēstniecības Latvijā pārstāve Vilma Dambraskiene.



Jahtas „Tineke” komanda kopā ar Lietuvas vēstniecības Latvijā pārstāvi Vilmu Dambraskieni.



Daugavpils uzņēmuma „Magistr” („Baltic Ropes”). Labu ceļu burātājiem vēlēja arī Lietuvas vēstniecības Latvijā pārstāve Vilma Dambraskiene.

Jahta „Spaniel” pēc „Baltic Tall Ships Regatta 2015” tālāk devās uz „The Tall Ships Races 2015”, kas sākas Belfāstā (Ziemeļīrija) 2. jūlijā, bet „Tineke” – kruīza braucienos pa Baltijas jūras ziemeļrietumu daļu.

Katrā posmā jahtas „Spaniel” komanda mainījās. Maksimālais cilvēku skaits, kas vienlaikus var burāt garajos jūras pārgājienos, ir divpadsmit.

i UZZIŅAI

„The Tall Ships Races” regatēs „Spaniel” piedalās kopš 1998. gada. Katru gadu uz jahtas pirmo burāšanas pieredzi iegūst vairāki desmiti interesentu.

„BalticTall Ships Regatta 2015”

„Baltic Tall Ships Regatta 2015” sākās 5. jūnijā Klaipēdā, kur līdz 8. jūnijam notika dažādi kultūras un atpūtas pasākumi. Saskaņā ar „Sail Training International” publicēto informāciju dalībai regatē bija pieteikušās 23 komandas – 14 no Polijas, pa trim no Lietuvas un Krievijas, divas no Nīderlandes un viena no Latvijas. Astoņas komandas startēja mazākajā D klasē, sešas, ieskaitot „Spaniel”, C klasē, sešas B klasē, bet trīs bija lielie A klases burinieki – „Dar Młodzieży” (Polija), „Mercedes” (Nīderlande) un „Shtandart” (Krievija). Pēdējais

pa ceļam uz regati no 30. maija līdz 1. jūnijam bija pietājis Rīgā.

„Spaniel” Polijā finišēja ceturrtā, piekāpjoties jahtām „Akela” (Krievija), „Lietuva” (Lietuva) un „Lady B” (Polija). Pēc sacīkšu rezultātu galīgā pārrēķina „Spaniel” regati pabeidza ar 2. vietu kopvērtējumā un 1. vietu C klasē.

„Spaniel” komanda kapteiņa Silara Kamergrauža vadībā distanci Klaipēdā – Ščecina veica vienā dienā 18 stundās 20 minūtēs, noburājot 300 jūras jūdžu. No jahtas „Akela”, kas veica 282 jūras jūdzes, tā atpalika par 55 minūtēm un 15 sekundēm.

„The Tall Ships Races 2015”

„The Tall Ships Races 2015” regate šogad notika trīs posmos.

Pirmais un vienlaikus garākais posms bija no Belfāstas uz Ālezundi (Norvēģija), kuru komandas veica bez pieturvietām. Tam starts tiks dots 5. jūlijā.

Otrais bija kruīza posms no Ālezundes uz Kristiansandu (Norvēģija), tas sākās 18. jūlijā un ilga līdz 28. jūlijam. Šajā posmā komandas, ievērojot laika grafiku, varēja brīvi izvēlēties, kuras ostas pa ceļam apmeklēt. Pēdējais bija sacīkšu posms no Kristiansandas uz Olborgu (Dānija). Starts tika dots 28. jūlijā. Regatei bija pieteikušās 86 komandas no deviņpadsmit valstīm. C klasē, kurā sacentās jahta „Spaniel”, par uzvaru cīnījās 14 komandas.

Regate notiek kopš 1956. gada, to organizē starptautiskā burāšanas mācību organizācija „Sail Training International”.

Trešā vieta Ziemeļvalstu jaunatnes čempionātā „Optimist” klasē

Rīgas jahtkluba burātājs Mārtiņš Atila 27. jūlijā Somijā izcīnīja 3. vietu Ziemeļvalstu jaunatnes čempionātā „Optimist” klasē.

Atila braucienus veica ar mainīgu sniegumu ļoti sīvas konkurences apstākļos, labākos rezultātus – 4., 1., 2. un 6. vietu – uzrādot sacensību sākumposmā. Noslēdzošajā

sacensību dienā burātājs uz starta līnijas stājās kā pretendents uz sudraba godalgu, tomēr ar dienas pirmajā braucienā iegūto 10. vietu un 16. vietu otrajā nebija pietiekami, lai sudrabu noturētu. Kopvērtējumā, apsteidzot pieredzējušos zviedru burātājus, Atila ieguva augsto trešo vietu.



Piekrastes ļaudis apspriež jūras izmantošanas scenārijus



Kāpēc jūru vajag plānot? Kā paskaidroja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Telpiskās plānošanas departamenta nodalījuma vadītāja Kristīne Rasiņa, jaunās un arī iespējamās aktivitātes un intereses nepieciešams salāgot ar jau esošajām, lai ilgtspējīgi un racionāli izmantotu jūru un tās resursus, neradot neatgriezenisku kaitējumu videi un ekosistēmai. Tāda plānošana laika periodam līdz 2030. gadam notiekot visās Eiropas Savienības valstīs, un tas ir arī mūsu nacionālajās interesēs, jo zināms, cik vārīga ir Baltijas jūras ekosistēma. Nākamā gada sākumā plānam jābūt gatavam, lai to iesniegtu apstiprināšanai valdībā. Plānojumu pēc ministrijas pasūtījuma veic sabiedriskā organizācija „Baltijas vides forums”.

15. jūlijā Liepājā, 16. jūlijā Ventspilī un 22. jūlijā Saulkrastos iedzīvotāji un dažādu ar jūru saistītu nozaru eksperti iepazīnās un apsprieda jūras izmantošanas scenārijus, kas tapuši Jūras telpiskā plānojuma izstrādes gaitā. To Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas uzdevumā izstrādā Baltijas vides forums, piesaistot speciālistus no dažādām valsts institūcijām, kā arī Lietuvas un Igaunijas ekspertus. Plānojumu paredzēts izstrādāt šā gada laikā, uzklaustot gan nozaru pārstāvjus, gan sabiedrību, un tajā tiks aplūkoti jūras izmantošanas attīstības virzieni līdz 2030. gadam.

„Ideja ir tāda, ka tiek iesaistīti iespējami dažādu sektoru pārstāvji, lai mēs varētu saprast sabiedrības noskaņojumu un viedokļus. Tālāk šis plāns tiks komunicēts valdībā,

un tad šie viedokļi kalpos kā arguments. Ja nebūs atbalsta no nozārēm, tad valdībā apstiprināt šādu dokumentu būtu diezgan neiespējami”, norāda Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Telpiskās plānošanas departamenta direktore Ingūna Urtāne.

Četri radikāli atšķirīgi scenāriji, kas atspoguļo iespējamās jūras izmantošanas virzienus, tapuši, ņemot vērā dažādas attīstības prioritātes, piemēram, ekonomikas izaugsmi, sociālo labklājību, stabilu jūras ekosistēmu. Šie scenāriji palīdzēs diskutēt par dažādām ar jūru saistītu nozaru telpiskās attīstības iespējām nākotnē un nonākt pie sabiedrībai pieņemamākā jūras izmantošanas risinājuma.



Lai izstrādātu scenārijus, jau kopš gada sākuma notikušas konsultācijas ar dažādu nozaru pārstāvjiem, uzklaustot to viedokļus un ņākotnes attīstības redzējumu, apkopot ekspertu atzinumi un informācija par pašreizējo situāciju jūrā.

I. Urtāne atzīst, ka pašlaik koncentrētā veidā pateikt, kā tas ietekmēs katra iedzīvotāja dzīvi, nav iespējams, jo topošais dokuments ir diezgan sarežģīts. „Pirmo reizi kopā tiek saliktas vides lietas un sektoru intereses, ostu pārstāvju un vēju parku attīstītāju ambīcijas. Tās ir jāmēģina salāgot tā, lai neciestu vide, jo tas mums pašiem ir svarīgi, tas ir svarīgi tūrismam,”

sacīja Telpiskās plānošanas departamenta direktore. „Vienmēr ir jāmeklē kompromisi, vai arī uzvar stiprākais. Ideālu plānu neviens vēl nav izstrādājis. Ideālie plāni ir tādi, kas ir par visu un par neko. Ostas šobrīd ir pats svarīgākais sektors, tam seko zvejniecība, tūrismu liela pilsētās, jo ārpus tām tam nav tik lielas nozīmes ekonomikā. Liepājai noteikti vajadzētu pateikt, ka tā nevēlas vēja parkus tik tuvu savai pilsētai. Pēc mūsu konsultantu ieteikumiem tie būtu jāaizvirza pietiekami tālu no teritoriālās jūras. Savukārt derīgo izrakteņu ieguve pie mums jūrā šobrīd nenotiek, un nevar arī teikt, ka satiksmes intensitāte jūrā mums ir tikpat liela kā citur Eiropā, kur nav kur apgrīezties.”

„Cik nu iespējas atļauj, jūrā, ostās un pludmalēs viss jau notiek, ir virkne normatīvo aktu, kas visas

Aigars Šteinbergs.



darbības regulē. Pagaidām šai plānošanai jēgu neredzu. Tas, ka zāļi un draudzīgi gribam ar jūru sadzīvot, jau tāpat skaidrs. Daudzas lietas ierobežo finanšu trūkums, piemēram, pludmales sakārtošanu atbilstoši Zilā karoga prasībām. Plānot un izsāpnot jau var visu ko, bet ja nav naudas? Mūsu galvenā interese ir tāda, lai netiktu ierobežota piekļuve jūrai un tās resursiem,” saka Mērsraga novada domes priekšsēdētāja vietnieks, Mērsraga jahtu centra īpašnieks Aigars Šteinbergs.

I. Urtāne prognozē, ka līdz Ministru kabinetam šie scenāriji varētu nonākt 2017. gadā.■

Kāpās atklāj gadsimtiem senu mālu

Lai pētītu piekrastes pilsētas kāpas, Pāvilostā viesojās Latvijas Universitātes docents ģeoloģijas doktors Jānis Lapinskis. Pēc rūpīgas apskates viņš secināja, ka Pāvilosta var lepoties ar jūras krastu, kāds ir vien retajam Latvijas novadam. Šeit atrodams desmitiem tūkstošu gadu sens māls un apskatāmi kāpu dažādu gadsimtu slāņi.



Jānis Lapinskis.

Pie jūras netālu no kāpu aizsargjoslā uzbūvētās Kurzemes sētas izjūtams dabas skarbums. Virs kāpām, kuras sadalītas labi pamanāmos slāņos, sakritušas vairākas lielas un mazākas priedes. Kāpās manāmas nelielas rūšainas ūdens tērcītes, kas plūst uz jūras pusi. „Pa virsu morēnai ir grants slāņi no Litorīnas jūras laikiem, kurus avotiņi pamazām skalo ārā,” spriež ģeologs J. Lapinskis.

Iespējams, tērcītes nāk gan no netālu esošā purviņa, gan rodas no lietusedeņiem. „Te ir ļoti plāns slānītis, kas labi filtrē lietusi vai arī sniega kušanas ūdeņus, tādēļ tie ātri izskrien caur smiltīm,” pastāsta pētnieks. Ūdens plūsmas virziens atkarīgs no kāpu slāņu krituma. „Tie nav viscaur pilnīgi gludi kā galds. Ja ir mazliet slīpums uz jūras pusi, tad arī ūdens ies uz to pusi un nedaudz sūksies ārā. Ja slīpums būtu uz otru pusi, tad tur būtu ļoti smuka vieta, kur izrakt aku, ūdenim krājoties,” skaidro ģeologs. Vairākumā gadījumu, arī Pāvilostā, kritums slāņos ir uz jūras pusi. Tas izveidojies, Litorīnas jūras viļņiem skalojot bijušo gultni.■

Latvijas piekrastes erozija notikusi ar vidējo ātrumu 1 – 2 metri gadā

2015. gada janvāra vētras jūrā ieskaloja stāvkraстā uzstādīto uzrakstu „Jūrkalne” un kāpnes, pa kurām no stāvkraста varēja nokāpt pludmalē. Krasts bija nobrucis četrus metru platā joslā. Pašvaldība jau



Krasts pie Užavas bākas ir nostiprināts ar betona blukļiem, lai aizsargātu bāku pret jūras uzbrukumu.



pavasārī atjaunoja skatu platformu, uzbūvēja jaunas kāpnes un nostiprināja uzrakstu, taču krastu kā citādi nostiprināt neplāno. „Jūrkalnes pludmale ir 13,8 kilometrus gara. Sanāk, ka kādi 1,3 hektāri zemītes aizgājuši. Kāda vietējā tantiņa teica: nu, dēls, uz otru vai trešā sekļa kartupeļus stādīju,” stāsta Jūrkalnes pagasta pārvaldes vadītājs Guntars Reķis. Pēdējo pārdesmit gadu laikā vētras jūrā ieskalojušas apmēram 50 hektāru Jūrkalnes stāvkraста zemes, bet pēdējo 25 gadu laikā Latvijas piekrastes erozija virzījusies ar vidējo ātrumu 1–2 metri gadā, norāda Latvijas Universitātes pētnieks Jānis Lapinskis. Jūrkalnē tas ir dabisks process, taču kopumā krasta nogruvi izraisa ne vien dabas spēki – vējš un viļņi, klimata pārmaiņas, piemēram, kopējā ūdens līmeņa celšanās Baltijas jūrā, bet arī cilvēku iejaukšanās, proti, ostu darbība. Panacejas pret eroziju nav.

LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes vadošais pētnieks Jānis Lapinskis: „Kraста aizsargbūves būtībā ir problēmas pārcelšana laikā vai telpā, bieži vien tās problēmu tikai pastiprina, radot jaunas nebūšanas vietas, kur līdz tam tās nav bijušas. Ļoti svarīgi ir izvērtēt, kas ir apdraudētais objekts. Ja tā ir privātmāja vai mežs, tas nekādā ziņā nav pietiekams iemesls, lai iejauktos krasta sistēmā, riskējot ar kaut kādām problēmām nezināmā nākotnē, nezināmā vietā. Ja tās ir Liepājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, tā ir cita situācija.”■

Kāpas aizsargā vēja sagāztie koki

Daudzi dabas un jūras pētnieki ir atzinuši, ka Kolkasrags ir pats brīnumainākais un noslēpumainākais dabas veidojums. Jūra te uzvedas neparasti, krasts un zeme te staigā, Kolkasrags atrodas vietā, kur jūras piekraste ir visai neprognozējama. Ir laika posmi, kad jūra krastu strauji ārda un ieskalo dzelmē, tad atkal tās darbība mainās uz pretējo pusi un jūra audzē krastu klāt. Krasta pieaugums esot bijis apmēram no 1980. līdz 1995. gadam, pēc tam sākusies strauja krasta noskalošana, īpaši

līča pusē. Zinātnieki atzīst, ka kritušie koki nostiprina krastu pret viļņu triecieniem, tie ir savdabīga neskartai pludmalei raksturīga ainavas sastāvdaļa.■



Vides aizsardzības aktualitātes

Sēra satura ierobežojumi kuģu degvielā

No 2015. gada 1. janvāra spēkā ir stingrākas prasības sēra satura ierobežojumiem kuģu degvielā, kuģojot sēra oksīdu emisijas kontroles rajonos – Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Prasība par 0,1 masas procentu sēra saturam flotes degvielā ir noteikta 2012. gada Direktīvas grozījumos (1999/32/EK), kas paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem.

Pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācija pārkāpumus attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā savas kompetences ietvaros nav konstatējusi.

I UZZIŅAI

Pašlaik ārpus sēra oksīdu emisijas kontroles zonām kuģiem drīkst izmantot flotes degvielu ar sēra saturu līdz 3,5 masas procentiem, bet saskaņā ar MARPOL konvencijas prasībām jau no 2020. gada 1. janvāra spēkā stāties jaunās prasības flotes degvielai, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5 masas procentus.

Balasta ūdeņu konvencija

2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību līdz 2015. gada maijam ir pievienojušās 44 valstis, kas pārstāv 32,86% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības. Jāņem vērā, ka konvencija stāties spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas ne mazāk kā 30 valstis, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir vismaz 35% no pasaules tirdzniecības flotes. Tātad, lai būtu ievēroti visi nosacījumi, vēl ir jāpievienojas valstij vai valstīm, kuru kopējais

I UZZIŅAI

Šobrīd IMO ietvaros noris diskusijas par konvencijas vadlīniju grozīšanu attiecībā uz balasta ūdens pārvaldības sistēmu apstiprināšanu (G8). Grozījumu projektā tiek precizēti balasta ūdens paraugu ņemšanas un analīžu veikšanas kritēriji. Līdz ar šo vadlīniju grozījumu procesa uzsākšanu tiek paredzēts nepiemērot sankcijas (pēc konvencijas spēkā stāšanās) tiem kuģu īpašniekiem, kuru kuģi jau ir aprīkoti ar balasta ūdens pārvaldības sistēmām, kas ir saskaņā ar G8 vadlīnijām pirms to grozīšanas.

tirdzniecības flotes apjoms ir vismaz 2,14% no pasaules tirdzniecības flotes.

Latvija vēl nav ratificējusi šo konvenciju. Šobrīd ir sagatavots likumprojekts, ar kuru Latvija ratificēs Balasta ūdeņu konvenciju, taču joprojām notiek diskusijas starp ieinteresētajām pusēm par procesu virzību.

Kā viens no svarīgākajiem HELCOM valstīm tiek izskatīts jautājums par izņēmumiem un atbrīvojumiem (konvencijas A-3 un A-4 ietvaros) attiecībā uz definējumu par vienu un to pašu atrašanās vietu balasta ūdens apmaiņas realizācijai (*same location* vai *same risk areas*), ievērojot konvencijas D-1 un D-2 prasību ieviešanas laika plānu. Jautājuma būtība ir tāda, vai nepieciešams veikt balasta ūdens apmaiņu viena reģiona (HELCOM, OSPAR) ietvaros.

Oglekļa dioksīda emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MRV)

2015. gada 1. jūlijā stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju. Regula nosaka, ka, sākot no 2018. gada 1. janvāra, kuģu īpašniekiem jāveic oglekļa dioksīda emisiju monitorings un ziņošana par saviem kuģiem ar bruto tilpību virs 5000, kas ienāk, iziet vai kuģo starp ES ostām, neatkarīgi no to karoga.

I UZZIŅAI

Jaunā regula ir paredzēta, lai uzlabotu kopējo informētību par CO₂ emisijām saistībā ar kuģu degvielas patēriņu, transporta paveikto darbu un energoefektivitāti. Tā ļaus analizēt emisiju līmeni un izvērtēt paša kuģa veikspēju.

Svarīgākie datumi regulas ieviešanā:

- Līdz 2017. gada 31. augustam kompānijām (kuģu īpašniekiem) jāiesniedz verificētajiem monitoringa plāns apstiprināšanai (6. pants);
- Sākot ar 2018. gada 1. janvāri, kompānijām jāveic CO₂ emisiju monitorings (8. pants);
- Sākot ar 2019. gadu, kompānijām līdz katra gada 30. aprīlim jāiesniedz karoga valsts iestādēm emisiju ziņojums par laikposmu, kuru verificētais verificējis kā apmierinošu (11. pants);

- Līdz tā gada 30. jūnijam, kas seko ziņošanas laikposma beigām (t.i., sākot ar 2019. gada 30. jūniju), uz kuģa būs jābūt derīgam atbilstības dokumentam (*Document of compliance*) (18. pants).

Polārais kodekss

IMO pieņēmusi Starptautisko kodeksu kuģiem, kas kuģo polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), kā arī grozījumus SOLAS un MARPOL, kas nosaka kodeksa obligātu ievērošanu.

Polārais kodekss attieksies uz jauniem kuģiem, kas uzbūvēti 2017. gada 1. janvārī vai vēlāk. Kuģiem, kas uzbūvēti pirms šī datuma, būs jāievēro attiecīgās Polārā kodeksa daļas pēc 2018. gada, līdz ar pirmo starpapskati vai ikgadējo apskati – atkarībā no tā, kura būs pirmā.

Kuģu notekūdeņi

1973. gada Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija), kas grozīta ar tās 1978. gada protokolu, IV pielikumā „Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar notekūdeņiem no kuģiem” Baltijas jūra ir noteikta kā īpašais rajons, kur ieviestas stingrākas prasības notekūdeņu novadīšanai no pasažieru kuģiem. Šīs prasības vēl nav stājušās spēkā. Lai stātos spēkā stingrākas prasības pasažieru kuģiem Baltijas jūrā, Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā jāiesniedz pietiekami daudz paziņojumu no attiecīgā reģiona piekrastes valstīm par to, ka šajās valstīs ir atbilstošas notekūdeņu pieņemšanas iekārtas.

I UZZIŅAI

2015. gada maijā IMO Jūras vides aizsardzības komitejā tika iesniegts astoņu Baltijas jūras piekrastes valstu, tostarp arī Latvijas, kopīgs paziņojums par to, ka šo valstu ostās, kurās pietāj pasažieru kuģi, ir atbilstošas kuģu notekūdeņu pieņemšanas iekārtas.

IMO turpinās diskusijas par to, vai paziņojumi ir pietiekami un vai pieņemšanas iekārtas ir atbilstošas. Papildus tam IMO ir jālemj, kad stāties spēkā jaunās prasības pasažieru kuģiem, kuģojot Baltijas jūrā. ■

Materiālu sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas eksperts vides aizsardzības jautājumos Juris Skrube

Septembrī sāksies koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) dalībvalstīs, arī Latvijā, notiks koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa.

Šogad kampaņas laikā inspektori pārbaudīs kuģu apkalpju informētību par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, kurās atrašanās var kļūt bīstama. Kampaņas mērķis ir nodrošināt efektīvus, SOLAS konvencijai atbilstošus pasākumus un procedūras, lai jūrniki, ieejot slēgtās telpās, netiktu apdraudēti.

Pārbaužu laikā inspektori uzdos jūrnikiem konkrētus jautājumus, lai pārliecinātos par apkalpes zināšanām par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, par iespējamo apdraudējumu un nepieciešamajiem drošības pasākumiem. Inspekciju gaitā tiks arī kontrolēts, kā uz kuģa pārbauda gaisa kvalitāti slēgtās telpās, lai pārliecinātos, ka cilvēkam atrasties konkrētajā telpā ir droši.

Ja tiks konstatētas nepilnības, iespējama kuģa aizturešana līdz trūkumu novēršanai.

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

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

Vienlaikus līdzīga koncentrētā kampaņa notiek arī Tokijas memoranda valstīs. Noslēdzoties kampaņai, kā Parīzes, tā Tokijas memoranda valstīs tiks apkopota statistika par biežākajiem pārkāpumiem. Tiek prognozēts, ka pavisam Parīzes un Tokijas memorandu valstīs kampaņas laikā tiks pārbaudīti aptuveni 10 000 kuģu. ■

Visā pasaulē mainās prasības pret hidrogrāfu darbu

Pasaules hidrogrāfi tieši pašlaik atrodas jaunu izaicinājumu un pārmaiņu priekšā, jo radikāli pieaug un mainās hidrogrāfu darba patērētāju loks un prasības. „Ja vēl samērā nesen hidrogrāfiskie mērījumi pirmkārt un galvenokārt tika izmantoti kuģošanas drošības garantēšanai, tad tagad hidrogrāfisko mērījumu datus pieprasa ikviens, kas jūrā vēlas kaut ko pētīt, būvēt, veidot, zvejot, atpūsties un tā tālāk,” skaidro Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš pašlaik vada Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisiju (BSHC).

Taču nepieciešamais hidrogrāfisko mērījumu apjoms un dažādība ir tikai viens problēmas aspekts, ne mazāk svarīgs ir jautājums, kā iegūtos datus padarīt universālus no savietojamības viedokļa – pieejamus visiem potenciālajiem lietotājiem visā pasaulē. Šim jautājumam seko nākamais – lietotājiem jābūt apgādātiem ar attiecīgu aprīkojumu un programmām, lai datus varētu iegūt un izmantot.

Un atkal problēma – sagaidāma kuģu īpašnieku pretestība. „Elektronisko karšu lietošana uz kuģiem kļūst obligāta, un tas nenāca viegli. Tagad vairākums kuģu īpašnieku ir iegādājušies aprīkojumu, kas atbilst esošo elektronisko karšu standartam, un ziņo, ka nepieciešams atkal cits aprīkojums, lielākā daļa uztvers sāpīgi. Taču visi šie jautājumi ir jārisina. Zinu, ka arī sauszemes kartogrāfi pašlaik cerīgi skatās uz mūsu pusi, jo līdzīgas pārmaiņas ar laiku skars arī viņus,” piebilst J. Krastiņš.

Vēl viens aspekts, kas sarežģī situāciju, – cilvēkiem gan Latvijā, gan visā pasaulē ir vēlme visus datus iegūt bez maksas. Taču finansēšanas modeļi dažādās valstīs ir atšķirīgi. Nevar nerēķināties ar to, ka hidrogrāfisko datu ieguve ir

darbietilpīga un noteikti nav lēta, jo jāmaksā gan par cilvēku darbu, gan kuģiem, gan aparatūru. Līdz ar to, uzsver J. Krastiņš, gandrīz nevienas valsts hidrogrāfijas dienesti nevar ne tikai strādāt ar peļņu, bet arī pilnībā atgūt ieguldītās izmaksas.

Par šīm un vēl citām aktualitātēm tika runāts IHO Starpreģionu koordinācijas komitejas (IRCC) sanāksmē, kas jūnija sākumā notika Meksikā. Sanāksmē piedalījās gan IRCC darba grupas, gan reģionālās hidrogrāfijas komisijas.

J. Krastiņa vadītā Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisija starptautiskā mērogā nu jau tradicionāli tiek atzīta par vienu no progresīvākajām IHO reģionālajām komisijām.

Pirmkārt, Baltijas jūrai ir 100% elektronisko karšu pārklājums, turklāt tās visas ir pieejamas tirgū, ko nevar sacīt par visām pasaules jūrām. Baltijas jūras valstis lielu darbu ir ieguldījušas karšu harmonizācijas sistēmā, kas nodrošina to, ka neveidojas ne „baltie plankumi”, ne arī karšu pārklāšanās.

Kā unikāls visā pasaulē tiek vērtēts Baltijas jūras valstu HELCOM mērījumu projekts, kura ietvaros vairākas valstis mērījumus veic vienoti, pēc kopīgi izstrādāta plāna. Jaunums ir FAMOS projekts, ko sešas valstis – Latvija, Igaunija, Zviedrija, Somija, Dānija un Vācija izstrādāja kopīgi, lai piesaistītu ES finansējumu, kas ļaus pātrināt mērījumu procesu un uzlabot kuģošanas drošību. BSHC darbība IHO mērogā nereti tiek minēta kā paraugs citiem reģioniem.

Septembrī Pēterburgā notiks BSHC sanāksme, kuras gaitā J. Krastiņš nodos Latvijas kā komisijas vadītāja pilnvaras Krievijai, jo komisija tiek vadīta rotācijas kārtībā.

Savukārt nākamā IRCC sanāksme notiks Apvienotajos Arābu Emirātos nākamā gada maijā. ■

Pieaug kravas kuģu, samazinās pasažieru kuģu skaits

2015. gada pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti četri sauskraavas kuģi, bet no reģistra izslēgti divi pasažieru kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 500.

No jauna reģistrētie kravas kuģi ir „Rix Emerald”, „Rix River”, „Rix Alliance” un „Osterems”, bet no reģistra izslēgti AS „Tallink Latvija” pasažieru/ ro-ro tipa kuģi „Romantika” un „Silja Festival”, kuri vairs neveic pārvadājumus maršrutā Rīga – Stokholma.

Līdz ar to SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā pieaudzis no 20 līdz 22.

Pavisam Kuģu reģistrā ir 371 kuģis, ieskaitot zvejas kuģus, palīgflotes kuģus, dienesta kuģus un citus.

Pieaudzis atpūtas kuģu skaits, pusgada laikā no jauna reģistrēti 25 atpūtas kuģi – 19 buru jahtas un sešas motorjahtas, savukārt no reģistra izslēgti 13 atpūtas kuģi – 12 buru jahtas un viena motorjahta. Līdz ar to atpūtas kuģu skaits sasniedzis 578.

Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 137 reizes

Šā gada pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori ārvalstu kuģiem veikuši 137 ostas valsts kontroles inspekcijas plānoto 120 pārbaudītu vietā. Pērn pirmajā pusgada laikā ārvalstu kuģi bija pārbaudīti 113 reizes, plānotas bija 100 pārbaudes.

Pusgada laikā neviens ārvalstu kuģis Latvijas ostās nav aizturēts.

Latvijas kuģi ārvalstu ostās sešu mēnešu laikā pārbaudīti 19 reizes.

KDI inspektori pusgada laikā pārbaudījuši 230 Latvijas kara kuģus un jūras zvejas laivas. Salīdzinājumā ar pagājušā gada attiecīgo laika posmu pārbaudītu skaits sarucis – pērn veiktas 280 inspekcijas. Tas skaidrojams ar zvejas laivu pārbaudītu skaita samazināšanos.

Savukārt atpūtas kuģi pārbaudīti 43 reizes.



Audžuģimeņu bērni iepazīstas ar hidrogrāfu darbu

23. jūlijā bērni no Latvijas Audžuģimeņu biedrības apciemoja Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus, lai dotos kopīgā izbraukumā ar Hidrogrāfijas dienesta kuteri „Sonārs” un iepazītu hidrogrāfu darbu.

Audzubērņus un hidrogrāfus vieno sena draudzība, šādi pasākumi tiek rīkoti kopš 2006. gada, atzīmējot starptautisko Hidrogrāfijas dienu. Parasti tikšanās notiek tieši Hidrogrāfijas dienā 21. jūnijā un bērni viesojas uz hidrogrāfijas kuģa „Kristiāns Dāls”, taču šogad pasākums tika pārcelts, jo „Kristiāns Dāls” ir aizņemts, veicot mērījumus Baltijas jūrā.

Kuteris „Sonārs” iegādāts un ar mērījumu veikšanai nepieciešamo aparātūru aprīkots tikai pagājušā gada rudenī. Ikdienā kuteris tiek izmantots hidrogrāfisko mērījumu veikšanai galvenokārt Rīgas jūras

līcī, kā arī mazajās ostās. Dodoties izbraukumā kopā ar audzubērņiem, JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls ne tikai iepazīstināja viņus ar kuģi un tā aprīkojumu, bet arī ļāva izmēģināt kuģa vadīšanu, par ko mazajiem ciemiņiem bija īpašs prieks. Atgriežoties krastā, vairāki no viņiem paziņoja, ka noteikti mācīšoties par jūrniekiem vai par hidrogrāfiem.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere uzsver, ka JA hidrogrāfu aizsāktā tradīcija ir ļoti nozīmīga bērniem, kuri palikuši bez vecāku gādības, jo tā ir iespēja uzzināt daudz ko jaunu, redzēt un piedzīvot lietas, ko daudzi viņu vienaudži nav redzējuši un piedzīvojuši, līdz ar to aug audzubērņu pašapziņa, kas ir ļoti svarīgi, lai dzīves apdalītie jaunieši integrētos sabiedrībā.

Jūrnieki steidz saņemt jaunā parauga sertifikātus

2015. gada pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā izsniegti 250 sertifikāti stūrmajiem un 464 sertifikāti kuģu mehāniķiem. Tik daudz sertifikātu JR bija plānojis izsniegt visa šā gada laikā.

JR vadītāja vietnieks Jānis Pastars uzsver, ka tas skaidrojams ar jauna parauga sertifikātu ieviešanu – cilvēki nāk nomainīt sertifikātus jau pirms to derīguma termiņa beigām, lai saņemtu jaunā parauga

sertifikātus. Taču JR veiksmīgi tiek galā ar šādu klientu aktivitāti.

Savukārt kapteiņiem izsniegts 201 sertifikāts, un tas ir tikai nedaudz vairāk par pusgadam plānoto.

Šajā laikā noformētas un izsniegtas 963 jūrnieka grāmatiņas, veiktas 8899 kursu apliecību reģistrācijas, kā arī pieņemti eksāmeni un atestēti 1878 jūrnieki. Arī šie skaitļi atbilst pusgadam plānotajiem.

Dzīvoju te un šodien

2013. gada janvārī **LELDE SMAGARE** bija viena no piecām meitenēm, kas absolvēja Latvijas Jūras akadēmiju un ieguva bakalaura diplomu „Jūras transports – kuģu vadīšana” specialitātē. Patiesībā Leldei pēc Rīgas 3. ģimnāzijas pabeigšanas nebija īstas skaidrības, ko tālāk iesākt. Pirmā ideja bija par studijām Banku augstskolā, bet doma, ka vajadzēs strādāt bankā, nešķita aizraujoša. Tad viņa atcerējās vidusskolēnu jūrniecības konkursu „Enkurs”. Lai gan toreiz Leldes komandai, kurā pārsvarā bijušas meitenes, līdz uzvarai aizklūt neizdevās, spilgtas joprojām bija tās sajūtas, ko viņa piedzīvoja, stāvot pie kuģa tiltiņa simulatora. Pirmā saskare ar jūrniecības lietām bija aizrāvusi, jo tas bija kaut kas pavisam savādāks un interesantāks.

„Iesniedzu dokumentus Latvijas Jūras akadēmijā un pie sevis nodomāju, ka neesmu gatava maksāt to milzīgo studiju maksu, bet es tik budžeta vietā, un nu bija jāizlemj, vai tiešām tur studēšu. Protams, bija pārdomas un šaubas, jo manā ģimenē nav neviena jūrnika, tikai krusttēvs bija dienējis flotē. Apspriedos ar tēvu, viņš atbalstīja, bet jau tad, kad studijām biju pateikusi „jā”, abi vecāki, bet īpaši mamma, tomēr domāja, ka tas būs par traku.”

Saruna ar Leldi notika maija beigās, jūlijā viņa devās kārtējā reisā. Lelde stāstīja, ka grūti ir saprast, kādu apģērbu ņemt līdzī, jo nekad nevar zināt, uz kuriem kuģis ies. Viena reisa laikā nākas būt gan Āzijā, gan ledos pie Kanādas krastiem. Dodoties jūrā, līdzī ar apģērbu, ērti apavi, higiēnas lietas, darba cimdi, jo uz kuģa nav īpaši labi darba cimdi un brilles, noteikti līdzī ar arī dators ar filmām, speciālā literatūra, lai uzturētu profesionālo līmeni. Gribētos ņemt arī grāmatas, bet diemžēl tās ir smagas. Kad augusta sākumā kādā pasākumā bijām kopā ar Leldes vecākiem, apjautājos, cik tālu tad meita jau aizkuģojusi, un tēvs ar lepnumu teica, ka esot ceļā uz Čīli, zvanījuši, ka viss labi. Bet mammai acīs bija asaras. „Kas tad nu?” jautāju. „Es tomēr domāju, ka meitenei tas ir par grūtu,” atbildēja mamma. Un, lai gan tēvs neko neteica, varēja just, ka arī viņš sirds dziļumos bailojas par meitu. Vēl jo vairāk tāpēc, ka pārāk bieži sazināties neiznāk, jo, kā stāstīja Lelde, saziņai, protams, var izmantot kuģa

Kanādas ledos.



e-pastu, bet tas, ko raksta kādam, ir publiski pieejams visiem, un uz kuģa vienmēr ir kāds, kurš lasīs svešas vēstules. Tas nav īpaši pievilcīgi, tāpēc jautājums, cik ilgi uz kuģa pastāvēs šāda kārtība, ir ļoti aktuāls. Dažreiz labāk būtu piezvanīt no kuģa telefona, bet arī tad blakus kāds ir, un, ja viņš saprot latviešu valodu, saruna iegūst publisku nokrāsu. Lai gan cenšoties citu sarunas neklausīties, saka Lelde, tomēr pavisam negribot nākas dzirdēt to, ko nemaz nevēlies. Un arī pašam ir nepatīkami, ja tevi dzird.

Leldei patīk kustība. Amerika, caur Panamas kanālu uz Peru, tad atpakaļ uz Ameriku, pēc tam uz Eiropu. Tankkuģis esot viņai īsti piemērots, bet strādāt uz sauskraļnieka pilnīgi noteikti nevēlētos. Vēl varētu



būt runa par kruīza kuģiem, bet tikai tādiem, kas iet pāri okeānam, tāpēc „Tallink” pilnīgi noteikti nederētu. Garie pārgājieni ir skaisti, bet Āzijas ūdeņu burzmā ir nepieciešama uzmanība, koncentrēšanās un reakcija. „Tur ir ļoti dzīva satiksme,” stāsta Lelde. „Sēdi pie



Lelde: „Bet vispār jau jūrā ir skaisti, kad saules staros viņos kuģim apkārt spēlējas simtiem delfīnu.”

radara un skaties, tur nevar atslābināties, jo zvejnieki ar saviem mazajiem kuģīšiem lielos nerespēktē un lien iekšā tieši lielo kuģu ceļā. Un tad vēl tās Āzijas ostas – viena pēc otras. Ejot no Amerikas uz Eiropu, liekas – kas noticis, te taču nav neviena kuģa! Bet vispār jau jūrā ir skaisti, kad saules staros viņos kuģim apkārt spēlējas simtiem delfīnu.”

– Vai studiju laikā bija kas tāds, kas sašķobīja pārliecību par profesijas izvēli?

– Pirmā prakse bija tā reize, kad domāju, ka esmu izvēlējusies nepareizu profesiju un jūrā vairs neiešu. Kapteinis darīja visu, lai iedzītu manī nepatiku pret kuģi un darbu jūrā. Situācija bija pazemojoša. Es jau nezināju, vai arī uz citiem kuģiem ir kaut kas tamlīdzīgs, bet skaidri sapratu, ka tādus pazemojumus piedzīvot vairs nevēlos. Tagad tas kapteinis jau ir aizgājis pensijā, bet ļoti daudz ir tādu, kuri uz sava kuģa meitenes vispār neņem. Nokļuvu praksē pie kapteiņa, kurš atklāti pateica: labi, kā kadets tu te vari pastrādāt, bet par stūrmani tevi nekad uz sava kuģa neņemšu.

Dodoties pirmajā praksē, ir tāds satraukums un apmulsums, ka nav iespējams loģiski domāt. Lidojot uz kuģi, pie sevis domāju: ko es daru, kurp braucu? Uzkāpjot uz kuģa, pilnīgi neko nevar saprast, tev visi kaut ko jautā, bet tu neko nezini, jo līdz tam ar kuģa lietām nav bijusi pilnīgi nekāda saskare. Tu



esi pilnīgs mulķis, jo no visa tā neko vēl neesi mācījies. Pirmā prakse vispār šķiet kā milzīgs pārpratums. Tagad, kad uz kuģa atnāk kadets pirmajā praksē, gribētos viņam kaut ko pastāstīt, ierādīt lietas uz tiltiņa, bet viņš par šīm ierīcēm vispār neko nav mācījies, tāpēc es viņam maz ko varu dot no tā, ko zinu pati. Diezgan problemātiska vispār ir nokļūšana pirmajā praksē. Mēs, meitenes, pašas gājām uz kruinga kompānijām un meklējām prakses vietu. „Latvijas kuģniecība”, „B.G.I.” un „Lapa” – tās bija kruinga kompānijas, kurās meitenēm bija cerība vispār dabūt prakses vietu. Lai gan zinājām, ka akadēmijai mācību procesa ietvaros ir jānodrošina studenti ar prakses vietām, tomēr mēs pašas gājām un meklējām.

– Iznāk, ka pirmā prakse ir pa nullēm – tikai lai pārliecinātos, ka nepieņemtas jūras slimība?

– Godīgi sakot, pirmā prakse ir mazliet par vēlu, to vajadzētu ātrāk, lai cilvēks saprot, vai viņam tas patīk un vai viņš to vispār var izturēt. Kad praksē atnāk kadeti, kuri jau mācījušies pusotru semestri, un prakses laikā saprot, ka jūrā nevarēs strādāt, ir veltī tērēts laiks un nauda.

– Cik daudz prakses laikā ir atkarīgs no paša kadeta ieinteresētības?

– Par kadetiem ir atbildīgs kapteiņa vecākais palīgs, ja viņš ir normāls, tad kadetus sakarīgi izrīko. Pirmajā praksē man paveicās tajā ziņā, ka

▶▶▶ 20. lpp.



►►► 19. lpp.

bija vecmodīgs kapteinis, kurš vecākajam palīgam tā arī pateica: liec viņu, kur gribi, man ir pilnīgi vienlīga, kaut vai laid uz tiltiņa. Tā es no rīta biju četras stundas sardzē kopā ar trešo palīgu, kurš man stāstīja visu to, ko es vēl nespēju ņemt pretī. Vēl trīs stundas vakara sardzē pavadīju uz tiltiņa. Pamazām visu sāku apjaust un iegāju darba ritmā.

– Kad pēc četriem mēnešiem atgriezies no pirmās prakses, vai tu jau apjauti, kas ir kuģis?

– Mazliet lielāka skaidrība jau bija, un lekcijās no teorētiskās puses varēju pārliecināties par praksē redzēto – jā, jā, tas mums bija uz kuģa! Bet pārliecinājos arī par to, ka pasniedzēji māca par tādām lietām, ko uz kuģa vairs nevar sastapt. Piemēram, tādas radio komunikācijas, ko šodien vairs neizmanto.

– Varbūt tas, kā šodien vairs nav uz kuģa, bet par ko jums tomēr mācīja, dzīvē kādreiz reāli var noderēt?

– Īsti vairs ne. Ir jāseko līdzi jaunākajām tehnoloģijām un kuģa aprīkojumam.

– Kā dzīve mainās pēc otrās prakses?

– Nokārtoju matroža diplomu un otrajā praksē gāju par matrozi. Mani sagaidīja komanda, un vecākais palīgs jautā: „Matrozis? Kā tu to iedomājies?” Bet ko es varu iedomāties, ja mani kā kadetu nosūta praksē uz kuģa? Es ļoti centos, lai par mani nebūtu sūdzību, bet viegli negāja. Kāds matrozis, kurš pirmo reizi pēc



Kuģis remontā Rīgā.

matrožu kursu beigšanas bija reisā, sašuta, kad viņam vajadzēja palīdzēt pavāram. Viņš tik ilgi čīkstēja un lūdzās, lai samaināmies, ka es piekritu. Biju jau piecus mēnešus nostrādājusi uz klāja un varēju iet atpūsties uz kambīzi. Ar vecāko palīgu vienojāmies, ka samainīsimies uz vienu nedēļu, bet bocmanim šāda maiņa nepatika, viņš bija dusmīgs un teica, ka viņam cilvēks bez rokām uz klāja nav vajadzīgs.

– Prakses laiks „Latvijas kuģniecībā” un arī tagad līgums ar šo kompāniju. Kāpēc šāda izvēle?

– Kad pabeidzu akadēmiju, man pietrūka jūras cenza, vajadzēja vēl trīs mēnešus, tāpēc to mazo praksi kā kadets vēlreiz izgāju „Latvijas kuģniecībā”. Dabūju darba diplomu un mēģināju iekārtoties darbā,

bet atsitos kā pret sienu: tu varētu strādāt par trešinieku, bet tev nav pieredzes, tāpēc nevar darbā ņemt. Atlika it kā vienīgais ceļš – „Latvijas kuģniecība”, kur sākumā piedāvāja iet kā junioram, bet pēc divarpus mēnešiem paaugstināja par trešo stūrmani. Pēdējos trīs kontraktus esmu par trešo stūrmani nostrādājusi „Latvijas kuģniecībā” uz viena kuģa un sapratusi, ka, ja es nemainu kompāniju, tad vismaz jāmaina kuģis. Bet patiesībā arī kompānija ir jāmaina.

– Vai pašai gribētos ko mainīt, un kāds tam varētu būt iemesls?

– Principā esmu tam gatava kaut vai angļu valodas dēļ. Strādājot uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem, reāli es angļu valodu izmantoju sarunās ar ločiem un ostās, bet uz kuģa visa komunikācija notiek krievu valodā. Tāda ir realitāte. Ja vēl pats neko nedara, lai atsvaidzinātu zināšanas, tad iemaņas ātri vien pazūd. Tas ir nedaudz skumji, jo aiziet uz kompāniju, kur viss notiek angļu valodā, man tagad nemaz nebūtu tik viegli. Uzskatu, ka arī akadēmijā angļu valodu vajadzētu mācīties līdz pēdējai studiju dienai, lai nepazaudētu iegūtās valodas prasmes.

– Kādreiz viens no argumentiem, kāpēc kļūt par jūrnīku, bija redzēt pasauli, bet tagad, šķiet, viss ir mainījies – dzīve kļuvusi steidzīgāka, kuģi ostās uzturas arvien īsāku laiku.

– Lielākoties tā ir. Ja arī kādā ostā izskrien krastā, tad tikai uz īsu brīdi, jo ir ļoti daudz pienākumu uz kuģa, kad tas ir ostā. Tomēr jāteic, ka reiss no reisa atšķiras. Ir gadījies, ka kuģis ostā stāv mazāk par divpadsmit stundām, un ir nācies aizkavēties pat divas trīs nedēļas. Stāvēt uz vietas, protams, ir nogurdinoši, bet, ja kuģis ostā paliek divas trīs dienas, kad noteikti notiek praktiskās mācības kuģošanas drošības jautājumos. Godīgi sakot, pasauli laikam jau vislabāk redz kadeti, jo viņiem uz kuģa nav nekādas atbildības. Prakses laikā tiešām ļoti daudz redzēju – Argentīnu, Brazīliju, Venecuēlu, Surinami, par ko vispār neko nebiju dzirdējusi. Peldējos Klusajā okeānā un Karību jūrā.

– Nu, labi, par krasta lietām ir zināma skaidrība, bet kā paiet diena, kad apkārt ir jūra, jūra vien?

– Sardze no četriem līdz astoņiem, mierīgas brokastis, tad darbs uz klāja vai ar dokumentiem. Un dokumentu tiešām ir daudz, jo ir noteiktas pārbaudes, viss ir jāiegrāmato, lai varētu parādīt inspektoriem un nebūtu lieku pārpratumu un aizrādījumu, lai nebūtu kur piesieties. Arī uz klāja viss ir jāpārbauda, lai vestes, riņķi un citas lietas vienmēr atrastos savās vietās, lai darbotos visas gaismas, lai darba kārtībā būtu glābšanas laivas, lai visos balonos ir gaiss, lai viss, kas domāts drošībai, būtu pilnībā kārtībā.

– Kad nāk ostas valsts kontroles inspektori, tad droši vien stress ir ne pa jokam?

– Stress ir diezgan liels, tāpēc vienmēr lieku reizi pārbaudu, vai tiešām viss atrodas savās vietās, jo vienmēr pārpratumus rada tā sauktais cilvēka faktors. Piemēram, matrozis nepadomā, ka viss, ko paņem, ir jānoliek vietā, bet kontrole neko nepalaiž garām neievērotu. Lieki aizrādījumi nevienam nav vajadzīgi, tāpēc pašam iekšā vienmēr sēž jautājums: vai tiešām viss ir kārtībā? Nekad nevar zināt, ko inspektors ievēros. Tev liekas, ka viss ir kārtībā, bet izrādās, ka tomēr ir kur piesieties, reizēm pat pie nebūtiskām lietām. Nevajadzīgus uztraukumus rada arī dažādu inspektoru atšķirīgais prasību tulkojums. Arī no inspektoru puses darbojas cilvēka faktors – viens aizrāda, ka jābūt tā, bet otram šķiet, ka tomēr savādāk.

– Cilvēka faktors noteikti ir svarīgs, arī veidojot savstarpējās attiecības uz kuģa? Kā ir, vai stingri tiek ievērota subordinācija?

– Gadās dažādi – cik kuģu un kapteiņu, tik arī nerakstītu noteikumu. Uz viena kuģa par subordināciju nerunā, bet ikviens apzinās savu vietu un nemēģina pārkāpt robežas. Ir bijuši kapteiņi, kuri paši nerunās, piemēram, ar pavāru, bet visas savas vajadzības kārtos ar stūrmaņa starpniecību. Arī ar matrožiem viņš nerunās, tikai pasmaidīs, pateiks



Lelede: „Nokārtoju matroža diplomu un otrajā praksē gāju par matrozi.”

labdien, bet visas savas pretenzijas izteiks stūrmanim. Vecajiem kapteiņiem tas sēž iekšā, bet, jo jaunāks kapteinis, jo brīvāka un labāka komunikācija. Patiesībā galvenais, lai ir kaut viens cilvēks, ar kuru var parunāties un izkratīt sirdi, un bieži vien tas ir koks.

– Vai arī pašai ir ambīcijas kļūt par kapteini?

– Nē, par kapteini kļūt es nevēlos, bet par vecāko palīgu gan. Manuprāt, kapteiņa dzīve ir par garlaicīgu – nemītīga sarakste ar kompānijas vadību un nemītīga papīru kārtošana, vecākā palīga dzīve un darbs man šķiet daudz aizraujošāki. Jūrnieks ir pieskaitāms vidusšķirai, un arī tas, protams, ir spēcīgs arguments, kāpēc strādāt jūrā. Kad mani paaugstināja stūrmaņa amatā, es domāju, ka daru to, kas

patīk, un man par to vēl labu algu maksā.

– Kopš spēkā stājusies konvencija par darbu jūrā, vai var teikt, ka tā ir palīdzējusi uzlabot darba un sadzīves apstākļus?

– Konvencija ir devusi tādu kā zaļo gaismu jūrnieku sūdzībām, kas būtu izskatāmas, bet neviens jau īsti nesūdzas, jo nevēlas zaudēt darbu. Ar darba un atpūtas stundām ir tā, ka šo grafiku izstrādā datorprogramma, kur ar sarkanu iezīmējas, ja noteiktais grafiks nav ievērots un darba stundas ir pārstrādātas. Tāpēc arī ieviesa juniora štata vietu, lai stūrmaņi nestrādātu tās milzīgās stundas un ievērotu grafiku. Visu, protams, pārbauda un uzrauga kapteinis.

►►► 21. lpp.

– Kas varētu būt tāds, par ko sūdzētos jūrnieki?

– Tie vairāk būtu tādi sadzīviski sīkumi. Piemēram, nedarbojas televizors vai sporta zāle nav pietiekami aprīkota. Tomēr arī par sadzīviskiem sīkumiem neviens nesūdzas, kaut gan uzlabojumi palīdzētu sakārtot ikdienas dzīvi un padarītu to labāku. Jūrnieki izvēlas paklusēt.



– Bet kaut kādā veidā jūrnieku vēlme pēc labākiem sadzīves apstākļiem tomēr nonāk līdz kapteinim?

– Ja kapteinis ir uzņēmīgs un ieinteresēts, lai komanda justos labi, viņš pats visu var sakārtot, iegādāties un par to atskaitīties kompānijai. Bet bieži vien kapteiņiem ir vienalga un negribas lieki pūlīties, jo svarīgāk ir rakstīt kārtējo e-pastu, nevis reāli pievērsties savu jūrnieku problēmām. Ja kompānija vēlas taupīt, tad kapteinis par to ir informēts un ir spiests respektēt kompānijas uzstādījumu. Ir kompānijas, kas taupa pat uz instrumentiem, kas nepieciešami ikdienas darbā, un tas, protams, ir skumji. Ja ilgstoši tiek ignorētas jūrnieku vajadzības, tad nav nekāds brīnums, ka kādam parādās agresija.

– Vai jūrnieki bieži kļūst agresīvi?

– Es personīgi neesmu piedzīvojis šādu situāciju, varbūt ir bijusi vienīgi asāka vārdu pārmaiņa, bet daudz ir dzirdēts, ka jūrnieku nācies ieslēgt kajītē vai pat norakstīt no kuģa.

– Un kā ar medicīnisko aprūpi uz kuģa?

– Par pirmās palīdzības sniegšanu ir atbildīgs vecākais palīgs, savukārt otrais palīgs atbild par kuģa aptieku. Ja jūrnieks, piemēram, saka, ka apdedzinājis roku, un lūdz kādu ziedi, tad pamatā ir divi scenāriji: otrais palīgs atbild, ka ziedes nav, jo viņam tā vieglāk pateikt, nevis tērēt laiku un iet meklēt, vai arī izrādās, ka kuģa aptiekā tiešām ziedes nav, jo zāles ir dārgas un kompānija uz šā rēķina parasti taupa.

– Kādas ķibeles visbiežāk atgādās uz kuģa?

– Tie ir apdegumi, sasitumi un muguras sastiepumi, bet pats trakākais laikam ir zobu sāpes. Tāpēc kompānija parasti uzstāj, lai jūrnieki krastā regulāri pārbauda zobus, tomēr reisa laikā viss var gadīties. Par ārkārtas gadījumiem jāuzskata smagas traumas, kad nepieciešama palīdzība no krasta. Reāli savā darbā ar šādiem gadījumiem neesmu saskārusies, bet mūsu kuģis, ejot uz Amsterdamas ostu, piekrita piedalīties mācībās, kad tika izspēlēta ārkārtas situācija – nelaimes gadījums uz kuģa un palīgā steidzas pirmās palīdzības helikopters. Tas bija interesanti, jo tās bija tikai mācības, bet negribas pat pieļaut domu, ka kaut kas tāds jāpiedzīvo īstenībā.

– Kā uz kuģa var nodrošināt to privātumu, kas nepieciešams ikvienam cilvēkam?

– Man ir sava kajīte, durvis aizverot, es piederu tikai pati sev. Esmu savā pasaulē un atpūšos. Patiesībā jau stūrmanim nemaz nav tik daudz brīva laika, un viss ir atkarīgs no tā, kā kurš strādā. Man gribas, lai viss ir labi paveikts, tāpēc pati visu pārbaudu un par visu pārliedinos, tā man ir drošāk. Citi varbūt arī dienas laikā izmanto brīvos brīžus, lai pagulētu, bet man tā nesanāk, jo dienā cenšos maksimāli daudz paveikt. Bet atpūtas laikā

ir mūzika, filmas, sporta zāle. Man datorā līdzi ir programma, ko pildu, tāpēc īpašs aprikojums sporta zālē nav nepieciešams, bet, ja kāds vēlas padarboties ar rīkiem, tad sporta zālē ar to ir diezgan paknapi. Šo gadu „Latvijas kuģniecība” ir pasludinājusi par sportisko aktivitāšu gadu, tāpēc puīši pasūtīja sporta zālei nepieciešamo aprīkojumu, bet tikai laiks rādīs, kas no tā visa iznāks.

– Kad četri mēneši pavadīti jūrā, seko četri mēneši krastā. Kā pavadī šo laiku, un kā pati domā, cik ilgi vispār iesi jūrā?

– Atnākot mājās, vispirms jau izbaudu atpūtu. Pēc pāris mēnešiem krastā uznāk vēlme paceļot, bet trešā mēneša beigās jau atkal velk atpakaļ uz jūru. Jūrā ir tāpat – pirmie divi mēneši paskrien nemanot, trešajā saproti, ka līdz reisa beigām nemaz nav tik ilgi, bet ceturtajā ilgās pēc mājām kļūst spēcīgas. Nopietni domāju arī par to, kā turpmāk iekārtot savu dzīvi, lai krastā būtu kāda nodarbošanās. Tas ir ļoti svarīgi, jo tagad man ir divdesmit seši gadi, pēc gadiem diviem trim vajadzētu domāt par ģimeni, tāpēc jautājums par to, ko darīt krastā, nebūt nav mazsvarīgs. Atšķirībā no vīriešiem sievietēm savienot ģimeni un jūru ir daudz sarežģītāk. No vienas puses, ir milzīga spriedze un liela uzdrošināšanās gadu pēc mazuļa piedzimšanas atkal iet jūrā, bet, no otras puses, ir svarīgi neizkrist no aprites, jo atgriezties jūrā pēc pieciem vai sešiem gadiem arī diezgan būtu iespējams, jo mūsdienās uz kuģa viss tik ļoti strauji mainās. Arī mans puišis ir jūrnieks, abi vienā gadā pabeidzām akadēmiju, viņš tikko kļuva par otro stūrmani, un man par to ir milzīgs prieks. Bet mūsu privātā dzīve ir tāda, kāda ir, piemēram, pagājušajā gadā kopā bijām tikai kādus trīs mēnešus. Lai gan mēģinām saskaņot savus reisa grafikus, tas ne vienmēr izdodas. Tā nu cīnāmies starp jūru un krastu. Esmu pārliecinājusies, ka taisnība tiem, kuri saka, ka jūrniecei vajag jūrnieku, jo tad viņi viens otru vislabāk saprot.

Cik ilgi iešu jūrā? Uz šo jautājumu pagaidām nevaru atbildēt. Dzīvoju te un šodien.■

Anita Freiberga

Vai likuma burts atbilst likuma garam?

Nav pamata teikt, ka starptautiskās organizācijas Eiropā un pasaulē, vispirmām kārtām tādas kā IMO, ILO, Eiropas Padome, maz darījušas, lai uzlabotu kuģošanas drošību. Noiets garš ceļš, lai izveidotu pašreizējo kuģošanas drošības sistēmu un mehānismu. Ir pieņemtas deklarācijas, rezolūcijas un cirkulāri, ir izstrādāti un ieviesti augsti standarti un radītas standartizētas procedūras, lai uzraudzītu, kā uz kuģa, jūrā un ostā visas šīs prasības tiek ievērotas.



Tiesa, ka cilvēks pēc savas būtības ir slinks un visu mūžu pārvar sevi un savu nevēlēšanos kaut ko darīt. Vienus motivē godkāre, otrs iespēja nopelnīt, lai labāk dzīvotu, trešie ir piedzimuši apzinīgi, bet vēl citus uz priekšu virza stingrās prasības. Kas attiecas uz jūrniecību, tad izstrādātās ieviestās, pēc būtības nenoliedzami represīvās metodes ir devušas salīdzinoši labus rezultātus un pozitīvi ietekmējušas kuģošanas drošību, jūrnieku darba un sadzīves apstākļus, kā arī vides aizsardzību. Bet cik lielā mērā reālajā dzīvē likuma burts atbilst likuma garam?

Jūrnieki un administratīvais slogs

Lai ne tikai vārdos deklarētu cīņu par kuģošanas drošību, bet lai tā arī kļūtu par realitāti, ir radītas neskaitāmas administratīvās procedūras, dokumenti un kontroles, kas ar katru gadu kļūst arvien sarežģītākas un laikietilpīgākas. Par to, kā starptautiski noteiktās prasības darbojas reālajā dzīvē un cik lielā mērā tās kā administratīvais slogs uzgulsst kuģu īpašnieku, kuģu kapteiņu, virsnieku un jūrnieku pleciem, vislabāk liecina aptaujas un pētījumi, ko veic gan starptautiskas konsultantu kompānijas, gan atsevišķu valstu institūcijas.

Piemēram, starptautiskā konsultāciju kompānija COWI, kas darbojas Amerikas kontinentā, Eiropā, Āfrikā un Āzijā, ir veikusi vairākus pētījumus par jūrniecības nozari, to skaitā pētījumu par administratīvo slogu Dānijas kuģu īpašniekiem. Lai gan pētījuma autori atzīmē, ka tas attiecas tikai uz Dānijas kuģu īpašniekiem, salīdzinot respondentu atbildes ar citos līdzīgos pētījumos iegūtajām, kā arī izjaucot Latvijas jūras virsniekus, kuri strādā uz dažādu

kuģu īpašnieku kuģiem un kuģu zem dažādu valstu karogiem, var pārliecināties, ka šī nozare tiešām ir globāla un internacionāla, tāpēc arī problēmas pamatā visiem ir kopīgas.

Dažādos pētījumos jūrnieku sniegtās atbildes apliecina, ka viņi, protams, akceptē daudzās prasības, procedūras un treniņus, kas kļuvuši par jūrnieka darba neatņemamu sastāvdaļu, jo apzinās, ka kuģošanas drošība kuģošanas biznesā ir jautājums numur viens. Piemēram, mašintelpu un tiltna žurnāli ir labs veids, kā dokumentēt notikumus un veidot informācijas apmaiņu, tāpēc neviens šo žurnālu aizpildīšanu neuzskata par apgrūtināšu vai nevajadzīgu.

Tomēr jūrnieku aptaujas un pētījumi parāda arī to, ka tās prasības, ko starptautiskās jūrniecības institūcijas izvirza kuģniecības nozarei, jau ir kļuvušas par pārāk lielu administratīvo slogu, kas negatīvi ietekmē gan jūrnieku tiešo profesionālo pienākumu pildīšanu, gan nereti jaunajiem cilvēkiem mazina vēlmi vispār strādāt šajā profesijā. Kam gan patīk apnicīgais darbs ar papīriem, kas ir nogurdinošs un garlaicīgs? Mūsdienās, kad kuģu tehnoloģijas kļūst arvien sarežģītākas un jūrniecībā ienāk jauna paaudze, kas brīvi rīkojas ar modernajām tehnoloģijām, joprojām saglabājas vecmodīgas darba metodes, kad tiek ar roku rakstīti dokumenti, aizpildītas anketas un parakstīti papīri. Tas ne tikai kavē dokumentu operatīvu apriti un koordināciju starp iestādēm, bet arī vienkārši kaitina jaunos speciālistus. Visu tautību jūrnieki atzīst, ka administratīvais slogs ir nomācošs un apgrūtināošs, tāpēc jautājums, kā šo slogu

I UZZINĀI

Aptuveni 20% no sava darba laika jūrnieki velta uzdevumiem, kurus paši uzskata par lieku administratīvo slogu, savukārt jūrniecības krasta institūcijās strādājošie tikai 9% no sava darba laika vērtē kā administratīvu slogu. 30% jūrnieku visā pasaulē uzskata, ka administratīvais slogs, aizpildot veidlapas un kārtojot cita veda it kā formālu un nevajadzīgu dokumentāciju, kā arī piedaloties pārbaužu, ir pārlielu liels.

samazināt, kļūst arvien aktuālāks, un tādā globālā biznesā kā kuģniecība tas ir arī konkurētspējas jautājums.

Kā tikt pie jaunākās informācijas?

Ja viena no problēmām ir neskaitāmu dokumentu rakstīšana, ko pēc būtības varētu uzskatīt arī par tādas kā informatīvās bāzes veidošanu, tad otra problēma, uz ko norāda pētījumi, ir neapmierinošā informācijas iegūšana. Likumos un noteikumos regulāri tiek izdarīti labojumi un veikti grozījumi, bet par to operatīvi uzzināt ne vienmēr ir iespējams. Dažādos pētījumos respondenti atzīst, ka atrast nepieciešamo informāciju ir sarežģīti un bieži vien meklēšanas rezultātā tiek iegūtas jau novecojušas ziņas, tāpēc jāterē papildu laiks, lai visu precizētu. Ir gadījumi, kad par izmaiņām noteikumos uzzina tikai tad, kad uz kuģa ierodas ostas valsts kontrole. Tāpat tas attiecas uz nelielajiem kuģu īpašniekiem, kuriem pietrūkst administratīvo resursu, bet sena patiesība saka, ka likuma nezināšana neatbrīvo no atbildības.

Osta sagādā papildu galvassāpes

Starptautiskie pētījumi liecina, ka procedūra ar dokumentiem, kas iesniedzami pirms kuģa ienākšanas ostā un pēc tam vēlreiz aizpildāmi papīra formātā, ir neloģiska un uzskatāma par papildu slogu. Ja dokumenti jau pieejami digitālā formā, tad kāds pamatojums ir to dublēšanai uz papīra? Un tad vēl dažādu valstu ostās ir atšķirīgi formāti un veidi, kādā informācija iesniedzama, nemaz jau nerunājot par atšķirībām veidlapu aizpildīšanā: vienā ostā prasa, lai, iesniedzot apkalpes sarakstu, vispirms tiek rakstīts jūrnieka vārds un tad uzvārds, citā ostā gluži pretēji – jāsāk ar uzvārdu, vēl citā ir vēl kāda specifiska prasība. Jūrnieki jautā, vai tomēr nebūtu pienācis laiks starptautiski vienoties par kādu optimālu ostas dokumentu aizpildīšanas un iesniegšanas standartu? Atvainojiet, cienījamie jūras arāji, šā jautājuma risināšana pagaidām kļūst kosmiskās tālēs. ■

(Turpinājums nākamajā numurā)
Sagatavoja Anita Freiberga

E-navigācija kuģošanas un jūras vides drošībai

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO), IALA un IHO sadarbībā ar nozares un nevalstiskajām organizācijām strādā pie e-navigācijas koncepcijas, kuras mērķis ir saskaņot un efektīvi izmantot visus pieejamos datus, lai uzlabotu kuģošanas drošību un samazinātu cilvēka kļūdas faktoru iespējamā nelaimes gadījuma izraisīšanā.

E-navigācija ir plašs jēdziens, IMO to skaidro šādi: e-navigācija ir saskaņota darbība, tā ir integrācija, informācijas apmaiņa un jūras informācijas analīze ar elektroniskiem līdzekļiem gan uz kuģa, gan krastā, lai uzlabotu drošību jūrā, kuģošanas un ar to saistīto pakalpojumu drošību, kā arī jūras vides aizsardzību.

Šai koncepcijai ir gandrīz desmit gadu ilga vēsture, kas aizsākas 2006. gadā IMO 81. sesijā ar

Kuģošanas drošības komitejas sagatavotu dokumentu, kas apliecināja nepieciešamību nodrošināt kuģa kapteini un ar kuģošanas drošību saistītās atbildīgās amatpersonas krastā ar visiem nepieciešamajiem instrumentiem, lai jūras navigācija un sakaru sistēmas kļūtu uzticamākas, tā samazinot iespējamās kļūdas. Īpaša uzmanība tiek veltīta cilvēku un vides drošībai, kā arī jūras pārvadājumu izmaksu samazināšanai.

Speciālisti uzskata, ka e-navigācija būs liels ieguvums piekrastes valstīm, jo nodrošinās labāku un efektīvāku apmācības un sertifikācijas uzraudzību, ļaus vieglāk piekļūt standartizētai un ticamai informācijai, uzlabos dažādu institūciju darbības koordināciju, uzraudzību un kontroli, kā arī atvieglos darbu piekrastes valstu kuģu satiksmes

EKSPERTA VIEDOKLIS

International Maritime Pilots Association (IMPA) viceprezidents kapteinis Cahits Istikbals:



„Cilvēka pieļautās kļūdas ir cēlonis vairāk nekā astoņdesmit procentiem jūrā notikušo negadījumu. Neskatoties uz drošu un labi pieejamu informāciju un vismodernāko kuģa aprīkojumu, lēmums ir jāpieņem cilvēkam, un diemžēl cilvēku kļūdu dēļ joprojām notiek negadījumi. Jūrniecības aprindas atzinīgi vērtē e-navigācijas koncepcijā ietverto jautājumu aktualizēšanu un risināšanu, bet vēl arvien ir neatbildēti jautājumi. Ko iesākt ar cilvēka faktoru? E-navigācija taču pagaidām vēl nav radījusi drošu alternatīvu cilvēka acīm un cilvēka smadzenēm.”

vadības centriem. Tomēr viņi arī atzīst, ka e-navigācijas koncepcijas *Ahileja papēdis* ir un paliek cilvēka faktors. ■

Arvien aktuālāks kļūst zaļo ostu un zaļās kuģošanas jautājums



No 2015. gada 7. līdz 9. oktobrim Baltijas ostu organizācija (BPO) Kopenhāgenā, Dānijā, organizē starptautisku kongresu „Greenport 2015”, kura centrālais temats būs *zaļo ostu* loma starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu loģistikas ķēdē. *Zaļās ostas* kļūst par vienu no svarīgākajiem jautājumiem, domājot gan par ostu, gan starptautisko kravu pārvadājumu attīstību ilgtermiņā. Šo jautājumu darba kārtībā allaž patur gan IMO, gan HELCOM, gan Eiropas jūras ostu organizācija (ESPO).

Dienu pirms „Greenport 2015” kongresa notiks konference „Greenport Cruise 2015”.

Viens no veidiem, kā padarīt ostu videi draudzīgāku, ir ieviest jaunākās paaudzes tehnoloģijas. Lai palielinātu kravu plūsmu un apstrādes ātrumu, kā arī optimizētu enerģijas un darbaspēka izmantošanu,

viena no Eiropas lielākajām ostām Hamburga ir ieviesusi „Smart Seatropolis” tehnoloģijas. Tieši šīs tehnoloģijas ļauj ostai vienkāršot loģistikas pakalpojumus, novērst kavējumus, labāk organizēt satiksmi, efektīvāk koordinēt kuģu kustību un kravu apstrādi.

Izstrādāta „LNGreen” koncepcija

Nākamās paaudzes LNG kuģu koncepcija, pie kā kopīgi strādāja kompānijas DNV GL, HHI, GTT un „GasLog” un kam dots nosaukums „LNGreen”, ir pabeigta. Jaunās konstrukcijas kuģim būs augsts energoefektivitātes rādītājs, ātra gaita un liela kravas ietilpība, piedevām jaunās tehnoloģijas būs videi draudzīgas.



Losandželasosta meklē risinājumus piesārņojuma samazināšanai

Losandželasosta strādā pie projekta, lai līdz 2020. gadam ieviestu tehnoloģijas, kas nodrošinās gāzu emisijas līdz nulles līmenim. Lai gan pēdējo desmit gadu laikā izdevies panākt labu progresu šajā jautājumā, Losandželasostas speciālisti turpina darbu pie infrastruktūras projektiem un stratēģijas izstrādes, lai iespējami efektīvāk cīnītos pret apkārtnes vides piesārņošanu. ■



Konteinerpārvadājumu giganti pozitīvi vērtē Suecas kanāla paplašināšanu

Dānijas konteinerpārvadājumu gigants „Maersk Line” un franču kompānija „CMA CGM” atzinīgi

E SPECIĀLISTA VIEDOKLIS

„Maersk Line” ekspluatācijas nodaļas vadītājs Sorens Tofts: „Pēc Suecas kanāla paplašināšanas mūsu „Triple-E” tipa kuģiem līdz minimumam samazinājusies kļūdu iespējamība, bet papildus apmācīti loči vēl jo vairāk palielinās kuģošanas drošību.”



novērtējušas Suecas kanāla paplašināšanu. Suecas kanālu šķērso aptuveni 7,5% no pasaules konteinerkravām, bet „Maersk Line” konteinerkuģi veido vairāk nekā pusi no kanāla tonnāžas. Praktiski visas „Maersk Line” tranzītkravs no Āzijas uz Eiropu tiek vestas caur Suecas kanālu.

Tagad ir atdzimis gandrīz 150 gadu vecais ūdensceļš starp Sarkano jūru un Vidusjūru, kas ir īsākais ceļš starp Eiropu un Āziju – par 7000 kilometriem īsāks salīdzinājumā ar ceļu apkārt Āfrikai. Vairāk nekā 43 tūkstoši strādnieku 12 mēnešus strādāja pie Suecas kanāla paplašināšanas, izrokot pāri par 242 miljoniem kubikmetru grunts.

Pagarina palīdzības programmu jūrniekiem

„The International Seafarers Welfare and Assistance Network” (ISWAN, Starptautiskais jūrnieku labklājības un palīdzības tīkls) un „Maritime Piracy Humanitarian Response Programme” (MPHRP, Humānās palīdzības programma no pirātisma cietušajiem jūrniekiem) 3. augustā parakstīja vienošanos par 2013. gadā sāktās humānās palīdzības programmas pagarināšanu, lai atbalstītu tos jūrniekus un viņu ģimenes, kuri atrodas pirātu gūstā vai ir cietuši no pirātu uzbrukumiem un vardarbības.

Peters Hinčlifs

MPHRP vārdā sacīja: „Esam sapratuši, ka labākais veids, kā nodrošināt ilgtermiņa palīdzību jūrniekiem un viņu ģimenēm, kuri cietuši no šausmīgajiem Indijas okeāna un Somālijas pirātu uzbrukumiem, bija atrast finansējumu šādas palīdzības sniegšanai, piesaistot starptautisko jūrmniecības organizāciju un privāto jūrmniecības uzņēmumu ziedojumus. Uzbrukumi tirdzniecības kuģiem un jūrniekiem joprojām notiek, tāpēc mums jābūt šajos rajonos, lai atbalstītu jūrniekus.”



Pārbauda glābšanas plosta izturību

Norvēģijas kuģu būvētājs „Norsafe” uzņēmuma apmācības un testēšanas centrā „Rosendal” uzstādījis savdabīgu pasaules rekordu – brīvo kritienu ar glābšanas plostu GES50 MKIII kopā ar cilvēkiem no 40 metru liela augstuma. Iepriekš plostas kritiens bija izmēģināts bez cilvēku klātbūtnes, un tas bija no 66,8 metru augstuma.

„Lai gan kritiens ilga tikai trīs sekundes, bija sajūta, ka tas ir veselu mūžību ilgs lidojums. Mēs bijām



patīkami pārsteigti, cik viegli glābšanas plosts ieslīdēja ūdenī, ņemot vērā augstumu, no kāda tas tika palaists. Jo īpaši aizraujoši tas bija

tāpēc, ka neviens cits agrāk to nav izdarījis,” sacīja „Norsafe Academy Rosendal” viceprezidents Maikls Roslands.

ES finansējums galveno jūras maģistrāļu satiksmes pārvaldībai

ES par ļoti svarīgu uzdevumu uzskata kuģošanas drošību un satiksmes pārvaldību galvenajās jūras maģistrālēs Ziemeļeiropā un Vidusjūrā. Lai to nodrošinātu, apstiprināts projekts 21 miliona eiro vērtībā, kura ietvaros 10 ostās tiks izveidoti monitoringa centri.

Būvēs tuneli starp Dāniju un Vāciju

Eiropas Komisija 23. jūlijā apstiprināja valsts finansējuma izmantošanu zemūdens tuneļa izbūvei starp Dāniju un Vāciju. EK norādīja, ka tuneļa būvniecības finansēšana atbilst ES noteikumiem attiecībā uz valsts finansējumu.



„Fēmarnas jostas savienojums ievērojamā saīsinās ceļošanas laiku starp Vāciju un Dānijas austrumu daļu, kā arī citām Ziemeļvalstīm, sniedzot atbalstu gan cilvēkiem, gan ekonomikai. Iepriekš tika apsvērta arī iespēja salas savienot ar tiltu, taču tunelis tiek uzskatīts par drošāku un videi draudzīgāku,” atzina ES konkurences komisāre Margarēte Vestagere.

Abas valstis jau vairākus gadus plānojušas uzbūvēt automobiļu un dzelzceļa tuneli starp Dānijas salu Lollandi un Vācijas salu Fēmarnu.

Aptuveni 19 kilometrus garajā tunelī paredzēt divi sliežu ceļi un četru joslu autostrāde. Satiksmei to plānots atklāt 2024. gadā. Lielāko daļu projekta izmaksu, kas tiek lēstas 8,6 miljardu eiro apmērā, segs Dānija, daļu finansējuma paredzējusi nodrošināt arī ES.

Latvijas jūrnieceki dodas palīgā

Kompānijā „Hansa” strādājošais matrozis, LTFJA biedrs **MAKSIMS BOICOVS** 2013. gadā kļuva par Latvijas čempionu bodibildingā. 2014. gadā čempionāta laikā viņš bija jūrā, un šķiet, ka arī šogad no čempionāta atradīsies vairāku tūkstošu jūras jūdžu attālumā.

Latvijas 2013. gada čempions bodibildingā Maksims Boicovs.



Tā nu iegādājies, ka Latvijas apkalpe, kurā strādā Maksims, trīs reizes piedalījusies Āfrikas bēgļu glābšanā. Pēdējā reize bija šā gada jūnijā, pirmā – 2013. gadā. Toreiz nedrošā



braucienā no Āfrikas pāri Vidusjūrai ar lielu gumijas laivu bija devusies kārtējā bēgļu grupa – 104 senegālieši. Bija stiprs vējš, augsti viļņi, un šādā nepiemērotā brīdī laivai sabojājās motors. Vēlu vakarā no laivas tika padots SOS signāls. Palīgā steidzās no Tunisas braucošais gāzvedējs „Gas Grouper”, uz kura gandrīz visa apkalpe bija Latvijas jūrnieceki, viņu vidū arī Maksims Boicovs. Pēc divu stundu brauciena gāzvedējs sasniedza neveiksmīgos jūrasbraucējus, uzņēma viņus uz kuģa un nākamajā rītā izsēdināja Sicīlijā.



2013. gads.

Bēgļu glābšanas operācija 2013. gadā.



Otrreiz Maksims Boicovs glābšanas operācijā piedalījās 2014. gadā, kad strādāja uz gāzvedēja „Gasco-bia”. Toreiz bēgļi bija devušies jūrā ar koka laivu, kurā bija saspiedušies 240 (!) cilvēku. Arī viņiem brauciens beidzās laimīgi.

Trešā glābšanas operācija, kurā piedalījās Maksims, būdams gāzvedēja „Gas Manta” matrozis, notika šovasar. Lūk, ko viņš pastāstīja par Atlantijas okeānā pieredzēto:

– Mūsu gāzvedējs nodeva kravu Džorflasfaras ostā un, uzņēmis balastu, izbrauca Atlantijas okeānā, lai dotos uz Gibraltāru, kur bija paredzēts uzņemt degvielu un pēc tam turpināt ceļu uz Ukrainas krastiem pēc jaunas kravas. Laika apstākļi Atlantijā bija nepatīkami – septiņas balles stiprs ziemeļaustrumu vējš dzina lielus viļņus. Kuģi pamatīgi šūpoja. Bija kapteiņa otrā palīga sardze. Divas stundas pirms ierašanās Gibraltārā mēs saņēmām kuģu vadības dienesta paziņojumu par divām avarējušām bēgļu laivām un lūgumu piedalīties to meklēšanā. Mani izsauca pie stūres, kuģa vadību uzņēmās kapteinis.

Aptuveni pēc pusstundas mēs pamatījām divas gumijas laivas ar trim cilvēkiem katrā. „Gas Manta” samazināja gaitu un centās piebraukt tuvāk, taču manevru apgrūtināja lielie viļņi. Mēs vēl nebijām paspējuši ar sava kuģa koprusu piesegt no vēja niecīgos peldlīdzekļus, kad viens no tiem apgāzās. Par laimi otrā laivā braucošie cilvēki rīkojās operatīvi un visus trīs ūdenī iekritušos nelaimes brāļus ievilkā savā laivā.



2013. gads.



2014. gads.

Jāteic, ka bēgļi bija visistākie sauszemes cilvēki, viņi nebija pat iedomājušies, ka vējš un straume viņus var iznest atklātā okeānā, kā tas bija noticis. Laivām pat nebija motora, cilvēki bija cerējuši Spānijas krastus sasniegt, iroties ar airiem.

Mūsu kapteinis paziņoja kuģu vadības dienestam, ka laivai piebraukt nevaram, varam vienīgi to piesegt. Pēc minūtēm trīsdesmit piestaidzās spāņu karakuģis, taču arī tam vētras dēļ neizdevās pieklūt gumijas laivai. Beidzot palīgā ieradās glābšanas kuteris un helikopters. Drīz vien visi seši marokāņi bija drošībā. Spāņu karakuģa komanda un kuģu vadības dienests pateicās mums par piedalīšanos glābšanas operācijā, un „Gas Manta” turpināja ceļu uz Gibraltāru. ■

Vladimirs Novikovs

Starptautiskās organizācijas apvieno spēkus

Izveidota jauna starpagentūru platforma informācijas apmaiņai par migrantu kontrabandu pa jūru, kurā sadarbojas Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO), Starptautiskā Migrācijas organizācija (IOM) un Apvienoto Nāciju Organizācijas Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC).

Attīsta laika prognozēšanas sistēmu

Korejas kuģu būvētava „Hyundai Heavy Industries” (HHI) kopīgi ar Korejas „Ocean Science & Technology” (KIOST) institūtu izstrādājusi jūras laika apstākļu prognozēšanas sistēmu, kas, apstrādājot un analizējot saņemto informāciju, prognozē laika apstākļus tuvākajā stundā (pieņemam, kāds būs viļņu augstums vai kā mainīsies vēja ātrums).

Rekonstruētais Suecas kanāls saīsina tranzīta laiku

Vienpadsmit mēnešus pirms termiņa pabeigta Suecas kanāla paplašināšana, kas izmaksāja astoņus miljardus ASV dolāru. Pirms rekonstrukcijas kanāls Ēģiptei ieņēma piecus miljardus ASV dolāru gadā, bet tagad tiek lēsts, ka ienākumi būs trīs reizes lielāki. Caur Suecas kanālu tranzītā izies 20 tūkstoši kuģu gadā, kas nodrošina aptuveni 10% no visas pasaules jūras tirdzniecības.



Kanāla paplašināšanas projekts paver ceļu kuģiem ar iegrīmi līdz 20 metriem. Jaunais kanāla posms saīsina tranzīta laiku no 20 līdz 11 stundām. ■

Rīgas ostai 815

Augusta pašā viducī trīs dienas atzīmēja Rīgas svētkus, kuru ietvaros ieskandināja arī Rīgas ostas 815. dzimšanas dienu, bet ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs gan saka, ka osta savu dzimšanas dienu īstenībā svinēšot oktobrī. Rīgas ostas dzimšanas gads un datums, protams, ir nosacīti, jo kurš tad tagad skaidri pateiks, kad īsti Rīgas ostā ienāca pirmais kuģis, aculiecinieku nav, tāpēc viegli noticēt visam, ko stāsta vēsturnieki, pētnieki un hronisti. To gan nevar teikt par ostas jaunāko laiku vēsturi – pēdējiem divdesmit pieciem gadiem, par kuriem visiem vēl it kā svaigas atmiņas, tomēr notikumu redzējums atšķiras. Katram liekas, ka tieši viņš vislabāk izprot notikumu gaitu un likumsakarības. Absolūtās patiesības nemaz nav, jo katram ir savs skatījums, katram sava patiesība, tāpēc vissvarīgāk ir saprast, kāds ir risinājums starp divām patiesībām.

No Rīgas ostas pēdējiem divdesmit pieciem gadiem septiņpadsmit uz Rīgas brīvostas pārvaldes komandtiltiņa pie stūres stāv **LEONĪDS LOGINOVS**. Tieši ar Leonīda Loginova pārdomām par šajos gados notikušo žurnāls „Jūrnieks” uzsāk Rīgas ostas 815 gadu jubilejai veltītu rakstu sēriju.



Neliels ieskats jaunāko laiku vēsturē

1997. gadā notika aktīva Rīgas ostas pārvaldnieka meklēšana. Vairākas konkursa kārtas nedeva vēlamo rezultātu, tika mainīti konkursa noteikumi, lai pretendenti, kas pieteicās uz pārvaldnieka amatu, nestāvētu pārāk tālu no ostu lietām un spētu ne tikai sēdēt pārvaldnieka krēslā, bet tiešām sakārtot ostas saimniecību un veidot to atbilstoši pasaules standartiem. Loginovs bija procesā iekšā un atbilda ostas pārvaldnieka amata kandidāta prasībām. Savulaik jautāts, kā nonācis līdz ostas pārvaldnieka konkursam, Loginovs bija lakonisks: „Bija izsludināts konkurss, pieteikties varēja visi, kas gribēja. Es pieteicos un uzvarēju, laikam jau biju piemērots.”

Un tā kopš 1998. gada marta Rīgas brīvostas pārvaldi vada Leonīds Loginovs, kurš vienlīdz labi jūtas perfektā uzvalkā un brīvā laika dunggrīnos. Uz jautājumu, vai viņam patīk skaistas lietas, atbild, ka, protams, patīk, bet tās ir skaistas lietas tieši viņa izpratnē, jo vienam patīk māte, otram meita, trešam kleita.

Kad Loginovs kļuva par ostas pārvaldnieku, viņš ķērās restaurēt ilgus gadus bomžu apdzīvoto kādreizējo Piena restorānu, lai tur ierīkotu ostas pārvaldes mājvietu. 2000. gadā tieši uz ostas astoņsimto dzimšanas dienu tika atklāta jaunā ostas pārvaldes ēka kanāla malā, parka vidū. Tagad Rīgas ostas uzņēmēji šeit nereti ņem savus biznesa partnerus, kuri spēj novērtēt izsmalcinātu interjeru un greznus aksesuārus. „Loginovs mums tā arī paziņoja – ostas pārvaldes telpas ir jūsu rīcībā, jo tā taču ir uzņēmēju nauda, par kuru šīs telpas iekārtotas,” stāsta ostas uzņēmēji. Pats ostas pārvaldnieks atzīst, ka viņam ir svarīgi, kādā vidē strādāt, jo darbā tiek pavadīts daudz vairāk laika nekā mājās.

Daudzi Loginovu nesaprata un droši vien nesaprot vēl tagad. „Ko es viņiem varu palīdzēt? Paši vainīgi!” tā Loginovs, kuram vienmēr nesaprotama likusies cilvēku tuvedzība un nevajadzīga utošanās, komentē cilvēku neizpratni. Ja kāds nespēj uzvert vai izsekot notikumiem, vai pie tā būtu vainojama ostas pārvalde un pārvaldnieks?



1998. gada aprīlī amatā stājās otrais, joprojām strādājošais Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, kurš uz ledlauža „Varma” tikās ar Krievijas Federācijas vēstnieku Latvijā Udaļcovu, lai gluži vai simboliski lauztu sasulumu starp Latviju un Krieviju.

Viens otrs ir vēlējies skaitīt Loginova dienas. Pēkšņi medijos parādās apgalvojumi, ka osta attīstās nepareizi, ka temps nav tik straujš, kā varētu vēlēties, un ostas vadības stils nav no tiem labākajiem. Lai gan gadiem tiek apšaubīta ostas pārvaldnieka profesionalitāte, tomēr kopš 1998. gada Loginovs ir pārdzīvojis visas Saeimas un pašvaldību vēlēšanas, visus Ministru prezidentus, satiksmes ministrus un ostas valdes. „Mani nekas nespēj iebiedēt!” tā batālijas, kas allaž virmo ap viņa personību, kādā sarunā komentēja Loginovs. Un savu teikto pamato ar pārsteidzošu paziņojumu: „Pēc astoņiem cietumā pavadītiem gadiem man šajā dzīvē daudzas lietas šķiet mazsvarīgas un ļoti daudzas lietas nespēj satraukt!” Te nu jāpaskaidro, ka par cietumu Loginovs sauc tos gadus, kurus uz zvejas tupeles šūpojies Atlantijas viļņos. Patiesībā jūrā iets daudz ilgāk, bet, saskaitot kopā laiku, kas pavadīts okeāna vidū, nenokāpjot krastā, kopā sanākot astoņi gadi. Tajos esot piedzīvots viss – slimības, bads, izmisums, vientulība un ilgas pēc mājām. Okeāna vidū palīdzēt nav varējis neviens, katram pašam bijis jātiek galā ar savām problēmām. Taču tā padomju laikos bija gandrīz vienīgā iespēja izsisties cauri dzelzs priekškaram, iepazīt pasauli un redzēt, kā citur cilvēki dzīvo. Varbūt tieši šajā laikā iegūtā

pieredze ir tā, kas palīdzējusi Loginovam atbrīvoties no nožēlojamiem stereotipiem un saprast, ka Latvija ir pasaules daļa, bet ne pasaules centrs.

i UZZIŅAI

1998. gadā kravu apgrozījums Rīgas ostā bija septiņi miljoni tonnu, 2014. gadā tas pārsniedza 41 miljonu tonnu, kas ļāva Rīgas ostai kļūt par līderi Baltijas jūras reģionā kravu pieauguma ziņā.

Laiks iet, plāni mainās, principi paliek

– Kādā sarunā esat teicis, ka visas problēmas Rīgas ostā sākas ar Loginova atnākšanu, jo jums bija pavisam cits skatījums uz ostas attīstību. Droši vien esat izjaucis kāda vai kādu plānus?

– Plānus es izjaucu, jo tolaik bija cilvēki, kuri vēlējās ostu pilnībā pārņemt savās rokās, bet es biju tas, kurš ostā ieviesa zināmu kārtību. Ar manu atnākšanu visiem bija skaidrs, kurš pārvalda ostu un ar kuru ir jārēķinās. Tā sakot, kurš ir saimnieks. Pirms tam ostā bija pilnīgs juceklis: Tirdzniecības osta, pašvaldībai piederošā Pasažieru osta, Zvejas osta, kas vēl nebija privatizēta, arī Aizsardzības un

▶▶▶ 29. lpp.

Izglītības ministrijai katrai sava ostas daļa. Katrs vilka uz savu pusi un katram bija savi saimnieki. Pa šiem gadiem ar likumu esam ostā ieviesuši noteiktu kārtību. Iesākumā gāja grūti, bet divu gadu laikā mēs to paveicām. Visgrūtāk gāja ar Tirdzniecības ostu. Tagad Latvijā daudzas lietas ir mainījušās un visu nosaka tirgus ekonomika, nevis cilvēku utopiski plāni. Arī osta ir mainījusies. Piemēram, savulaik slavenais ostnieks Jūlijs Krūmiņš savu „Man-Tesu” ir pārdevis, un tagad tur darbojas pavisam citi cilvēki, kas Krūmiņa izveidotu biznesu ir sadalījuši – nafta atsevišķi, beramkravas atsevišķi un ģenerālkraavas atsevišķi. Tagad osta darbību cenšas veidot pēc principa, ka ar kravas pārkraušanu nodarbojas kravas īpašnieks, un tas ir loģisks risinājums, ņemot vērā faktu, ka tā tiek samazinātas loģistikas izmaksas – pašiem sava naftas ieguve, pašiem pārstrāde, kuģi, kas šo kravu ved, un visbeidzot arī degvielas uzpildes stacijas, kur to visu realizē. Loģiska ķēde no ieguves līdz pircējam.

I VĒSTURISKA ATKĀPE

No vienas puses, par ostas stratēģiju, drošību un visu citu, kas saistīts ar rītmisku un konkurētspējīgu ostas darbu, domāja un atbildēja Rīgas ostas pārvalde un tās pārvaldnieks, bet, no otras, bija Rīgas tirdzniecības brīvosta ar savu pārvaldes sistēmu, kas piedāvām vēl darbojās atvieglotā ekonomiskajā režīmā. Rīgas ostas uzņēmumi, protams, nebija apmierināti, ka vieniem ir lielākas attīstības iespējas nekā otriem. Reizēm nevarēja tikt skaidrībā, kurš tad Rīgas ostā ir galvenais – lielā ostas pārvalde vai Tirdzniecības ostas vadība. Rīgas ostas pārvalde lēma, bet Tirdzniecības osta prasības ignorēja. Attiecības bija saasinājušas līdz tādi pakāpei, ka Rīgas ostas pārvaldnieks ar Rīgas ostas pārvaldes caurlaidi nebija tiesīgs iekļūt Rīgas tirdzniecības ostas teritorijā. Viņam vārti bija slēgti. Tas bija simboliski, to vajadzēja saprast kā izaicinājumu, kā brīdinājumu nespert soli tur, kur var norauties. Varēja jau saprast arī tos, kuri bija izlolojuši Rīgas tirdzniecības brīvostas projektu un tagad skaisti sēdēja padomē, lēma, sprieda un par to saņēma atalgojumu. Un pēkšņi kāds vēlas šo sistēmu sagraut!

– Par uzņēmējiem ostā. Vēl ne tik senā pagātnē bija milzum daudz diskusiju no stividoru puses par to, kur un kā vajadzētu ieguldīt infrastruktūrā, kur būvēt un kur padziļināt. Vai tagad uzņēmējs ir kļuvis saprotošāks un izglītotāks?

– Nezinu, vai uzņēmējs kļuvis izglītotāks, bet vēl nesenā pagātnē uzņēmējs bija nepamatoti uzstājīgs, pieprasot realizēt katru viņa vēlmi un iegribu pat tad, ja viņa uzstājīgās prasības bija nepamatotas. Kad sāku strādāt, mantojuma saņēmumu pilnīgi aplamus projektus, piemēram, MK3 piestātni, kas tagad savas nepareizās konfigurācijas dēļ lielā mērā traucē Pasažieru ostas tālāku attīstību. Tieši tāpat nelietderīgi bija ieguldīti līdzekļi Bolderājas teritorijas attīstībā. Kad mēs izveidojām savu ostas attīstības politiku, nauda vairs netika ieguldīta bezmērķīgos projektos, mēs to nepieļāvām, un nav bijis neviena projekts, kas būtu veidots bez tālākas perspektīvas un atdeves, domājot par valsti. Uzsveru – domājot par valsti! Ko mēs izdarījām? Izveidojām tādu ostas attīstības modeli, kas prasīja izmaiņas Likumā par ostām. Sākotnēji likums paredzēja, ka ostas piestātnes ir tikai un vienīgi valsts īpašums, bet mēs panācām, ka var būt arī privātas piestātnes. Līdz ar to īpašniekiem bija jāiegulda līdzekļi savas piestātnes sakārtošanā, bet, ieguldot savus līdzekļus, uzņēmējs ir ieinteresēts un spiests piestātnes maksimāli noslogot, lai tās nestāv bez darba. Tad jau pie privātajiem ieguldījumiem brīvostas pārvalde liek klāt savas investīcijas infrastruktūras attīstībā, piemēram, rūpējoties par ostas padziļināšanu, lai kuģi varētu nokļūt līdz šīm piestātnēm. Strādājam kopā ar privātajiem investoriem, tāpēc maldīgi ir uzskatīt, ka ostas pārvalde ir panākusi labus ostas rādītājus vai ka stividors ir tas, kurš viens visu panācis. Ostas panākumu pamatā ir vesels pasākumu komplekss, kuros, jāteic, diemžēl nav piedalījušies „Latvijas dzelzceļš”, kā tam loģiski vajadzētu būt. Mums nav saprotama dzelzceļa attīstības politika, jo viņi būvē nevajadzīgas lietas, aizmirstot, ka

īstais maizes devējs dzelzceļam ir ostas. Ja nebūtu ostas, tad nebūtu ne ko kraut, ne ko vest. Brīvostas pārvalde ir ieguldījusi savu naudu dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā ostā. Pēdējais lielais projekts ir Krievu sala, kur ostas teritorijā dzelzceļa infrastruktūru būvē ostas pārvalde, nevis „Latvijas dzelzceļš”, kā tam loģiski vajadzētu būt. Šā projekta ietvaros „Latvijas dzelzceļš”, es nezinu, kālab, būvē vienu kravas staciju Bolderājā, ko reāli vajadzētu būvēt ostā. Kārtējo reizi notiek stulbums!

– Tad jau Valsts kontrolei atkal būs ko pārbaudīt.

– Valsts kontrole ostas padziļināšanas izmaksas, ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā un velkoņu būvē pieskaita nelietderīgi tērētai naudai. Četrdesmit piecus miljonus, viņuprāt, esam iztērējuši nelietderīgi un noziedzīgi, bet to, ka valsts budžetā ienāk četrdesmit miljoni eiro gadā, to viņi neskaita. Ja mēs šos četrdesmit piecus miljonus nebūtu iztērējuši, lai osta varētu normāli strādāt un būtu konkurētspējīga, tad valsts budžets vispār neko neņemtu.

– Vai ostas pārvaldes speciālisti nevar pārliecināt Valsts kontroles amatpersonas, ka iztērētā nauda tomēr nav zemē nomesta?

– Valsts kontrole ir kā ēzels ar klāpēm uz acīm, un tās amatpersonas savā interpretācijā vēlas kaut ko pierādīt. Viņi izveido noteikumus un likumus tā, kā viņi to redz, nevis tā, kā to noteicis Ministru kabinets. Strīdēties ar viņiem ir bezjēdzīgi, bet apgalvojumus par nelietderīgi izšķērdētu naudu es varu apzīmēt tikai ar tādiem vārdiem, kurus, piedodiet, publicēt nedrīkstētu. Izskatās, it kā es par četrdesmit pieciem miljoniem būtu uzracis savu personīgo dārzu un ievācis no tā zelta ābolu ražu. Pilnīgs absurds! Tas ir Latvijas stulbums, kas valda ne tikai Valsts kontrolē, bet arī citās valsts institūcijās, kur amatpersonas un ierēdņi neredz tālāk par savu degungalu un patiesībā nemaz negrib neko redzēt, un pati valsts pārvalde ir izveidojusi šādu filozofiju – katrs var filozofēt, pat interpretēt, kā īsti vajadzētu.



Leonīds Loginovs un Irina Gorbatikova kopā ar Eduardu Delveru viņa pēdējā darba dienā Rīgas ostas kapteiņa amatā.



Leonīds Loginovs un Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.

– Bet ir lietas, kas īsti nepakļaujas filozofēšanai. Piemēram, lielākais infrastruktūras projekts – Krievu sala, kas jāpabeidz šā gada rudenī. Tas ne sevišķi viegli nāca un attīstījās. Pirms gada valdība satraukums, ka tiek apdraudēta Eiropas naudas apguve, un Loginova dienas atkal bija skaitītas.

– Nekas jau nemainītos, ja mani tolaik vai tagad noņemtu no amata, varbūt nedaudz iekavētos Krievu salas projekta realizācijas termiņi. Esmu pārliecināts, ka manā vietā vajadzētu atrast ne tikai citu cilvēku, bet labāku speciālistu, un tas nemaz nav tik viegli izdarāms. Daudziem nepatīk, ka es neglaudu pa spalvai un godīgi pasaku, ko domāju, paredzu, kādas vienai vai otrai darbībai var būt sekas. Un man nepiemīt arī nacionālā rakstura iezīme – klanīties visiem pēc kārtas. Es klanos tikai cienījamiem cilvēkiem. Lūk, man uz galda stāv divu cilvēku fotogrāfijas – komandkapteiņa Hugo Legzdīņa un tālbraucēja kapteiņa Harija Līdaka. Savulaik es viņus labi pazinu un cienīju, un arī tagad, kad viņu vairs nav šaisaulē, es viņu priekšā noņemtu cepuri! Mums taču jādomā par savu nacionālo godu un cieņu! Bet par Krievu salas projektu runājot, domāju, ka rudenī svinīgi varēsim griezt lenti.

Kāpēc neļauj mierīgi strādāt?

– Ja jau Krievu salas projekts virzās uz loģisko noslēgumu, kur bija pamats satraukumam

par Eiropas naudas neapgūšanu? No kurienes tam visam aug kājas?

– Kā visi ceļi ved uz Romu, tā visas kājas aug no zināmas ostas pilsētas Latvijā. Ar dažiem Ventspils ostas uzņēmējiem mums ir reāla fiziska nesaprašanās. Pilnīgi reāli! Ar to pašu uzņēmēju Stepanovu, kurš nav spējīgs saprast ne ģeogrāfiju, ne ekonomiku, ne matemātiku. Tieši ar viņu mēs savulaik strīdējāmies un principiāli katrs palikām pie sava viedokļa. Kopš tā laika pret mani tika un tiek izmantoti dažādi ietekmēšanas veidi un raustīti gan politiski, gan ekonomiski kloķi. Viens no smagākajiem Rīgas ostai bija 2003. gads, kad Ministru prezidents bija Einars Repše, kurš no ostas valdes atsauca četrus ministriju pārstāvjus un praktiski paralizēja ostas darbu. Ko varēju, to darīju, un kā ostas pārvaldnieks uzņēmēmos atbildību par visiem pieņemtajiem lēmumiem. Tagad mēs bieži tiekamies ar Repši, un viņš atzīst, ka savulaik pieņēmis absurds lēmumus, jo pārlieku uzticējies konsultantiem ostu, tranzīta un loģistikas jautājumos.

Mans kolēģis Imants Sarmulis mierīgi strādā un vada Ventspils brīvostas pārvaldi, attīsta projektus, un neviens viņu nerausta. Arī Ventspils ostā tiek realizēts Eiropas finansēts projekts, kas apjoma ziņā ir mazāks, bet principā līdzvērtīgs mūsu Krievu salas projektam. Savulaik, kad satiksmes ministrs bija Ainārs Šlesers, tika sadalīta Kohēzijas fonda nauda – puse Rīgas ostai

Krievu salas projektam un otra puse līdzīgās daļās Ventspils un Liepājas ostas projektiem. Pēc būtības visās ostās īstenoja infrastruktūras attīstības projektus, atšķirība tikai tā, ka Liepāja un Ventspils mierīgi realizēja savus plānus, par kuriem neviens nerunāja, bet Krievu salas projekts Rīgā no pirmās dienas bija zem lielās lupas. Absurda situācija ir tā, ka mūsu projektu apšaubā pat ministrija, kurai vajadzēja būt ieinteresētai sekmīgā projekta realizācijā. Man atliek jautāt, kāpēc jūs neļaujiet mierīgi strādāt?

Pavisam nesen ar Reformu partijas (jeb *zagleristu*, kā es viņus saucu, lai gan tajā bija arī daudz cienījamo cilvēku) palīdzību tika bīdītas atsevišķu cilvēku merkantilās intereses, mēģinot padarīt Rīgas ostu konkurētspējīgu. Esmu pārliecināts, ka, domājot par mūsu valsts ekonomisko attīstību, no atsevišķu Ventspils uzņēmēju puses tā bija vislielākā aplamība.

Bet nekas jau nav beidzies, viņu cīņa pret Rīgas ostas attīstību joprojām turpinās, tai skaitā ietekmējot to pašu Krievu salas projekta realizāciju. Daudzi būtu priecīgi, ja Rīgas ostā nāktu tikai jahtas un reizēm kāds kruīza kuģis. Bet tā ir tuvredzīga filozofija! Ja mēs, piemēram, paskatāmies uz tuvāko Baltijas jūras reģionu, tad lielākie spēlētāji ir Klaipēda, Tallina, Ventspils un Rīga, bet Ventspils un Rīga nevar būt konkurentes, jo atrodas atšķirīgās pozīcijās, un izdevīgākā, protams, ir Rīgai savas atrašanās

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

vietas dēļ. Bet ventspilnieki iedomājas, ka dzelzceļa tarifiem uz Rīgu un Ventspili jābūt vienādiem, neskatoties uz tiem liekajiem divsimt kilometriem, kas jāmēro, lai nokļūtu līdz Ventspilij. Savulaik, kad Zorģevics vadīja „Latvijas dzelzceļu”, tika piemērotas visādas atlaides, un rezultātā tarifs kravu pārvadājumiem uz Ventspili bija lētāks nekā uz Rīgu. Absurds! Kad uz dzelzceļu atnāca Magonis, šādas aplamības izbeidzās un tarifu, kā visā pasaulē, noteica tonn kilometri, bet tam pretestība, protams, bija milzīga. Tagad ventspilnieki apgalvo, ka Rīga

– Mums ar Lemberga kungu ir labas attiecības, es bieži ar viņu konsultējos, jo esam pazīstami no tiem laikiem, kad es vēl biju saistīts ar zvejniecības lietām. Mēs esam uz tu, un es nevēlos iedzilināties visās tajās politiskajās lietās. Viņš ir Ventspilī, es Rīgā, un nevēlos iedzilināties, kā būtu, ja būtu. Bet Ventspili viņš ir uztaisījis par paraugu visai Eiropai, tur var paskatīties, kā strādā īsts saimnieks, kurš profesionāli pārvalda jebkuru savas pilsētas un ostas jautājumu. Bet kas attiecas uz Lemberga ietekmi Rīgas ostā, tad teikšu pilnīgi atklāti – es par tādu neko nezinu.

kurā Loginovs ir akcionārs. Tikai tā un ne citādi! Un kas no tā visa iznāca? Kam bija vajadzīga mana atklātība? Valsts ziņu kanāla žurnālists savā sižetā, stāvēdams Spilves plavā, stāsta, ka Loginovs rīkojas savās savtīgās interesēs. Absurds! Es tiešām negribēju slēpties aiz ofšoriem, reāli to nevēlējos!

– Bet vai ir kādas kravas, kas varētu atnākt uz Rīgas ostu un par kurām var publiski runāt?

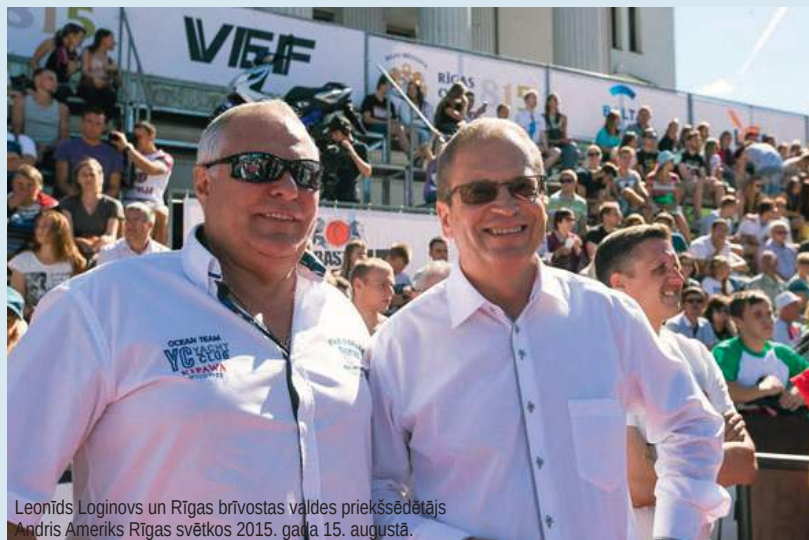
– Tagad, kad tik aktuāls ir Ķīnas virziens, mēs runājam par Ķīnas preču transportēšanu uz Skandināviju, apejot Roterdamu. Ķīnas puse ļoti nopietni strādā pie šī projekta, jo meklē savām precēm noieta tirgu, un Rīga šo kravu transportēšanā ir ne tikai izdevīgs loģistikas ķēdes posms, bet arī labi prognozējams partneris. Vēl ir projekts par kāliju pārkraušanu Rīgas ostā.

– Rīgai taču ir vienošanās ar Ventspili, ka kāliju te ne un ne...

– Tas bija iepriekšējā dzīvē, kad kāliju krāva Ventspilī. Tagad, kad Ventspilī šīs kravas nav, mums jādomā, kā konkurēt ar Klaipēdu, mūsu uzdevums ir kāliju no Klaipēdas dabūt uz Rīgu.

– Kas tagad sakarā ar sankcijām pret Krieviju notiek Baltijas valstu ostās?

– Vērojamas diezgan nieiepriešinātas tendences. Piemēram, pirmajos septiņos mēnešos Rīgas ostā ir tikai viens procents kravu pieauguma, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bet salīdzinājumā ar gada sākumu, kad pieaugums turējās piecpadsmit procentu robežās, ir noticis kravu apjoma kritums. Bez Krievu salas Rīgas osta var paņemt aptuveni piecdesmit miljonus tonnu kravu, tāpat mums ir reālas rezerves, jo ar pilnu jaudu vēl nestrādā daudzi ostas termināļi: „B.L.B.”, „LaCon”, „Magnāts”, „Jaunmilgrāvja ostas kompānija”, bet šodien nopietni jādomā, vai starp Eiropu un Krieviju vispār notiks jēl kāda kravu apmaiņa. Īpaši cerīga šī situācija nerādās, jo Krievija, ja viss turpināsies kā tagad, savas kravas, visticamāk, pagriezīs Ķīnas virzienā. Ķīna ir milzīgs tirgus, kas attīstās un kam ir nepieciešamas izejvielas, un, ja



Leonīds Loginovs un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks Rīgas svētkos 2015. gada 15. augustā.

viņiem ņem nost kravas. Labi, saku, bet kur palika jūsu kālijs? Mēs savulaik vienotājāmies, ka Rīga kālija sāli nekraus. Solidaritātes dēļ nebūvēsim termināli un šo kravu nekrausim. Bet kur šodien ir kālijs, pieci miljoni tonnu kravus un 50 miljoni eiro valsts kasē, kur? Lietuvā, Klaipēdas ostā! Ja Ventspils uzņēmēji savulaik otru termināli būtu uzcēlušī Rīgas ostā, Latvija šo kravu nebūtu atdevusi Lietuvai. Pašlaik Rīga, Tallina un Klaipēda ir reālas konkurentes, bet Ventspils prioritāte ir cauruļvads.

– Pēc dažiem preses konferencēs izskanējušiem komentāriem var saprast, ka Ventspils mēram un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājam Aivaram Lembergam ir diezgan liela ietekme arī Rīgas ostā, nu, kaut vai kadru politikas jautājumā.

– Vai ir kādi lieli projekti, kas Rīgas ostai aizgājuši garām, teiksim, cilvēku stulbības un politisko spēlišu dēļ?

– Tāds ir Spilves plavu attīstības projekts, kad garām aizgāja investīcijas vairāk nekā divsimt miljonu eiro apjomā. Tagad plavas joprojām stāv tukšas, ostai nav iegūmu un darba vietas. Pie šī projekta ļoti nopietni strādāja Singapūras investori, kurus es, ja tā var teikt, pievilināju Rīgas ostai un atvilināju uz šejieni. Beigu beigās viņi bija ar mieru te ieguldīt naudu un attīstīt projektu, bet tikai tad, ja es piedalos projektā. Es biju ar mieru, bet ar nosacījumu, ka atklāti parādīsies mans vārds, jo nevēlējos slēpties aiz ofšoriem vai savu radnieku uzvārdiem. Visam jābūt atklātam un caurspīdīgam, kā tagad mēdz teikt: Singapūrā reģistrēta kompānija,

kravas pagriezīsies Ķīnas virzienā, atpakaļ dabūt tās būs ļoti grūti. Domāju, ka pašlaik gluži pareizi viss nenotiek. Jāteic, ka ne tikai Ventspils ostu, bet arī Rīgas ostu jau skārušas pret Krieviju vērstās sankcijas, piemēram, pārtikas embargo dēļ tukša stāv saldētava Rīgas ostā.

Vai Loginovs varētu iztikt bez ostas?

Uz šo jautājumu Loginovs smaidot atbild, ka varētu un ka par to arvien biežāk aizdomājas, bet viņu neatstāj sajūta, ka līdz galam nav novesti iesāktie darbi. „Ja es tagad aiztītos, tas pats Krievu salas projekts uz kādu laiku tomēr aizķertos,” saka Loginovs un piebilst, ka neviens nav neaizvietojams. „Man jau nav nekāda interese, lai mani no šī krēsla un šīs ēkas iznes ar kājām pa priekšu. Loģiski vajadzētu pabeigt iesākto, lai galds ir tīrs un nekas vairs netur. Bet tā diemžēl neiznāk, jo vienmēr parādās jauni darbi.”

Jautāju, vai ostas pārvaldnieks tā kā mazliet nekoķetē ar savu aiziešanu no pārvaldnieka amata, bet viņš pavissam nopietni saka, ka patiesībā to gribētu, jo vairs nav tie gadi. „Kad atnācu uz ostas pārvaldi, man bija četrdesmit četri,” tā Leonīds. „Tad es biju enerģijas pārpilns un varēju nedēļām strādāt gandrīz bez atpūtas, skriet, ņemties un ārdīties, bet tagad sāku saprast, ka man ir arī citas lietas, par ko domāt – ģimene, bērni, mazbērni, mājas, ezeri, upes, makšķerēšana un medīšana, kam tagad atliek maz laika. Ostas pārvaldnieka amats prasa milzīgu atbildību, un tas nav tik vienkārši – paraksti un aizmirsti.”

Pārvaldnieks uzticoties saviem ostas pārvaldes speciālistiem, jo izlasīt visu, ko paraksta, nav fiziski nespējot. „Man ir jāparaksta tūkstošiem papīru, ja visu lasītu, tur jau prātā varētu sajukt. Ar interesi lasu citu literatūru – vēsturiskus aprakstus, pēdējā laikā lielu interesi izraisa norises senā pagātnē. Reizēm, garām ejot, paskatos, ko rāda televīzijā, kaut gan skatīties to uzpirkto televīziju arī nav nekādas jēgas: iespējams, pastāv risks, un tādā garā...

Pēdējos gados Leonīds maz apmeklē jūrniecības pasākumus, piemēram, Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulces. Vēlos uzzināt, vai ostas pārvaldniekam nav laika, vēlēšanās vai intereses tikties ar saviem kolēģiem – jūrniecības sabiedrības ļaudīm? Viņš atkal norāda uz fotogrāfiju, kurā redzami vecie jūras vilki, vēlreiz atkārtot, ka ir cilvēki, kurus viņš ļoti ciena, tai skaitā arī Jūrniecības savienībā tādus netrūkst, un tomēr zināms rūgtums viņu attur doties uz šādiem saietiem. „Pēdējos gados tas ir tāds vienvirziena ceļš: ja jūrniecības sabiedrībai no manis kas vajadzīgs, tad ceļu atceras, bet, ja man ir vajadzīgs kaut tikai morāls atbalsts reizēs, kad masu mediji un politiķi knābā nost, tad nevienu pašu reizi neviens no tās pašas Latvijas Jūrniecības savienības nav nostājis manā pusē un publiski pateicis: „Lieciet Loginovu mierā, viņš ir mūsējais, viņš ir profesionālis un zina, ko dara!”” leminos, ka varbūt vajag pacelties tam visam pāri. „Varbūt,” nosaka Leonīds un piemetina, ka varbūt arī Jūrniecības savienībā kaut ko vajag mainīt.

Leonīds Loginovs ir publiska persona, par kuru runā visi – no politiķa līdz tantītei laukos. Masu mediji ir izveidojuši Loginova tēlu – viņš pelna lielu naudu, jo zог, tāpēc allaž aktuāls ir jautājums, kad vienreiz to Loginovu noņems? Kā cilvēks spēj sadzīvot ar negatīvo enerģiju, ko viņa virzienā raída pilnīgi sveši cilvēki, kuri patiesībā nemaz Leonīdu Loginovu nepazīst un par viņu neko nezina? Leonīds rāda uz Elejas Veronikas dāvāto gleznu, kurā attēlota Svētā Marija. Veronika šo bildi atnesusi, nolikusi Leonīda darba kabinetā un teikusi, lai bilde viņu pasargā no visām tām melnajām vārnām, kas cenšas ostas pārvaldnieku noknābāt. Viņš pus pa jokam, pus nopietni saka, ka eņģelis viņu sargā – un vispār viņam esot kādi četri sargeņģeļi. „Mani neuztrauc tas, ko par mani domā cilvēki, absolūti, simt procenti. Mani uztrauc tas, ko par mani domā mana ģimene un mani draugi,” pārliecinoši apgalvo Leonīds. Viņam tiešām esot daudz īstu un patiesu draugu, kuriem arī viņš ir draugs. Un nav svarīgi, kādu

amatu ieņem cilvēks – vai viņš ir apkopējs vai bijušais premjerministrs. „Mani neuztrauc, ko domā kāda tantīte, jo viss, kas notiek ap mani, ir mākslīgi kultivēts, un tas notiek ar masu mediju palīdzību. Viens no maniem lielajiem grēkiem bija lielā alga, par ko tik daudz runāja, rakstīja un cepās. Tagad, kad mana alga samazināta trīs reizes, par to vairs neviens neinteresējas. Sēžot šajā krēslā un strādājot šajā amatā, man jau divus gadus alga ir četri tūkstoši eiro, tieši trīs reizes mazāka nekā manam kolēģim Ventspilī un mazāka arī nekā maniem vietniekiem. Ne piemaksas,

L. Loginovs Rīgas svētkos atklāj Daugavas labā un kreisā krasta komandu basketbola maratonu.



ne prēmijas, un dažiem valdes locekļiem ir viedoklis, ka man nekas nepienākas, pat prēmija par labiem ostas rezultātiem. Ja es tagad kaut vai samazinātās algas dēļ aiziešu no darba, daudzi, protams, priecāsies, ka ir tikuši no manis vaļā, jo būs izdevies izpildīt kaut vienu no diviem kāda Ventspils grupējuma uzdevumiem, bet uzdevums esot bijis no ceļa dabūt nost Lembergu un mani. Atrast labu speciālistu nav tik viegli, bet, ja pārvaldnieka krēslā iesēdīsies kāds, kuram būs jāatstrādā un jāpilda kāds noteikts pasūtījums, cietīs ostas attīstība. Es šajā ziņā esmu brīvs, man nekas nav jāatstrādā, jo es ne no viena neesmu pilnīgi neko ņēmis. Savos lēmumos esmu finansiāli neatkarīgs, jo nevienam neko neesmu parādā. Neko!”

Anita Freiberga

ES Komisija aizver Rīgas ostas velkoņu lietu

Eiropas Komisija noraidījusi velkoņu kompānijas AS „PKL Flote” sūdzību, kompānijai neizdevās pierādīt savu taisnību prasībā pret Rīgas ostas pārvaldi par, viņuprāt, pārkāpumiem līguma „Par darbību Eiropas Savienībā attiecībā uz velkoņu pakalpojumu sniegšanu Rīgas brīvēstā” ietvaros. Tādējādi AS „PKL Flote” neieguva dominējošo stāvokli un iespēju paaugstināt maksu par velkoņu pakalpojumiem, lai palielināt savu peļņas daļu.



2011. gadā Eiropas Komisija saņēma sūdzību no AS „PKL Flote”, kurā tika apgalvots, ka kompānijai ir liegta iespēja sniegt velkoņu pakalpojumus Rīgas brīvēstā. Sūdzības mērķis bija panākt, lai Rīgas brīvēstas pārvalde pati vairs nedrīkstētu nodrošināt velkoņu pakalpojumus.

Ja „PK Flotei” izdotos pierādīt savas prasības pamatotību un iegūt dominējošo stāvokli velkoņu pakalpojumu jomā, Rīgas brīvēstā vismaz divas reizes pieaugtu velkoņu pakalpojumu izmaksas, kas būtu pretrunā ar Rīgas brīvēstas maksu politiku un ievērojami iedragātu Rīgas kā tranzīstas konkurētspēju.

Uz AS „PKL Flote” sūdzības pamata Eiropas Komisija sāka šīs lietas izmeklēšanu, jo no AS „PKL Flote” sniegtās informācijas varēja secināt, ka Latvijas iestādes nav pareizi piemērojušas Līguma par Eiropas Savienības darbību 49. pantu par brīvību veikt uzņēmējdarbību.

Uzklausot un izvērtējot argumentus par velkoņu pakalpojumu sniegšanu Rīgas brīvēstā, EK noraidīja apgalvojumus attiecībā uz ierobežojumiem brīvībai veikt uzņēmējdarbību un lietu izbeidza.■



Roterdamas ostā pieaug kravu apgrozījums

Šā gada pirmajā pusgadā kravu apjoms Roterdamas ostā salīdzinājumā ar to pašu laika posmu pērn pieaudzis par 6,8%.

Pieaugumu lielākoties veidoja naftas produkti (+29,7%), jēlnafta (+8,3%), konteineri (+3,7% LES) un roll-on / roll-off (+9,6%) kravas. Savukārt beramkravu (lauksaimniecības produkti, ogles un rūda) apstrāde nedaudz samazinājās.

Pirmo reizi kopš 2010. gada pieauga ostā iebraukušo kuģu skaits (+3%).

Kopējās investīcijas ostas infrastruktūrā samazināsies no 189,3 miljoniem eiro 2014. gadā līdz aptuveni 160 miljoniem eiro 2015. gadā.

Analizējot tirgus izaugsmes perspektīvas, ostas speciālisti atzīst, ka tirgus apstākļi vērtējami kā labvēlīgi, pamatojot šo atzinumu ar ķīmiskās rūpniecības izaugsmi, konteineru un NLG kravu pieaugumu, kā arī jaunu jūras kravu veidu, piemēram, biogāzes, ienākšanu.■

Panamas kanāls atgūst agrāko slavu

Panamas kanāls pēdējos gados ir pārdzīvojis grūtus laikus. Kravu pārvadājumu īpatsvars caur Panamas kanālu pakāpeniski samazinājās no 74% 2010. gada sākumā līdz visu laiku zemākajai atzīmei – 44% 2015. gada februārī. Bet jau no marta, kad tika atvērtas sešas jaunas kanāla stīgas, no kurām četras sniedz pilnībā jaunas kvalitātes pakalpojumus, kanāls palēnām sāk atgūt agrākās pozīcijas kravu transportēšanas maršrutos. Kopumā Panamas kanālā jau darbojas divdesmit kuģu ceļi, kas ir par četriem vairāk nekā pērn.

„Alphaliner” tirgus analītiķi prognozē, ka līdz gada beigām pakalpojumu apjoms Panamas kanālā pieaugs par 20%.



Pašlaik Panamas maršruts nodrošina 51% no kopējās jūras tirdzniecības. Pilnībā kanāla rekonstrukcijas darbus plānots pabeigt 2015. gada decembrī. Kopējās kanāla paplašināšanas izmaksas veido 5,2 miljardus ASV dolāru. Pabeidzot abu jauno slūžu kompleksa izbūvi, pavisam būs 16 vārti: astoņi Klusā okeāna un astoņi Atlantijas okeāna pusē.■

ES līdzfinansējums Helsinku un Tallinas Twin-Port II projektam

Baltijas jūras ostas Helsinki un Tallina ir saņēmušas 29,3 miljonus eiro lielu Eiropas Savienības finansējumu, lai kopīgi attīstītu Twin-Port II projektu, uzlabojot infrastruktūru un jūras transporta savienojumus starp abām ostām.

Lai attīstītu jūras satiksmi starp Helsinkiem un Tallinu, laikā no 2015. līdz 2018. gadam ES finansējums tiek novirzīts šādi:

- Helsinku osta saņems 19,2 miljonus eiro ostas infrastruktūras attīstībai saistībā ar Helsinku – Tallinas kuģošanas līnijas attīstību – jauna termināļa, kuģu rampas celtniecībai, kā arī vārtu un ielu savienojumu izbūvei.

Kopējās Helsinku ostas projekta izmaksas ir 64 miljoni eiro.

- Tallinas osta saņems 5,3 miljonus eiro, lai uzlabotu un attīstītu „Old City Harbour” infrastruktūru: nodrošinātu kanalizācijas un



notekūdeņu savākšanu no kuģiem, D termināļa pagarināšanu, A termināļa rekonstrukciju, kā arī A un D termināļu savienojumu. Kopējās investīcijas Tallinas ostas projektā ir 17,6 miljoni eiro.

- AS „Tallink Grupp” saņems 4,8 miljonu eiro atbalstu no ES jaunu un videi draudzīgu SDG kuģu iegādei, kuri no 2017. gada apkalpos Helsinku – Tallinas līniju.

Helsinku – Tallinas līnija apkalpo apmēram 8 miljonus pasažieru gadā, savukārt ar kravas automašīnām un piekabēm tiek pārvaidāti vairāk nekā 3 miljoni tonnu kravu gadā.

Jauns konteinerpārvadājumu maršruts savieno Krieviju un Turciju

Somijas tuvsatiksmes kuģošanas kompānija „Containerships” atklājusi jaunu maršrutu „Black Sea Express”, kas savieno Krieviju ar Turciju.



Jaunais maršruts nodrošina tiešu savienojumu starp Azovas ostu Krievijā un Stambulas ostu Turcijā un tālākus savienojumus ar tādām Ziemeļāfrikas ostām kā Misrata un Alhuma Lībijā, Bizerta un Annāba Tunisijā, Alžīras osta Alžīrijā. Jaunais „Containerships” maršruts sāka darboties 20. augustā, reisi notiks ik pēc 10 dienām.

Irānas „National Iranian Tankers Company” ir gatava iesaistīties Eiropas un starptautiskajos tirgos

Irāna ir panākusi vienošanos ar sešām pasaules lielvarām par savas kodolprogrammas ierobežošanu apmaiņā pret sankciju atvieglošanu.

„Tas ir lēmums, kas var atvērt jaunu nodaļu starptautiskajās attiecībās,” paziņoja Eiropas Savienības augstākā pārstāve ārlietās un drošības jautājumos Federika Mogerīni, kas sarunās vadīja lielvaru delegāciju. „Tas ir cerību stars visai pasaulei.”

Irānas naftas kuģniecības gigants „National Iranian Tankers Company” (NITC) ir gatavs iesaistīties Eiropas un starptautiskajos tirgos, cik drīz vien iespējams.

„Irānas tankkuģi atgriezīsies Eiropas un starptautiskajos tirgos iespējami drīz pēc sankciju izbeigšanas,” teica Irānas Apdrošināšanas un juridiskās pārvaldes vadītājs Šahrams Farahbods. Arī Irānas ārlietu ministrs Muhameds Džavssds Zarīfs atzina: „Mēs atveram jaunu cerību nodaļu.”

Savukārt Irānas prezidents Hasans Rovhani paziņojis, ka vienošanās pieliks punktu „nevajadzīgajai krīzei” un „pavērs jaunus horizontus”.

Irānas flotē šobrīd ir 37 tirdzniecības kuģi, kas veido 5,8% no pasaules flotes, tai skaitā 12 suezmax un 5 aframax tipa kuģi. Irānas flotei būs nepieciešams atjaunot atbilstību starptautiskajiem standartiem.

Pēc „Reuters” ziņām, Irānas amatpersonas norāda, ka Irāna varētu mēģināt palielināt jēlnaftas eksportu uz Eiropu un aizņemt vairāk nekā 40% lielu tirgus daļu. Daži analītiķi lēš, ka Irānas naftas eksports gada laikā varētu pieaugt līdz pat 60%.

i UZZIŅAI

Sarunas starp Irānu un sešām pasaules lielvarām – ASV, Lielbritāniju, Franciju, Vāciju, Ķīnu un Krieviju par Teherānas kodolprogrammu ilga vairāk nekā desmit gadus. Saskaņā ar Vīnes vienošanos Irānai būs jāsamazina urāna bagātināšanas centrifūgu skaits no 19 000 līdz 6100, kā arī jāierobežo bagātinātā urāna rezerves no 10 tonnām līdz 300 kilogramiem.

Rietumvalstis bažījās, ka Irānas patiesais mērķis ir iegūt kodolieročus, taču Teherāna apgalvoja, ka tās kodolprogrammas vienīgais nolūks ir izmantot kodolenerģiju miera mērķiem.

Teherāna atgūs arī piekļuvi iesaldētajiem naftas eksporta ieņēmumiem, kuru apjoms, kā tiek lēsts, šobrīd sasniedz aptuveni 100 miljardus ASV dolāru.

Par vides aizsardzību un cilvēku drošību domājot

Aptuveni 5000 ostu pasaulē gadā apkalpo vairāk nekā 90 tūkstošus kuģu, un šāda jūras kravu pārvadājumu intensitāte ir iespaidīga arguments, lai ļoti nopietni un ar pilnu atbildību risinātu vides piesārņojuma novēršanas jautājumus, kuriem pastiprinātu uzmanību pievērš Eiropas jūras ostu organizācija (ESPO).

Pēc ESPO domām, lai padarītu ostu vidi draudzīgāku, vajag ieviest jaunākās tehnoloģijas, vienkāršot loģistikas pakalpojumus, labāk organizēt satiksmi ostā, efektīvāk koordinēt kuģu kustību un preču apstrādi, kā arī ar finanšu svirām ietekmēt un ieinteresēt kuģu īpašniekus, lai tie padara savus kuģus arvien tīrākus un zaļākus. Piemēram, ASV ostas jau 2014. gadā piešķirta ostu maksu atlaides 1,1 miljona dolāru apmērā zaļajiem kuģiem.

Diemžēl kuģošanas bizness pasaulē joprojām dod lielu ūdens un gaisa piesārņojuma procentu, tāpēc cīņa par tīrākiem kuģiem nav tikai iegriba vai vides aktīvistu izdomāta problēma.

Ārkārtas situācija Tjaņdziņas ostā

Katrs negadījums, avārija vai katastrofa liek arvien vairāk domāt par drošību. 12. un 14. augustā Tjaņdziņas ostā notika vairāki sprādzieni noliktavā, kurā atradušās sprādzienbīstamas ķīmikālijas. Aģentūra „Sinhua” publicēja Tjaņdziņas vides aizsardzības biroja galvenā inženiera Bao Dzinlina sacīto, ka 700 tonnu nātrija cianīda atrastas neskartas, bet saskaņā

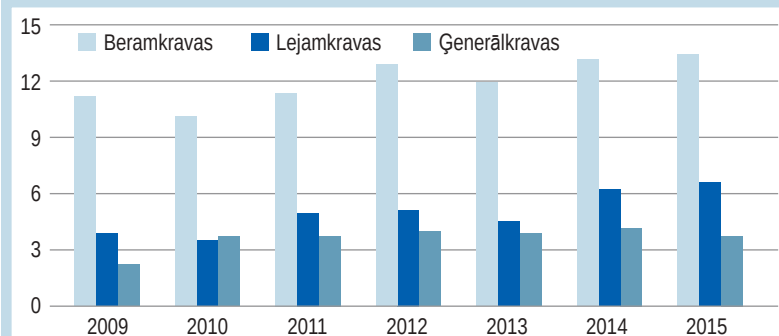


ar mediju ziņām noliktavā bijis atļauts uzglabāt tikai 24 tonnas šīs bīstamās vielas, ko izmanto metalurģijā un kalnrūpniecībā. Pēc pilsētas vicemēra He Šušaņa teiktā, sprādzienos cietuši aptuveni 18 000 konteineru, tai skaitā 1700–1800 konteineru ar bīstamām ķīmikālijām. Bojā gājuši 112, cietuši vairāk nekā 700 cilvēku, 95 cilvēki, no kuriem 85 ir ugunsdzēsēji, tiek uzskatīti par bez vēsts pazudušiem.

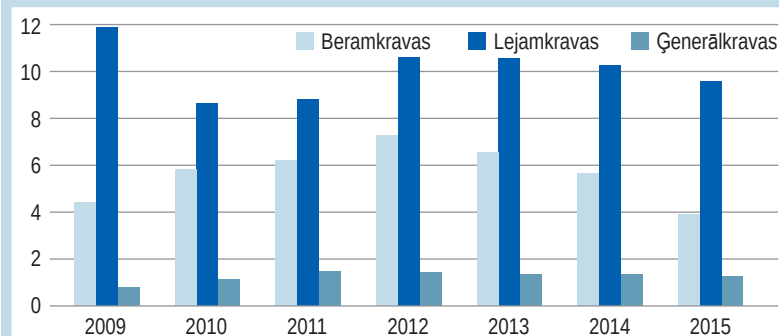
Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums, janvāris - jūlijs, tūkst. t

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2015./2014., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	34 432,8	38 685,6	33 603,5	34 993,0	34 191,9	-2,3
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	529,5	555,4	493,5	475,1	553,0	16,4
Starptautisko pārvadājumu apjoms	33 903,3	38 130,2	33 110,0	34 518,0	33 638,9	-2,5
Eksporta kravu apjoms	1 020,0	1 102,2	1 648,5	1 786,2	957,9	-46,4
Importa kravu apjoms	2 060,5	2 092,0	2 568,4	2 499,6	2 416,9	-3,3
Kopējais tranzīta kravu apjoms	30 822,9	34 936,0	28 893,1	30 232,1	30 264,2	0,1
Tranzīta apjoms caur ostām	27 846,6	31 505,2	27 214,5	29 110,5	28 122,9	-3,4
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2 976,3	3 430,8	1 678,6	1 121,7	2 141,2	90,9

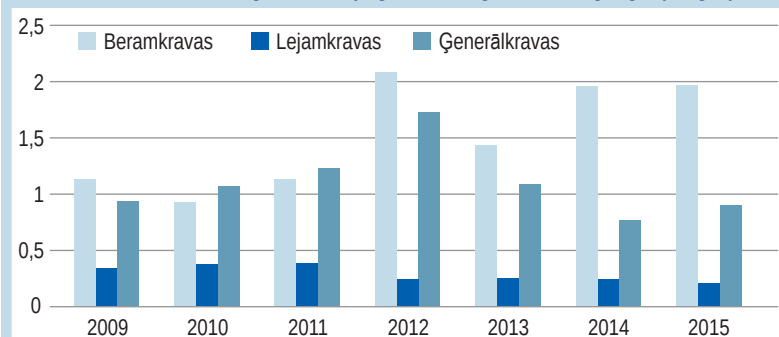
Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris - jūlijs (milj. t)



Kravu veidu salīdzinājums Ventspils ostā, janvāris - jūlijs (milj. t)



Kravu veidu salīdzinājums Liepājas ostā, janvāris - jūlijs (milj. t)



SM informācija

Svinīgi vārtus vērusi rekonstruētā Ventspils brīvdostas pārvaldes kuģu piestātne



Beigusies vērienīga rekonstrukcija vienā no senākajām Ventspils ostas piestātnēm, tā sauktajā Ziemas ostā. Mūsdienīgu izskatu pēc rekonstrukcijas ieguvušas gan hidrotehniskās būves, gan apkārtējā teritorija.



Ventspils ostas kapeinis Arnis Buks (pa labi) ir gandarīts par rekonstruēto piestātni.

30. jūlijā Ventspils pilsētas svētku laikā notika piestātnes svinīga atklāšana, noslēdzot vēl vienu posmu Ventspils brīvdostas infrastruktūras sakārtošanā un dāvinot pilsētai svētkos vēl vienu sakoptu vietu.

Ventspils brīvdostas pārvaldes kuģu piestātņi K. Valdemāra ielā 6 sauc arī par Ziemas ostu un Veco zvejas ostu, arī Vintrāfenu (no vācu valodas *Winterhafen* – ziemas osta). Iespējams, jau Livonijas ordeņvalsts un Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā šī vieta izmantota kā patvērums ziemas laikā. 19. gadsimta beigās te izbūvēta zvejas osta. Tagad tā ir piestātne Ventspils brīvdostas pārvaldes naftas savācējkuģiem, gultnes dziļuma mērīšanas kuģim „Skauts”, ūdenslīdēju kuģim „Neptūns”, ekskursiju kuģim „Hercogs Jēkabs”, kā arī valsts krasta apsardzes kuģim.



Rekonstruētā piestātne ir mājvieta arī valsts krasta apsardzes kuģim.

Piestātnes rekonstrukcijas projekta ietvaros kapitāli remontētas hidrotehniskās konstrukcijas, kā arī labiekārtota piegulošā teritorija. Labiekārtojumā iekļautas interesantas formas, kas simbolizē jūras viļņus. Konstrukciju veido betona atbalsta sienas ar speciālu faktūru, kas pildītas ar kaltā granīta bruģi. Teritorijā uzbūvēta autostāvvietā 39 transporta vienībām. Rekonstrukcijas darbus veica pilnsabiedrība „LNK Industries Group”.

„Šī rekonstrukcija ir viena no unikālākajām, ko esam realizējuši. Vērtējot būvniecības procesu, varam secināt, ka esam sasnieguši jaunu līmeni – augstas kvalitātes darbu izpildi sarežģītos hidrotehniskos rekonstrukcijas un renovācijas projektos. Pieejamā vēsturiskā dokumentācija par piestātnes tehnisko

projektu, tajā skaitā hidrotehniskām pamatkonstrukcijām, ne vienmēr atbilda faktiskajai situācijai, un dažos gadījumos jau būvniecības procesā bija nepieciešams nedaudz pat mainīt izstrādāto projektu,” saka Jevgeņijs Locovs, AS „LNK Industries” valdes loceklis.

i UZZIŅAI

Rekonstrukcijas projekta kopējās izmaksas bija 2,29 miljoni eiro, no kā 85% sedz ES Kohēzijas fonds. Ziemas ostas rekonstrukcijas projekts ietilpst ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā Nr. 3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/001 „Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstība”, kas tiek īstenots darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3.1.3. aktivitātē „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros”.

Beigusies Ventspils ostas Ziemeļu mola vilņu aizsargsienas rekonstrukcija

Pabeigta Ventspils ostas Ziemeļu mola vilņu aizsargsienas, kas aizsargā ostas akvatoriju no vilņiem, straumēm un smilšu sanesumiem, rekonstrukcija.

Ziemeļu mola vilņu aizsargsiena celta 1976. gadā. Būve ir 318 metru gara, tās zemūdens daļa sniedzas 6,8 metru dziļumā. DR un ZR vēji rada pastiprinātu vilņošanās un slodzi vilņu aizsargsienai Ziemeļu molā, tāpēc gadu gaitā konstrukcijas bija stipri nolietojušās. Rekonstrukcijas laikā atjaunota teritorija gar parapeta sienu un izremontēta sienas virsma, parapeta sienai izveidots monolīts betona kodols, tostarp nomainīta daļa tetrapodu, tāpat atjaunotas navigācijas iekārtas, izremontēts vilņu aizsargsienas segums un pamatne.



Būvniecības darbus piestātnē veica PS „GTL GT Inspekt”, bet projektēšanu un autoruzraudzību nodrošināja SIA „Inženieru birojs „Kurbada tilti””. Ziemeļu mola vilņu aizsargsienas rekonstrukcijas izmaksas nedaudz pārsniedza 800 tūkstošus eiro, no kuriem 85% ir ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums.

2015. gada budžetā investīcijām Ventspils brīvostas infrastruktūrā plānoti 25,6 miljoni eiro, no kuriem līdz pat 11,9 miljoni eiro plānots saņemt kā ES fondu līdzfinansējumu. Šogad beidzas vairāki vienīgi infrastruktūras pilnveides projekti – 12. piestātnes celtniecība, pievedceļu Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām izbūve un rekonstrukcija, Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātnes un 34. piestātnes rekonstrukcija. Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, ar ES fondu līdzfinansējumu uzbūvēta Elektronikas centra ēka un turpinās Tehnoloģiju centra būvniecība.■



Ostā ienācis līdz šim platākais tankkuģis

30. jūlija rītā Ventspils ostā ienāca 277 metrus garais un 53 metrus platais tankkuģis „Cap Diamant”, kas ir platākais kuģis, kāds jebkad piestājis Ventspils ostā. Tankkuģis ieradās pēc 145 tūkstošu tonnu lielas mazuta kravas termināli „Ventbunkers”.■

„Stena Line” Ventspils patīk

Ventspils kļuvusi par svarīgāko Eiropā lielākā prāmju līniju operatora „Stena Line” kravu un pasažieru pārvadājumu centru Baltijas reģionā. Pirms divarpus gadiem pārņemot līnijas no Ventspils uz Zviedriju un Vāciju, līdz šim izteikti rietumnieciskā kompānija uzcēla tiltu starp Skandināviju un Krieviju, jo tranzīta ceļi no Latvijas ved uz austrumiem.

Īpaši veiksmīgi sadarbība ar Ventspili kompānijai „Stena Line” izvērtās 2014. gadā, kad pārvadājumu apjoms maršrutā Ventspils – Nīneshamna pieauga par 60%.

„Mūsu kompānijai tas ir milzīgs izrāviens,” atzīst „Stena Line” maršrutu menedžeris Baltijas jūrā Tonijs Mihaelsens. „Stena Line” īpašnieks ar aprēķiniem nav kļūdījies, pārņemot no bijušā operatora „Scandlines GmbH” kravas un pasažieru prāmju līnijas Ventspils – Nīneshamna (Zviedrija) un Ventspils – Trāvēminde (Vācija). Īstenojot agresīvu mārketingu un piesaistot pasažieru un kravu pārvadātājus no Igaunijas un Lietuvas, pagājušajā gadā „Stena Line” pārvadājumu apjoms maršrutā Ventspils – Nīneshamna pieauga par 60%, sacīja Mihaelsens nesen notikušajā pilsētas pašvaldības un Ventspils brīvostas pārvaldes vadītāju tikšanās reizē ar Zviedrijas vēstniecības Latvijā un Zviedrijas Tirdzniecības kameras pārstāvjiem. Šogad pieauguma tendence turpinās – piecu mēnešu laikā ar prāmjiem abos maršrutos pārvadāti par 43% vairāk pasažieru un par 38% vairāk vieglo automašīnu. Ceļotāju pastiprinātā interese par „Stena Line” maršrutiem ļauj kompānijai domāt par reisu skaita palielināšanu maršrutā

Ventspils – Nīneshamana – Ventspils tuvāko trīs gadu laikā un ērtāka, lielāka pasažieru prāmja palaišanu atsevišķos reisos.

Tikai trīs stundas pēc ierašanās

i UZZINĀI

Patlaban „Stena Line” piedāvā doties no Ventspils uz Zviedriju un atpakaļ septiņas reizes nedēļā ar diviem prāmjiem – „Stena Flavia” un „Scottish Viking”. Pasažieri un klienti var izvēlēties dažādu kategoriju kabītes un sev izdevīgāko ceļošanas laiku, jo prāmji kursē kā dienā, tā naktī. Brauciena laikā, kas ilgst tikai 11 stundas, jo tas ir visīsākais maršruts starp Latviju un Zviedriju, var apmeklēt uz klāja esošo restorānu, bāru, veikalu un atpūtas zonu.

Ventspilī prāmis „Scottish Viking” atkal devās ceļā uz Nīneshamnu. Starp pasažieriem bija Lietuvas un Latvijas iedzīvotāji, kuri strādā Zviedrijā. Viļus strādā transporta kompānijā, kas piegādā dažādas kravas Zviedrijas teritorijā. Šoreiz kopā ar viņu uz Zviedriju devās arī draugi. Viļus saka, ka no Ventspils ir ērtākais un ātrākais ceļš uz Zviedriju. Tam piekrīt laulātais pāris no Mažeikiem, kuri arī strādā Zviedrijā. Ventspili braucienam uz Zviedriju vienmēr izvēlas arī Kristaps no Līvāniem. Viņš strādā Zviedrijā autopārvadājumu jomā un aptuveni divas reizes mēnesī atbrauc uz Latviju. Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centra SKDS veikto aptauju rezultāti liecina, ka Ventspils viesi prāmi uzskata par vienu no ērtākajiem un ekonomiski izdevīgākajiem transporta veidiem, lai nokļūtu Zviedrijā un Vācijā.■



„Kālija parks” iecerējis ievērojami palielināt amonija nitrāta pārkraušanas apjomus

Ventspils ostā strādājošā stividorkompānija AS „Kālija parks” iecerējusi būtiski palielināt amonija nitrāta pārkraušanas apjomus, kā arī sākt šo potenciāli bīstamo kravu īslaicīgu uzglabāšanu termināļa kupolveida noliktavās.

Ventspils pilsētas domes Vides uzraudzības nodaļas vadītāja Ilga Zīlniece: „Sākot amonija nitrāta uzglabāšanu ostas terminālī, „Kālija parks” kļūtu par paaugstinātas bīstamības objektu, līdzīgi kā vēl astoņi bīstamie Ventspils uzņēmumi, kas nodarbojas ar naftas un ķīmisko produktu pārkraušanu un gāzes uzglabāšanu. Amonija nitrāts, ko izmanto sprāgstvielu ražošanā, kļūst sprādzienbīstams, ja tiek piesārņots ar organiskām vielām. Abās pusēs „Kālija parka” terminālī tiek pārkaustas ogles, bet Ventas pretējā krastā atrodas dzīvojamā zona. Pagaidām par iespējamajiem apdraudējumiem, īstenojot šo ieceri, var runāt tikai emociju un pieņēmumu līmenī, skaidrību ieviesīs Vides pāraudzības valsts biroja plānotās darbības ietekmes uz vidi novērtējums. Pie šī jautājuma analīzes strādās eksperti un piesaistītie konsultanti, izvērtējot līdzīgu pieredzi citās ostās, tostarp Rīgas ostā, kur arī tiek pārkrauts amonija nitrāts.”

„Kālija parks” vēlas palielināt kopējo amonija nitrāta pārkraušanas apjomu līdz 500 000 tonnu gadā, vienlaikus paredzot iespēju īslaicīgi uzglabāt amonija nitrātu kupolveida noliktavās. Tiek izvērtēti divi iespējamie varianti. Pirmais būtu amonija nitrāta uzglabāšana divās kupolveida noliktavās, kur vienlaikus uzglabājama maksimālā apjoms būtu 20 000 tonnu, plānotais pārkraušanas apjoms no dzelzceļa vagoniem tieši kuģī 300 000 tonnu gadā un vēl 200 000 tonnu tiktu īslaicīgi uzglabātas kupolveida noliktavās.

Otrajā variantā paredzēts amonija nitrātu uzglabāt nevis divās, bet gan četrās kupolveida noliktavās, līdz ar to arī vienlaikus uzglabājama maksimālā šo kravu apjoms būtu divas reizes lielāks – 40 000 tonnu. No vagoniem tieši kuģī tiktu pārkrauti 100 000 tonnu gadā, bet pārējās 400 000 tonnas tiktu īslaicīgi uzglabātas kupolveida noliktavās.■

Noslēdz mierizlīgumu par Liepājas ostas padziļināšanu

Kurzemes apgabaltiesa apstiprinājusi Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Beļģijas kompānijas „Dredging International N.V.” noslēgto mierizlīgumu.

Tas panākts strīdā par projekta „Liepājas ostas padziļināšana” īstenošanas gaitu, aģentūru BNS informēja Liepājas SEZ pārstāve Līga Ratniece-Kadeģe.

Tādējādi ir izbeigts pušu strīds par projekta „Liepājas ostas padziļināšana” īstenošanas gaitu. Pēc L. Ratnieces-Kadeģes teiktā, noslēgtais mierizlīgums Liepājas SEZ nerada papildu vai jaunas saistības un izdevumus.

Konkursu „Brīvostas akvatorijas, priekšostas akvatorijas un kuģu kanālu rekonstrukcija Liepājas ostā (projekta izmaiņas). Būvniecības pirmā kārtā. Padziļināšana” Liepājas SEZ pārvalde izsludināja 2013. gada 2. martā, un noteiktajā termiņā piedāvājumus iesniedza četri pretendenti. Par konkursa uzvarētāju tika atzīta Vācijas kompānija „Strabag Wasserbau GmbH”, kuras piedāvātā līgumcena bija 10,331 miljons latu (14,7 miljoni eiro) bez pievienotās vērtības nodokļa.



L. Ratniece-Kadeģe norādīja, ka konkurss ir par atlikušajiem darbiem, kuros jāpadziļina brīvostas akvatorija. „Mums pērn tika izbeigts līgums ar „Dredging International N.V.”, kas nespēja pabeigt visus paredzētos darbus. Kopumā viņi paveica 80% nepieciešamo darbu, un šis konkurss ir izsludināts, lai varētu darbus pabeigt,” sacīja L. Ratniece-Kadeģe.■



Jahtas arvien biežāk iegriežas Liepājas ostā

Lai gan šovasar laika apstākļi nelutināja, Liepājas jahtu ostas dzīve nav ietekmējusī, laivu ir tikpat daudz kā pērn. Visbiežāk jahtas vakarā ienāk un nākamajā dienā līdz pulksten 12 jau pošas ceļā. Vidēji vienas jahtas uzturēšanās laiks Liepājas ostā ir 1,5 dienas, tātad no vienas līdz divām dienām.

Liepājas jahtu centra vadītājs Kārlis Kints, pie datora savā kabinetā sēžot, var pārredzēt visu Baltijas jūras baseinu ar tajā kuģojošajām laivām un ir gatavs kārtējās jahtas ienākšanai ostā.

Pērn kopumā bijis mazliet vairāk par 340. Šovasar dinamika esot līdzīga, līdz augusta sākumam Liepājā jau iebraukušas 273 jahtas. Poļi, zviedri, vācieši Liepājā

iegriezušies, kuģojot no Ventspils un Pāvilostas uz Poliju un Lietuvu. Šogad vāciešu pat vairāk nekā pērn, toties somu un zviedru mazliet mazāk. Iegriežies arī viens tālāks ciemiņš – amerikānis, kas atkuģojis no Ņujorkas.

Pēc jahtu centra pāriešanas Liepājas speciālās ekonomiskās zonas paspārnē nekādu lielu izmaiņu nav. Patlaban tādā kā priekšprojekta stadijā esot Kurzemes plānošanas reģionā dzimusi ideja par Eiropas naudas piesaisti visu Latvijas jahtu ostu servisa standartizēšanai. Liepājas SEZ interesi par projektu esot izrādījusi, un, ja viss notiks, kā iecerēts, Liepājas jahtu osta nākotnē jahtsmežiem varēs piedāvāt augstāka līmeņa servisu.■

LSEZ sadarbība ar uzņēmējiem dod labus rezultātus

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) kapitālsabiedrības 2014. gadā palielinājušas apgrozījumu, ieguldījumus, eksportu un darbavietas, liecina gada pārskati.



Kopējais neto apgrozījums 2014. gadā bija 148 591 513,62 eiro, bet LSEZ kapitālsabiedrību kopējie ieguldījumi – 17 052 023,76 eiro. Nodarbināto skaits LSEZ kapitālsabiedrībās 2014. gadā palielinājies par 368 darbiniekiem, informē LSEZ pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Gun-tars Krieviņš: „2014. gads parādīja, ka Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, veiksmīgi sadarbojoties ar uzņēmējiem, kas

veic ieguldījumus infrastruktūras un moderno tehnoloģiju attīstībā, nodrošinot jaunas darbavietas un stabilu darbību ilgtermiņā, var sasniegt labus rezultātus. Tas arī apliecina, ka Liepājā ir labvēlīga vide uzņēmējdarbībai un ka gan Liepājas speciālās ekonomiskās zonas statusa noteikšana 1997. gadā, gan pārgarināšana 2013. gadā ir bijis pareizs lēmums, kas dod rezultātu.”

2014. gadā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrības eksportējušas produkciju par kopējo summu 93 026 744,61 eiro, kas veido 62,61% no kopējā apgrozījuma. Tas ir par 57,4% vairāk nekā gadu iepriekš. 2014. gadā galvenās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrību produkcijas eksporta valstis bija Dānija, Nīderlande, Krievija, Vācija, Zviedrija.

Liepājas SEZ kapitālsabiedrību veiksmīga uzņēmējdarbība veicinājusi arī

jaunu darbavietu izveidi: 2013. gadā LSEZ uzņēmumos strādāja 1684 cilvēki, bet 2014. gadā jau 2052. Kopējais darbavietu skaita pieaugums ir 368, tas galvenokārt saistīts ar ražošanas un ostas uzņēmumu darbības paplašināšanu.

2014. gadā Liepājas SEZ kapitālsabiedrību kopējās investīcijas bija 17 052 023,76 eiro, bet nefinansu investīcijas, par kurām var saņemt tiešo nodokļu atlaides, bija 5 050 198,54 eiro. Tie ir ieguldījumi modernās tehnoloģijās, būvniecībā un nemateriālie ieguldījumi.■

i UZZIŅAI

No LSEZ kapitālsabiedrībām lielākos ieguldījumus 2014. gadā veikušas „Duna”, „Laskana”, „Liepāja Bulk Terminal LTD”, „DG Termināls”, „Jensen Metal” SIA, „Lesjofors Gas Springs”, „GI Termināls”, „Meta-Plast” un „Lauma Fabrics”.

„Zaļais stars” Pāvilostā

Pāvilostā 24. un 25. jūlijā notika otrais mūzikas un mākslas festivāls „Zaļais stars”, kura idejas autors un mākslinieciskais vadītājs ir mūziķis Uldis Marhilevičs.

Festivāla pirmās dienas vakarā notika koncerts Sakaslejas baznīcas dārzā ar Zigfrīda Muktupāvela, Ance Krauzes, Valda Indrišonoka, Jāņa Pelšes (Ērģeles), Pāvilostas novada sieviešu kora „Siga”, Liepājas zvanu ansambļa „Campanella”, vijolnieka Dzintara Beitāna, Sakas vokālā ansambļa „Dziedošie eņģeļi” un citu mākslinieku piedalīšanos.



Festivāla otrajā dienā visus priecēja smilšu skulptūru festivāls, pludmales tenisa sacensības, Kalna ielas tirdziņš, kā arī starptautiskā simpozija „Abstraktais un konkrētais vizuālās mākslas kompozīcijā”

dalībnieku mākslas darbi. Bet vakarā notika lielkoncerts Pāvilostas pludmalē.

VĒL diezgan neiepazīts Latvijā ir pludmales teniss, kura viens no lielākajiem popularizētājiem ir Eiroparlamenta deputāts Roberts Zīle. „Eiropā šis sporta un brīvā laika pavadīšanas veids ir ieguvis lielu popularitāti,” pastāstīja Roberts Zīle. „Pludmales tenisu var spēlēt visi – gan mazi, gan lieli, tas neprasa sarežģītu aprīkojumu, ir vajadzīga vien vēlēšanās, azarts un labs noskaņojums. Tas ir labs aktīvās atpūtas veids sportiskiem cilvēkiem un ģimenēm. Godīgi sakot, arī Latvijā pludmales tenisam jau izveidojušās zināmas tradīcijas, kā arī radies aktīvistu un atbalstītāju pulks. Tā attīstība Latvijā aizsākās tikai 2014. gada pavasarī, bet jau tagad to spēlē kādi desmit tūkstoši cilvēku. Esmu pārliecināts, ka šā sporta veida attīstībai iespējas ir visai lielas, un šķiet, ka arī intereses netrūkst. Ir izveidota Latvijas pludmales tenisa savienība, kuras mērķis ir ieinteresēt par sportisku dzīvesveidu bērnus un jauniešus, paplašināt aktīvās atpūtas iespējas ģimenēm un uzņēmumu darbiniekiem, organizējot dažāda līmeņa sacensības un citus sporta pasākumus.”

„Nāciet arī jūs uzspēlēt!” atvadoties aicināja Roberts Zīle. Varbūt ir vērts?



Roberts Zīle (otrais no kreisās)
kopā ar draugiem ir aizrautīgs pludmales tenisa popularizētājs Latvijā.



Mērsraga bākai 140

25. jūlijā Mērsragā tika aizvadīti pirmie Bākas ielas svētki. Tos organizēja paši Bākas ielas iedzīvotāji, sadarbojoties ar Mērsraga tautas namu. „Kāpēc Bākas ielas svētki? Tāpēc, ka Mērsraga bākai šogad aprit 140 gadu,” saka Mērsraga bākas uzraugs un domes deputāts Dzintars Ceravs.

Dzintars Ceravs.



Mērsraga tautas nama vadītāja Aija Barovska: „Svētki sākās pirms saules lēkta, kad visi tika aicināti pulcēties Bākas ielas sākumā, lai dotos (šoreiz bez automašīnām) līdz jūrai sagaidīt saullēktu. Domāju, ikviens bija gandarīts, ka agrajā rīta stundā piecēlies, jo skaistums, ko dāvāja jūrā austošā saule, bija vienreizīgs. Diena turpinājās ar dažādām sacensībām – zirņu šķirošanu, sviesu kulināriju, jāņogu lasīšanu, biezpiņu no tikko plautas zāles. Jūrmalā notika smilšu piļu konkurss, dažādas sportiskas aktivitātes, virves vilkšana. Svētki, protams, nav iedomājami bez koncertiem. Tādi bija divi. Dienā pēc svētku dievkalpojuma notika skaists koncerts Mērsraga luterāņu baznīcā, kurā kā īpaša viesīga piedalījās Madara Ivane, kas ar skaisto soprānu pieskan dināja visu baznīcu, un gribas teikt, ka arī visu Bākas ielu. Savukārt vakarā izskanēja koncerts pie bākas, kurā piedalījās gan Mērsraga amatierkolektīvi, gan Latvijā iecienītie mākslinieki Rūdolfs Plēpis un Vita Balčunaite. Pēc koncerta ar kārtīgu zaļumballi priecēja orķestris „Zelmeri PRO”.

Sākotnēji mazā ideja par svētkiem, pateicoties cilvēku atbalstam, entuziasmam un uzņēmībai, realizējās lielā notikumā ar grandiozu salūtu pusnaktī. Tāpēc pasākuma organizatori saka milzīgu paldies visiem, kas gan finansiāli, gan ar dažādiem padomiem un darbaspēku jāva šai idejai īstenoties! Iespējams, ka ir aizsākta kāda jauna un skaista tradīcija.”

Mērsragam 520, Mērsraga novadam – 5

Jubileju svinēja ne tikai Mērsraga bāka, bet arī pats Mērsrags. „Mīlie mērsradznieki,” sava novada ļaudis uzrunāja Mērsraga novada domes priekšsēdētājs Lauris Karlsons. „Vēlos mūs visus sveikt mūsu lielajos svētkos! Mērsraga novadam šogad ir piecu gadu jubileja, bet Mērsraga vārdam – 520! Iespējams, tas arī ir iemesls, kāpēc mēs tik stipri stāvam. Mums ir ļoti sena un bagāta vēsture, mūsu saknes ir zvejnieku dzimtas, kuģu būvētāji un jūrnīki – gan slaveni kapteiņi, gan meistari, buru meistari, matroži un vēl daudzi citi.”

„Piemares īstenieki”

10. jūlijā Liepājas muzejā notika fotomākslinieka un Liepājas Tautas fotostudijas ilggadējā dalībnieka Pētera Jaunzema fotogrāfiju grāmatas „Piemares īstenieki” atvēršana. Grezno izdevumu lieliski papildina septiņas būnumjaukas rakstnieka Ērika Kūļa epifānijas. Pulcinot vienkopus vecos jūrasbraucējus un zvejniekus, šis sarīkojums ievadīs Jūras svētku svinības Liepājā, atzina Liepājas SEZ sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe.



„Pārlūkojot, sakārtojot un digitalizējot savas piecdesmit gadu ilgās darbības laikā uzņemto melnbaltu negatīvu arhīvu, pārliecinājos, ka tur glabājas simtiem attēlu, kas stāsta par Dienvidkurzemes zvejniekiem, viņu skaudro un reizē aizraujošo darbu, par ierašām un tradīcijām, par bezbēdīgām izdarībām svētku reizēs. Mazas ainiņas no Kuršu krasta jauzu dzīves. Raksturīgi portreti un izteiksmīgi atskati par smago soli, par sāļo gājumu. Laiks ir teicis savu vārdu. Ikdienā tvertās ainas tagad izskatās kā aizgājušā laikmeta apzīmogatās. Nevienā intonācijā tās nav novecojušas, gadiem ejot, attēlos iezīmējušās neizdošas vērtības. Lai tās saglabātu nākamajām paaudzēm, pirms pāris gadiem radās doma bildes apkopot grāmatā. Attēlu bija daudz, nācās nežēlīgi izlemēt, ko izmantot grāmatā un no kā atteikties. Tas nebija vienkāršs darbs, taču ļoti aizraujošs, kas saistījās ar atmiņām, jāva atkal-saredzēties ar lieliskiem cilvēkiem un sir-dij tuviem draugiem, kurus vienmēr esmu



augstu vērtējis un apbrīnojis. Biju priecīgs un pateicīgs, ka grāmatas veidošanā ar mani sadarboties piekrita projekta vadītāja Ieva Leimane, rakstnieks Ēriks Kūlis, datormāksliniece Maruta Bože, pieredzējušais kapteinis Ziedonis Balčus, zivju pētnieks Ēvalds Urtāns, kā arī fotomeistari Varis Sants un Valdis Brauns. Tagad, kad darbs ir galā, varam vērtēt, kas no tā visa mums ir sanācis,” saka fotomākslinieks.

„Piemares īstenieki” ir poētisks vēstījums par Kuršu krasta zvejnieku un zivju audzētāju darbību no aizvadītā gadsimta septiņdesmito gadu sākuma līdz brīdim, kad Latvija iestājās Eiropas Savienībā. Tas bija skarbs, pretrunīgs, spilgtiem notikumiem un atgadījumiem piesātināts laiks, kurš tieši un jēgpilni atspoguļojas grāmatā iekļautajās fotogrāfijās. Padomju gados pieeja jūrai bija stingri ierobežota. Lai jūrmalu neapmeklētu ļaudis, automātiskiem ierīcēm bruņojušies robežsargi liedagu katru vakaru uzecēja. Tos, kas uzdrīkstējās šķērsot aizliegto joslu, sodīja. Fotogrāfijās redzamas zvejas laivas, ko čekisti ar traktoriem savīkuši piekrastes mežā pie Sīkragciema, lai tās tur satrunētu un zvejnieki uz visiem laikiem aizmirstu par jūru.

Tomēr okupācijas vara mērķi nesasniedza. Par spīti šķēršļiem zvejnieki noturējās savā arodā. Spēku tiem deva no senčiem mantotais stingrais mugurkauls, kas nelocījās svešzemnieku priekšā. Kuršu krasta zvejnieki cēla brangus lomos ne tikai piekrastes ūdeņos, ezeros un upēs, bet visā Baltijas jūrā, un devās zvejā arī uz Atlantiju un citiem okeāniem. Īpašu azartu un cerīgumu zvejnieki piedzīvoja Atmodas gados, kad Latvija atguva valstisko neatkarību un vīrs zvejas laivām un kuģiem atkal brīvi plīvoja sarkanbaltsarkanie karodziņi.

Fotogrāfiju grāmata ir autoru vēltījums mīļajai Dievzemītei, Liepājai un visiem Kuršu krasta ļaudīm. Tās izdošanu atbalstīja Zivju fonds, Liepājas domes Kultūras pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, AS „Kursa” un biedrība „Latvijas zvejas produktu ražotāju grupa”, SIA „Latio”, SIA „Edo Consult”, kā arī Pāvilostas, Grobiņas, Rucavas un Nīcas novadu domes.

Divu jūru svētki Kolkasragā

Krista Tropiņa „Talsu Vēstis” raksta, ka 18. jūlijā Kolka atkal varēja tuvākiem un tālākiem viesiem palepoties ar savām bagātībām – divām tautām, divām jūrām un Kolkasragu, kam līdz apaļai jubilejai atlicis nieka ceturtdaļgadsimta. Tur svinēja Divu jūru svētkus „Kolkasragam – 975”.

Svētku diena, kā ierasts, sākās ar sporta spēlēm. Kolkas evaņģēliski luteriskā baznīcā skanēja kristīgā mūzika, ar dziesmām un ģitārspēli priecēja Santa Lozinska, bet Kolkas koklētāju ansambļa sniegums dažbrīd lika pār muguru noskriet skudriņām.

Kolkas tautas namā varēja aplūkot Ogres fotokluba sagatavoto izstādi „Purvu noslēpumi”. Tur bija iekārtota biedrības „Domesnes” izstāde „Dižjūr's un mazjūr's dārgumu lāde” ar jūras izskalotajiem atradumiem, to skaitā arī senu burukuģu detaļām. Neizpalika stāsts par svētku gaviļnieku Kolkasragu, ko bija sagatavojusi Baiba Šuvcāne. Tas sākās ar laikiem, kad sirošana piekrastē bija ikdienišķa, un noslēdzās mūsdienās. Izrādās, Kolkasrags (senākais nosaukums *Domesnes*) senos rakstos minēts vēl pirms Rīgas un citām ievērojamām Latvijas vietām. Uzzinājām par kuģotāju izmantotajiem jūras ceļiem, šeit piedzīvotajām avārijām un citus stāstus. Kolkas bākas sala, ko mūsdienās tūristi kā mazu punktiņu cenšas saskatīt pie horizonta vai kurp dodas ekskursijā, sāka celt vēl cara laikā 1872. gadā. Pirmo reizi uguns jūrā iedegta trīs gadus vēlāk. Tagad bāka ieviesta moderna elektronika un salas pastāvīgie iedzīvotāji ir vien jūras kraukļi. Tika demonstrēta arī filma par Kolkas ciemu, kurā izmantotas fotogrāfijas; tā tapusi laikā, kad publiku iepazīstināja ar B. Šuvcānes veidoto grāmatu „Senais lībiešu ciems Kolka”. Diemžēl visu redzēto pārstāstīt nevar, tomēr viens interesants fakts – Latvijā pirmie Zvejnieku svētki 1939. gada 2. jūlijā notika tieši Kolkā.



Viens no gaidītākajiem notikumiem Jūras svētkos allaž ir Neptūna ierašanās. Kolceniekus apmeklēja gan pats jūras valdnieks, gan viņa draugs kapteinis. Kolkas pagasta pārvaldes vadītājs Aldis Pinkens ne vien uzslavēja kolcenieku paveikto, bet arī ātri vien nodibināja draudzīgas attiecības ar Neptūnu, kurš solīja gan parūpēties par ātrāka interneta iespējām Kolkā, gan nokārtot problēmas ar vietējo šprotu eksportu (viens no jūras valdnieka ierosinājumiem bija tās uz kaimiņzemi sūtīt ar etiķeti „Kaviārs”; atverot kārbīņu, ēdāji būtu patīkami pārsteigti, ikru vietā ieraugot vēl labākās šprotes).

Svētku dalībniekus sveica arī Dundagas novada pašvaldības priekšsēdētājs Gunārs Laicāns. Viņš uzsvēra, ka, pateicoties ragam, šī ir spicākā vieta Latvijā, kā arī vēlēja spēku un izturību sagaidīt Kolkasruga tūkstošgadi.

Ūdens vilina un iedvesmo

Par daudzām lietām pasaules bagātāko cilvēku un kompāniju starpā notiek sacensība un sāncensība. Viena no tām ir spēkošanās par to, kam piederēs dārgākā, modernākā un ekskluzīvākā jahta.



Jahta ar saules baterijām

„Planet Solar Turanor” ir pasaulē lielākā jahta, kas darbojas ar saules baterijām. Jahta, kas sver 8,5 tonnas, ar vienu akumulatoru uzlādi var braukt trīs diennaktis.

Ar jahtu pāru Klusajam okeānam

42 metrus garā jahta „Adastra” paredzēta kružiem pāri Klusajam okeānam. Papildus citām modernām tehnoloģijām par galveno funkciju tiek uzskatīta iespēja

jahtas darbību kontrolēt ar *iPad*. Jahta maksā 15 miljonus dolāru.

Pilsēta uz ūdens

Radoši cilvēki vienmēr vēlas savu fantāziju piepildījumu. Kāds investors ieguldījis lielu naudu kompānijā, kas radījusi „Blueseeds” – ārzonās luksusa jahtu jeb, pareizāk sakot, peldošu baržu, kas būtībā ir pilsēta uz ūdens un atrodas Kalifornijas piekrastē nedaudzu minūšu braucienā no Silīcija ielejas. Peldošā pilsēta ir paredzēta jaunajiem biznesmeņiem, bet par



dzīvošanu uz tās mēnesī jāmaksā 2300 eiro.

Māja uz ūdens

Unikāla dizaina māju uz ūdens piedāvā kāda arhitektu kompānija. Mājas platība ir 20 x 6,7 metri, uz galvenā klāja atrodas virtuve, viesistaba, kabinets un ēdamistaba, uz apakšējā klāja ir guļamistabas, vannas istaba un mājas vadības telpa. Kā jau kārtīgai majai pienākas, netrūkst arī terases, ko var izmantot kā sauļošanās klāju. Salons veidots maigu pasteltoņu kombinācijā



Megajahtas, kas vēl nav uzbūvētas



„The Streets of Monaco”

„The Streets of Monaco” ir peldoša karaliste, ko varētu pieskaitīt vienai no dīvainākajām, dārgākajām un ekskluzīvākajām jahtām pasaulē. Nu gluži tāpat kā pati Monako, kas tiek uzskatīta par populārāko atpūtas vietu pasaules bagātākajiem cilvēkiem, kur atrodas skaitā franču Rivjēra, kas ir mājvieta Monako „Grand Prix”, kur atrodas slavenais „Monte Karlo Casino” un kas tiek dēvēta par pasaules nodokļu paradīzi, arī jahta ir 500 pēdu gara visu vēlmi piepildījums tiem, kas var atļauties šo pakalpojumu nopirkt. Visas Monako slavenākās vietas uz jahtas, kur var piedzīvot pat

Monako „Grand Prix” sacensības, bet tikai mazākos izmēros.

Uz „The Streets of Monaco” ir arī divas lielas jūras līmeņa garāžas mazākām jahtām, savas zemūdenes un „pludmales” klājs, kas paver iespēju peldēt un baudīt okeāna burvību.

Tropu salas paradīze

„Tropical Island Paradise” ir 300 pēdu gara jahta, kuru arī var uzskatīt par vienu no dīvainākajām jahtām pasaulē. Kā ar sarkasmu raksta ārzemju prese, nav īsti skaidrs, vai kuģis ir sala, vai sala ir uz kuģa, kur ir pašiem savs vulkāns, no kura izplūst lavas straume, kas patiesībā ir ūdenskritums uz baseinu.■



ar modernām mēbelēm, luksusa santehnika sniedz komfortu, bet vakara apgaismojums padara māju uz ūdens par īstu skaistuli.

Dārgākā jahta pasaulē

Par dārgāko jahtu pasaulē tiek uzskatīta „Eclipse”, kas izmaksāja aptuveni 1,2 miljardus eiro. Tās īpašnieks ir Krievijas miljardieris Romans Abramovičs. Uz jahtas ir divas helikopteru platformas, 24 viesu kajītes, divi peldbaseini, vairāki



džakuzi un disko zāle, kā arī trīs kuģi un mini zemūdene, kas var ienirt līdz 50 metru dziļumam. Jahtas garums ir 164 metri, to apkalpo aptuveni 70 cilvēku apkalpe.■

Rīgas Jūrmala cauri laikiem

Rīgas Jūrmalā peldu viesi savu laikmetīgumu un izglītotību sāka apliecināt tajā pašā laikā, kad to darīja Braitonas apmeklētāji Anglijā un pirmo Ziemeļvācijas pludmaļu cienītāji. Peldēšanās gan notika nedaudz savādāk nekā mūsdienās. Pirmkārt, tolaik neviens vai tikpat kā neviens nemācēja peldēt, tāpēc peldēšanās parasti nozīmēja iebrišanu ūdenī un apslacīšanos.



Peldēšanās tradīcijas un noteikumi diezgan stipri atšķīrās no pārējās Eiropas. Atšķirībā no Anglijas, Francijas, Ziemeļvācijas un Polijas, kur jau 19. gadsimta beigās dāmām un kungiem bija kopīgas peldstundas, mūsu peldviesi, kas pārsvarā bija rīdzinieki un līdz Pirmajam pasaules karam arī daudz vasarnieku no Krievijas, bija ļoti konservatīvi, un mēģinājumi ieviest kopīgas peldstundas beidzās nesekmīgi.



1900. gads. Majori.



Atpūtnieki Majoros. 1914. gads.



Tikai 20. gs. 20. gados kautrīgums un aizspriedumi tika pārvarēti.



Jūrmala, Majori. 20. gs. 30. gadi.

Tā kā 30. gados sāka rasties apziņa, ka saules gaisma un iedegums ir ieteicami veselības uzlabošanai, parādījās divdaļīgie peldkostīmi dāmām un šur tur pa retam pludmalē varēja manīt peldu viesus, kas priecēja sevi ar „saules vannām”.

Varas un kārtības maiņa

Padomju varas laikā, īpaši pēc 1959. gada, notika intensīva Jūrmalas kūrorta paplašināšana, tās mērķis bija radīt vispusīgi attīstītu kūrortpilsētu. Tas izpaudās gan celtniecības un rūpniecības attīstībā, gan iedzīvotāju skaita pieaugumā un nacionālā sastāva izmaiņās. 1935. gadā Ķemeros, Slokā un



Tipisks 20. gs. 70. un 80. gadu skats Jūrmalā.



Slavenā „Jūras pērle” atpūtnieku ielenkumā.

Rīgas Jūrmalā iedzīvotāju kopīgais skaits bija 13,7 tūkst., pēc apvienošanas 1959. gadā Jūrmalā dzīvoja 38 tūkst. pastāvīgo iedzīvotāju, 1970. gadā iedzīvotāju skaits sasniedza 53,8 tūkst., 1979. gadā – 61 tūkst. 1998. gadā pilsētā bija 59 tūkstoši pastāvīgo iedzīvotāju. 1996. gadā Jūrmalā dzīvoja tikai 48% latviešu, bet 1935. gadā latvieši bija 86,9% no iedzīvotāju kopējā skaita Ķemeros, Slokā un Rīgas Jūrmalā. ■



Par ceļu uz jūru, izspiedējiem ostās un arestu Kanādā

Ar kapteini Leonīdu Dedovu tiekamies „Latvijas kuģniecības” pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs” telpās. Leonīds sarunā iesaista vēl divus kapteiņus – Viktoru Saveljevu un Aleksandru Kostrikovu, un vecie *jūras vilki* vispirms izklāsta savu bēdu: visticamāk, no nākamā gada biedrībai vairs nebūšot savu telpu, jo nebūšot, kas tās finansē. Bet, kad sākam runāt par viņu jaunību, par to, kā kļuvuši par jūrnikiem un kas garajā darba mūžā pieredzēts, vīri labprāt atceras dažādus komiskus un kuriozus atgadījumus.

Braucu uz Viļa Lāča pilsētu

„Esmu no sādžas Smolenskas apgabālā, biju vēl pavisam mazs puisēlis, kad uz vecāku jautājumu, kas būšu, kad izaugšu, vienmēr ar lielu pārliecību esot atbildējis: „Budu mola-kom!” Beidzu skolu un ieraudzīju paziņojumu, ka Rīgas jūrskola uzņem kursantus. Skaidrs, ka jābrauc, kā nekā ārzemes! Mēs bijām pieci, kas gribējām doties uz Rīgu, taču galu galā iestājos tikai es viens. Un patiesībā jau tā Rīga nemaz nebija tik tālu!” nosmej kapteinis Kostrikovs.

„Mans tēvs bija kara jūrnīks, viņš kara laikā izglābās no sabombardēta kuģa, un mamma uzskatīja, ka jūra – tas ir ļoti bīstami. Tādēļ mani gatavoja par mežsaimnieku, jau pēc 8. klases pa vasarām strādāju vietējā mežniecībā. Mani aizsūtīja uz Mežsaimniecības akadēmiju, bet es pa klušo iestājos Makarova augstākajā jūrskolā. Rīgā pirmo reizi nonācu 1. kursa prakses laikā. Rīga mani ļoti pārsteidza un savīļoja, tā bija pilsēta, kas vienkārši nevarēja nieapatīkties! Bet Latvija augstu kotējās, te strādāt varēja tikt tikai vislabākie! Arī es esmu nācis no vienkāršas lauku skolas, mēs tai gadā bijām ap 100 absolventu, bet augstskolās neiestājās tikai četri. Mūsu skolotāji lielākoties bija disidenti, represētie, kas bija izsūtīti „aiz 101. kilometra”. Izglītoti, ļoti augstas klases pedagogi! Visi stalti, ar stingru stāju, un arī mēs tā tikām audzināti,” savus skolas gadus atceras kapteinis Saveljevs.

„Es nāku no dziļa nostūra, no sādžas Udmurtijā. Mācījos pie petrolejas lampas, bet mani vecākie brāļi skolas uzdevumus vēl gatavoja pie



Kuģa apkalpe gatavojas sagaidīt Jauno gadu. Centrā – kapteinis A.Kostrikovs.

skala uguns. Nebija, protams, ne radio, ne televīzijas, lielākais prieks bija lasīt grāmas. Man ļoti patika grāmatas par stipriem un drosmīgiem ļaudīm, viens no mīļākajiem autoriem bija Vilis Lācis – „Zvejnieka dēls”, „Uz jauno krastu”. Tās lasot, man radās cieņa pret cilvēkiem, kas strādā grūto jūrnīka darbu. Bet mums bija ļoti labs fizikultūras skolotājs, kurš vienmēr mācīja mums būt vīrišķīgiem un godīgiem. Es arī gribēju iestāties fizikultūras institūtā, bet, tā kā kara dēļ skolu beidzu ar nokavēšanos, mani varēja paņemt armijā. Kara komisariātā teica – ja gribi mācīties augstskolā, tad tikai militārā, un parādīja sarakstu ar augstskolām, kurās es varētu iestāties. Negribēju stāties militārā skolā, bet tad ieraudzīju, ka sarakstā ir arī Rīga, un uzreiz nolēmu – jābrauc, tā taču ir Viļa Lāča pilsēta, es nekā citādi uz turieni netikšu! Tā arī atbraucu, bet nolēmu izkrist eksāmenos, lai nebūtu jāstājas militārā augstskolā,” stāsta kapteinis Dedovs.

Vesels spainis ar kompotu!

Skaidrs, ka Leonīdam armijā bija jāiet tik un tā. „Devos uz kara komisariātu Rīgā, jo zināju, ka tā man ir iespēja šajā pilsētā atgriezties. Dienēju sakarniekos, tas man vēlāk dzīvē ļoti noderēja. Atgriezās Rīgā, taču pierakstu dabūt nevarēju, jo man nebija darba, bet darbu nevarēju dabūt, jo nebija pieraksta. Apmetos pie viena dienesta biedra, un tad ieraudzīju sludinājumu, ka vajag cilvēkus darbam zvejas flotē. Man naudas nebija nemaz, no drauga dzīvokļa Bolderājā *pa zaķi* aizbraucu uz Vecmīlgrāvi, bet atpakaļ gāju kājām... Taču darbā mani pieņēma. Ostā ienāca zvejas kuģis, uz kura bija norīkots. Mani sagaidīja bocmanis. Visi ēda pusdienas, un uz galda bija spainis ar kompotu! Es neko tādu nebiju redzējis – armijā kompotu deva četras reizes gadā, uz svētkiem, bet te – vesels spainis, dzer, cik gribi! Pēc tam visi jūrnīki saņēma algu un pazuda. Pavārs man pirms tam parādīja – te mums stāv cukurs, te sviests, gan jau nepazudīsi! Nepazudu arī – nāca zvejas kuģis ar zivīm, es aizgāju pie viņiem, man iedeva zivis un es tās cepu sviestā!”



L.Dedovs darbā zvejas flotē.

►►► 47. lpp.

Tā sākās Leonīda Dedova darbs zvejas flotē. Viņš neslēpj – darbs bija ļoti smags, toties pašam bijis prieks un gandarījums, ka var to izturēt. „Taču laiks gāja, un es sāku domāt, vai tiešām līdz piecdesmit gadiem neko citu nedarišu, kā tikai vilkšu zivis? Skolā labi mācījos, mums bija lieliski skolotāji, karu izgājuši. Es tikai vēlāk sapratu, cik ļoti viņi mīlēja darbu un savu priekšmetu. Kad ģeogrāfijas skolotājs rādīja kartes un stāstīja par dažādām zemēm, es bieži vien domāju – vai es tur kādreiz varēšu nokļūt? Un tā nu reiz, atgriežoties krastā, satiku savu pirmo bocmani, kurš man pastāstīja, ka ejot uz stūrmaņu kursiem. Es arī aizgāju. Tur pasniedzēji bija vecie kapteiņi, lieliski cilvēki – Kārlis Majors, Hugo Legzdiņš. Hugo Legzdiņš sacīja: tā izglītība, ko jūs te apgūstat, ir tikai pati pirmā pakāpe. Netērējiet lieki laiku, kamēr vēl esat jauni! Es viņu paklausīju un iestājos Makarova augstākajā jūrskolā, no sākuma neklātienē, bet pabeidzu klātienē.”

Vairāk par 1500 nemaksāji!

Pēc augstskolas beigšanas Leonīds Dedovs atgriezās Rīgā un sāka strādāt tirdzniecības flotē uz gāzvedējiem. Kad sabruka Padomju savienība, sākās pārmaiņu laiki, daļa gāzvedēju tika pārdoti, un kapteinis Dedovs sāka strādāt uz lielajiem tankkuģiem. „Es braucu jūrā līdz pat septiņdesmit gadu vecumam, pēc tam kļuva par pasniedzēju – tāpat kā Hugo Legzdiņš un Kārlis Majors. Strādāju mācību centrā „Zerko.”

Kapteinis Kostrikovs jūrā nostrādājis 45 gadus. Esot gan bijis arī pārtiraukums – nolēmis sameklēt darbu krastā un trīs gadus strādājis uzņēmumā „Latvijas balzams”. „Taču naktis sapņos tikai jūru redzēju...” atceras jūrnīks. („Es joprojām redzu!” piebilst L. Dedovs.)

Kapteiņi ir vienisprātis – smagi, kad vairs nevar iet jūrā. Bet skaidrs arī tas, ka pēdējā laikā jūrnīcībā tik daudz kas ir mainījies, galvenais, nepārtraukti pieaug birokrātija – dažādu dokumentu apjoms, ar ko jāiet galā kuģu virsniekiem, nemīgtas pārbaudes ostās. Par to runājot, vīri piemin izspiešanas gadīju-



L. Dedovs uz kuģa prakses laikā, studējot Makarova augstākajā jūrskolā.



Kapteinis Dedovs (trešais no labās) Kubā, tiekoties ar kolēģiem no Kubas un Melnkalnes.

mus dažādās ārvalstu ostās. Tā gan esot bijis viņu jaunības un spēka gados, nu jau to visu varot atcerēties ar smaidu.

„Bijis tāds gadījums: Odesā uz kuģa uzkāpj zaļie un prasa, lai maksājat 3000 dolāru! Par ko?! Mēs tūlīt pagremsim balasta ūdeņu paraugus un atradīsim baktēriju, kurai tur nav jābūt! Ko lai dara? Bija jau kapteiņiem skaidra nauda, lai izietu no tamlīdzīgām situācijām, bet tā jau ir pārāk liela summa! Kapteinis zvana uz Rīgu: ko darīt? Viņam atbild: tirgojieties, vairāk par 1500 nemaksāji!” stāsta kapteinis Dedovs un piebilst, ka viņam pašam Nigērijā gadījies inspektors, kurš skaidri un gaiši pateicis: „Es neko neatradu, bet no jauniem kapteiņiem parasti ņemu 200 dolāru, jūs jau esat pieredzējis, no jums vairāk par 100 neprasīšu!”

Par Odesu savs stāsts arī kapteinim Kostrikovam: „Uzkāpa uz kuģa komisija, vismaz divdesmit cilvēku. Man trešais palīgs bija no Odesas, es viņu pasaucu un teicu, lai iet un tiek galā ar savējiem! Savāca toreiz no kuģa visu, kas bija sagatavots Jaunā gada sagaidīšanai, un vēl paskaidroja, ka neko nevarot darīt, viņiem jau četrus mēnešus alga nav maksāta!”

Leonīds Dedovs piemin gadījumu Novorosijskā, kur tankkuģis ieradies pēc mēneša ilga remonta

Sevastopolē. Uz kuģa uzkāpuši ostas pārstāvji, kapteinis katram iedevs cigarešu bloku, taču „viesi” nekaunīgi pieprasījuši vēl. „Vai tad jums tiešām nepietiek?” naivi brīnījies kapteinis. Tūlīt pēc tam ieradusies ostas valsts kontrole un kārtīgi izremontētajam kuģim atradusi 27 trūkumus un neatbilstības. Tā ka princips skaidrs – dod, kam jādod, un labāk jau neskopojies!

„Taču Konstancā, Rumānijā, neņēma neko. Inspektori tā arī pateica: viņi esot tik laimīgi, ka viņiem ir šis darbs, viņi neko neņemot!”

Te ir pavisam cita pasaule

Kapteinis Saveljevs atceras kādu gadījumu vēl no 1964. gada: „Mūs kuģis „Tartu” stāvēja Roterdamas ostā, sargs man ziņo, ka jau otro dienu gar kuģi staigā kāds puisis. Teicu, lai viņš ienāk! Izrādījās, puisim tēvs vācietis, māte latvieti, dzimis Liepājā, tur arī audzis, mācījies un sācis strādāt par zvejnieku, bet tad izmantojis izdevību pārcelties uz ārzemēm. Viņš ar asarām acīs stāstīja: „Nu, nevaru te pierast, te katrs par sevi, nekāda biedriskuma. Liepājā mēs visi draudzīgi dzīvojām, ja vajadzēja, cits citam palīdzējām, ja vajadzēja, naudu aizdevām. Te pavisam cita pasaule.” Puišis bija sadomājis stāties Hamburgas jūrskolā, lai dabūtu Vācijā derīgu stūrmaņa diplomu, taču par skolu dārgi jāmaksā, Liepājā viņš bija mācījies par brīvu. Tāda viņam bija tā saldā dzīve ārzemēs, bet mēs jau neko līdzēt nevarējām, tikai parunāties.”

Savukārt kapteinim Kostrikovam stāsts par gadījumu Monreālā, kad viņš bijis kapteinis uz grieķu kompānijas kuģa. Ostā no kuģa aizbēguši septiņi šrilankieši. Ko nu lai dara? Kuģa īpašnieki ieteikuši kapteinim vienkārši mēģināt šo faktu noslēpt un doties prom ar atlikušo apkalpi. Taču neizdevās, kuģis ticis aizturēts un arestēts kopā ar visu kanādiešu loci, kas uz tā atradies. „Gūstā” nācies pavadīt 12 dienas, kamēr īpašnieki samaksājuši sodu. Kapteinis rāda saglabāto rakstu avīzē „The Toronto Sun” par šo kriminālo gadījumu. Tagad to var atcerēties ar smaidu, bet toreiz gan smieklī nenāca.■



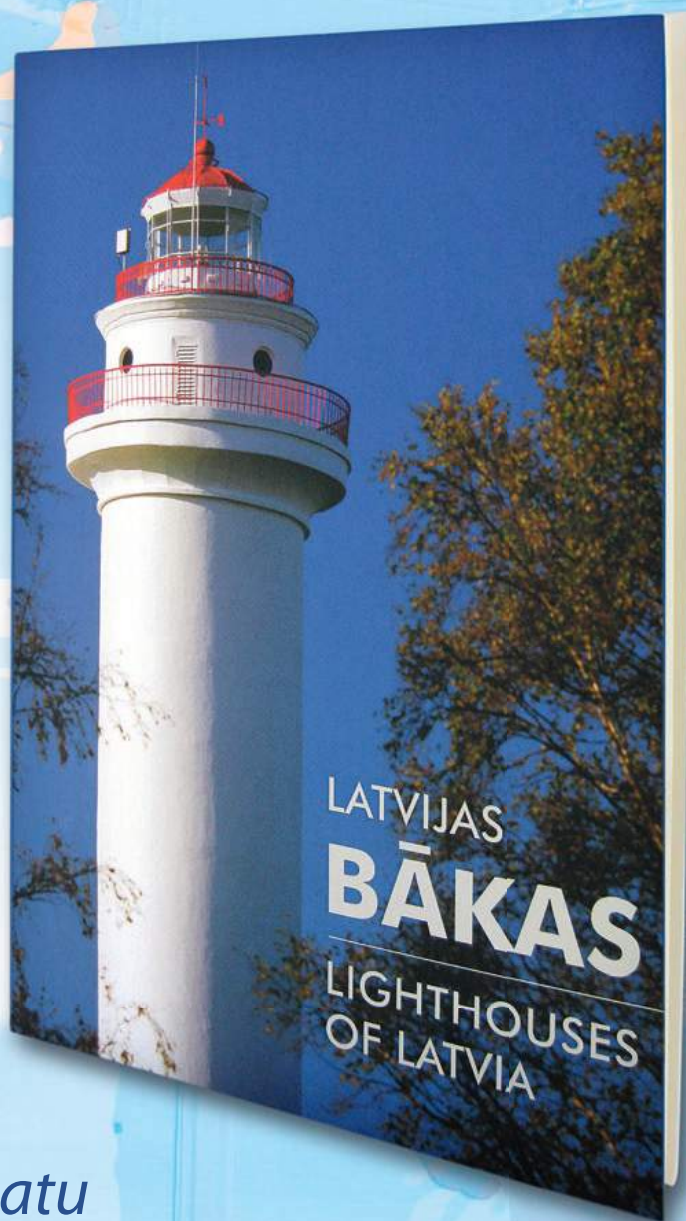
NOZARES SVARĪGĀKĀS IZSTĀDES UN KONFERENCES 2015. GADĀ

PASĀKUMS	DATUMS	ORGANIZATORS	PIEZĪMES
Transit – Kazakhstan 2015 Almata, Kazahstāna www.transkazakhstan.kz	16.-18. septembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	Latvijas stends izstādē
Transports un Loģistika 2015 Minska, Baltkrievija www.tc.by	6.-8. oktobris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA “Tranzīta Biznesa Informācija”	Latvijas stends izstādē
CILF 2015 Šenžena, Ķīna www.scmfair.com	14.-16. oktobris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	
TransUzbekistan 2015 Taškenta, Uzbekistāna www.ite-uzbekistan.uz/	11.-13. novembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	Latvijas stends izstādē
Logitrans 2015 Stambula, Turcija www.logitrans.com.tr	18. -20. novembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA “Tranzīta Biznesa Informācija”	
Krievijas Transporta nedēļa	decembris		

Born to work offshore

jobs.atlasprofessionals.com

Atlas
Professionals



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*