



JŪRNIEKS

NR. 1 (92) 2016

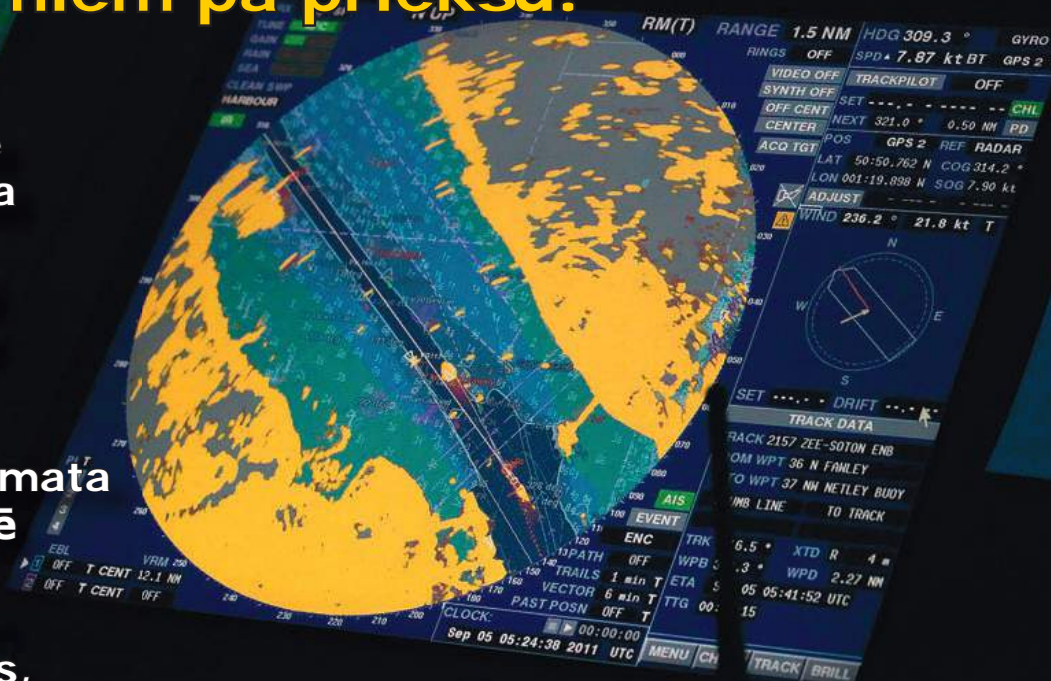


Vai pasaules flote ir gatava elektroniskajām kartēm?

Speciālistu viedoklis:
**“Nevajadzētu skriet
 notikumiem pa priekšu!”**

Svarīgākie
 2015. gada
 notikumi
 jūrniecībā
 Latvijā un
 pasaulē

Parīzes klimata
 konferencē
 panāk
 vēsturisku
 vienošanos,
 bet tā vēl
 jāratificē
 dalībvalstu
 parlamentiem
 un jāīsteno
 reģionos



Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns:
**“Vidēji katru mēnesi nākas izskatīt
 vienu gadījumu, kad jūrnieki ir *iekrituši*
 dzeršanas dēļ. Lielākoties tie ir
 kapteiņi un virsnieki.”**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

NOTIKUMI

- 2 Apkopots Jūrnieceības nozares 2015. gada notikumu TOP 10
- 4 Ģenerālsekretārs kā kalps ar misijas izjūtu
IMO darbību izvērtējot
- 5 TOP notikumi pasaules jūrnieceībā 2015. gadā
- 7 Parīzes klimata konferencē pasaules valstis panāk vēsturisku vienošanos

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 9 Ziņas īsumā
- 10 Latvijas dzelzceļa ziņas
- 11 Latvija piedalās starptautiskās militārās operācijās
Pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto kravas kuģu skaits
- 12 ANO ģenerālsekretārs Bans Kimuns apmeklē IMO
- 13 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā
- 14 Sadalītas „Enkura” stipendijas 2. semestrim
Sauszeme atkāpjas jūras priekšā
- 15 Pētījums par klimata pārmaiņu ietekmi uz Baltijas jūru
Var izmērīt ietekmi uz Baltijas jūru
- 16 Irāna atgriežas pasaules tirgos
- 17 Daudzas Ķīnas kuģošanas kompānijas ir uz bankrota sliekšņa
Islāma valsts kaujinieki uzbrūk Lībijas ostu naftas termināļiem

NUMURA TĒMA

- 18 Dzert vai nedzert – tāds ir jautājums
- 21 Kapteiņa Morgana laiki aizgājuši uz neatgriešanos

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 23 Progresu nevar apturēt
- 26 Kuģošanas drošība, jūrnieku drošība, drošība jūrās un ostās
Kļūst arvien aktuālāka
Ziņas īsumā
- 27 Atzīmē konvencijas 20 gadu jubileju
Izgaist ilūzijas par kuģošanas biznesa ātru atveseļošanos
Bruņotu apsardzi apsūdz nelikumīgā ieroču glabāšanā
Sadarbība drošības jautājumos Indijas okeāna reģionā
Tankkuģa apkalpe izglābj Kubas bēgļus
- 28 Nežēlīga statistika atspoguļo situāciju
Pirātisms pasaules jūrās 2015. gadā
- 29 Miera zona Indijas okeānā
- 30 Turcijas un Krievijas attiecību saspiļējums rada problēmas arī
kuģniecības nozarē
- 31 Apdraudējums kruīza pasažieriem
„International Maritime Bureau” brīdina

OSTAS

- 32 Pasaules ostas attīstās ar mainīgiem panākumiem
Ostu ziņas īsumā
- 34 Rīgas osta saglabā līderpozīcijas Baltijas valstu ostu vidū
- 36 Statistika
- 37 Ventspils brīvostas pārvaldes prioritāte – infrastruktūras attīstība
- 39 Liepājas osta strādājusi ar kravu apgrozījuma pieaugumu
- 40 LSEZ nozīmīgākie notikumi 2015. gadā

NETICAMI ATGADĪJUMI

- 42 Izdzīvojušais

BRĪVBRĪDIS

- 45 Latvijā visi mīl jūrniekus
- 46 Vēstures izziņāšana paver durvis uz nākotni

Gaisā pakārtie

Gads aizsākās ar spraigu darbu. Veidojot jauno žurnāla numuru, bija daudzas tikšanās ar nozares speciālistiem, kuru galdi nokrauti ar 2016. gada plāniem, bet galvas pilnas ar jaunām idejām vai pērnajā gadā sāktajiem projektiem. Vēl vajadzēja arī pavilkt svītru aizvadītajam gadam, aplūkojot, kas, kā un kur noticis. Un tad kādā jaukā ziemas dienā, pētot, analizējot un salīdzinot, mani pārņēma šoks – mūsu mīļajā jūrnieceības nozarē ir vairāki gaisā pakārtie. Tā ir jūrnieceības izglītība, zvejniecība un kuģu būve. Un nesakiet, ka šīs trīs nepieder jūrnieceībai! Pieder, un kā vēl pieder! Bet paskaidrošu, kāpēc tās ir gaisā pakārtas.

Jūrnieku izglītības standartiem ir stingri noteiktas starptautiskas prasības. STCW – to gluži kā mantru atkārtoti IMO, ILO, LJA, LJK, NJK, Jūrnieku reģistrs, kruinga kompānijas un visi citi, kas saistīti ar starptautisko jūrnieku darba tirgu. Visi, tikai ne Latvijas Izglītības un zinātnes ministrija, kuras ierēdņiem STCW konvencija neizsaka praktiski neko. Jūrnieceības mācību iestāžu programmām jāatbilst Latvijas izglītības sistēmas noteiktajiem standartiem. Un viss! Bet Satiksmes ministrija, kuras pakļautībā dzīvo jūrnieceības nozare un kura STCW konvencijas prasības zina no galvas, te neko nevar darīt un ietekmēt, jo izglītība nav tās kompetencē.

Uz zvejniekiem, kuri kuģo un zvejo tajos pašos ūdeņos, kuros kuģo lieli tirdzniecības kuģi, arī attiecas kuģošanas drošības jautājumi. ILO ir pieņēmusi 188. konvenciju, kas, līdzīgi kā MLC konvencija tirdzniecības flotē, regulē darba apstākļu, darba līgumu un citus sociālās aizsardzības jautājumus zvejas flotē. Vai Latvija šo konvenciju ratificēs? Izrādās, ka pie mums nav neviena, kas par šo jomu būtu atbildīgs. Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departaments atbild par nozvejas kvotām, Labklājības ministrija par zvejnieku sociālajām vajadzībām neko nezina, bet Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments no zvejniekiem vispār norobežojas.

Vēl bēdīgāk ir ar kuģu būvētājiem, kuri vispār nav piederīgi nevienai ministrijai, tāpēc kuģu būve un remonts nav iekļauti nevienā no valsts programmām. Pēc principa – ja var, lai dzīvo, ja nevar, lai mirst nost!

Nu, redziet, tie arī ir tie gaisā pakārtie, bet droši vien ir vēl arī citi. Vai jaunā valdība Ministru prezidenta Māra Kučinskā vadībā šajā ziņā kaut ko mainīs? Divdesmit piecu gadu pieredze liecina, ka valdības nāk un iet, bet neatrisināti jautājumi un pēc būtības neizprastas problēmas paliek.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Jāzepa Spridzāna, Vladimira Novikova, kā arī EP, Valsts prezidenta kancelejas, VARAM, SM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvostas, AFP, EPA, IMO, Reuters, navaltoday.com, NATO un ārzemju preses fotomateriāli. JA materiālus apkopēja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ un ārzemju preses materiāli.

Apkopots jūrniecības nozares 2015. gada notikumu TOP 10

Apkopojot jūrniecības nozares pārstāvju iesūtītos viedokļus par pagājušā gada aktuālākajiem nozares notikumiem Latvijā un pasaulē, ir izdevies izveidot notikumu TOP 10. Šoreiz atšķirībā no iepriekšējiem gadiem tika veidoti divi *topi*.

Apkopojot Latvijas notikumus, izrādījās, ka abi pirmie ļoti pārliecinoši apsteiguši pārējos. Līdzīga situācija arī pasaules *topā*, kur ļoti pārliecinošs ir pirmais trijnieks, savukārt pārējie notikumi saņēmuši ievērojami mazāku atbalstu.

Pateicība visiem, kas iesaistījās TOP 10 veidošanā!

LATVIJĀ

1. Latvijas prezidentūra ES Padomē.
2. Krišjāņa Valdemāra 190. gadu jubileja.
3. Latvija atkārtoti apliecina atbilstību STCW *baltā saraksta* statusam uz 5 gadiem.
4. LTFJA prezidentam Igoram Pavlovam piešķirts Triju Zvaigžņu ordenis.
5. Rīgas ostas 815. gadskārta.
6. LTFJA 4. kongress.
7. Liepājas osta pirmā Baltijā ievieš elektroniskās loču kvītis.
8. Jauni termināļi Krievu salā.
9. Pateicoties Latvijas jūrniecības sabiedrības uzstājtīgai rīcībai, no apšaubāma aresta Ekvadorā tiek atbrīvots Latvijas kapteinis.
10. Novikontas Jūras koledžā ieviesta jauna mācību metode – *webinar (online)* dažāda veida kursiem.

PASAULĒ

1. Ievēlēts jauns IMO ģenerālsekretārs – Kitacki Lims (Korejas Republika).
2. Migrācijas krīze, milzīgs jūrā bojā gājušo skaits.
3. Stājās spēkā stingrākas prasības attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā, kuģojot Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā.
4. Stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes regula par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju.
5. Stājās spēkā Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu.
6. ANO konference par klimata pārmaiņām.
7. Naftas krīze, kas izraisījusi daudz kompāniju bankrotu.
8. Notiesāts „Costa Concordia” kapteinis.
9. IMO apstiprina Starptautisko kodeksu kuģu darbībai polārajos ūdeņos (Polārais kodekss).
10. Spēkā stājas jaunais ISO standarts.



1 Latvijas prezidentūra EP kopumā bijusi sekmīga

2015. gada 1. janvārī sākās un 1. jūlijā beidzās Latvijas prezidentūra Eiropas Savienībā. Latvijas prezidentūra novērtēta atzinīgi, jo Latvija ar saviem pienākumiem tika galā godam. Latvijas prezidentūras laikā ieviests tā saucamais Junkera investīciju plāns, kas sekmes dalībvalstu ekonomisko attīstību. Lielas cerības tika liktas arī uz Austrumu partnerības samitu, kas maijā notika Rīgā, tomēr tur nekādus būtiskus lēmumus pieņemt nav izdevies.

2 Krišjāņa Valdemāra 190. dzimšanas diena

Krišjānis Valdemārs nebija jūrnīks, viņš bija tautsaimnieks, un, no tautsaimniecības viedokļa raugoties, darīja to, kas visvairāk nāca par labu tautai. Viņš bija viens no Latvijas neatkarības ideologiem. Valdemārs saprata un vienmēr atgādināja, ka izglītība ir visam pamatā, un mūsu uzdevums ir nest šo



domu tālāk. Kamēr mēs pieminēsim Krišjāni Valdemāru, tikmēr mēs būsim latvieši.

3 2015. gads – bez kuģu aizturēšanas

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem veikuši 282 ostas valsts kontroles inspekcijas, no tām 151 Rīgas ostā, 69 Ventspils ostā, 62 Liepājas ostā.



2015. gadā nevienam ārvalstu kuģim Latvijā nav konstatēti nopietni pārkāpumi un neviena kuģis nav aizturēts. 2014. gadā Latvijas ostās tika veiktas 306 ostas valsts kontroles inspekcijas, aizturēts viens kuģis; 2013. gadā Latvijā pārbaudīti 202, aizturēts viens kuģis.

Latvijas kuģi ārvalstu ostās pērn pārbaudīti 31 reizi. Neviena Latvijas kuģis nav aizturēts jau pēdējos četrus gadus, līdz ar to Latvija saglabā vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*.

4 LTFJA prezidents Igoris Pavlovs apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni

Latvijas Republikas Neatkarības atjaunošanas dienā 4. maijā Melngalvju namā notika Triju Zvaigžņu ordeņa, Viestura ordeņa un Atzinības krusta pasniegšanas svinīgā ceremonija. Par pašreizējā un nesavtīgu ieguldījumu jūrniecības attīstībā Latvijā ar Triju Zvaigžņu ordeni tika apbalvots ilggadējais jūrniecības darbinieks, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igoris Pavlovs.

5 Rīgas ostai 815

Rīgas osta 2015. gadā atzīmē 815. dzimšanas dienu, kas, protams, ir nosacīts gadaskaitlis, jo ir vēstures liecības, ka osta te pastāvējusi jau agrāk.



6 Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības 4. kongress

2015. gada 17. oktobrī Jūrmalā notika Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības 4. kongress, kurā uzklaušīja komitejas atskaiti par paveikto darbu, ieviesa izmaiņas un papildinājumus arodbiedrības statūtos, kā arī pieņēma tālāko



arodbiedrības darbības programmu. Arodbiedrības darbu delegāti atzina par labu. Kongresa delegāti apsprieda problēmas, kas saistītas ar darbā iekārtošanu, sociālo nodrošināšanu un medicīnisko aprūpi, un tika pieņemta rezolūcija „Par darba nosacījumiem, strādājot uz kuģiem zem Latvijas karoga”.

Par LTFJA prezidentu atkārtoti ievēlēja Igoru Pavlovu, par viceprezidentu Andreju Umbraško.

7 Liepājas osta ievieš elektroniskās loču kvītis

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpina pilnveidot un uzlabot Liepājas ostas darbību, izmantojot mūsdienīgas tehnolo-



ģijas. Tā pirmā no Latvijas ostām ieviesa loču elektroniskās kvītis un ir pirmā Baltijas jūras reģionā, kas to dara pilnībā, lai gan pasaulē tas nav nekas neparasts, skaidro Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Popemeckis. Loča kvītis ir dokuments, kurā locis fiksē datus par ikviena kuģa ieviešanu vai izvešanu no ostas. Līdz šim tā bija papīra kvītis, ko locis aizpildīja ar roku, bet tagad tas notiek elektroniski ar planšetdatoru, turklāt dati nekavējoties kļūst pieejami kapteiņdiesta operatoriem un uzraugiem. Tāpat šobrīd ir uzsākts darbs, lai izveidotu vienotu elektronisku Liepājas ostas datu sistēmu.

8 Realizēts lielākais projekts – multifunkcionālais Krievu salas terminālis

2015. gada 16. novembrī svinīgi pārgriezta lentu, atklājot Latvijā pēdējo 25 gadu laikā realizēto lielāko projektu – multifunkcionālo Krievu salas termināli, kura kopējā kapacitāte ir vairāk nekā 20 miljoni tonnu beramkravu gadā. Rīgas osta projektu „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” sāka īstenojot 2006. gadā.



9 Latvijas kapteinis atkal brīvībā

Pateicoties Latvijas jūrniecības sabiedrības uzstājīgai rīcībai, no pašaubāma aresta Ekvadorā tiek atbrīvots Latvijas kapteinis.



10 Novikontas Jūras koledža ievieš jaunas mācību metodes

Novikontas Jūras koledžā ieviesta jauna mācību metode – *webinar* (*online*) dažāda veida kursiem. ■



Ģenerālsekretārs kā kalps ar misijas izjūtu

No 2016. gada 1. janvāra Starptautisko Jūrnieceības organizāciju (IMO) vada KITACKI LIMS no Dienvidkorejas. Viņu ģenerālsekretāra amatā ievēlēja IMO Padoomes 114. sesijā 2015. gada jūnijā un apstiprināja IMO Asamblejas 29. sesijā.

„Tas ir liels gods, ka esmu ievēlēts ģenerālsekretāra amatā šajā prestižajā un svarīgajā organizācijā. Ceru, ka savu pilnvaru laikā spēšu godam tikt galā ar tiem svarīgajiem uzdevumiem, kuri tuvākajos gados sagaida gan šo organizāciju, gan pasaules jūrnieceības nozari kopumā.

Es vēlos apliecināt cieņu visiem, kas pirms manis ar pilnu atbildības izjūtu ir vadījuši IMO, it īpaši līdzšinējam ģenerālsekretāram Koji Sekimizu, kura entuziasms un ziedošānās devuši pozitīvu ieguldījumu IMO mērķu sasniegšanā.

Esmu pārliecināts, ka mēs varam turpināt veidot mūsu nākotni un risināt tās problēmas, kas skar kuģošanas drošību pasaulē, attīstot to kā drošu un ilgtspējīgu nozari.

IMO pašlaik saskaras ar ļoti nopietniem jautājumiem, kurus var risināt tikai ar visu IMO dalībvalstu izpratni kopīgā darbā. Esmu pārliecināts, ka mēs varam turpināt veidot mūsu nākotni un risināt tās problēmas, kas skar kuģošanas drošību



pasaulē, attīstot to kā drošu un ilgtspējīgu nozari. Šādu cerību man dod lēmumi, ko izdevies pieņemt IMO dalībvalstīm.

Uzskatu, ka viens no svarīgākajiem IMO uzdevumiem ir nostiprināt Rietumu attīstīto valstu un jaunattīstības valstu partnerību, turpināt veidot ciešu sadarbību un sapratni starp IMO dalībvalstīm un reģioniem. Tāpat liela nozīme arī turpmāk būs jūrnieceības nozares saziņai ar pārējo sabiedrību, kur IMO pildīs tādu kā tilta lomu.

No savas puses plānoju koncentrēties uz vairākiem galvenajiem mērķiem:

- efektīva starptautisko konvenciju un noteikumu īstenošana,
- atbalsts jaunattīstības valstīm, it īpaši mazo salu jaunattīstības valstīm un vismazāk attīstītajām valstīm,
- palielināt IMO globālo nozīmi,
- veicināt izaugsmi visās dalībvalstīs,
- panākt efektīvu sekretariāta darbību.

Kā dalībvalstu un sekretariāta kalps es strādāšu aktīvi, lai, panākot vienprātību un sadarbību starp dalībvalstīm, IMO turpinātu attīstīties un pildīt savu svarīgo misiju.” ■

IMO darbību izvērtējot

2015. gadā IMO galvenie darbības virzieni bija jūras drošība un aizsardzība, vides aizsardzība, migrācijas ierobežošana pa jūru, juridisko formalitāšu kārtošana, jūrnieceības izglītība un apmācība, kā arī informācijas aprīte un jūrnieceības nozares popularizēšana.

Drošība jūrā

2015. gadā IMO aktualizēja drošības jautājumus un piedalījās dažādās augsta līmeņa sanāksmēs par jūras drošību, tai skaitā 14. decembrī G7 valstu samītā Berlīnē. Lielākais uzsvars tika likts uz organizēto starptautisko noziegumu – pirātisma, laupīšanas, narkotiku tirdzniecības, jūras terorisma, ieroču kontrabandas un cilvēku tirdzniecības – apkarošanu. Tāpat kuģošanas drošībai svarīga ir nelegālās, neregulētās un neregulētās zvejniecības izskaušana, kā arī strīdu miermīlīga risināšana.

Klimata pārmaiņas un vides drošība

Klimata pārmaiņu konferencē Parīzē IMO ziņoja, kas paveikts, lai mazinātu sēra dioksīda emisijas no kuģiem. Izdarīts daudz, tomēr cilvēki pasaulē gaida vēl vairāk, tāpēc IMO pieņēmusi starptautiskus juridiski saistošus energoefektivitātes pasākumu nodrošināšanas dokumentus, kuri nosaka, ka kuģiem, kas tiks būvēti pēc 2025. gada, būs par 30% jāpalielina enerģijas efektivitāte salīdzinājumā ar pašreizējo.

Balasta ūdeņu konvencija

IMO izstrādātā Balasta ūdeņu pārvaldības konvencija ir sagatavota īstenošanai un stāsies spēkā 12

mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas 30 valstis, kas pārstāv 35% no pasaules tirdzniecības flotes tilpības. Līdz šim konvenciju ir ratificējušas 44 valstis, kas pārstāv 34,56% no pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas.

Kuģošana Arktikā un Antarktīkā

IMO īpašu vērību veltīja galvenajiem juridiskajiem jautājumiem saistībā ar starptautiskajām tiesībām kuģošanas pārvaldībā polārajos reģionos. IMO Polārais kodekss stāsies spēkā 2017. gada 1. janvārī, un tas nosaka kuģu drošu ekspluatāciju un vides aizsardzību, ņemot vērā polārās kuģošanas riskus.

Cīņa pret cilvēku kontrabandu

IMO ir starp tām starptautiskajām organizācijām, kas piedalās migrantu kontrabandas problēmu risināšanā. Tā kā IMO ir ANO aģentūra, kuras uzdevums ir cilvēku dzīvības aizsardzība jūrā, tā vērīgi seko globālajai migrantu krīzei un nosoda visus, kas iesaistīti cilvēku kontrabandā, pāravadājos tos ar kuģošanu jūrā nepiemērotiem peldlīdzekļiem. Pagaidām pasaules valstis šai problēmai nav radušas risinājumu.

Pasaules jūrniecības diena

Septembra pēdējā nedēļā tika atzīmēta Pasaules jūrniecības diena, kuras devīze 2015. gadā bija „Jūrniecības izglītība un apmācība”. Tieši izglītība un apmācība ir svarīgākais priekšnoteikums, lai jūrniecības nozare varētu sekmīgi darboties un attīstīties. Ar iespējām jūrniecības nozarē un karjeras iespējām tika iepazīstināta jaunā paaudze, ar kuru jūrniecības nozare saista lielas cerības nākotnē.

Pasažieru kuģu drošība

Īpašu uzmanību IMO pievērša kruīza kuģu un pasažieru drošības jautājumiem, jo lielais negadījumu, pārkāpumu un pasažieru drošības apdraudējumu skaits mudina pieņemt starptautiskus lēmumus situācijas uzlabošanai. ■

TOP notikumi pasaules jūrniecībā 2015. gadā



„El Faro” tragēdija

„El Faro” tragēdija, kad viesuļvētras laikā nogrima kuģis kopā ar 33 apkalpes locekļiem, tiek uzskatīta par smagāko jūras katastrofu ASV pēdējo vairāk nekā 30 gadu laikā.

Problēmas Panamas kanāla rekonstrukcijā

Jaunbūvētajā Panamas kanāla slūžu betona sienā izveidojušās plaisas, kas faktiski apdraud projekta sekmīgu pabeigšanu noteiktajā



termiņā 2016. gada aprīlī. Kanāla administrācija jau paziņojusi, ka būvdarbi ar šādiem defektiem netiks pieņemti.

Sakritība vai likumsakarība?

Pēdējā pusgadā notikuši trīs nopietni incidenti – sprādzieni konteinertermināļos. 2016. gada 14. janvārī Santusas ostas konteinerterminālī notika sprādziens konteineros, ar kuriem pārvadā bīstamas ķīmikālijas, kā rezultātā izcēlās ugunsgrēks.

Sprādziens Santusas ostā.



Sprādziens Tjaņdziņas ostas terminālī.



Pirmie divi sprādzieni 2015. gada 12. un 14. augustā nogranda Tjaņdziņas ostas terminālī, kur glabājās ķīmiskas un bīstamas vielas, izraisot ugunsgrēku virkni un radot milzu postījumus tuvējā apkaimē.

Grimst kuģi, iet bojā jūrnieki

2015. gadā reģistrēti 126 kuģu bojāejas gadījumi, kuros cietuši un bojā gājuši jūrnieki. Tā, piemēram, tikai 2. janvārī vien nogrima divi kuģi: 150 jūdzes no Vjetnamas krastiem dzelmē pazuda 190 metrus garais sauskravas kuģis „Bulka”.

▶▶▶ 6. lpp.

▶▶▶ 5. lpp.

Grimstošais „MV Cemfjord”.



Jupiter”, no 19 filipīniešu apkalpes locekļiem izglābās tikai viens, un ceļā no Dānijas uz Anglijas rietumiem nezināmu iemeslu dēļ nogrima kuģis „MV Cemfjord” kopā ar cementa kravu un astoņiem apkalpes locekļiem. Nežēlīga statistika – vienas dienas laikā divdesmit seši bojā gājuši jūrnieki.

Gāze pierāda dzīvotspēju

Jūrniecības nozarē sašķidrinātā dabasgāze kā alternatīva degviela 2015. gadā apliecināja savu dzīvotspēju. Norvēģijas kuģošanas kom-

„NorLines” kuģis „Kvitbjørn”.



pānijas „NorLines” kuģis „Kvitbjørn” kļuva par pirmo kuģi pasaulē, kas ar sašķidrināto dabasgāzi veica pārbraucieni no Āzijas uz Eiropu un apliecināja, ka LNG ne tikai samazina CO2 emisiju līdz pat 40%, bet arī nodrošina kravu pārvadājumu ne tikai tuvsatiksmes līnijās, bet arī starpkontinentālajos reisos.

Gada vilšanas

IMO kopīgi ar „IHS Maritime & Trade” veikusi kuģu tonnāžas uzskaiti, lai varētu stāties spēkā Balasta ūdeņu konvencija (BWM), ko 2015. gada beigās bija ratificējušas 40 valstis. Šo valstu kopējā kuģu tonnāža ir 34,56% no pasaules flotes, bet, lai konvencija stātos spēkā, kopējai kuģu tonnāžai jābūt 35%. Konvencijas grozījumi tiks izdarīti IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sēdē 2016. gada aprīlī.



Unikālas konstrukcijas kuģis

2015. gada sākumā Roterdamas ostā no Dienvidkorejas kuģu būvētavas ieradās unikāls 382 metrus garš un 124 metrus plats katamarānam līdzīgs kuģis „Peter Schelte”, kura būvniecības koncepcijas pamatā ir divu tankkuģu savienošana. Kuģis tiek izmantots naftas un gāzes platformu uzstādīšanai un demontāžai Ziemeļjūrā.

„Costa Concordia” sāga turpinās

2015. gadā turpinājās „Costa Concordia” sāga: pats kuģis tiek demontēts Dženovā, bet kuģa kapteini Francisko Sketiņo 2015. gada februārī atzina par vainīgu un notiesāja uz 16 gadiem cietumā. Kapteinis izdevis 600 lappušu biezu grāmatu, kurā pa minūtiem apraksta kuģa katastrofu un savu dzīvi

pēc avārijas. Pagaidām gan grāmatu var lasīt tikai itāļu valodā. Lai gan notiesāts ar reālu cietumsodu, kapteinis faktiski tomēr neatrodas cietumā, jo spriedumu pārsūdz, un šis process var prasīt vairākus gadus. Pagaidām kapteinis kuģa avārijas lietā ir vienīgais apsūdzētais.



„Costa Concordia” avārijas sakarā katram pasažierim kompensācijā tika izmaksāti 30 tūkstoši eiro, bet par kaitējumu videi – viens miljons eiro.

Prasa darīt vēl vairāk

Klimata pārmaiņu konference, kas 2015. gada nogalē notika Parīzē, aicināja ANO pakļautībā esošo IMO darīt vēl vairāk, lai samazinātu CO2 emisijas no kuģiem. ■



Parīzes klimata konferencē pasaules valstis panāk vēsturisku vienošanos

2015. gada 12. decembra vēlā vakarā Parīzes klimata konferencē (COP21) pasaules valstis panāca vēsturisku vienošanos – vienošanos par globālu, ambiciozu, dinamisku, visām pasaules valstīm saistošu nolīgumu klimata pārmaiņu ierobežošanai un pielāgošanās klimata pārmaiņām nodrošināšanai (Parīzes vienošanās). Konferencē piedalījās vairāk nekā 20 000 pārstāvji no visas pasaules.

Parīzes vienošanās mērķis ir stiprināt globālo rīcību klimata pārmaiņu novēršanai: pirmkārt, noturēt globālo sasilšanu zem 2°C robežas, salīdzinot ar pirmsindustriālo līmeni, un censties ierobežot temperatūras pieaugumu 1,5°C robežās, jo tas būtiski samazinās klimata pārmaiņu radītos riskus un ietekmes; otrkārt, uzlabot pielāgošanos klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un sekmēt noturīgumu pret klimata pārmaiņām; treškārt, sekmēt investīciju novirzi saskaņā ar oglekļa mazietilpīgu un pret klimata pārmaiņām noturīgu attīstību.

Pēc 2020. gada Parīzes vienošanās aizstās tagadējo Kioto protokolu, kura īstenošanā iesaistījies nepietiekams skaits valstu un kura ambīcijas bija nepietiekamas klimata pārmaiņu ierobežošanai. 1997. gadā pieņemtais Kioto protokols noteica siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežojumus industriālajām valstīm. Savukārt Parīzes vienošanās paredz visu valstu iesaisti un rīcību.

Latvijas delegācijas vadītāja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas valsts sekretāra vietniece vides aizsardzības jautājumos Alda Ozola: „Esam gandarīti, ka pēc četrus gadus ilgas darba un divu nedēļu intensīvām noslēdzošajām sarunām Parīzē mums ir izdevies vienoties par visām pasaules valstīm saistošu vienošanos tekstu. Parīzes



Raimonds Vējonis kopā ar Latvijas vēstnieci Francijā Sanitu Pavluta-Deslandesu.



Alda Ozola.

vienošanās ir izšķirošs solis ceļā uz klimata pārmaiņu novēršanu un noturības pret klimata pārmaiņām nodrošināšanu. Tā ir līdz šim pasaulē nozīmīgākā un apjomīgākā starptautiskā vienošanās vides jomā.”

Pirms konferences Latvijas prezidents Raimonds Vējonis sacīja: „Latvija un visa Eiropas Savienība

UZZIŅAI

Latviju Parīzes konferencē pārstāvēja Valsts prezidents Raimonds Vējonis, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs, pārstāvji no VARAM, ĀM, FM un ZM.



▶▶▶ 7. lpp.

vēlas, lai Parīzes nolīgumā piedalās visas pasaules valstis un lai tas ir saistošs. Tas būtu ilgtermiņa risinājums globālo klimata pārmaiņu mazināšanā un salīdzinājumā ar deviņdesmito gadu beigās pieņemto Kioto protokolu ievērojami paplašinātu valstu loku, kas iesaistās cīņā pret klimata pārmaiņām. Visām valstīm jāizvirza emisiju samazināšanas mērķi un tie jāīsteno, kā arī Parīzes nolīgumā jāņem vērā valstu situācija un ekonomiskās iespējas.

Mēs redzam, ka klimata izmaiņas ietekmē visus pasaules reģionus, un valstīm jārikojas vienoti un mērķtiecīgi, lai siltumnīcefektu izraisošo gāzu izmešus samazinātu. Tā ir visas pasaules kopējā atbildība, un arī mums jānodod savs ieguldījums cīņā pret klimata pārmaiņām. Latvija ir viena no pasaules zālākajām valstīm, taču arī mēs varam darīt vairāk."

i UZZIŅAI

Eiropas Savienība par savu ieguldījumu vienojās 2015. gada 6. martā Vides ministru padomē. Paredzēts, ka līdz 2030. gadam ES savas siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas samazinās par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Jau 2015. gada pavasarī par saviem ieguldījumiem bija paziņojušas 185 valstis, kuru SEG emisijas veido vairāk nekā 95% no pasaules kopējām emisijām. Kioto 1997. gada protokols noteica siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežojumus industriālajām valstīm.

Nozīmīgākais klimata politikas pasākums

Eiropas Savienības klimata politikas komisārs Migels Ariass Kanjete brīdināja nelikt cerības uz to, ka Parīzes konference un pieņemtais vēsturiskais lēmums paši par sevi atrisinās klimata problēmas. „Klimata vienošanos jāratificē dalībvalstu parlamentiem, un tā jāīsteno reģionos,” viņš atgādināja. Savukārt Francijas Senāta pārstāve Fabiēna Kellere apliecināja Francijas apņēmību veicināt ilgtspējīgas vienošanās panākšanu Parīzē.



Žiljs Parno.

Temperatūras celšanās, kustoši ledāji, bieži sausuma un lietus periodi ir liecinieki tam, ka klimata pārmaiņas ir realitāte. Par Parīzes vienošanās ieviešanas procedūru uz žurnālistu jautājumiem atbildēja EP deputāts Žiljs Parno.

– Kāda bija Parlamenta delegācijas loma klimata sarunās?

– Mēs tikāmies ar jaunattīstības un attīstīto valstu pārstāvjiem, iezemiešiem, nevalstiskajām organizācijām un citām sarunās

ANO Klimata pārmaiņu konferences laikā klimata aktīvistu izvilka sarkanu karogu, kas simbolizēja „sarkanās līnijas”, kuras nedrīkst pārkāpt, cenšoties panākt starptautisku vienošanos cīņā pret globālo sasilšanu.

iesaistītajām pusēm. Mēs uzklaušijām viņu viedokli par potenciālo vienošanos un sarunu gaitā atbalstījām citas Eiropas iestādes.

– Jūs esat piedalījies vairākos klimata samitos. Kā šis atšķirās no pārējiem?

– Šis klimata samits bija atšķirīgs vairāku iemeslu dēļ, taču pats svarīgākais ir tas, ka mums izdevās panākt ambiciozu vienošanos. Iepriekšējos klimata samitos mēs vairākkārt apspriedām klimata pārmaiņu mazināšanu, valstu spēju pielāgoties un finansu jautājumus. Šoreiz mums izdevās ne tikai panākt ambiciozu vienošanos, bet arī pārrunāt visus jautājumus. Galīgā vienošanās būs noderīga nākamajām paaudzēm.

– Kā šī vienošanās ietekmēs Parlamenta darbu?

– Mēs esam gatavi strādāt pie jauniem likumdošanas aktiem, kas ir saskaņā ar panākto vienošanos. Mums jādara viss iespējamais, lai sasniegtu Eiropas Savienībai noteiktos mērķus. Mēs esam gatavi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un pieņemt likumdošanas aktus attiecībā uz šo jomu. Jāpalielina mūsu energoefektivitāte un jāstrādā pie atjaunojamiem energoresursiem. Viens no svarīgākajiem jautājumiem, kas jāapspriež Eiropas Parlamentā, – kā panākt, ka 30% saražotās enerģijas nāk no atjaunojamiem energoresursiem.

– Kādi ir nākamie soļi?

– Tagad sāksies garš process. Nākamgad visiem klimata samita dalībniekiem jāsniedz atbildes. Šajā periodā mums ar ES valstīm Eiropas Padomē un Parlamentā jāapspriež sarunu iznākums. Eiropas Parlamentam oficiāli jāapstiprina panāktā vienošanās, un es ceru, ka to atbalstīs vairākus deputātu. Vienošanās satur galvenos Eiropas Parlamenta ziņojumā iekļautos ierosinājumus un nosaka skaidras klimata politikas vadlīnijas šim gadsimtam. ■

Latvija ar Ķīnu pārrunā koordinācijas jautājumus 16+1 valstu transporta ministru sanāksmei



15. janvārī SM apmeklēja delegācija no Ķīnas Ārlietu ministrijas un Ķīnas vēstniecības Latvijā, lai ar SM pārstāvjiem pārrunātu Ķīnas un Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu sadarbības formāta 16+1 loģistikas sektora koordinēšanas un transporta ministru sanāksmes organizēšanas jautājumus.

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš pauda gandarījumu par Latvijai pausto uzticību koordinēt 16+1 valstu loģistikas sektoru un norādīja, ka šis formāts kalpos par nozīmīgu platformu praktiskai sadarbībai, jaunu kravu piesaistei un savstarpēji izdevīgu investīciju projektu realizācijai transporta un loģistikas jomā.

Sanāksmes laikā puses arī pārrunāja dažādus Jaunā Zīda ceļa attīstības un sadarbības modeļus. Ķīnas puse akcentē vairākus jūras un sauszemes koridorus, Baltijas

kontekstā akcentēti sadarbības varianti ar Adrijas un Melnās jūras ostām, attīstot sauszemes savienojumus ziemeļu – dienvidu virzienā Eiropas daļā un integrējot Baltijas ostas ar Eiropas dienvidu ostām.

Lai gan Latvija atbalsta ideju veicināt ostu pieaugošo lomu Jaunā Zīda ceļa iniciatīvas ietvaros, tomēr, pildot koordinējošās valsts lomu loģistikas jomā, transporta ministru sanāksmes laikā Rīgā tā aktualizēs arī dzelzceļa savienojumu īpašo lomu satiksmē starp Eiropu un Āziju, kā arī civilās aviācijas nozīmi. Ķīna atbalstīja šo ideju, norādot, ka gan dzelzceļa savienojumi, gan aviācijas attīstīšana ir nozīmīgi Jaunā Zīda ceļa elementi. ■

UZZIŅAI

Ķīnas un Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu sadarbības formāts 16+1 paredz veicināt Ķīnas sadarbību ar 16 Eiropas valstīm (Čehija, Igaunija, Ungārija, Latvija, Lietuva, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Bulgārija, Horvātija, Polija, Maķedonija, Melnkalne, Serbija, Albānija, Bosnija un Hercegovina) dažādās jomās, t.sk. loģistikā.

Vienkāršo jūrnieku sertificēšanas prasības

19. janvārī valdība pieņēma grozījumus Jūrnieku sertificēšanas noteikumos, kas vienkāršos vairākas līdz šim spēkā esošās prasības, kā arī novērsīs praksē konstatētās problēmas attiecībā uz lietoto terminoloģiju. Jaunajos grozījumos regulēts jautājums par kvalifikācijas sertifikāta apmaiņu, ja mainījies jūrnieka vārds un uzvārds, tāpat tiek noteikts, ka jūrniekam kvalifikācijas sertifikāts jāizņem gada laikā no tā izsniegšanas dienas.

Tiek noteikti atvieglojumi kvalifikācijas „tāl-jūras radio operators” un „piekrastes radio operators” saņemšanai, ja jūrnieks iepriekš ir saņēmis kādu no radiosakaru personāla kvalifikācijām, tāpat vairākām citām kvalifikācijām atvieglota prasība par pēdējā gada laikā pabeigtiem Satiksmes ministrijas sertificētiem kvalifikācijas uzturēšanas kursiem – turpmāk būs nepieciešams minētos SM sertificētos kursus pabeigt reizi piecos gados.

Tāpat automātiski varēs saņemt kvalifikācijas sertifikātu „kapteinis uz kuģiem, mazākiem par 200 BT”, ja jūrniekam būs derīgs VAS „Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra izsniegts kuģa vadītāja kvalifikācijas sertifikāts ar atsauci uz Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW) Kodeksa A-II/1 vai A-II/2 standartu. Tiek arī samazinātas jūras cenza prasības dažādu kvalifikāciju saņemšanai. Līdz ar grozījumiem tiek precizēts dokumentu uzskaitījums, kuri jāglabā arhīvā, kā arī atbilstoši reālajai praksei pārstrādātas atsevišķu noteikumu normu redakcijas. ■

Eiropā ieradies pirmais tankkuģis ar naftu no ASV

Eiropā ieradies pirmais tankkuģis ar naftu no ASV, tā izkraušana notiks ostā netālu no Marseļas pilsētas Francijas dienvidos. Kopš ASV atcēla septiņdesmitajos gados noteikto naftas eksporta aizliegumu, šis ir pirmais tankkuģis, kas atvedīs ASV naftu uz Eiropu. Gaidāms, ka atvestā jēlnafta nonāks kādā naftas pārstrādes rūpnīcā Šveicē.

ASV firma „Enterprise Products Partners LP” decembra beigās paziņoja, ka noslēgusi pirmo naftas eksporta līgumu, kļūstot par pirmo naftas eksportētāju no ASV kopš septiņdesmito gadu vidus. ■



Latvijas dzelzceļa ziņas

Pa VAS „Latvijas dzelzceļš” infrastruktūru 2015. gadā pārvadāti 55,6 miljoni tonnu kravu

Salīdzinot ar 2014. gadā pārvadātajiem 57 miljoniem tonnu kravu, 2015. gadā tika piedzīvots 2,4% pārvadājumu apjoma kritums, kas ir niecīgs salīdzinājumā ar gada sākumā prognozēto 20% samazinājumu.

Līdz 2,8 miljoniem tonnu jeb par 37% saruka eksporta pārvadājumi caur Latvijas pieostas stacijām, importa kravu apjoms bija 48 miljoni tonnu, iekšzemē un tranzītā pārvadāti 2,84 miljoni tonnu. Naftas un naftas produktu pārvadājumi pieauga par 2,2% sasniedzot 21,76 miljonus tonnu, bet akmeņogļu pārvadājumi saruka par 5,2% – līdz 19,1 miljoniem tonnu. Melnie metāli pārvadāti 1,2 miljoni tonnu, minerālmēsli 3,7 miljoni un minerālvielas 1,1 miljons tonnu.

Kokmateriālu pārvadājumi palielinājās par 52,5% (1,5 miljoni tonnu), par 4% pieauga ķīmisko kravu apjoms (1,8 miljoni tonnu). Procentuāli ievērojams pieaugums bija cukura (+31,9%), graudu un miltu produktu (+25,7%) pārvadājumos (attiecīgi 124 tūkstoši un 1,8 miljoni tonnu).



Rīgā Daugavas kreisajā krastā atklāta dzelzceļa stacija „Bolderāja 2”

LDz Rīgā Daugavas kreisajā krastā atklāja jaunu dzelzceļa staciju „Bolderāja 2” ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināļiem, kas ļaus pakāpeniski pārvirzīt kravu plūsmu no pilsētas centra uz Krievu salu.

Projekta ietvaros ir uzbūvēta stacija „Bolderāja 2” ar deviņiem sliežu ceļiem apmēram 8,5 km garumā un savienojošais sliežu ceļš uz Krievu salas termināļiem ar 10 m augstiem dzelzceļa pārvadiem pār Daugavgrīvas šoseju un SIA „Latvijas propāna gāze” piedveidņu, kā arī ar tiltu pār Beķera grāvi.

„Šis dzelzceļš bija viens no nozīmīgākajiem un tehniski sarežģītākajiem projektiem, kurā būvniekiem nācās izmantot inovatīvus risinājumus, lai nodrošinātu tehnoloģiski un kvalitatīvi augstvērtīgu rezultātu. Dzelzceļš ir tur, kur

i UZZIŅAI

Projekta kopējās izmaksas veido aptuveni 41 milj. eiro, no kuriem aptuveni 30 milj. eiro ir ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums un 11 milj. eiro VAS „Latvijas dzelzceļš” finansējums. Būvniecību veica pilnsabiedrība „BMGS S”, savukārt būvniecības līguma vadīšana un uzraudzība bija uzticēta pilnsabiedrībai „SYSTRA – L4 Bolderāja 2”.

nepieciešams vest kravas. Ja pilsētas plānošanā nepieciešams pārvirzīt kravu apriti uz Daugavas kreiso krastu, lai nodrošinātu labāku ostas darbību, tad arī mums jānodrošina piekļuve šiem termināļiem, Mēs esam iezīmējuši jaunu industriālu vaibstu Daugavas kreisajā krastā!” skaidro LDz viceprezidents Aivars Strakšas.

Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija Austrumu – Rietumu transporta koridorā

VAS „Latvijas dzelzceļš” 2015. gada 16. decembrī pabeidza Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansēto maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācijas projektu, kura ietvaros izveidots modernākais datu pārraides tīkls Latvijā. Tā bija lielākā informācijas sistēmu modernizācija LDz vēsturē.

LDz valdes priekšsēdētāja pienākumu izpildītājs Aivars Strakšas: „Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija Austrumu – Rietumu



transporta koridorā bija ļoti svarīga, lai nodrošinātu kvalitatīvus un nepārtrauktus balss un datu pārraides sakarus, kas ir drošas vilcienu kustības pamats. Modernie balss un tehnoloģisko sakaru risinājumi ļaus paaugstināt darba efektivitāti, samazināt bojājumu skaitu un dīkstāves laiku. Projekta realizācija nodrošinās datu pārraides infrastruktūru tālākai integrētas transporta sistēmas attīstībai, palielinot kustības drošību un veicinot kravu apjomu pieaugumu.”

„Santa Monica Networks” valdes priekšsēdētājs Uģis Bērziņš: „LDz ir ieguvis jaunu, ātru, drošu, modernu komunikāciju tīklu – jaunas informācijas maģistrāles, spēcīgas artērijas, pa kurām pulsē informācijas straumes. Šis jaunais, modernais organisms ir pamatu pamats, uz kura veidot jaunas 21. gadsimta informācijas sistēmas, jaunus biznesa procesus, kas kopumā paaugstinās gan LDz pārvaldījumu drošību un satiksmes intensitāti, gan pakalpojumu klāstu un kvalitāti.”

i UZZIŅAI

Projekta kopējās izmaksas ir 14,2 miljoni eiro, no kuriem 8,8 miljoni eiro ir Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansējums un 5,4 miljoni eiro LDz finansējums. Darbus izpildīja pilnsabiedrība „SMN-Belam-Fima”, bet līguma uzraudzību un vadīšanu veica SIA „Fabrum”.

SIA „LDz Cargo” 2016. gadā samazina kravu pārvaldījumu tarifus

„LDz Cargo” valdes priekšsēdētājs Māris Bremze: „Ņemot vērā, ka degvielas cenas pasaules tirgos ir kritušās un tas ietekmējis arī kravu pārvaldījumu pašizmaksu, „LDz Cargo” 2016. gadā samazina tarifus vidēji par 3 procentiem visos pārvaldījumu veidos. „LDz Cargo” tarifu politika, kā arī kravu drošība un kvalitatīvs serviss – vagonu ātra aprīte un kravu laicīga piegāde – ir uzņēmuma priekšrocības konkurencē ar pārējiem Latvijas un citu valstu dzelzceļa kravu pārvaldītājiem, ko apliecina stabilie pārvaldāto kravu apjomi vairāku gadu garumā.”

Latvija piedalās starptautiskās militārās operācijās

Saeima 14. janvārī atbalstīja divus lēmumprojektus par Latvijas Nacionālo bruņoto spēku (NBS) karavīru dalību starptautiskajās operācijās: ANO vadītajā visaptverošajā stabilizācijas misijā Malī un pretterorisma operācijā Irākā. Saskaņā ar Aizsardzības ministrijas informāciju Latvija piedalās Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā pie Somālijas krastiem EUNAVFOR ATALANTA (uz štāba kuģa dien viens virsnieks), ES apmācības misijā Malī, NATO apmācības operācijā „Resolute Support” Afganistānā, kā arī „EUNAVFOR

Med/Sophia” – militārajā operācijā Vidusjūras reģionā pret cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīkliem (viens Latvijas virsnieks operācijas štābā Romā).

2016. gadā Adenas līcī un Indijas okeānā turpinās operācija ATALANTA. Operācijas uzdevums ir sniegt atbalstu to kuģu aizsardzībai, kas nogādā humāno palīdzību Somālijai ANO Pasaules pārtikas programmas (WFP) ietvaros, kā arī citiem kuģiem pie Somālijas krastiem, novēršot pirātisko uzbrukumus draudus. ■

Pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto kravu kuģu skaits

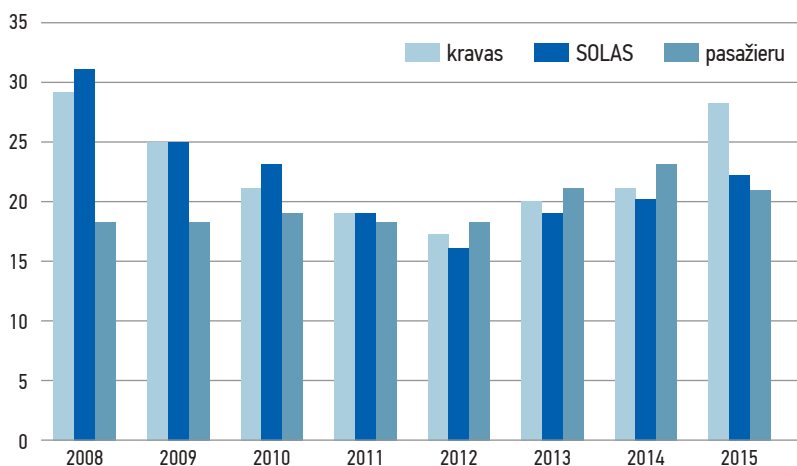
Pagājušajā gadā turpināja pieaugt Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits, kuru bruto tilpība pārsniedz 500. 2013. gada beigās reģistrā bija 46 šādi kuģi, 2014. gadā 52, bet 2015. gadā 58.

2015. gadā no jauna reģistrēti septiņi sauskraavas kuģi un viens zvejas kuģis, kuru bruto tilpība pārsniedz 500, bet no reģistra izslēgti divi pasažieru kuģi. No jauna reģistrētie kravu kuģi ir „Fehn Courage”, „Rix Emerald”, „Rix River”, „Osterems”, „Rix Alliance”, „Rix Pacific” un „Transbaltic”. No reģistra izslēgti pasažieru kuģi „Silja Festival” un „Romantika”.

SOLAS konvencijas kuģu skaits pērn pieauga no 20 līdz 22, kravu kuģu skaits no 21 līdz 28, bet pasažieru kuģu skaits samazinājās no 23 līdz 21.

Kravu kuģu skaits Latvijas Kuģu reģistrā jau gandrīz sasniedzis pirmskrīzes laiku, kad 2008. gadā zem Latvijas karoga kuģoja 29 kravu kuģi.

Aizvadītajā gadā pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no reģistra izslēgti 17 atpūtas kuģi, bet no jauna reģistrēti 41, līdz ar to atpūtas kuģu skaits pieaudzis no 566 līdz 590. Savukārt reģistrēto zvejas laivu skaits pērn sarucis no 628 līdz 613. ■



ANO ģenerālsēkretārs Bans Kimuns apmeklē IMO

2016. gada 3. februārī Starptautiskās Jūrniecības organizācijas HTW 3. sesijas laikā vizītē IMO ieradās ANO ģenerālsēkretārs Bans Kimuns, lai tiktos ar IMO ģenerālsēkretāru Kitacki Limu un IMO dalībvalstu pārstāvjiem. Sesijā Latvijas delegāciju pārstāvēja Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeprs Spridzāns un Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Kalvis Innuss.

„Neskatoties uz savu aizņemtību un saspringto darba grafiku, ANO ģenerālsēkretārs izbrīvēja laiku, lai uzrunātu jūrniecības nozares speciālistus. Godīgi sakot, tas ir ļoti rets gadījums, kad ANO ģenerālsēkretārs apmeklē kādu no ANO aģentūrām. Viņa uzstāšanās ilga nepilnu pusstundu, un varēja just, ka Bans Kimuns pārzina jūrniecības nozarei svarīgos jautājumus,” atgriezies no IMO HTE 3. sesijas, stāstīja Jāzeprs Spridzāns.

UZZIŅAI

ANO 15 specializētās aģentūras ir neatkarīgas starpvaldību organizācijas, kuru sadarbību ar ANO sistēmas struktūrām nosaka ANO Statūtu 63. pants.

No Bana Kimuna teiktā

Savā uzrunā ANO ģenerālsēkretārs uzsvēra IMO un jūrniecības nozares nozīmīgo lomu, piedaloties ļoti svarīgu vienošanos īstenošanā, tādu kā Ilgtspējīgas attīstības plāns līdz 2030. gadam un Parīzes vienošanās par klimata izmaiņām, kas nes jūtamus uzlabojumus cilvēku dzīvē.

ANO ģenerālsēkretārs Bans Kimuns aicināja izmantot šā brīža priekšrocības un labās idejas, ko piedāvā daudzie partneri un dalībvalstis. Viņš uzsvēra, ka trim Ilgtspējīgas attīstības mērķiem ir īpaša saistība ar IMO: 7. mērķis – nodrošināt visiem piekļuvi pieejamai, drošai, ilgtspējīgai enerģijai; 9. mērķis – veidot elastīgu infrastruktūru, sekmēt iekļaujošu un ilgtspējīgu industrializāciju; 14. mērķis – saglabāt

un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un jūras resursu.

ANO ģenerālsēkretārs uzslavēja IMO par ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām, tostarp nosakot juridiski saistošus energoefektivitātes pasākumus kuģiem, kas līdz 2025. gadam uzlabos energoefektivitāti vismaz par 30%.

Atsaucoties uz IMO 2016. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmu, Bans Kimuna kungs atzina, ka jūras kravas pārvaldījumi ir nepieciešami pasaules tirdzniecībai, tie savieno pircējus un pārdevējus visā pasaulē, aptver preces un produktus, no kuriem mēs visi esam atkarīgi. Viņaprāt, visām valstīm ir jābūt iespējai piedalīties šajā tirdzniecībā, tāpēc viņš uzteica IMO centienus attīstīt jūras tirdzniecību, uzlabot ostu infrastruktūru un veicināt jūrniecības profesiju apguvi un karjeras veidošanu.

Bans Kimuns uzslavēja kuģniecības nozari un glābšanas dienestus, kas glābj simtiem tūkstošu cilvēku dzīvību, bieži vien saskaroties ar



Bans Kimuns atstāj ierakstu IMO viesu grāmatā.



ievērojamām izmaksām un pašus pakļaujot briesmām, it īpaši Vidusjūras reģionā, kas piedzīvo lielāko krīzi kopš Otrā pasaules kara saistībā ar cilvēku piespiedu pārvietošanos, un uzsvēra, ka tā ir globāla problēma, kas prasa kopīgu atbildību, tāpēc pirms ANO Ģenerālās asamblejas Ņujorkā 19. septembrī augsta līmeņa ANO sanāksmē centīsies rast iespējas veidot drošus un likumīgus migrācijas ceļus, risināt konfliktus un novērst nepilnības, kas liek cilvēkiem riskēt ar dzīvību šādā veidā.

ANO ģenerālsēkretārs norādīja, ka viens no galvenajiem uzdevumiem, lai turpinātu sasniegt ilgtspējīgas attīstības mērķus un veiktu attiecīgus pasākumus klimata jomā, ir valstu valdībām strādāt vienoti, sadarbojoties visām ministrijām un departamentiem, un arī ANO sistēmai darīt to pašu. Pēc Bana Kimuna kunga teiktā, visām ANO aģentūrām un departamentiem ir pienācis laiks nojaukt sienas un kopīgi strādāt pie Ilgtspējīgas attīstības plāna, Parīzes vienošanās un citiem galvenajiem darbiem, kas ietver katastrofu risku samazināšanu, sieviešu iespēju palielināšanu, finansējuma rašanu attīstībai un humānu rīcību, reaģējot uz krīzēm.

„Mēs saskaramies ar daudzām krīzēm, bet mums ir arī vēl nebijušas iespējas, lai darītu galu nabadzībai, nodrošinātu labklājību visiem, vienlaikus aizsargājot planētu,” uzsvēra ANO ģenerālsēkretārs. ■

Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

10. februārī Latvijas Jūras administrācija kā katru gadu piedalījās Ēnu dienā. Pavisam JA viesojās 10 skolēnu no Rīgas, Madonas, Jaunpiebalgas, Cēsim, Valmieras, Siguldas un Olaines.



JA valdes priekšsēdētāju, valdes priekšsēdētāja padomnieku un Kuģošanas drošības departamenta direktoru *ēnoja* skolēni, kurus interesē jūrniecība, kuģu vadīšana vai hidrogrāfija, savukārt sabiedrisko attiecību speciālistei bija *ēnas*, kuras apsver iespēju izvēlēties šo profesiju.

Skolēni tika iepazīstināti ar viņus interesējošām profesijām un



JA darbību, viņi ciemojās ne tikai pie saviem *ēnu devējiem*, bet arī pie kartogrāfiem un hidrogrāfiem. Ēnu dienas gaitā *ēnas* sekoja saviem *ēnu devējiem* uz AS „Tallink Latvija”, kur pabija gan uz kuģa „Isabelle” komandtiltiņa, gan mašīntelpā, turklāt nopelnīja dāvanu kartes kružam uz Stokholmu. Bez tam skolēniem bija noorganizēta tikšanās Novikontas Jūras koledžā, kur bija iespējams izmēģināt roku kuģa vadīšanā, izmantojot koledžas trenāžierus, un gūt priekšstatu par mācībām koledžā. ■

Sākusies „Enkura” jubilejas sezona

Šogad jūrniecības nozares konkurss vidusskolēniem „Enkurs” notiks jau desmito reizi. Plānots, ka konkursa atlases kārtas norisināsies 19. martā, 9. aprīlī un 16. aprīlī, bet fināls – 23. aprīlī.

Šogad konkursā pirmo reizi gatavojas startēt Rīgas 10. vidusskolas un Ādažu vidusskolas komandas, kā arī, iespējams, kāda no Daugavpils vidusskolām. Konkursā piedalīsies arī četras komandas, kas „Enkurā” startē jau desmito reizi, tātad no pašiem konkursa pirmsākumiem, un tās ir Bauskas Valsts ģimnāzijas, Brocēnu vidusskolas, Rojas vidusskolas un Rīgas Ķengaraga vidusskolas komandas.

Pavisam deviņu iepriekšējo gadu laikā konkursā piedalījušās 32 Latvijas skolu komandas un 1580 skolēni.

Pagājušā gadā konkursā pirmo vietu ieguva Liepājas Valsts 1. ģimnāzija, otro – Bauskas Valsts ģimnāzija, trešo – Madonas Valsts ģimnāzija. No uzvarētājiem pavisam nedaudz atpalika Alūksnes Valsts ģimnāzija un Rēzeknes 5. vidusskola. ■



Sadalītas „Enkura” stipendijas 2. semestrim

„Enkura” stipendiju komisija ir sadalījusi stipendijas Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursa studentiem, bijušajiem konkursa „Enkurs” dalībniekiem.

„Enkura” stipendijas jūrniecības mācību iestāžu 1. kursa studentiem tiek piešķirtas jau ceturto gadu. Pirmajā semestrī par galveno stipendijas piešķiršanas kritēriju tiek uzskatīti to centralizēto eksāmenu rezultāti, kuri nepieciešami, lai iestātos jūrniecības augstskolās, bet otrajā semestrī stipendijas sadala, vadoties pēc mācību rezultātiem.

Jau otro gadu visas četras stipendijas tiek piešķirtas Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, jo Liepājas Jūrniecības koledžā nav iestājies neviens „Enkura” dalībnieks.

Šā mācību gada otrajā semestrī stipendijas turpinās saņemt pirmā semestra stipendiāti – topošā kuģu vadītāja Izolde Krūkle no Ventspils 4. vidusskolas, kura ar vidējo atzīmi 8 neapšaubāmi ir sekmīgākā no pirmā kursa enkuriem, Rafaels Apelis no Rēzeknes 5. vidusskolas, kurš apgūst kuģu elektromehāniku, un topošais kuģu mehāniķis Daniels Brikmāns no Rīgas 31. vidusskolas. Bet pirmā pusgada stipendiātu Daini Grigorjevu no Rēzeknes 5. vidusskolas sekmju ziņā apsteidzis un stipendiju iegūst Edmunds Gutāns, arī no Rēzeknes 5. vidusskolas!

Stipendiju nodrošina Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), par tās piešķiršanu lemj speciāli izveidota stipendiju komisija, kurā darbojas LTFJA valdes priekšsēdētājs Igors Pavlovs, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

Sauszeme atkāpjas jūras priekšā

Jūra ik gadus samazina Latvijas sauszemes teritoriju, un pagājušajā gadā tā atņēmusi aptuveni piecus hektārus zemes. No nepilnu 500 kilometru garās krasta joslas piekraste tiek noskalota aptuveni 60 kilometru garumā.

Latvijas Universitātes Jūras krastu laboratorijas ilgtermiņa prognoze liecina, ka līdz 2060. gadam Latvija samazināsies par aptuveni 9,2 kvadrātkilometriem jeb 920 hektāriem. Ja šo teritoriju izteiktu kā vērtīgu zemes īpašumu pie jūras, tas būtu rēķināms daudzu miljonu eiro vērtībā.

Jūras krastu laboratorijas vadošais pētnieks Jānis Lapinskis visus datus par pagājušo gadu kartēs vēl nav apkopojis, taču pēc aptuvenām aplēsēm aptuveni pieci hektāri 2015. gadā ir aizgājuši zem ūdens. Krasta procesi gan bijuši krietni lēnāki nekā citus gadus, jo piedzīvotas vien divas nozīmīgas vētras. Vietām jūra pienākusi tuvāk par pieciem sešiem metriem, citur gandrīz nemaz.

„Vietās, kur cilvēks ir veicis korekcijas krasta līnijā, krasts vienā molu pusē tiek skalots nost, bet otrā nāk klāt. Taču Latvijas teritorijas atgūšana notiek nesalīdzināmi mazākā mērogā nekā zaudēšana, un ilgtermiņa prognoze ir negatīva. Klimatam kļūstot siltākam, samazinās ledus segas biežums un ilgums jūrā, tāpēc vilņi triecas pret krastu un ārdā to nost. Latvijas piekraste atkāpjas un atkāpsies arvien ātrāk,” uzskata Lapinskis.

Jūras krasts krietni paskalots Jūrkalnes un Ventspils novadā, dažādā apjomā arī Vidzemes piekrastē no Saulkrastiem līdz pat Salacgrīvai. Zinātnieks stāsta, ka jūra arī notīrījusi stāvkrasta smilšakmens atsegumus uz ziemeļiem no Tūjas.

No stratēģiski svarīgiem objektiem jau vairākus gadus ir satraukums par Liepājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtām, kur iekārtu galvenajām



būvēm – tvertnēm un baseiniem jūra pienākusi jau tuvāk par 40 metriem, bet vecā ūdens hloraēšanas ēka, kas atrodas tuvāk jūrai, jau faktiski ir *norakstīta*. Attīrīšanas iekārtu vadītājs Vilmārs Bogovičs atzīst, ka tagad aizsardzībai pret jūru tiek veltīti akmeņi – metru diametrā un lielāki. Izmanto arī vecus dzelzsbetona konstrukciju gabalus. Pērn vairāk noskalota teritorijas dienvidu puse, kas vēl nebija nostiprināta. ■

Pētījums par klimata pārmaiņu ietekmi uz Baltijas jūru

Valsts reģionālās attīstības aģentūra (VRAA) un Latvijas Hidroekoloģijas institūts kopīgi veic pētījumu, lai novērtētu klimata pārmaiņu ietekmi uz Baltijas jūras Latvijas jurisdikcijā esošās piekrastes zonas zemūdens daļas bioloģisko daudzveidību.

Projekta realizācijas gaitā tiek modelēta Baltijas jūras viļņu telpiskā izplatība un to ilgtermiņa tendences, kas ļaus jau tālāk pētīt klimata pārmaiņu izraisītās gaisa temperatūras celšanās, ūdens sāļuma un ledus režīmu izmaiņu ietekmi uz Baltijas jūras zemūdens biotopiem.

Balstoties uz iegūto informāciju, eksperti pētīs viļņu fizikālo ietekmi uz zemūdens biotopiem, jo viļņu izplatības izmaiņu rezultātā samazinās biotopu bioloģiskā daudzveidība un spēja nodrošināt to funkcijas. Zemūdens biotopi ir būtiskas zivju nārsta un mazuļu uzturēšanās vietas.



i UZZIŅAI

VRAA un Latvijas Hidroekoloģijas institūta parakstītais līgums paredz projektu īstenot līdz 2016. gada 30. aprīlim. Plānotās projekta izmaksas ir 88 208 eiro, no kuriem 74 977 eiro ir Eiropas Ekonomikas zonas finanšu instrumenta līdzfinansējums, bet Latvijas līdzfinansējums ir 13 231 eiro.

Pētījumu paredzēts īstenot sadarbībā ar Tallinas Tehnoloģiju universitātes Kibernētikas institūta viļņu dinamikas laboratoriju, kas ir viena no vadošajām jūras fizikālo procesu izpētes grupām Baltijas jūras reģionā. Šī laboratorija koncentrējas uz komplekso un nelineāro viļņu dinamiku, kā arī piekrastes procesu izpēti un matemātisko metožu pielietojumu viļņu pētījumos. ■

Var izmērīt ietekmi uz Baltijas jūru

Pasaules Dabas fonds (PDF), sadarbojoties ar Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Somijas vides un izglītības speciālistiem, radījis kalkulatoru, ar kuru iespējams noteikt dzīvesveida ietekmi uz Baltijas jūru, informēja PDF pārstāve Sabīne Brice.

Ar Baltijas jūras kalkulatoru iespējams izprast māsasaimniecību ietekmi uz Baltijas jūras aizaugšanu, kā arī saņemt padomus, kas ļauj šo ietekmi mazināt. Kā norāda PDF,



viena no Baltijas jūras ekoloģiskajām problēmām ir pastiprināta tās aizaugšana ar ūdensaugiem, un šis process bija vērojams arī šovasar. Aizaugšanas dēļ plašus jūras apgabalus smacē ziedošas aļģes, kas samazina ūdens caurredzamību un iznīcina sugas. PDF jūras



programmas vadītājs Ingus Purgalis skaidro, ka jūras aizaugšanu izraisa liels apjoms vielu, kas ik gadus nonāk Baltijas jūrā. Tas ne tikai apdraud Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli, bet arī mazina reģiona labklājību. Izveidotais rīks ļaus ikvienam iedzīvotājam praktiski aprēķināt un padziļināti izprast to, kā tādas ikdienišķas lietas kā pārtikas, mājokļa vai transporta izvēle ietekmē Baltijas jūras veselību. ■

Irāna atgriežas pasaules tirgos

Eiropas Savienība un ASV 2016. gada 16. janvārī atcēla sankcijas pret Irānu, reaģējot uz ANO Starptautiskās atomenerģijas aģentūras atzinumu, ka Teherāna ir izpildījusi 2015. gada vasarā ar pasaules lielvarām noslēgtās vienošanās nosacījumus par savas kodolieroču programmas izbeigšanu. Eksperti jau prognozē jaunas naftas cenu svārstības saistībā ar ceturtnās bagātākās naftas un gāzes rezervju valsts atgriešanos pasaules naftas tirgū.



Irāna neslēpj centieni piesaistīt ārvalstu, īpaši Eiropas investorus, kuri savu kapitālu būtu gatavi ieguldīt enerģētikas un transporta projektos.

Vēl pirms sankciju atcelšanas janvāra pirmajās dienās Dānijas ārlietu ministrs Kristians Jensens kopā ar uzņēmēju delegāciju devās uz Teherānu, lai runātu par sadarbības iespējām un eksportu, kas varētu pieaugt par 72 miljoniem ASV dolāru. Irānas naftas ministrs apstiprināja, ka Dānijas kompānijas ir ieinteresētas attīstīt naftas ieguvu Kaspijas jūrā.

Pasaulē lielākā konteinerkravu pārvadāja „Maersk Line” ir pirmā kompānija, kas pēc sankciju atcelšanas pret Irānu atsāka pakalpojumus šīs valsts ostās. Par citiem projektiem „Maersk” amatpersonas pagaidām sīkāku informāciju nesniedz, vien apstiprina, ka ar Irānas valdību sarunas notiek, ko apstiprina arī Irānas puse.

Dānija nebija vienīgā, kas pirms sankciju atcelšanas gludināja ceļu uz Irānu. Kopš 2015. gada oktobra Teherānā jau četras reizes viesojusies Antverpenes ostas delegācija gan kopā ar Beļģijas ārlietu ministru, gan Transporta ministrijas



Eiropas Savienības augstā pārstāve ārlietās un drošības politikas jautājumos Federika Mogerini un Irānas ārlietu ministrs Mohamads Džavadis Zarifs sniedz kopīgu paziņojumu.



Marks van Pēls.



Itālijas ārlietu ministrs Paolo Džentioni un ekonomiskās attīstības ministre Federika Guidi vizītē Teherānā pie Irānas prezidenta Hasana Rouhani 2015. gada augustā.

valsts sekretāru, gan Beļģijas vēstnieku Irānā. Antverpenes ostas pārvaldnieks Marks van Pēls: „Mēs vēlējamies apliecināt savu gatavību

sadarboties, kā arī centāties Irānas pusi pārliecināt, ka Antverpenes osta joprojām ir izdevīgākais savienojuma punkts Eiropā.”

Savukārt Itālija vizītes laikā Teherānā, atgādināja, ka ir viena no Irānas galvenajām tirdzniecības partnerēm, kas tagad, pateicoties valsts politikai un Eksporta un kredītu aģentūras piedāvātajām iespējām, var atsākt sadarbību gāzes, autobūves, transporta un nekustamo īpašumu jomā. Nenoliedzami, ka Itālijas intereses sniedzās arī Irānas naftas importā.

Itālijai pa pēdām seko Francija, Vācija, Serbija, Spānija un Šveice. Tā vien šķiet, ka jebkuras sankcijas aizšķērso ceļu ekonomiskajai sadarbībai, par ko priecīgs un apmierināts nav neviens.

Irānas naftas ministra vietnieks un „National Iranian Oil Company” (NIOC) valdes loceklis Roknodins Jevadi: „Mums būs vajadzīgas dažas nedēļas, lai noņemtu visus šķēršļus no mūsu banku sistēmas

un likvidētu sankciju sekas, bet jau tagad varu droši apgalvot, ka Irāna ir gatava palielināt ražošanu un eksportu. Gribu piebilst, ka mēs domājam ne tikai par naftas at-radnēm, bet arī par infrastruktūras projektiem.”



Roknodins Jevadi.

Pašlaik lielākā problēma, ar ko saskaras pasaules naftas tirgus, ir divu miljonu barelu pārprodukcija dienā, kas naftas tirgos izraisa krasu cenu kritumu. Ja naftas ieguve būs jāsamazina, tad šis samazinājums proporcionāli jāsadala starp visiem ražotājiem. Lielākā daļa analītiķu uzskata, ka gadījumā, ja naftas piegādes saglabāsies pašreizējā līmenī, cenas vismaz gadu paliks nemainīgas, bet, ja lielie ražotāji dos priekšroku savām nacionālajām interesēm, tad tas var izraisīt haosu, tāpēc ļoti svarīgi, lai naftas tirgus tiktu saskaņoti pārvaldīts, pieņemot gudrus un izsvērtus lēmumus.

i UZZIŅAI

Naftas cenas pasaulē no 100 dolāriem par barelu 2014. gada vidū nokritušās zem 30 dolāriem par barelu.

Tirgū atgriezās arī Irānas kuģošanas giganti NITC un IRISL, kuri piedalīsies Irānas naftas eksporta palielināšanā. Tomēr Irānas flotei būs nepieciešams laiks, lai atjaunotu atbilstību starptautiskajiem standartiem. Par gatavību atsākt pakalpojumu sniegšanu Irānas kuģu īpašniekiem – pārbaudīt kuģu atbilstību drošības un vides standartiem un izsniegt klasifikācijas apliecības, bez kurām nav iespējama nedz kuģu apdrošināšana, nedz ieešana citu valstu ostās, jau paziņojis „Lloyd`s Register”. Reizē tas paziņojis arī par savas pārstāvniecības darbības atjaunošanu Teherānā, ko sankciju dēļ pārtrauca 2012. gadā. ■

Daudzas Ķīnas kuģošanas kompānijas ir uz bankrota sliekšņa

„Shanghai International Shipping Institute” (SISI) ziņo, ka uzņēmējdarbības klimats Ķīnā turpina pasliktināties un tas negatīvi ietekmē kravas pārvadājumu kompāniju darbību. Speciālisti uzskata, ka gaidāms jauns bankrotu vilnis, jo, kritoties piegāžu apjomiem, strauji samazinājušies sauskraavu un konteineru pārvadājumu tarifi.

Saskaņā ar aptauju datiem 60% Ķīnas kuģošanas kompāniju pagaidām ir tikušas galā ar zaudējumiem, bet 40% ir skārušas likviditātes problēmas.



Daudzas kompānijas atrodas uz bankrota sliekšņa, bet vairākas, tostarp „Winland Ocean Shipping Corp”, jau 2015. gadā uzsāka bankrota procedūru. ■

Islāma valsts kaujinieki uzbrūk Lībijas ostu naftas termināļiem



„Associated Press” ziņo, ka 2016. gada 5. janvārī Islāma valsts kaujinieki uzbrukuši Lībijas lielākajām naftas ostām Siderai un Rāselanūfai. Džihādistu grupējuma „Daesh” uzbrukuma rezultātā aizdegās milzīgi uzglabāšanas rezervuāri divās naftas bāzēs.

Ugunsdzēsēji cīnījās ar liesmām, kas bija pārņēmušas četras tvertnes Siderā un vienu Rāselanūfā. Uzbrukuma laikā Islāma valsts kaujinieki mēģināja sagrābt ostas, bet to viņiem neizdevās izdarīt.

Lībijas Valsts naftas korporācijas amatpersonas ziņoja, ka naftas

uzglabāšanas tvertnes tika sašautas ar tālvaldības raķetēm.

Islāma valsts cenšas Lībijā paplašināt savu ietekmi, tāpēc uzbrukumus vērs pret stratēģiski svarīgiem objektiem. ■

i UZZIŅAI

Sideras un Rāselanūfas naftas termināļos ir Lībijā lielākie jēlnaftas uzglabāšanas rezervuāri, katrā no tiem ietilpst ap 400 tūkstošiem barelu naftas. Pēc šo termināļu slēgšanas Lībijas eksporta apjoms nokritās līdz 195 tūkstošiem barelu dienā.

Dzert vai nedzert – tāds ir jautājums

(Turpinājums. Sākums žurnāla 2015. gada 6. numurā.)

Uz jautājumu, kāpēc cilvēks lieto alkoholu, atbildes mēdz būt visdažādākās. Ārsti saka, ka alkoholisms ir slimība, tieši tāda pati kā gripa vai cukura diabēts, kas nenoliedzami ir jāārstē. Atšķirība vien tā, ka tikai ar zālēm vien, bez cilvēka vēlēšanās un apņemšanās ar alkoholismu cīnīties ir bezjēdzīgi. Kādā no savas astoņdesmitās dzimšanas dienas intervijām, jautāts par attiecībām ar alkoholu, mūsu dižais maestro Raimonds Pauls atzina, ka viņš ir nedzerošs alkoholiķis un ka pietiktu iedzert tikai malku šampanieša, lai dzeršanai durvis būtu vaļā, tāpēc viņš sev noteicis sauso likumu.

2012. gada 1. janvārī stājās spēkā STCW konvencijas Manilas grozījumi, kas cita starpā nosaka stingrākas prasības, lai novērstu narkotiku un alkohola lietošanu uz kuģiem. Pirmo reizi saskaņā ar šiem grozījumiem ieviesti obligāti alkohola patēriņa ierobežojumi, nosakot, ka alkohola līmenis asinīs nedrīkst pārsniegt 0,5 promiles. Informācijai par prasībām saistībā ar alkohola lietošanu uz kuģa ir jābūt brīvi pieejamai, novietotai redzamā vietā.

Jau iepriekšējā žurnāla „Jūrnieks” numurā pieminēju gadījumu ar krievu jūrnieku, kurš 2015. gada 29. novembrī, izdzēris puslitru ruma un būdams 2,71 promiļu alkohola reibumā, pilnā ātrumā ar kuģi „Lysblink Seaways” izskrēja krastā. Izmeklēšanas ziņojumā teikts, ka izdzertais alkohola daudzums neļāva adekvāti izvēlēties pareizu maršrutu, bet kuģa navigācijas sistēma, kas būtu brīdinājusi par briesmām, nebija ieslēgta. Lai gan kompānija DFDS, kas ir kuģa īpašnieks, noteikusi nulles tolerances politiku attiecībā uz alkohola lietošanu, tika konstatēts, ka uz kuģa ir ievērojami alkoholisko dzērienu krājumi un apkalpes locekļi visai bieži pārkāpj darba devēja izvirzītos noteikumus. Pārbaudē atklājās, ka kuģa veikals regulāri tiek papildināts ar alu, vīnu un stipro alkoholu, kartona kastes ar tukšo taru, ko izmeklētāji atrada uz kuģa, rādīja, cik lielā daudzumā alkohols tiek lietots. Savukārt ieraksti kuģa žurnālā bija apliecinājums tam, ka apkalpei netika veikti izlases alkohola testi. DFDS pārstāvis Gerts Jakobsons CNN teica: „Šim noteikumam nav nekāda attaisnojuma, jo ikviens uz kuģa zina, kādas ir sekas, ja tiek pārkāpti noteikumi. Mēs esam priecīgi, ka šajā situācijā necieta cilvēki.”

Jūrnieki, atbildot uz jautājumu par attiecībām ar *gadīgajiem*, smeļot teic, ka tas pieder pie jūrnieku dzīvesveida. Daudzi apgalvo, ka alkohols palīdz pārvarēt ilgas pēc mājām un vientulību. Viens otrs uzskata, ka iedzeršana



un cigaretes jūrnieku padara vīrišķīgāku. Ir mīts, ka iedzeršana satuvina komandu un palīdz veidot labāku mikrovidi kolektīvā. Un vēl ir mīts, ka jūrnieki alkoholu dzer kā ūdeni un to uz kuģa var dabūt par velti. Paši jūrnieki atzīst, ka alkohols uz kuģa tiešām ir salīdzinoši lēts, bet bez mēra *dzerstīties* tomēr neiznāk, jo jāreķinās ar pārbaudēm, kā arī attur apziņa, ka tas ir ļoti bīstami gan pašiem, gan attiecībā pret kolēģiem un kuģošanas drošību kopumā. Piedevām arvien vairāk kuģu kļūst par no alkohola brīvām zonām. Tomēr tam, ka no jūrniekiem parasti gaida lielāku spēju atteikties no kaitīgiem ieradumiem un noteikumiem, droši vien nav pamata, tieši tāpat kā maldīgi būtu domāt, ka jūrnieki ir citādi cilvēki nekā *sauszemes žurkas*.

Patiesībā mūsdienu jūrnieku dzīve radikāli atšķiras no tās, kas bija vēl pirms gadiem desmit vai divdesmit, nemaz jau nerunājot par senākiem laikiem ar obligātajām ikdienas ruma devām. Sarunājoties ar jaunākās paaudzes jūrniekiem, gadās dzirdēt, ka alkohols un jūrnieks – tas vairāk attiecas uz

vecāka gadagājuma cilvēkiem, jaunie esot pavisam citādāki. Protams, ļoti gribētos tam ticēt, bet mēģināsim palūkoties, kas tad šodien īstenībā notiek uz kuģiem.

Narkotiku un alkohola POLITIKA

Dažādas starptautiskās jūrniecības organizācijas, tai skaitā IMO un ITF atzīst, ka narkotiku un alkohola (N&A) ļaunprātīga lietošana ir viena no lielākajām sociālajām problēmām mūsdienu pasaulē, kas attiecas arī uz jūrniecības nozari, kuģošanas kompānijām un organizācijām. N&A lietošana jūrnieku vidū negatīvi ietekmē kuģošanas drošību, kā arī drošību uz kuģiem. Tieši tāpēc, ka riski ir milzīgi, bet jūrnieku atkarība no N&A nemazinās, kuģošanas kompānijas bija spiestas izdot stingrus noteikumus un norādījumus, lai kontrolētu N&A lietošanu un iespējamo apreibinošo vielu un dzērienu tirdzniecību. Daudzas kompānijas ir spērušas vēl radikālāku soli un ieviesušas tā dēvēto „nulles tolerances politiku”, kas nozīmē, ka uz kuģa ir noteikts sausais likums, par ko ir informēta kuģa apkalpe, un jūrnieki zina, ka gadījumā, ja prasības netiks ievērotas, draud atbrīvošana no darba un norakstīšana no kuģa. Īpaši stingri šī politika tiek ievērota uz tankkuģiem un gāzvedējiem, bet apdrošinātāji nelaimes gadījumā izmeklēšanā lielāko uzmanību pievērš tam, vai jūrnieki bija vai nebija lietojuši apreibinošas vielas.

Kuģošanas kompāniju politika neatkarīgi no karaļa lielākoties balstās uz trim stūrakmeņiem:

- Ir definēta kuģošanas kompānijas attieksme pret N&A.
- Tiek veikta testa procedūra pirms iekāpšanas.
- Uz kuģiem ieviesta izlases pārbaūžu procedūra pēc vadības ieskatiem.

Ir aizliegumi, kuri jūrniekiem ir jāzina un ar kuriem jārēķinās. Piemēram, ja medikamenti, ko jūrniekam izrakstījis ārsts, satur narkotiskas vielas, par to jāinformē kapteinis un zāles jālieto viņa uzraudzībā. Noteikts, ka vismaz 24 stundas pirms ielešanas ostā, kuģošanai bīstamos rajonos vai sliktas redzamības apstākļos alkohola tirdzniecība uz kuģa tiek pārtraukta. Limitēts alkohola patēriņš ir atļauts, kad kuģis atrodas ostā, alkohola (alus) lietošana ir atļauta ēdienreizēs, vismaz četras stundas pirms maiņas jūrniekam jāatturas no alkohola lietošanas, bet, ja alkohola līmenis asinīs pārsniedz 40 mg uz 100 ml, tas uzskatāms par pārkāpumu. Visi virsnieki ir pakļauti N&A testam, un kuģa kapteinis ir atbildīgs par to, lai visas kuģošanas kompānijas noteiktās prasības tiktu ievērotas. Patiesībā kapteiņi nereti ir nostādīti diezgan nepatīkamā un divdomīgā situācijā, jo viņi ir pilnībā atbildīgi ne tikai par kuģi, bet arī par to, lai visi apkalpes locekļi ievērotu kuģošanas kompānijas noteiktās N&A politikas prasības. Kapteiņiem dotas arī tiesības veikt alkohola testus, lai pārliecinātos, vai kāds tiešām nav tā pavairāk *iekampis*. Tas no vienas puses, bet, no otras, kapteinim ir ieteikts šādus testus veikt vien tad, ja viņam ir nopietns pamats domāt, ka jūrnieks ir alkohola reibumā. Tas tāpēc, lai nodrošinātos pret iespēju, ka kāds varētu pārprast un iedomāties, ka sākušās raganu medības. Testiem, protams, jābūt reģistrētiem kuģa žurnālā un visas darbības jāveic saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem.

Kapteinis Andris Benefelds: "Uz kuģiem, jo īpašie tiem, kas pārvadā bīstamās kravas, ikvienam jūrniekam vienmēr jābūt darba spējīgiem, jo jebkurā brīdī var rasties situācija, kad visai komandai jāstrādā. Problēmas ar alkoholu joprojām ir, tāpēc par demokrātiju uz kuģa var spriedelēt tikai nevēlams. Instruējot komandu, es uzdodu jautājumu un pats uz to arī atbildu: "Cik jums var maksāt lieka pudele alus? Aviobiļeti no pirmās ostas uz dzīves vietu, ģimenes pārticību un labklājību." Mana kuģa komandā ir astoņpadsmit līdz divdesmit dažādu tautību jūrnieku ar atšķirīgu mentalitāti, bet starpgadījumu ar dzeršanu nav bijis."

No kāda jūrnieka teiktā: "Disciplīna uz gāzvedēja kuģa dzelzaina. Par alkohola vai narkotiku lietošanu nevar būt ne runas. Kontrole ir ļoti stingra. Jebkurā brīdī var atlidot helikopters ar pārbaudītāju komandu un visiem apkalpes locekļiem veikt alkohola testu uz alkoholu. Ja kādam tas izrādīsies pozitīvs — uzreiz uz krastu. Šādas prasības visi

respektē, jo kuģa tilpnēs tiek vests no 300 līdz 500 tonnām gāzes."

Vai tādas darba devēju prasības iepriecina jūrniekus? Daudzi, protams, apzinās šādu stingru prasību nepieciešamību, bet daudzi ir sašutuši, jo uzskata, ka tiek pārkāptas viņu cilvēktiesības. Jūrnieki izrāda neapmierinātību, kad kuģošanas kompānijas stingro prasību dēļ no kuģu bāriem tiek izņemti alkoholiskie dzērieni vai bāri vispār tiek slēgti.

Pārkāpj un cieš

Lai cik stingri ir noteikumi un lai kāds sods gaidāms par to neievērošanu, tomēr jūrnieki pamanās tos pārkāpt. Dzer un piedzēras, *narkojas* un *nonarkojas*. Palaimējas tiem, kuri paliek dzīvi, bet cik daudz ir letālu gadījumu, kad jūrnieks piedzēras, pārkrīt pār bortu un noslīkst? Izmeklēšanas rezultāti rāda, ka ir ne mazums gadījumu, kad uz kuģa ir pārkāpta alkohola pārdošanas politika, bet kapteiņu ziņojumi liecina, ka jūrnieki pārkāpj kompānijas alkohola lietošanas noteikumus, kaut paši ar saviem parakstiem apliecinājuši, ka ar tiem ir iepazinušies.

Pētījumi atklāj, ka stipri vien atšķiras tas, kā un cik jūrnieki lieto alkoholu jūrā un krastā. Izrādās, ka krastā jūrnieks izdzer uz pusi vairāk nekā jūrā, ko pētnieki tomēr skaidro ar kuģošanas kompāniju stingro alkohola politiku.

Tie, kas pēta alkohola un narkotiku lietošanas reālo situāciju jūrā, brīdina: lai gan alkohola lietošanas politika uz kuģiem ir ļoti stingra, tomēr alkohola vai narkotisko vielu ietekmē izraisīto negadījumu skaits arvien pieaug. Zinātnieki arī atgādina, ka gadījumos, kad alkohola koncentrācija asinīs ir 0,1 promile, darba spējas samazinās par 11,6 procentiem.

Pie visiem citiem riskiem, kas saistīti ar iereibušu jūrnieku atrašanos uz kuģa,

i

UZZIŅAI

Testi parāda, ka:

- jūrnieki, kuri nebija lietojuši alkoholu, 10% gadījumu nevarēja visus uzdevumus izpildīt pareizi,
- jūrnieki, kuru asinīs bija 0,1 promile, 89% gadījumu nevarēja visus uzdevumus izpildīt pareizi,
- jūrnieki, kuriem tests tika veikts četras stundas pēc alkohola lietošanas, 68% gadījumu nevarēja visus uzdevumus izpildīt pareizi.



jāpieskaita arī tas, ka piedzēries cilvēks mēdz neadekvāti rīkoties, kas vēl jo bīstamāk ir tādā noslēgtā vidē kā kuģis. Faktu analīze liecina, ka visvairāk dzer zvejnieki – dzer zvejojot un zvejo dzerot. Lai gan viņi bieži vien domā, ka jūra ir līdz ceļiem, ir gadījumi, kad zvejnieki zaudē līdzsvaru, iegāžas jūrā un noslīkst pat tikai simt metru no krasta.

Lielbritānija īpaši aktualizē kuģošanas drošības jautājumus. Tiem jūrniekiem, kuri kuģo uz Apvienotās Karalistes karoga kuģiem vai kuģiem Lielbritānijas ūdeņos un kuriem konstatē, ka alkohola daudzums asinīs pārsniedz pieļaujamo normu, iestājas krimināl-atbildība. Piemēram, 2012. gadā, tuvojoties Belfāstas ostai, sadūrās kravas kuģis un prāmis. Abi tika stipri bojāti, bet cilvēki par laimi necieta. Vēl dažas stundas pēc negadījuma policija kapteiņa izelpā konstatēja 3,5 reizes augstāku alkohola līmeni par pieļaujamo. Tas ir tikai viens piemērs, kas rāda, cik nopietni alkohola lietošana ietekmē kuģošanas drošību.

Dzer pa flotski

Lai gan admirāļa Nelsona laiki ar obligāti izsniedzamajām ruma devām nogrimuši vēstures dzīlēs, pētījumi un ziņojumi par reālo stāvokli kara flotē pasaulē vieš satraukumu, jo dzeršana mūsdienu flotē sit tik augstu vilni, ka tas jau sāk negatīvi ietekmēt kaujas spējas.

Pētījumi rāda, ka pārmērīga alkohola lietošana jūras spēku personāla vidū ir daudz lielāka nekā civilajā flotē. Aptaujā katrs piektais kara flotes jūrnieks atklāja, ka izdzer vairāk nekā 50 alkohola vienību nedēļā. Puse atzina, ka uzdzīvo vismaz reizi nedēļā, bet 15% tika klasificēti kā problemātiski dzērāji.

▶▶▶ 20. lpp.



►►► 19. lpp.

Pētnieki vērsa uzmanību arī uz to, ka kara flotes jūrnieki dzer kanastā, gan jūrā un vairāk pakļauti alkohola riskam ir zemākā ranga jūrnieki ar mazākiem ienākumiem.

Vairāku valstu valdības ir spiestas īstenot striktus pasākumus, lai uzlabotu situāciju flotē, jo, piemēram, aptuveni 17 tūkstoši Apvienotās Karalistes Jūras spēku jūrnieku dzer, balansējot uz ļoti bīstamas robežas. Savukārt Kanādas Jūras spēku jūrniekiem kopš 2014. gada ir atļauts dzert tikai īpašos gadījumos un tikai pēc kapteiņa ieskatiem. Šādi noteikumi stājās spēkā pēc atkarotiem negadījumiem, kuros bija iesaistīta apreibinājusies apkalpe. Jaunie Kanādas ierobežojumi ir saskaņoti ar ASV, Lielbritānijas un Jaunzēlandes kara flotēm, jo šo valstu flotes piedalās kopīgās operācijas un misijās.

Kanādas Jūras spēku komandieris viceadmirālis Marks Normans: „Šāds lēmums tika pieņemts pēc tam, kad dažu pēdējo gadu laikā jūras kara flotē pieauga pārkāpumu skaits, bet punktu pielika incidents, kad mūsu jūrnieki tika apsūdzēti par seksuālu uzņēmīšanos, zādzībām veikalos, ko tie izdarīja alkohola reibumā, kamēr kuģis atradās ostā.”

Austrālijas flotes augsta ranga amatpersonas pauda sašutumu par to, ka iereibuši kara flotes jūrnieki degradē flotes labo slavu. Viņi atzina, ka nebūtu nekas peļams, ja jūrnieki krastā nedaudz iedzertu un kopā atpūstos, tomēr, ja situācija kļūst nekontrolējama, tad jāoperē ar aizliedzošiem lēmumiem.

Māca, ko darīt

Neskatoties uz kuģošanas kompāniju noteikto stingro alkohola un narkotiku lietošanas politiku un aizliegumiem, cilvēku netikumi un atkarības nemazinās. Par to liecina gan negadījumu skaits, ko izraisījuši jūrnieki, kam alkohola līmenis asinīs pārsniedzis pieļaujamo normu, gan jūrniecības speciālistu un mediķu arvien aktīvākā nostāja šajā jautājumā. Pat to, ka dzeršana jūrnieku vidū ir problēma, liecina arī tas, ka daudzi starptautiskie jūrniecības mācību centri kā vienu no mācību kursiem piedāvā „Alkohola un narkotiku lietošanas profilakse jūrniecības nozarē”. Šādas programmas ir izstrādātas tā, lai palielinātu izpratni par jūrnieku psiholoģiskajām problēmām, kas veicina atkarības rašanos no alkohola un narkotikām gan virsniekiem, gan ierindas jūrniekiem, jo šajā ziņā nav starpības – atkarība ir un paliek atkarība. Kursu ietvaros tiek apskatīti preventīvie pasākumi un kuģošanas kompāniju politika šo problēmu risināšanā.

Kursu mērķis ir sniegt vairāk zināšanu par iemesliem, kas veicina alkoholismu un narkomāniju, kā arī atklāt agrinās pazīmes, kas liecina par cilvēka atkarībām, bet pats svarīgākais ir saprast, kas darāms, lai to novērstu.

Ekspertu sanāksmēs, kurās risina jūrnieku darba un sadzīves jautājumus, regulāri tiek sniegti ieteikumi, ko vajadzētu darīt, lai ievērotu MLC konvencijas prasības. Pirmais un svarīgākais ieteikums ir radīt tādu darba un sadzīves vidi, kas jūrniekiem garantē darba drošību un veselības aizsardzību.

Vienotu standartu meklējumos

IMO nereti tiek kritizēta par to, ka nav izstrādāta vienota koncepcija un pieņemts konkrēts mehānisms, kā veikt alkohola pārbaudes jūrā, kas pagaidām lielā mērā ir atstāts kuģošanas kompāniju, bet vēl biežāk kapteiņu ziņā. Tiek paustas bažas, ka alkohola testēšanas režīms nav regulārs un caurspīdīgs. Tomēr svarīgākais nav pieņemt kādu likuma normu, svarīgāk ir panākt, lai likumu reāli ievērotu un lai būtu efektīvs uzraudzības mehānisms. Kuģu īpašnieki, kuri ietur stingru politiku attiecībā pret narkotiku un alkohola lietošanu, arvien biežāk izsaka pretenzijas tiem, kuri nav tik prasīgi, jo ir pārliecināti, ka tieši lojālā attieksme un stingru noteikumu trūkums noved pie nelaimēm, kuģu avārijām un jūrnieku bojāejas narkotiku vai alkohola ietekmē.

Cilvēki sāk dzert dažādu iemeslu dēļ: lai nomierinātu nervus, noņemtu stresu, labāk varētu gulēt. Bet tas, kas reiz sācies kā īstermiņa risinājuma meklējums, nereti kļūst par ilgtermiņa problēmu, tāpēc cilvēku un, protams, arī jūrnieku informētība un izglītošana ir viens no reālākajiem ceļiem, kas ejams, jo ar aizliegumiem vien ir par maz.

UZZIŅAI

Alkohola lietošana ir iemesls priekšlaicīgai mirstībai cilvēkiem vecumā no 25 līdz 59 gadiem. Veselības pētījumi liecina, ka augstākā mirstība no alkohola ir būru darbiniekiem, muitniekiem, ogļračiem un jūrniekiem.

Ko darīt atkarīgajiem?

Apzināties problēmu un meklēt palīdzību, tai skaitā jūrnieku narkoloģiskās rehabilitācijas centros, kas izveidoti daudzviet pasaulē. Ir daudz un dažādu programmu, sākot no četrām līdz divpadsmit nedēļām, kas palīdz sākt cīnīties ar atkarībām. Piemēram, ASV jau kopš 1975. gada darbojas centrs, kura programma vērsta uz to, lai risinātu alkohola un narkotiku atkarības problēmu tirdzniecības flotes jūrnieku vidū.

Nav apstrīdams, ka narkotiku un alkohola atkarības problēma ir aktuāla jūrnieku vidū, bet jautājums, ko darīt, joprojām paliek atklāts. Skaidrs ir viens – nekādu brīnumlīdzekļu nav, atbilde meklējama katram cilvēkam pašam. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Kapteiņa Morgana laiki aizgājuši uz neatgriešanos

No Latvijas jūrniekiem dzirdēts tik daudz stāstu par dzeršanu jūrā, uz kuģa un krastā. Pagājušā gadsimta piecdesmito, sešdesmito, septiņdesmito un astoņdesmito gadu zvejas flotē dzerts tik pamatīgi, ka nereti uz dažāda labā kuģa vienīgais skaidrais bijis autopilots. Deviņdesmito gadu sākumā parādījās pirmie biznesa asni, visu vajadzēja darīt pa jaunam, bet cilvēki diemžēl nemainījās līdzī laikiem.

Kapteinis Antons Ikaunieks, kurš 1991. gadā sāka vadīt „Latvijas upju kuģniecību” (vēlāk tā pārtapa par „Rīgas kuģniecību”), stāsta: „Arī deviņdesmito gadu sākumā vajadzēja karot par disciplīnu, kas bija ļoti zemā līmenī. Lai ilustrētu, pastāstīšu kādu reālu notikumu. Mūsu „Upju kuģniecības” kuģis Čēpingas ostā Zviedrijā uzkrauts, bet no ostas laukā neiet. Sazināties ar kuģa aģentu: kas par lietu? Kapteinis piedzēries. Es deleģēju kuģa komandēšanu kapteiņa vecākajam palīgam. No aģenta atnāk teleteksts: kapteiņa vecākais palīgs arī piedzēries. Mēs nevaram kuģi ilgāk atstāt ostā, tāpēc dodu ārkārtējas pilnvaras kapteiņa otrajam palīgam. Atnāk atbilde, ka otrais palīgs arī pilnā. Bet kurš tad ir skaidrā? Pēc klusuma brīža skan atbilde: pavārs. Lūk, kādos apstākļos vajadzēja strādāt un kādus jautājumus risināt!”

Aizvadītajā gadā pēc kādas intervijas žurnālam Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns nopūtās un teica, ka viņam priekšā stāvot pavisam nepatīkams uzdevums – jāizskata kāda kapteiņa personīgā lieta, kurš iekritis par dzeršanu.

– Kā tad Latvijas jūrniekiem ir ar tām dzeršanas lietām?

– Latvijas jūrnieki ne ar ko neatšķiras no citu pasaules valstu jūrniekiem. Mums jābūt reālistiem un jāsaprot, ka arī jūrnieks

ir tikai cilvēks, un parādiet man kaut vienu jūrnieku nāciju, vai tie būtu briti, dāņi vai norvēģi, kurai nebūtu arī senas jūrnieku iedzēršanas tradīcijas. Tomēr divdesmit piecos gados kopš neatkarības atgūšanas Latvijas jūrnieks ir atmetis daudz padomju tradīcijas, tai skaitā arī pārmērīgu dzeršanu. Un, lai gan Latvijas jūrnieki īpaši neatšķiras no citu valstu jūrniekiem, viena atšķirība tomēr ir: mums nav no tuvākajos trīsdesmit gados arī nebūs tādas flotes, lai visi Latvijas jūrnieki strādātu uz savas flotes kuģiem. Latvijas jūrnieki ir atkarīgi no pieprasījuma darba tirgū, un pieprasījums, jo īpaši pēc virsniekiem, pasaules flotē ir. Bet, ja Latvijas jūrnieki iemantos dzērāju slavu, pieprasījums pēc viņiem pasaules flotē mazināsies. Ja angļi dzer uz sava karoga kuģa, tad šī informācija tur arī paliek, bet, ja Latvijas jūrnieks dzer uz

britu karoga kuģa, tad uz šo faktu skatās pavisam savādāk, tas ir pavisam cits stāsts, kas ar mediju palīdzību un pa citiem kanāliem izplatās visā pasaulē. Vienmēr un visur atkārtoju – mums jābūt divtik uzmanīgiem un divtik labi sagatavotiem, lai konkurētu darba tirgū. Mūsu jūrniekiem jāgādā par savu tēlu, jo no tā būs atkarīga gan viņu vieta jūrnieku darba tirgū, gan arī atalgojums, tāpēc nevajadzētu pieļaut pārkāpumus, tai skaitā arī aizrauties ar dzeršanu.

– Ja ir bijis pārkāpums, tad loģiski seko arī sods?

– Konvencijā noteikts, ka katrā dalībvalstī ir jābūt izveidotai sistēmai, ko tā darīs un kā rīkosies, ja tiek saņemts ziņojums par dažādām nekompetencēm, pārkāpumiem, tai skaitā par dzeršanu, kā arī jābūt izstrādātam sodīšanas mehānismam. Latvijā ir izveidota komisija, kurā darbojas trīs aktīvi Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas kapteini un es kā Jūrnieku reģistra, tāpat valsts institūcijas pārstāvis. Kapteini izvērtē katru gadījumu un katru jūrnieku atsevišķi, jo tieši viņi, kas savā ikdienas darbā risina visus jautājumus uz kuģa, tai skaitā arī ar apkāpnes dzeršanu saistītas lietas, vislabāk spēj pareizi izvērtēt situāciju, bet dokumentus, kā jau to nosaka likumdošana, paraksta Jūrnieku reģistra vadītājs.

Nevar teikt, ka mēs bieži saņemam ziņojumus par pārkāpumiem, tomēr saņemam – vidēji katru mēnesi nākas izskatīt vienu gadījumu, kad jūrnieki ir *iekrituši* dzeršanas dēļ. Lielākoties tie ir kapteini un virsnieki, jo

▶▶▶ 22. lpp.



▶▶▶ 21. lpp.

no viņiem tiek prasīts vairāk nekā no ierindas jūrnikiem. Uz viņu pleciem ir uzlikta atbildība par cilvēkiem, kuģi un kravu, ko nedrīkst pakļaut neattaisnotam riskam.

– Kāds sods parasti tiek piemērots?

– Parasti mēģinām piemērot tādus sodus, lai jūrnīks, kaut arī pazemināts amatā, strādājot savā profesijā varētu nopelnīt sev un ģimenei iztiku.

Līdz šim stingrākais sods uzlikts kādam kapteinim: uz vienu gadu viņam vispār ir aizliegts strādāt jūrā, pēc gada viņš var kārtot sertifikātu un gadu strādāt par matrozi.

Līdz šim stingrākais sods uzlikts kādam kapteinim: uz vienu gadu viņam vispār ir aizliegts strādāt jūrā, pēc gada viņš var kārtot sertifikātu un gadu strādāt par matrozi.

– Kapteinis?! Par matrozi?

– Jā, kapteinis! Un tad, kad būs pagājuši divi gadi, viņš varēs kārtot sertifikātu uz to līmeni, uz kuru būs spējīgs nokārtot. Domāju, ka viņš kapteiņa amatā neatgriezīsies, jo nevarēs nokārtot šo līmeni. Tas ir bijis visstingrākais sods, jo sūdzības par šo kapteini bija saņemtas no dažādām kompānijām un par nopietnu dzeršanu.

– Droši vien šis kapteinis ir no vecāka gadagājuma...

– Nē, es tā neteiktu, jo neesmu pārlicināts, ka piecdesmit piecus gadus vecākam būtu pieskaitāms vecākajai paaudzei, kaut studentiem droši vien tā varētu likties.

– Vai jūsu izskatīšanā ir bijusi arī kāda lieta, kad jūrnīki lietojuši narkotikas?

– Mēs neesam šādas lietas skatījuši, bet ārstu medicīniskajā komisijā ir izķerti un noņemti no trases jūrnīki, kuri lieto narkotikas.

– Parasti jau cilvēki meklē attaisnojumu šādai savai rīcībai, viņi saka: vientulība, nogurums, stress.

– Kuģošanas nozarē viss ir mainījies, un ne jau vienmēr tikai uz to

labāko pusi. Senāk komandas bija lielākas un no kuģu īpašnieka puses bija lielāka izpratne par jūrnīku darba specifiku, jo daudzas rēdešanas piederēja jūrnīku dzimtām. Tagad pasaules flote par deviņdesmit pieciem procentiem pieder bankām, un tām flote ir tikai instruments maksimāla labuma gūšanai. Kad IMO tika skatīts jautājums par cilvēka nogurumu, šajā sakarā mēģināja izdomāt visu ko, tikai nepieļāva domu, ka, lai mazinātu jūrnīka nogurumu, būtu skaitliski

jāpalielina apkalpe. Varbūt derētu paņemt klāt pāris cilvēku, tad nogurums mazinātos? Nē, nē, cilvēkus vajag trenēt pret nogurumu! Sakiet, lūdzu, kā reāli to var izdarīt? Lai gan apkalpes ir kļuvušas mazākas, darba apjoms nav samazinājies, un arī jūras ir tās pašas, kas bija Valdemāra laikos. Protams, ir nākušas jaunas tehnoloģijas, bet ir aizgājusi izpratne par jūrnīku dzīvi, jo jūrā jau nav tikai darbs, jūra – tā ir cilvēka dzīve.

– Statistika liecina, ka negadījumi jūrā joprojām notiek.

– Un pētījumos, kas godīgāk vai mazāk godīgi atspoguļo avārijas un to iemeslus, parādās ziņa, ka kāds no jūrnīkiem ir lietojis alkoholu, tāpēc pirmais, kas jādara, – jāaizliedz alkohola lietošana.

Tagad spēkā ir STCW konvencija, kas nosaka, ka jūrnīkam, ja viņš stāv sardzē vai pilda citu darba uzdevumu, alkohola līmenis nedrīkst pārsniegt 0,5 promiles. Latvijas likumdošanā ir ierakstīts vēl stingrāks noteikums – alkohola līmenis vispār nedrīkst pārsniegt 0,5 promiles. Bet pašas kuģošanas kompānijas var noteikt vēl stingrāku prasību – alkohola nulles līmeni, ko daudzas tankkuģu kompānijas jau ir izdarījušas.

Kad alkohola lietošanas jautājumu skatīja IMO, pirms jaunie noteikumi 2012. gadā stājās spēkā, un vēlējās panākt, lai uz kuģiem vispār

aizliegtu alkohola lietošanu, kājās cēlās itāļi un franči un jautāja, vai pasaules floti vēlas atstāt bez viņu jūrnīkiem, jo franči un itāļi bez viņa glāzes nepusdieno. Nevar būt tā, ka cilvēkam pilnīgi viss tiek atņemts un aizliegts, cilvēks taču nevar kļūt par robotu, jo arī jūrā un darbā cilvēka dzīve turpinās. Pēc karstām debatēm toreiz IMO stingrāko normu – nulles līmeni – tomēr nepieņēma.

– Vai, strādājot par kapteini uz kuģa, ir nācās cīnīties ar dzeršanas netikumu apkalpes vidū?

– Ir nācies. Parasti pāris cilvēkiem uz kuģa ar to ir problēmas. Bet, ja kādu no kuģa par dzeršanu nācās norakstīt, nereti es to pārdzīvoju vairāk nekā tas, kurš bija zaudējis darbu. Reiz nācās no kuģa norakstīt trešo mehāniķi, kurš, stājoties darbā, bija patiesi laimīgs, ka dabūjis labu darbu un labu atalgojumu, jo bija piedzīvojis grūtus laikus. Pagāja tikai mēnesis, un viņš sāka dzert. Izteicu brīdinājumu, bet nekas nelīdzēja, vajadzēja norakstīt, jo viena dzērāja dēļ nevarēju riskēt ar kuģi un komandu.

– Ko vajadzētu apzināties visiem, īpaši jau studentiem, kuri izvēlējušies jūrnīka profesiju?

– Ir veca patiesība, ka cilvēki nemēdz ieklausīties brīdinājumos. Protams, laiki ir mainījušies. Tolaik, kad es strādāju uz kuģiem, vēl nebija pieņemti tik stingri noteikumi attiecībā uz dzeršanu kā tagad. Agrāk uz jūrnīcības lietām skatījās vieglāk, bet tas gan nenozīmē, ka ļāva plēģurot. Tomēr tik stingri noteikumi kā tagad, kad pat svētkus nedrīkst atzīmēt ar viņa glāzes pācelšanu, nebija. Varu teikt tikai vienu: ja šodien kāds vēlas strādāt flotē un veidot labu jūras karjeru, tad ar alkohola lietošanu vajadzētu būt uz jūs gan jūrā, gan arī pēc reisa kras-tā. Neesmu pārlicināts, ka alkohols ir tas, kas noņem stresu, jo tā lietošanas sekas ir atkal jauni stresī. Ja uz kuģa ir noteikta alkohola nulles tolerance, tad tā ir jāievēro, un tur neko nevar darīt. Bet pats galvenais, kas mums visiem jāmacās, ir tas, ka iedzert nenozīmē dzert spaiņiem. Kapteiņa Morgana laiki ir aizgājuši uz neatgriešanos. ■

Anita Freiberga

Progresu nevar apturēt

Gadu simtiem papīra kartes ir bijušas kuģa navigācijas sirds un dvēsele. Bet viss plūst un mainās, un progresam neviens nevar pretī nostāties. Un arī nevajag. Tomēr jāatzīst, ka jaunais nemaz tik viegli neienāk un, tēlaini runājot, ne jau viss, kas spīd, ir zelts. Pāreja uz ECDIS tiešām notiek lēni, soli pa solim. Tagad IMO pieņemtais dokuments paredz, ka elektroniskās kartes obligāti būs jāievieš uz visiem kuģiem, arī supertankkuģiem un milzu konteinerkuģiem.

Lai gan vēl joprojām pastāv bažas par šķēršļiem, ko rada tehnoloģiskas, finanšu un personāla problēmas, tomēr pēdējā laikā kuģu īpašnieki atzīst, ka ECDIS ir pareizākā alternatīva papīra kartēm. Ir radīts labs elektronisko karšu pārklājums, un lielākā daļa no incidentiem attiecināma nevis uz sliktām elektroniskajām kartēm, bet gan uz personāla vāju prasmi ar tām strādāt. ECDIS tiek vērtēts kā labs produkts, kas nodrošina integrētu paketi: maršruta zīmējumu, plānošanu un uzraudzību, tomēr kaut vai „Costa Concordia” traģēdija liek atcerēties, ka, neskatoties uz mūsdienu sarežģītājiem un modernajām jūras tehnoloģijām, kas, protams, atvieglo darbu, jūrā nekādā gadījumā par zemu nedrīkst novērtēt cilvēka faktoru. Piemēram, kravas kuģis „CFL Performer” Anglijas austrumu krastā uzskrēja uz sēkļa, un Lielbritānijas Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa savā ziņojumā atzina, ka kuģa apkalpe nav pietiekami labi apmācīta ECDIS lietošanā. ECDIS bija galvenais navigācijas instruments, bet neviens no kuģa vadītāju sardzes virsniekiem neprata ar to rīkoties, tāpēc sistēma, kas būtu palīdzējusi



novērst negadījumu, netika izmantota. Līdzīgi gadījumi joprojām nav retums, tāpēc IMO tirdzniecības flotē noteikusi obligātu ECDIS apmācību. Lai izpildītu STCW prasības, arī Latvijas Jūras akadēmija ar Senāta lēmumu noteikusi kontaktstundu skaitu profesionālajos priekšmetos: kuģošanas drošībā – 75%, radiolokācijā un ECDIS – 90%, sakaru organizācijā un GMDSS – 90% kontaktstundu, savukārt vispārizglītojošajos priekšmetos kontaktstundu skaits nedrīkst būt mazāks par 40% no mācību procesa.

ECDIS ražotāji kopā ar jūrnieku mācību centriem ir izveidojuši ECDIS apmācības tīklu, kas darbojas 20 valstīs un nodrošina kuģniecības nozari ar augsti kvalificētu ECDIS apmācību un sertificēšanu.

Eksperti runā par plusiem un mīnusiem

Analizējot ECDIS ieviešanas gaitu, tempu un efektivitāti, eksperti norāda gan uz elektronisko karšu plusiem, gan arī mīnusiem. Viņi uzsver, ka ir svarīgi saprast, ka kuģa atbilstība

DAŽI FAKTI

Vairāk nekā 50% no starptautiskajiem tirdzniecības kuģiem pasaulē ir gatavi strādāt ar ECDIS, bet tā ieviešana ir atšķirīga dažādās kuģu grupās: izmantot ECDIS ir gatavi 57% balķeru, 65% ro-ro kuģu un 71% konteinerkuģu.

No 41 500 pasaules tirdzniecības kuģiem 24 300 jeb 58% jau tagad izmanto „Electronic Navigational Chart Service” (ENCS) pakalpojumus.

Tikai 69% pasaules tankkuģu flotes (3000 GT) 2015. gada beigās strādāja ar ECDIS, lai gan ECDIS prasības šīs klases kuģiem stājās spēkā jau 2015. gada 1. jūlijā.

Jau tagad 62% lielo kravas kuģu virs 50 tūkstošiem bruto tonnu izmanto ECDIS, lai gan ECDIS prasībām tie būs pakļauti tikai no 2016. gada 1. jūlija.

Āzijas lielo kravas kuģu flote par 63% ir gatava pārejai uz ECDIS, bet Eiropas flote par 62%.

ECDIS prasībām un efektīva šīs sistēmas izmantošana nav viens un tas pats. Visām kuģošanas kompānijām

▶▶▶ 24. lpp.

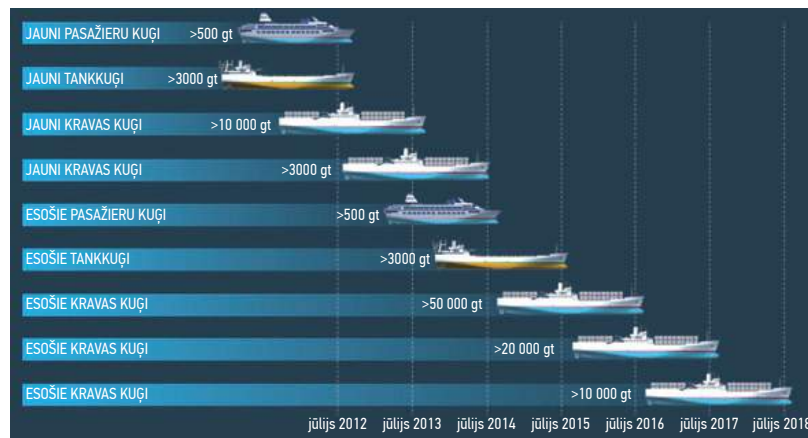
UZZIŅAI

Nozares eksperti lēš, ka līdz 2016. gada beigām aptuveni 250 tūkstoši jūrnieku pasaulē izies ECDIS apmācību un iegūs sertifikātu. ECDIS lietotājiem mācības notiek divos posmos: pirmais ir 40 stundu ECDIS apmācības vispārīgais kurss, otrs – reāla ECDIS izmantošana uz kuģa, kas notiek attiecīgu apliecību saņēmēja virsnieka vadībā. Ir arī kuģošanas kompānijas, kuras ECDIS programmas apmācību uztic kuģu kapteiņiem, kuri saņēmēši attiecīgu sertifikātu.

►►► 23. lpp.

jāpanāk, ka uz to kuģiem ir ieviesta tāda kuģu vadītāju politika un procedūras, kas nodrošina drošu un efektīvu kuģu vadītāju sagatavošanu un darbību, lai pilnībā tiktu izmantotas ECDIS sniegtās iespējas.

Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas organizācijas (UKHO) vadītājs un ENCS darba grupas vadītājs kapteinis Tomass Mellors ir viens no tiem speciālistiem, kas sniedz atbalstu kuģošanas kompānijām elektronisko karšu ieviešanā un IHO uzdevumā izvērtē karšu standartus. „Lai gan starptautiskā tankkuģu flote ir darījusi daudz un panākusi progresu, lai no 2016. gada 1. jūlija ieviestu elektroniskās kartes atbilstoši SOLAS noteikumiem, tomēr jāatzīst, ka aptuveni 4000 tankkuģu flote vēl neizmanto pat ENCS pakalpojumus, tātad nav gatava arī ECDIS ieviešanai. Aptuveni 83 procenti LNG tankkuģu un tikai 36 procenti jēlnaftas pārvadātāju ir gatavi strādāt atbilstoši ECDIS standartiem.



Tiem tankkuģu īpašniekiem un operatori, kuri vēl nav sākuši pāreju uz ECDIS, vajadzētu nekavējoties to darīt. 2016. gada 31. decembrī beidzas pārejas periods, kas dots, lai kuģu īpašnieki un operatori nodrošinātu savu kuģu atbilstību standartiem, jo sekas par ECDIS standartu neievērošanu var būt smagas,” brīdina Mellors.

ECDIS plusi

ECDIS labo darbu saraksts, kurus eksperti atzīst par nenoliedzamiem ieguvumiem, ir diezgan pagars. Pieejamība, ātrums un precizitāte. Arī

tas, ka elektroniskajās kartēs operatīvi var izdarīt labojumus un grozījumus un komandtiltiņa virsnieks ik nedēļu šos elektronisko karšu atjaunotos variantus saņem ar e-pasta starpniecību, protams, ar savu drošības kodu un apmaiņā pret līgumā atrunāto samaksu. Viena no elektronisko karšu lielākajām priekšrocībām salīdzinājumā ar papīra kartēm ir tā, ka ECDIS lietotājs redz kuģa reālo atrašanās vietu. Šī programma ir atbalsts kuģu vadītājiem, jo informē par dziļumiem, brīdina par seklumiem un pasargā no uzskriešanas uz sēkļa. Visi ir vienprātis, ka norāde uz dziļumiem ir ļoti svarīga, lai, piemēram, veiktu tvertņu tīrīšanu vai balasta ūdens apmaiņu, ko kuģis drīkst veikt, kad jūrā ir sasniegts noteikts dziļums. Vēl speciālisti saka, ka ECDIS palīdz samazināt kuģa ekspluatācijas izmaksas un ir videi draudzīga, domājot par tiem papīra karšu kalniem, kas krājās uz simtiem un tūkstošiem kuģu. Pieņemtie ir ECDIS svarīgākie plusi, ir arī citi, bet detalizēti iedziļināties

tehniskās detaļās nav šī raksta uzdevums, to lai dara speciālisti. Svarīgākais vēstījums ir tas, ka ieguvumi ir neapstrīdami.

Bet ir arī trūkumi

Dienvidatlantijas reģiona Loču asociācijas viceprezidents kapteinis Džordžs Viso: „ECDIS ieviešana nenoliedzami ir jaunās ēras sākums kuģošanā, un nav noliedzams arī tas, ka modernajām tehnoloģijām ir jāienāk. Tomēr ar moderno tehnoloģiju ienākšanu ir saistītas arī zināmas problēmas, ko jau piedzīvo visi, kas pārgājuši uz elektroniskajām

kartēm, piemēram, jaunbūvēto kuģu flote. Visi ir tik ļoti aizrāvušies ar ECDIS, ka nevienam nav laika paskatīties, kas notiek aiz loga, reālajā dzīvē, nevis uz datora ekrāna. Lai gan kuģa vadīšana ir reāla, viss notiek it kā virtuālajā realitātē. Tiltā komanda kļūst pārmērīgi un nepieļaujami atkarīga no tehnoloģijām, tāpēc zaudē kuģošanas prasmes. Un tā, lūk, ir milzīga problēma.”

Tātad viens lielākajiem trūkumiem ir speciālistu pārāk liela pašausšanās uz elektroniskajām sistēmām, kuras ir savstarpēji saistītas un perfekti darbojas tikai tad, ja visas strādā noteiktajā kārtībā un sistēmā. Tas kuģu vadītājiem uzliek lielu atbildību – sekot sistēmu darbībai un atcerēties, ka ECDIS mērķis ir palīdzēt nodrošināt efektīvu navigāciju, nevis to aizstāt.

Liela vērība jāpievērš visu sistēmu darbībai, jo, piemēram, GPS signāla zudums var būt par pamatu kļūdainai kuģa pozīcijas noteikšanai, kam savukārt var būt postošas sekas. Speciālisti uzsver, ka nekādā gadījumā nedrīkst atslēgt trauksmes signālu arī tad, ja šķiet, ka tas skan pārāk bieži. Trauksmes signāla darbībai jābūt precīzi dokumentētai.

Kā viena no nopietnākajām problēmām ECDIS ieviešanas gaitā tiek minēta ļoti triviāla lieta, proti, ka liela daļa kapteiņu un stūrmaņu ir izaugusi papīra karšu laikmetā, tāpēc pāreja uz elektroniskajām kartēm var radīt psiholoģiskas un praktiskas problēmas. Kuģošanas kompānijām un mācību centriem vajadzētu šādus gadījumus identificēt un mudināt vecākās paaudzes jūrniekus vairāk laika veltīt jaunās sistēmas apgūšanai.

Praktizējošo jūrnieku replikas par ECDIS

„Papīra kartēm dienas tiešām ir skaitītas, un man ļoti žēl sodienas kadetus, kuri neko nezina par papīra karšu romantiku.”

„Lielākā problēma ECDIS ieviešanā ir vecie kapteiņi, kuri baidās no jaunajām tehnoloģijām, tai skaitā elektroniskajām kartēm, tāpēc gvelž kaut kādas muļķības par papīra karšu romantiku. Bet jaunās tehnoloģijas ienāk un ir domātas tam, lai atvieglotu mūsu darbu un dzīvi.”

„Esmu pārliecināts, ka kuģa vadītājam nepieciešamas teicamas iemaņas gan darbā ar papīra, gan elektroniskajām kartēm.”

„Pēc gadiem desmit, piecpadsmit neviens vairs nesapratīs, kas tā bija par ceļšanos ar ECDIS ieviešanu, bet pašlaik, kamēr vēl elektronika pieļauj kļūdas, vajadzētu nodrošināties arī ar papīra diagrammām.”

„Mūsu kompānija beidzot pieņēma lēmumu pilnībā integrēt ECDIS sistēmu, bet interneta atjauninājumi bija ļoti laikietilpīgi, jo trīs reizes nedēļā vajadzēja augšupielādēt jaunus failus, tāpēc pārejas periodā izmantojām abas sistēmas – gan

Daļa ekspertu ir cieši pārliecināti, ka tieši ar ECDIS palīdzību var izvairīties no lielākās daļas kļūdu, ko pieļauj cilvēks.

„Jūrniecības un enerģētikas nozares izmanto jaunākās tehnoloģijas un ievieš arvien jaunas un jaunas, lai optimizētu ražošanas procesu un izmaksas un saīsinātu piegādes termiņus, bet šādas tehnoloģiskās pārmaiņas ir kā atvērtas durvis, jo ir neaizsargātas pret kibernetiskiem,” brīdina NATO kibernetizēšanu izpēti analītiķi, kuri apgalvo, ka ir atklājuši ievērojamas caurumus trijās galvenajās tehnoloģijās, ko izmanto jūrnieki: GPS, AIS un ECDIS.

Lielākā problēma ECDIS ieviešanā ir vecie kapteiņi, kuri baidās no jaunajām tehnoloģijām, tai skaitā elektroniskajām kartēm.

papīra diagrammas, gan elektroniskās kartes. Jāatzīst, ka jaunās tehnoloģijas palīdz uzlabot kuģošanas drošību un tām ir milzīgs potenciāls, tomēr pagaidām problēmu netrūkst. Problēma, pret ko es atdūros, bija tāda, ka elektroniskajās kartēs daudzas reizes bija veikti labojumi, bet es par tiem uzzināju tikai tāpēc, ka labi pārzināju maršrutu. Varbūt sistēmas uzlabojums būtu, ja komandtiltiņa virsnieks saņemtu informāciju par notikušajām izmaiņām. Otra lieta, kas ļoti traucē, ir pievienotās informācijas jucekļi, kas kavē uztvert nepieciešamo informāciju, tad jau gandrīz labāk ir to vispār atslēgt. Elektroniskajām kartēm vēl vajadzētu uzlabot arī rezolūciju, jo ir pārāk slihta izšķirtspēja. Arī ar trauksmes uzstādījumiem ir bīstami, jo signalizācija ielēdzoties traucē koncentrēties uz situāciju. Signalizācijas pārvaldība ir būtiska, bet tā prasa uzlabojumus. Un vēl vēlos piebilst, ka arī papīra kartes nedrīkst pazust no navigācijas, tās joprojām ir nepieciešamas.”

„ECDIS ir labs produkts, bet tālu no ideāla, un mums, visiem tiem, kas ar to ikdienā strādā, ir jāsaprot, kur ir sistēmas problēmas un nepilnības. ECDIS atrodas pārejas posmā, bet esmu pārliecināts, ka tā ar laiku kļūs labāka. Mans padoms stūrmaņiem – pārāk nepaļauties uz ECDIS, jo realitāte ir tur ārā.”

Pasaulē mainās prasības

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš: „Vēl samērā nesen hidrogrāfiskie mērījumi pirmkārt un galvenokārt tika izmantoti kuģošanas drošības garantēšanai, bet tagad hidrogrāfisko mērījumu datus pieprasa ikviens, kas jūrā vēlas kaut ko pētīt, būvēt, veidot, zvejot, atpūsties un tā tālāk. Taču nepieciešamais hidrogrāfisko mērījumu apjoms un dažādība ir tikai viena problēmas puse, ne mazāk svarīgs ir jautājums, kā iegūtos datus padarīt universālus no savietojamības viedokļa – pieejamus visiem potenciālajiem lietotājiem pasaulē. Šim jautājumam seko nākamais – lietotājiem jābūt apgādātiem ar attiecīgu aprīkojumu un programmām, lai datus varētu iegūt un izmantot. Un atkal problēma, jo 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 ziņu, ka nepieciešams atkal cits aprīkojums, lielākā daļa uztvers sāpīgi. Taču visi šie jautājumi ir jārisina. Vēl viens aspekts, kas sarežģī situāciju, ir vēlme visus datus iegūt bez maksas. Taču finansēšanas modeļi dažādās valstīs ir atšķirīgi. Nevar nerēķināties ar

UZZIŅAI

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

to, ka hidrogrāfisko datu ieguve ir darbietilpīga un noteikti nav lēta, jo jāmaksā gan par cilvēku darbu, gan kuģiem, gan aparatūru.”

Darbs turpinās

Šis ir nozīmīgs brīdis starptautiskajai tirdzniecības flotei – tā piedzīvo laiku, kad aizsākas navigācijas digitālā ēra. Speciālisti prognozē, ka līdz šīs desmitgades beigām pasaules flote varētu pilnībā pāriet uz ECDIS. Svarīgi saprast, ka priekšā milzīgs darbs gan tiem, kuri izstrādā ECDIS kartes, gan tiem, kuri tās izmanto savā ikdienas darbā. Viens no svarīgākajiem uzdevumiem ECDIS ieviešanas procesā ir sistēmas sakārtošana. Ražotāji un kuģu īpašnieki uzlabo esošās sistēmas atbilstoši jaunākajiem standartiem. Kopīgiem spēkiem tiek meklētas vājās un problemātiskās vietas sistēmā, kuru nav mazums.

UZZIŅAI

Grozījumi STCW deva laiku līdz 2016. gada 31. decembrim, lai veiktu apmācību elektronisko karšu izmantošanā, kuras aizstāj papīra kartes.

Liels un atbildīgs darbs priekšā arī ostas valsts inspektoriem, uz kuru pleciem gulstas sistēmas kontrole, tāpēc, veicot pārbaudes ostās, īpaša vērība jāpievērš ar ECDIS saistītajiem jautājumiem, lielāko akcentu liekot uz kuģu vadītājiem: lai sertifikāti būtu atbilstoši IMO standartiem un lai uz kuģa būtu jaunākā izlaiduma vai atjauninātas elektroniskās jūras kartes.

Un, visbeidzot, jau rakstā pieminētā atziņa: ECDIS un efektīva ECDIS izmantošana nav viens un tas pats. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Stūrmanis bez kartes nav stūrmanis

JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: „Pēdējos gados jūrniecības nozare cenšas pārāk ātri skriet uz priekšu, un tas attiecas arī uz elektroniskajām kartēm, jo risku izvērtēšana nav bijusi pietiekami nopietna. Jau ir bijuši nepatīkami precedenti, kad, piemēram, šajā sistēmā ir iekļuvuši teroristi un novirzījuši kuģi no kursa. Un to izdarīt ir pietiekami vienkārši.

IMO pieņem lēmumus un, kā saka, taisa laika apstākļus, bet jāatceras, ka tur pietiekami aktīvi strādā

lobiji, tai skaitā arī elektronisko karšu ražotāju lobiji. Tas ir liels bizness: elektronisko karšu ražošana, atjaunošana un uzturēšana, piedevām visam uz kuģa ir jābūt divos eksemplāros.

Neuzskatu, ka ir pareizi atteikties no papīra kartēm, jo atņemiet stūrmanim karti, un viņš kļūs par stāvistu uz tiltiņa.

Un vēl jāatceras, ka pašlaik nav īstas skaidrības, kā to visu mēdzēt, jo elektronisko karšu programmas ir tik dažādas, un daudzas

no tām ļoti sarežģītas. Būtu loģiski, ja izveidotu vienotu operētājsistēmu, bet pašlaik uz kuģiem sistēmas atšķiras. Tā arī to sauc – tipa specifika, ko apgūst uz katra kuģa atsevišķi, kas ir kuģa īpašnieka atbildība. Tieši tāpēc, ka elektronisko karšu sistēmas ir tik dažādas, eksāmeni par ECDIS nav jākārto.

Domāju, ka ostas valsts kontroles procedūras par ECDIS atbilstību IMO noteiktajām prasībām arī būs diezgan sarežģītas, bet to, protams, rādīs nākotne.”

Kīna ievieš stingrākus noteikumus

Kīnas Transporta ministrija paziņojusi, ka no 2016. gada 1. janvāra ievieš stingru noteikumu visiem kuģiem, kas kuģo šis valsts ūdeņos un ienāk valsts ostās: no 1. janvāra SO₂ saturs kuģa degvielā nedrīkst pārsniegt 0,5%. Tas tiek darīts, lai līdz 2020. gadam SO₂ izmešus no kuģiem samazinātu par 65%.

Noteikts kontroles sistēmas pārejas periods, kas paredz, ka līdz 2017. gadam kuģi izlases kārtībā tiks kontrolēti atsevišķās ostās, bet līdz 2019. gadam kontroles zonā SO₂ saturs atbilstība normai tiks pārbaudīta pilnīgi visiem kuģiem.■

Vienošanās Davosā

2016. gada janvāra beigās „DP World” un „The Russian Direct Investment Fund” (RDIF) Pasaules ekonomikas forumā Davosā parakstīja dokumentu par kopīgu uzņēmējdarbību Krievijas ostu un loģistikas infrastruktūras attīstīšanā. Tika izveidots kopuzņēmums „DP World Russia”, kur 80% akciju pieder „DP World” un 20% RDIF. Abas puses paredz, ka laika gaitā Krievijas ostu iekārtu modernizācijā varētu ieguldīt aptuveni divus miljardus ASV dolāru.

„DP World” vadītājs sultāns Ahmeds bin Suleimans: „Krievija vienmēr ir bijusi pievilcīgs tirgus ar milzīgām ilgtermiņa iespējām. Esmu pārliecināts, ka mūs gaida sekmīga sadarbība, kas dos labus rezultātus, jo ostu, transporta un loģistikas infrastruktūra ir labs ilgtermiņa ieguldījums.”■

Kuģošanas drošība, jūrnieku drošība, drošība jūrās un ostās kļūst arvien aktuālāka

2016. gada 29. janvārī Vācija pievienojās Konvencijas par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkaršanu 2005. gada protokolam. Likumdošanā paredzēta kriminālatbildība par rīcību, kas apdraud kuģošanas drošību, ieskaitot konfliktsituācijas ar spēka pielietošanu uz kuģa, vardarbību pret kuģa apkalpi, kā arī ieroču lietošanu uz kuģa, kuģa iznīcināšanu vai bojāšanu.

1988. gada 10. martā Romā pieņēma Konvenciju par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkaršanu (SUA), atzīstot, ka terorisms apdraud starptautisko mieru un drošību. 2005. gada protokoli šo konvenciju ir paplašinājuši ar efektīviem pasākumiem, kas paredz tādu



Pievienošanās dokumentu IMO ģenerālsekretāram iesniedz Vācijas vēstnieks Lielbritānijā Peters Amons.

UZZIŅAI

Konvencija un 2005. gadā tai pievienotais protokols ir tiesību akti, kas pieņemti, lai novērstu un apkarotu terorismu pret kuģiem, uzlabotu drošību uz kuģiem un krastā, mazinātu draudus pasažieriem, apkalpei un ostas darbiniekiem, kas atrodas uz kuģa un ostas teritorijā, kā arī kuģošanas līdzekļiem un to kravai.

prettiesisku darbību kā ieroču un sprāgstvielu nelikumīga transportēšana un izmantošana, radioaktīvo, bioloģisko, ķīmisko vai kodolieroču izmantošana vai draudēšana ar šo ieroču pielietošanu apkaršanu. Protokoli paredz dalībvalstu sadarbības procedūru gadījumos, kad ir pamats uzskatīt, ka tiek pārkāptas SUA konvencijas pamatnostādnes. Protokoli stājās spēkā 2010. gada 28. jūlijā un palīdz stiprināt drošību jūrā, kā arī papildina Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasības.

ANO dalībvalstis ir apstiprinājušas, ka tās nepārprotami nosoda jebkādas teroristiskas darbības, metodes un prakses neatkarīgi no tā, kur un kas tās ir veicis, tostarp tās, kuras apdraud draudzīgās attiecības starp valstīm un tautām, kā arī valstu teritoriālo integritāti un drošību.■

Atzīmē konvencijas 20 gadu jubileju

Janvāra beigās Tokijā notika simpoziji sakarā ar 20. gadadienu, kopš spēkā stājusies Starptautiskā konvencija par gatavību, reaģēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā (OPRC). Nozares eksperti apsprieda svarīgākās problēmas, kā arī iepazīstināja ar jaunākajām tehnoloģijām, kas ļauj efektīvāk cīnīties ar naftas noplūdes sekām.

IMO Jūras vides nodaļas direktors Stefans Mikalefs simpozijā uzsvēra, ka svarīgi ir nezaudēt modrību un saglabāt augstu gatavības

līmeni, lai nepieciešamības gadījumā reaģētu uz iespējamām naftas noplūdēm.■



Simpozijā Tokijā.

Izgaist ilūzijas par kuģošanas biznesa ātru atveseļošanos

Kuģu brokeru kompānija „Cotzias International Shipping” savos regulārajos ziņojumos atzīmē: „Pesimisms ir pareizais apzīmējums, ja runājam par 2016. gada starptautisko jūras pārvadājumu tirgu. Tā vien izskatās, ka tas būs īsta izaicinājuma gads, un cerības, kas pašā gada sākumā pazibēja pie apvāršņa, ātri vien pazuda zem skarbās realitātes.

Ķīnas tirgus ir viens no galvenajiem cerību gremdētājiem, jo 2015. gadā iesākusies stagnācija ar vēl lielāku sparurpini nāsies 2016. gadā.

2015. gads bijis slikts arī dzelzs rūdas tirgum, kas piedzīvoja 39% lielu cenu kritumu, un analītiķu paredz, ka tirgus zemas

cenās saglabās ilgtermiņā. Arī oglēm 2015. gads nav bijis veiksmīgs, bet naftas tirgū valdošās zemās cenas dzen izmisumā degvielas ražotājus. Piedevām stresu rada arī Irānas atgriešanās naftas tirgū.

Eiropai milzīgas problēmas sagādā bēgļu plūsma, kas ievērojami apgrūtina ekonomisko stabilitāti, patiesību sakot, destabilizē Eiropas finanšu tirgu, kas kopā ar saspīlējumu Tuvajos Austrumos saasina arī politisko situāciju.

Globālā finanšu un politiskā stabilitāte ir apdraudēta, un tas atsaucas uz kuģošanas biznesu, jūras pārvadājumu pakalpojumiem, radot depresīvu noskaņojumu šajā nozarē.■

Brunotu apsardzi apsūdz nelikumīgā ieroču glabāšanā

2013. gadā Indijas dienvidu štātā Tamilnādā 35 jūrnieceki – 14 igauņi, 12 indieši, seši briti un trīs ukraiņi – tika apsūdzēti nelikumīgā ieroču glabāšanā, lai gan šie jūrnieceki strādāja brunotas apsardzes sastāvā, pavadot tirdzniecības kuģus pirātu apdraudētajos rajonos Indijas okeānā. Policija un muiža uz kuģa atrada 35 ieročus, tai skaitā pusautomātiskos, un gandrīz 6000 patronu.

Pirmās instances tiesa jūrniecekus atļaisnoja, tomēr Indijas varas iestādes iesniedza apelācijas sūdzību un liedza viņiem izbraukt no valsts.

ASV jūras apsardzes kompānija „AdvancedFort”, kurai pieder apsardzes kuģis, apgalvo, ka visi ieroči, kas bija uz kuģa, ir likumīgi iegādāti un visiem jūrniecekiem ir bijušas ieroču nēsāšanas licences. Lai gan par to tiesā tika iesniegti pierādījumi, tas netika ņemts vērā, un 2016. gada janvārī Indijas augstākā tiesa visiem 35 jūrniecekiem piesprieda maksimālo sodu – piecus gadus cietumā, ko iespējams pārsūdzēt 30 dienu laikā.

Apvienotajā Karalistē vairāk nekā 300 tūkstoši cilvēku parakstījuši lūgumrakstu valdībai, lai tā palīdz šīs lietas sakarā. „Mēs gribam zināt, ko misters Kameronš grasās darīt!” Savukārt Kameronš, komentējot notikušo, atzīst, ka viņam ir ļoti žēl, ka tā noticis, bet viņš nevar iejaukties citas valsts lietās.■

Tankkuģa apkalpe izglāb Kubas bēgļus

Tankkuģa „Fast Titan” apkalpe, kas bija ceļā no Kolumbijas uz Jamaiku, 2016. gada 15. janvārī saņēma lūgumu pēc palīdzības un izglāba 17 Kubas bēgļus – 12 vīriešus un piecas sievietes, kurus nogādāja Kingstonā, lai varas iestādes tos repatriētu atpakaļ uz Kubu.

„Colombia Ship Management” amatpersonas un Singapūras dzimtas pārvaldnieks Tans Suans Jovs izteica pateicību kapteinim Robertam Stanesku un viņa komandai par profesionālu un labai kuģošanas praksei atbilstošu rīcību.■

Sadarbība drošības jautājumos Indijas okeāna reģionā

„Indian Ocean Naval Symposium” (IONS) ir 2008. gadā dibināta starptautiska jūrnieceības drošības organizācija. 2016. gada 13. janvārī Dakā (Bangladeša) notika 5. starptautiskais simpozijš, kura dalībnieki bija vienprātīgi, ka nepieciešama vēl ciešāka sadarbība jūras drošības jautājumos, un atzina, ka Indijas okeāna reģions ir viens no stratēģiski svarīgiem intensīvas kuģu kustības ceļiem un tajā pašā laikā viens no visvairāk apdraudētajiem reģioniem pirātisma un brunotu uzbrukumu ziņā. Bangladešas Jūras spēku štāba priekšnieks viceadmirālis

Farīds Habibs bija gandarīts, ka organizācijas dalībvalstis spēj vienoties par šā reģiona ģeopolitisko un ekonomisko attīstību.

IONS ir 22 dalībvalstis: Austrālija, Bangladeša, Francija, Indija, Indonēzija, Irāna, Maldīvija, Maurīcija, Mozambika, Mjanma, Omāna, Pakistāna, Saūda Arābija, Itālija, Singapūra, Dienvidāfrika, Sudāna, Tanzānija, Taizeme, Austrumtimora, Apvienotie Arābu Emirāti un Lielbritānija, kā arī četri novērotāji: Ķīnas, Japānas, Malaizijas un Madagaskaras flotes un jūras drošības aģentūras.■

Nežēlīga statistika atspoguļo situāciju

2015. gadā Oksfordas universitātes zinātnieki pabeidza pētījumu par nāves gadījumiem uz britu tirdzniecības kuģiem laika posmā no 2002. līdz 2012. gadam. Pētījums tika veikts sadarbībā ar Lielbritānijas Jūras izmeklēšanas nodaļu, kas nodrošināja piekļuvi negadījumu statistikai un izmeklēšanas rezultātiem. Lūk, daži fakti, ko sniedz pētījums.

Kopumā pētījumā tika iekļauti 66 bojā gājuši jūrniece, no kuriem 49 gāja bojā kuģu avārijās, pieci izdarīja pašnāvību, bet 12 nāves gadījumiem bija dažādi iemesli – četri jūrniece noslīka, septiņi pazuda jūrā, viens nomira no heroīna pārdozēšanas.

Bojā gājušie jūrniece bija vecumā no 19 līdz 65 gadiem, vidējais bojā gājušo vecums bija 40 gadi.

47% jeb 31 bojā gājušais bija britu jūrniece, 17 citu Eiropas valstu, 16 Āzijas, bet viens nenoskaidrotas valsts piederības jūrniece. 98% bija vīrieši.

Galvenais nāves cēlonis bija traumas, sekoja noslīkšana, pazušana jūrā, saindēšanās ar dūmiem un nosmakšana slēgtās telpās un citi iemesli.

58% nāves gadījumu notika jūrā. Trīs no bojā gājušajiem izraisīja kuģu katastrofas, 46 – nelaimes gadījumus. Visbiežāk nelaimes gadījumi ar letālu iznākumu notikuši tauvošanās operāciju laikā, strādājot ar trosēm, seko kritieni uz kuģa un kritieni pāri bortam.

Ziņojumi liecina, ka septiņi no deviņiem nāves gadījumiem notikuši alkohola reibumā, cēlonis 49% letālo nelaimes

gadījumu bijusi darba drošības noteikumu neievērošana, 37 gadījumos par nāves iemeslu tiek minēts cilvēka faktors. No piecām apstiprinātajām pašnāvībām trīs izdarītas pakaroties, divas – izlecot pāri bortam. Lai gan vairākus no 12 nāves gadījumiem, kad jūrniece atrasti noslīkuši vai pazuduši jūrā, pētniece sliecas uzskatīt par pašnāvību, tam nav drošu pierādījumu. Vairākos gadījumos ir aizdomas par iespējamu slepkavību, kam arī nepietiek pierādījumu.

No 2002. līdz 2012. gadam nāves gadījumu skaits uz britu tirdzniecības kuģiem pieaudzis par 4,7%. Visaugstākais letālu nelaimes gadījumu skaits ir bijis uz konteinerkuģiem, seko beramkravu kuģi, velkoņi un pasažieru kuģi. Letālu nelaimes gadījumu skaits jūrā bijis par 70% lielāks nekā, piemēram, lauksaimniecībā vai mežsaimniecības nozarē.■

Pirātisms pasaules jūrās 2015. gadā

Starptautiskās tirdzniecības palātas (ICC) un Starptautiskā jūrnieceības biroja (IMB) ikgadējais ziņojums atklāj, ka pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi pasaules jūrās 2015. gadā saglabājās iepriekšējā gada līmenī, neskatoties uz kuģu skaita samazināšanos.

IMB Pirātisma informācijas centrs (IMB PRC) 2015. gadā reģistrēja 246 incidentus, kas ir par vienu vairāk nekā 2014. gadā, un tika nolaupīti 15 kuģi. Bruņoti pirāti nogalināja vienu jūrniece, 14 jūrniece ievainoja, 19 saņēma par ķīlniekiem (2014. gadā par ķīlniekiem saņēma deviņus jūrniece). Visus 19 ķīlniece – trīs ukraiņus un 16 lietuviešus – nolaupīja bruņoti Nigērijas pirāti. 2015. gadā pavisam pirātu gūstā atradās 271 jūrniece (2014. gadā gūstā bija 442 jūrniece).

IMB pozitīvi vērtē Indonēzijas un Malaizijas varas iestāžu enerģisko rīcību, kuras rezultātā arestētas un notiesātas divas tankkuģu laupītāju bandas.

IMB ziņo, ka no pasaules jūrās notikušajiem incidentiem 55% reģistrēti Dienvidaustrumāzijā, un tās pārsvarā bijušas zema līmeņa zādzības, kas tomēr palielina potenciālo

risku un rada pamatu bažām par kuģu un apkalpu drošību.

IMB PRC turpina cieši sadarboties ar Indonēzijas Jūras policiju un citām Indonēzijas varas iestādēm, lai iespējami efektīvāk uzraudzītu kuģošanai bīstamos rajonus.

Tomēr vislielāko satraukumu rada Nigērija, kas 2015. gadā joprojām



bija *karstais punkts*, kur notika īpaši daudz bruņotu uzbrukumu un laupīšanas gadījumu. Lai gan panākts zināms progress cīņā ar bruņotām pirātu bandām, pastāv bažas, ka daudzos gadījumos par uzbrukumiem netiek ziņots, tāpēc nav pārliecības, ka statistikas dati par tur notiekošo ir precīzi.

IMB arī aicina visus, kas šķērso Adenas līci un Indijas okeānu, būt maksimāli modriem. Lai gan uzbrukumu skaits Somālijas krastos ir samazinājies, tur saglabājas augsta riska zona, jo uzbrukumu iespējamība joprojām ir liela.

Vjetnamas krastos incidentu skaits pieaudzis no septiņiem 2014. gadā līdz divdesmit septiņiem 2015. gadā. Tās visas ir bijušas tā sauktās zema līmeņa zādzības, piecpadsmit gadījumos strādājis tikai viens zaglis, kad kuģis atradies ostā. Ķīnā reģistrēti četri, bet Bangladešā 11 incidenti.■

Miera zona Indijas okeānā

Kāds ir teicis, ka teorētiski nav atšķirību starp teoriju un praksi, tomēr prakse pastāv. Teorētiski Indijas okeāns ir pasludināts par „miera zonu”, bet praksē viss ir savādāk. Pieaugošā Ķīnas ietekme un draudi ar PLA-N bāzu izvietošānu šajā reģionā, ASV, Lielbritānijas, Krievijas, Francijas un Japānas izrādītā interese, kā arī Indijas aktivitātes šo reģionu vairs neļauj uzskatīt par diži mierīgu un nekādā gadījumā jau par „miera zonu”.

Kuģu satiksme Malakas šaurumā.



Pasaules trešā lielākā ūdenskrātuve Indijas okeāns ir kļuvis par sīvas konkurences vietu starp Ķīnu un Indiju. Abas šīs valstis mēģina ieņemt vadošo vietu un, lai to panāktu, savu interešu zonās izvieto arvien vairāk militāro patruļu un paplašina savas ostas. Lai gan eksperti apgalvo, ka militāru konfliktu iespējamība starp Ķīnu un Indiju ir zema, šo valstu ostu attīstības stratēģija, militārās mācības reģionā un abu valstu retorika varētu ne tikai apdraudēt stabilitāti reģionā, bet arī būtiski ietekmēt pasaules tirdzniecībai tik nozīmīgos jūras ceļus, kas savieno Tuvos Austrumus, Āfriku un Dienvidāziju ar pārējo Āzijas kontinentu un Rietumeiropu.

Tā, piemēram, caur Malakas jūras šaurumu tikai vienā dienā tiek transportēti 32,2 miljoni barelu naftas un naftas produktu, kas ir vairāk nekā 50% no naftas un naftas produktu tirdzniecības pasaulē. Saskaņā ar ASV Tirdzniecības departamenta ziņojumu 80% no Ķīnas importētajiem energoresursiem un 80% no enerģijas, ko importē Indija un kas nāk no Tuvajiem Austrumiem, iet caur Malakas šaurumu. Tieši tāpēc, ka šis reģions ir stratēģiski tik nozīmīgs, drošības

jautājumi, kas saistīti ar pirātismu un militārajām darbībām, kļūst arvien aktuālāki.

Kopš 2009. gada Ķīna visai agresīvi cenšas nostiprināt savu prioritāti, un to dara, pastiprināti modernizējot floti, kuras klātbūtni reģionā vairs nevar nepamanīt. Arī Indija nevēlas atpalikt cīņā par ietekmi Indijas okeānā, tāpēc sola jau 2016. gadā ieguldīt miljardus, lai izveidotu modernu floti. Militāro bāzu celtniecība, ostu modernizācija, jūras kara flotes atjaunošana ir tikai daļa no Deli militārās stratēģijas. Indija meklē sabiedrotos, īpaši jau tuvinoties ar ASV, Austrāliju un Japānu. Eksperti ir pārliecināti, ka šādai savienībai varētu būt nozīmīga loma, kas neļautu Ķīnai ņemt pārsvaru šajā reģionā. Arī Ķīna nevēlas palikt viena, tāpēc veic ekonomiskus un politiskus manevrus, lai panāktu Bangladešas, Šrilankas,



Mjanmas, Seišelas un Maldīvijas atbalstu.

Kamēr no Ķīnas un Indijas puses notiek visdažādākie manevri un neviens nevar pateikt, ko īsti no tā visa var sagaidīt, starptautiskā sabiedrība ir nobažījusies. Vispirms jau par drošību reģionā, kas ir tik svarīga visiem, kas piedalās starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos. Galvassāpes sagādā kuģošanas drošības, pirātisma un kontrabandas jautājumi, kurus šajā reģionā līdz šim ir bijis visai grūti sakārtot. Eksperti lēš, ka 2015. gadā pirātisma apkarošana Somālijas krastos starptautiskajai ekonomikai ir izmaksājusi no trim līdz četriem miljardiem ASV dolāru. Cīņā pret pirātismu neatkarīgi no ES un NATO ir iesaistījušās arī Ķīna un Indija, izveidojot karakuģu patruļas un tirdzniecības kuģu pavadīšanas un apsardzes vienības. Tiek ziņots, ka 2015. gadā Indijai izdevies novērst 40 bruņotus pirātu uzbrukumus tirdzniecības kuģiem.

Arī 2016. gadā šis Indijas okeāna reģions ir un paliek viens no pasaules karstajiem punktiem, tāpēc eksperti apgalvo, ka nepieciešams izveidot efektīvu reģionālās pārraudzības struktūru. ■

Turcijas un Krievijas attiecību saspīlējums rada problēmas arī kuģniecības nozarei

Krievija no 2016. gada 1. janvāra apturējusi bezvīzu režīmu ar Turciju. Krievijas un Turcijas attiecībās iestājās nopietns saspīlējums pēc tam, kad novembra beigās Turcija notrieca Krievijas kara lidmašīnu, kas bija pārkāpusi Turcijas gaisa telpu.

Novorosijskas osta.



Starp Krieviju un Turciju jūrā notiek karš, par laimi, pagaidām bez cilvēku upuriem. Krievija sāka kavēt Turcijas kuģu pārvietošanos Melnās jūras ostās, galvenokārt Novorosijskas ostā. Tikai vienas nedēļas laikā Novorosijskas ostas valsts kontroles (PSC) inspektori aizturēja sešus Turcijas karoga kuģus, kuriem it kā tika atklāti dažādi trūkumi. Vienā gadījumā Turcijas karoga kuģa „Mahmut Sakas” kapteinis ziņoja, ka PSC inspektori tīši sabojājuši aparātūru, tādējādi radot priekšnoteikumus kuģa aizturēšanai.

Turcijas jūrniecības iestādes nāca klajā ar paziņojumu, vainojot Krievijas varas iestādes apzinātā

Samsunas osta.



Turcijas kuģu darbības kavēšanā Krievijas ostās.

Šāda Krievijas rīcība nepalika bez atbildes. Turcija atbildēja ar pret darbību – Turcija Melnās jūras ostā Samsunā aizturēja četrus Krievijas karoga kuģus.

Bēdīgākais ir tas, ka no krievu – turku *jūras kara* cieš ne tikai šo abu valstu kuģniecības, bet politiskās un militārās spriedzes rezultātā ir cietis, piemēram, arī Bulgārijas kuģniecības bizness. Divus gadus Bulgārijas kuģošanas kompānija „JV Varnaferry” strādāja un pūlējās, lai tranzītam uz Kaukāza un Vidusāzijas, bet pamatā uz Kazahstānas tirgu izveidotu regulāru prāmju līniju starp Varnu un Novorosijsku. Bizness jau bija sakārtots un līnijā tika sākti regulāri pārvadājumi, kad vienā jaukā dienā Novorosijska aizliedza izbraukšanu 11 kravas automašīnām, kas veda būvmateriālus un ķīmijas preces uz Kazahstānu. Iemesls ļoti vienkāršs – kravas automašīnās bija Turcijas izcelsmes preces. Krievija bija gatava

atļaut automašīnām atstāt prāmi ar nosacījumu, ka tiks izmaksāta pilna bankas garantijas summa. Diemžēl šādi nosacījumi nebija pieņemami prāmju kompānijai, tāpēc krava atgriezās Varnā.

Krievija ar savu politiku un rīcību mēģina iznīcināt gan biznesa attiecības, gan kuģošanas ceļus, kas negatīvi ietekmēs visu Melnās jūras reģionu. Atliek uzdot retorisku jautājumu – kurš būs ieguvējs no šādas situācijas?

Kādi ir Kremļa politiskie mērķi?

Eksperti un politiķi pūlas saprast, kādi plāni stāv aiz Putina politikajiem manevriem. Viņi gan atzīst, ka šo politiku ir grūtāk saprast nekā kvantu teoriju, bet iespējams, ka viss esot daudz vienkāršāk un Kremlim nemaz nav kādas tālākas stratēģijas.



2015. gada 12. oktobrī tika pieņemts Krievijas Tālo Austrumu ostas Vladivostokas brīvdostas likums, kas stājās spēkā 2016. gada 1. janvārī un paredz maksimālas privilēģijas gan kuģošanas biznesam, gan ārvalstu investoriem. Likums paredz arī bezvīzu režīmu brīvdostas teritorijā, ko ārvalstnieki varēs izmantot, uzturoties tur astoņas dienas. Vladivostokas brīvdostas

likuma jurisdikcijā, kas paredz nodokļu atvieglojumus, ietilpst 14 pašvaldības.

Vladivostokas ostas brīvās ekonomiskās zonas likums, kas pēc būtības ir biznesam pretimnākošs un pievilcīgs, patiesībā tāds esot tikai uz papīra. Eksperti saka, ka iemesli tam ir visai prozaiski. Brīvdostas statuss nozīmē, ka maksimāli tiek vienkāršotas visas ostas formalitātes, samazinot, piemēram, laika patērīgu muitas dokumentu kārtīšanai. Diemžēl muitnieku skaits Vladivostokas ostā ir nepietiekams, bet nakts stundās no astoņiem vakarā līdz astoņiem rītā dežurē tikai viens muitnieks, kurš fiziski nespēj tikt galā ar visu darba apjomu. Dienas laikā muitas dokumentu kārtīšana aizņem vairāk nekā četras stundas, bet robežsargi darbu sāk tikai pēc tam, kad muitnieki savu ir pabeiguši. No brīža, kad ostā ir pabeigta kuģa kravas operācijas, paiet aptuveni septiņas stundas, līdz kuģis var doties jūrā. Atsevišķas ostas muitas filiāles nav savienotas ar ostas centrālo muitas biroju, kas apgrūrina kuģa pārvietošanos ostas teritorijā, uzņemot kravu dažādās pietātnēs. Pārbraukšana no vienas pietātnes uz otru tiek definēta kā piekrastes reiss, kura veikšanai ir jāsaņem visas attiecīgās atļaujas un, gaidot rindā pie muitas amatpersonām, jānoformē dokumenti, kuri jau iepriekš jāpasūta.

Piemēram, kuģis, kuram bija pabeigta uzkrāšana vienā ostas terminālī, gaidīja gandrīz septiņas stundas, kamēr tika kārtotas formalitātes, lai varētu doties uz otru termināli.

Saskaņā ar muitas noteikumiem kuģu aģentiem nakts stundās ir liegta piekļuve muitas birojam, aģenti ar muitas ierēdņi var sazināties tikai telefoniski un dokumentus iesniegt pie ieejas durvīm. Kruīza kuģi, kas ostā neuzturas ilgāk par 12 stundām, astoņas līdz deviņas stundas tērē, lai nokārotu visas pienākšanas un atiešanas formalitātes.

Un tomēr, neskatoties uz nesakārtoto ostas sistēmu, Krievija ir pārliecināta, ka brīvdostas režīms palīdzēs palielināt iekšzemes kopproduktu un 20 gadu laikā tas pieaugs par 30 procentiem. ■

Apdraudējums kruīza pasažieriem

Spēcīga ciklona laikā apgājās Ķīnas kruīza kuģis „MS Easten” un bojā gāja 442 cilvēki. Tas ir apdraudējums, ko cilvēkiem rada laika apstākļi un dabas stihija. Divdesmit divi cilvēki tika nogalināti teroristu uzbrukumā kruīza kuģim Tunisijā, un tas, lūk, ir apdraudējums, ko cilvēkam rada otrs cilvēks. „Cruise Ship Accidents News” aptauja rāda, ka 10% kruīza pasažieru ir skāris kāds no noziedzīgās darbības veidiem, bet tikai ceturtdaļa no visiem izdarītajiem noziegumiem tiek nodota kriminālvajāšanai.

55% no izdarītajiem noziegumiem pret kruīza pasažieriem bija seksuāla rakstura uzbrukumi, 22% – fiziski uzbrukumi, 7% – slepkavības, bet 5% gadījumu cilvēki pazuda.

Satraucošākā ziņa ir tā, ka noziegumu skaits pret kruīza pasažieriem pieaug. Lielākais skaits slepkavību (30%) attiecas uz vienu no populārākajiem kruīza maršrutiem – Bahamu salu reģionu. Pienāk aizvien vairāk ziņojumu par pasažieriem, kuri aplaupīti, izvaroti un nogalināti krasta ekskursiju laikā. 2015. gadā tūristu slepkavību skaits, piemēram, Naso pieauga tik katastrofāli, ka ASV tika izplatīts brīdinājums, ka ir bīstami ceļot uz Bahamu salām. Arī Kanādas un Lielbritānijas ceļojumu konsultanti brīdināja par seksuāla rakstura un bruņotu laupīšanas gadījumu strauju pieaugumu pret ārvalstu tūristiem. Līdzīga situācija ir Hondurasā un Nikaragvā, kur no bruņotiem uzbrukumiem cieš kruīza kuģu pasažieri un apkalpes locekļi. Šo valstu varas iestādēm nav pietiekamu resursu, lai aizsargātu tūristus un sauktu pie atbildības noziedzniekus. Policistiem

nav nedz transporta, nedz degvielas, lai varētu patrolēt, reaģēt un palīdzēt.

Vēl viens karstais punkts ir Meksika, kur organizētā noziedzība ir tik milzīga, ka kontrolē praktiski visu valsti.

Neoficiāli paziņojumi liecina, ka kruīza kuģi regulāri tiek izmantoti narkotiku kontrabandai, bet lielākais nelegālo narkotiku pārvadājumu apjoms attiecas uz transatlantiskajiem kruīza kuģu reisiem no Dienvidamerikas pa Atlantijas okeānu uz Eiropu. Otrs narkotiku trafiks ir Rietumu Karību kruīza maršruti no Hondurasas, Jamaikas un Meksikas uz ASV.

2016. gada 7. janvārī ASV Drošības departaments Ņūorleānā veica narkotiku kontrabandas operāciju uz „Norwegian Cruise Line” kruīza kuģa „Dona”, kuras rezultātā tika konfiscētas narkotikas un apcietināti kuģa apkalpes locekļi, kuri visi bija Hondurasas pilsoņi. Jau 2015. gadā bija apcietināts tā paša kuģa kambīzes strādnieks, kurš mēģināja nokāpt no kuģa ar narkotiku saini zem apģērba. Citas operācijas laikā Tampas ostā Floridā ar nelegālu narkotiku kravu aizturēja piecus Norvēģijas kuģa „Sun” apkalpes locekļus, bet uz kruīza kuģa „Horizon”, kas no Venecuēlas devās uz Dominikas Republiku, aizturēja trīs cilvēkus ar 20 kilogramiem kokaīna.

ASV muitas un robežsardzes amatpersonas uzsver, ka tagad, kad arvien nopietnāki kļūst terorisma, narkotiku kontrabandas un cilvēku tirdzniecības draudi, arī varas iestādes arvien pastiprina kontroli un uzlabo darbu, lai neļautu vēl vairāk zelt nelegālām darbībām. ■

„International Maritime Bureau” brīdina

„International Maritime Bureau” (IMB), apkopojot un analizējot pirātu uzbrukumu raksturu un skaitu 2015. gadā, pauž bažas par jaunu pirātisma vilni Somālijas krastos. Lai gan statistika liecina, ka salīdzinājumā ar 2010. gadu cietuši ievērojami mazāk kuģu, tomēr atkal pieaug ziņojumu skaits par uzbrukumu mēģinājumiem. Visbīdīgākā statistika bija 2011. gadā, kad vairāk nekā 700 jūrnieku nonāca pirātu gūstā. No tiem aptuveni 40 joprojām atrodas gūstā, to skaitā 26 zvejas kuģa „Naham” zvejnieki.

IMB atgādina, ka cīņā ar pirātiem nedrīkst zaudēt modrību, jo tas var ļoti dārgi maksāt. Lielākais risks pašlaik ir zvejas kuģiem, par ko liecina pret tiem vērsto uzbrukumu skaits. Satraukumu vieš arī augstais nelegālās zvejniecības apjoms, kas vēl jo vairāk rada labvēlīgus apstākļus pirātu darbībām. Cīņā ar pirātismu labus rezultātus ir devušas starptautiskās pretpirātisma operācijas, kurās iesaistījušies Eiropas Savienības un NATO militārie spēki. Tomēr 2015. gada tendences liecina, ka šī problēma atkal atgriezīsies, tiklīdz cīņa ar to atslābs. ■

Pacēlumi un kritumi

Saskaņā ar pētījumiem Tuvo Austrumu reģions piedzīvo ekonomisko uzplaukumu, savukārt Ķīna cīnās ar milzīgām ekonomiskām problēmām, ekonomikas pārkaršanu un finanšu burbuļa plīšanu. Arī 2016. gadu Ķīnas ekonomikai prognozē grūtu, jo tur ir samazinājies pieprasījums pēc rūpniecības precēm. ■

Konteinerpārvadājumi piedzīvo kritumu

Pēc vairāku gadu desmitu dinamiskas izaugsmes konteinerpārvadājumu tirgus dažu pēdējo gadu laikā ir piedzīvojis fundamentālas pārmaiņas. Izveidojusies situācija, ka šim biznesa segmentam ir



ievērojamas jaudas rezerves un tas jau izjūt problēmas nestabilā pieprasījuma dēļ, kā rezultātā saglabājas zemas frakts likmes. Analītiķi uzskata, ka ieguvēji būs tie, kuru bizness ir vērstis uz ilgtermiņa attīstību, kā arī tie, kuri spēj iegūt labākus tirgus nosacījumus, piemēram, piesaistot starptautiskus sadarbības partnerus. ■

Brazīlijas ostas paredz kravu pieaugumu

Brazīlijas Speciālā ostu ministrija, pamatojoties uz jauno nacionālo ostu loģistikas plānu, pieņēmusi lēmumu līdz 2042. gadam Santusas ostas infrastruktūrā ieguldīt vairāk nekā 10 miljardus ASV dolāru. Lai gan pagaidām tiek izmantoti tikai 63% no Santusas ostas kapacitātes, pētnieki ir pārliecināti, ka nākamajās desmitgadēs Brazīlijas ostas, jo īpaši Santusa, piedzīvos ievērojamu kravu apjoma pieaugumu, tāpēc jau laikus jābūt tam gataviem. Santusas ostā jau līdz 2017. gadam iespaidīgu modernizāciju piedzīvos vairāk nekā 100 ostas iekārtu. ■

Pasaules ostas attīstās ar mainīgiem panākumiem

2015. gadā pasaules vadošajās ostās bija vērojamas atšķirīgas kravu apgrozījuma tendences, kam pamatā bija ekonomikas attīstības tendences pasaulē, ģeopolitiskā situācija, starpvalstu ekonomiskās un politiskās sankcijas un arī katras ostas ilgtspējīgas attīstības politika.

Roterdamas osta

2015. gadā kravu apgrozījums Roterdamas ostā pieauga par 4,9%, sasniedzot 466,4 miljonus tonnu, un šo pieaugumu pilnībā nodrošināja naftas un naftas produktu kravu apstrāde ostā.

Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors Allards Kasteleins (Castelein): „Naftas zemā cena rada lielas naftas rezerves, kas liek to transportēt uz pārstrādes rūpniecām Eiropā un Krievijā. Savukārt saražotā degviela caur Roterdamas ostu tiek sūtīta uz Tālajiem Austrumiem. Tieši zemās cenas dēļ jēlnaftas apjoms Roterdamas ostā 2015. gadā pieauga par 8,1%, sasniedzot 103,1 miljonu tonnu. Salīdzinoši niecīgs, tikai par vienu procentu, bija beramkravu, dzelzs rūdas un metāllūžņu apjoma pieaugums. Arī



Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors Allards Kasteleins.

ogļu kravu pieaugums bija viena procenta robežās, kam iemesls ir tas, ka Vācijā par kurināmo aizvien mazāk lieto ogles, priekšroku dodot saules un vēja enerģijai.

Kritumu piedzīvo konteinerkravu pārvadājumi pasaulē, īpaši uz

Roterdamas osta.



Singapūras osta.



Latīņameriku un Ziemeļameriku, kā rezultātā arī Roterdamas ostā konteinerkravu apjoms samazinājās par 0,5% – līdz 12,2 miljoniem TEU. Savukārt liela nozīme bija spēcīgajai Lielbritānijas ekonomikai, kas piesaistīja *ro-ro* kravas pārvadājumiem Ziemeļjūrā.

Lai saglabātu līderpozīcijas Eiropā un nostiprinātos pasaules ostu pirmajā desmitā, Roterdamas osta meklē sadarbības partnerus pasaulē. Tā 2015. gadā parakstījis saprašanās memorandu starp Roterdamas un Singapūras ostu pārvaldēm, kas paredz informācijas apmaiņu, kopīga redzējuma un stratēģijas izstrādi ostu operāciju optimizācijai, *zaļo* kuģošanu un citus pasākumus, kas palīdzēs stiprināt saikni un ciešāku sadarbību starp Eiropas un Āzijas ostām, lai nodrošinātu kuģošanas drošību un efektivitāti.

2015. gadā Roterdamas osta parakstīja saprašanās memorandu ar Ķīnas Banku, kas paredz stiprināt sadarbību starp Ķīnu un Nīderlandi, attīstot loģistikas pakalpojumus, ostu un dzelzceļa infrastruktūru. Roterdamas osta lielu vērību pievērš arī tam, ka Ķīna jau kopš 2013. gada īpaši aktualizē senā Zīda ceļa atjaunošanas ideju.

Protams, Roterdamas osta lielu uzmanību pievērš cīņai pret klimata

pārmaiņām. Esam apņēmies veikt virkni pasākumu, lai panāktu lielāku energoefektivitāti un atjaunojamās enerģijas izmantošanu.”

Singapūras osta

Kravu apjoms Singapūras ostā 2015. gadā samazinājās par 2% – līdz 574,9 miljoniem tonnu. Naftas kravas pieauga par 7,3% un bija 194,93 miljoni tonnu, bet konteinerkravas samazinājās par 8,7% – līdz 30,92 miljoniem TEU. Singapūras ostā pārkrauj piekto daļu no jūras konteineriem pasaulē. Lai piesaistītu konteinerkuģu līnijas, 2016. gada janvāra vidū Singapūras ostas pārvalde sāka piešķirt 10% atlaidi ostas maksām tiem konteinerkuģiem, kuri paveic kravu operācijas ostā ātrāk par piecām dienām. Šī atlaide būs spēkā vienu gadu papildus 20% atlaidēm, ko kuģi saņem, piemēram, par *zaļo* kuģošanu.

Agrāk lielākā daļa kuģu Singapūras ostā ienāca no rietumiem, bet Ķīnas un Dienvidkorejas ekonomikas ir panākušas, ka arvien lielāks skaits konteinerkuģu dodas no austrumiem uz rietumiem.

Pie Singapūras krastiem lielajiem kuģiem nākas sadzīvot ar mazajām zvejnieku laiviņām, kas gan nereti rada problēmas kuģošanas drošībai.■

Smags laiks beramkravu kuģu īpašniekiem

2015. gads bija ļoti smags beramkravu pārvadājumu tirgum – jau februārī „Baltic Dry Index” nokritās līdz kritiski zēmam līmenim un bija zemākais pēdējo 30 gadu laikā. Dzelzs rūdas, cementa, graudu, ogļu un minerālmēslu tirgus piedzīvoja zemāko pieprasījumu kopš 1986. gada, un tas, protams, ietekmēja arī jūras kravu pārvadājumu tirgu.

Daudzas kuģošanas kompānijas ir nobažījušas par izdzīvošanu, jo *capesize* kuģu ienākumi tik tikko sedz ekspluatācijas izdevumus. „Reuters” ziņo, ka daudzas kompānijas iesniedz tiesā prasību par tiesisko aizsardzību pret kreditoriem, bet ASV vienpadsmit kompānijas jau iesniegušas pieteikumus aizsardzībai pret bankrotu.■

Tankkuģu flotei labi laiki

Tankkuģu īpašnieki gūst solīdu peļņu, jo pieprasījums pēc tankkuģu pakalpojumiem turpina pieaugt, un tiek prognozēts, ka zemo jēlnaftas cenu dēļ šāda situācija saglabāsies arī 2016. gadā.■

Pieaug pārvadājumi uz Jaunzēlandi

Eksperti paredz, ka turpmākajos gados pieaug kravu pārvadājumi uz Jaunzēlandi, īpaši vieglo automobiļu pārvadājumi, un tam apliecinājums ir šā kravu veida neliels, bet stabils pieaugums pēdējo gadu laikā. 2015. gadā tas pieauga par 4%.■

Dienvidkorejas kuģu būvētavas cieš zaudējumus

Vairākas pasaulē lielākās kuģu būvētavas Dienvidkorejā 2015. gadā cietušas zaudējumus, jo nav saņēmušas jaunus kuģubūves pasūtījumus. Tam iemesls ir rūpniecības stagnācija daudzās pasaules valstīs, kā arī katastrofāli zemās naftas cenas. Kopš 1970. gada kuģubūve ir bijusi galvenais Dienvidkorejas ekonomikas balsts, kas nodrošināja 8,5% no valsts kopējā eksporta.■

Rīgas osta saglabā līderpozīcijas Baltijas valstu ostu vidū

2015. gadā jau otro gadu pēc kārtas Rīgas brīvdostas kravu apgrozījums ir pārsniedzis 40 milj. tonnu, kas gan ir par 2,5% jeb 1,02 milj. tonnu mazāk nekā 2014. gadā. Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks, komentējot 2015. gada rezultātus, pauž gandarījumu, tomēr par 2016. gada prognozēm runā piesardzīgi: „Liels prieks, ka esam vadošā osta Baltijā, jo tas liecina, ka mūsu ilgtermiņa attīstības stratēģija un ieguldījumi attaisnojas, bet jābūt ļoti piesardzīgiem ar 2016. gada prognozēm, jo ģeopolitika noteikti attās savu iespaidu.”

Lai sasniegtu vienu no Rīgas brīvdostas pārvaldes izvirzītajiem mērķiem, proti, nostiprinātu un paplašinātu ostas klientu loku un rastu ceļus, kā novērst atkarību no kāda viena kravas veida, RBP ne tikai izvērs darbību starptautiskās jūras transporta organizācijās, bet arī regulāri paplašina starptautisko sadarbību ar potenciāliem investoriem un partneriem.

2015. gadā beramkravas veidoja 58% no ostas kopējā kravu apgrozījuma jeb 23,3 milj. t, kas sa-

+281,9 tūkst. t). Ostā pārkrauti 2,58 milj. t ķīmisko beramkravu, kas ir par 1,5% vairāk nekā 2014. gadā.

Ogļu apgrozījums 2015. gadā samazinājās par 2,7% – pārkrauti 14,53 milj. t (-406,4 tūkst. t). Pozitīvi jāvērtē fakts, ka Rīgas brīvdostai šīvajā konkurencē ar Krievijas ostām izdevies saglabāt labus rādītājus: 2015. gada ogļu apjoms atpaliek tikai no ļoti veiksmīgajiem 2014. un 2012. gada, kad pārkrauti 14,9 milj. t.

tūkst. t). Pārskata periodā ostā apstrādāti 3,8 milj. t konteinerkravu jeb 355,2 tūkst. TEU. Konteinerkravām pēdējos piecus gadus bija pozitīva apjoma dinamika, apgrozījuma kritums 2015. gadā lielā mērā saistīts ar ES un Krievijas ekonomiskajām sankcijām, kuru rezultātā konteinerkravu apjoms samazinājās visās Baltijas jūras austrumu krasta ostās.

2015. gadā ostā pārkrauti 10,6 milj. t lejamkravu, kas ir par 3,3% vairāk nekā 2014. gadā (+337,3 tūkst. t). 99,2% no visa lejamkravu apjoma veido naftas produkti, kuru apjoms pārskata periodā palielinājies par 332,6 tūkst. t, sasniedzot jaunu rekordu ostas vēsturē – 10,54 milj. t. Arī šajā segmentā Rīgas brīvdostai nopietnu konkurenci veido pārējās reģiona ostas, tāpēc jo īpaši pozitīvi vērtējams fakts, ka 2015. gadā naftas produktu apjomu palielināja gandrīz visi šīs kravu grupas stividori.

2015. gadā ostā apkalpoti 526,2 tūkst. pasažieru. Līdz ar „Tallink” līnijas kuģu apmeklējumu skaita samazināšanos sarucis prāmju pasažieru skaits (-32,5%). Vienlaikus pozitīvi jāvērtē tas, ka palielinājās kruīza pasažieru skaits (+13,7%, 69,2 tūkst. pasažieru), jo ostā ieņāca par sešiem kruīza kuģiem vairāk.

Starptautiskā sadarbība

Informācijas apmaiņas nolūkā brīvdostas pārvaldi apmeklējuši Hamburgas ostas pārvaldes pārstāvji,



līdzinājumā ar 2014. gadu bija par 2% mazāk (-483,2 tūkst. t). Šajā segmentā lielākais apjoma pieaugums reģistrēts koksnes granulām (+41,6%), gada laikā ostā pārkrauti 1,45 milj. t (+426,4 tūkst. t) šo kravu. Pozitīva dinamika (+23,7%) bijusi arī koksnes šķeldas kravām (0,64 milj. t; +123,3 tūkst. t). Jauns rekords sasniegts labības produktu grupā – ostā pirmo reizi tās vēsturē gada ietvaros pārkrauts vairāk nekā 1 milj. t labības produktu (1,05 milj. t; +36,6% jeb

2015. gadā pārkrauti 6,19 milj. t ģenerālkraavu, to apjoms samazinājies par 12,4% (-878,7 tūkst. t). Apgrozījums krities faktiski visām šā segmenta kravām, bet lielākais samazinājums bijis kokmateriāliem (-10,7% jeb -222,6 tūkst. t), pēc kuriem ir mazāks pieprasījums tradicionālajos Latvijas eksporta tirgos, *ro-ro* kravām (-48,2% jeb -228,8 tūkst. t), jo būtiski samazinājās „Tallink” prāmju līnijas kuģu ostas apmeklējumu skaits, kā arī konteinerkravām (-7,8% jeb -325,0

i UZZIŅAI

Rīgas brīvdostas pārvalde 2015. gadā uzņēmusi vairāk nekā 50 delegāciju, visvairāk no ASV, Ķīnas, Krievijas, Ukrainas un Japānas. Kopumā vizīšu laikā par ostas darbību nepastarpināti informēti vairāk nekā 600 interesentu, tai skaitā no Argentīnas, Dānijas, Kazahstānas, Īrijas, Nīderlandes, Vācijas un Indijas.

Ģentes (Beļģija) un Zēlandes (Nīderlande) ostu augstākā vadība un uzņēmēji, Īrijas ostu klastera eksperti, Ukrainas jūras ostu administrācijas pārstāvji.

Investīciju apzināšanas un sadarbības veicināšanas nolūkā ostu apmeklējuši Japānas Investīciju konsultatīvās padomes pārstāvis Rene Kanajama, Latvijas goda konsuls Argentīnā Hektors Diazs-Bastiens un viņu pavadošās personas, Astanas mērs un viņu pavadošā delegācija, Ukrainas Čerņigovas apgabala gubernators Mikola Zverevs un viņu pavadošā delegācija, Latvijas goda konsuls Osakā Tamio Išibaši un viņu pavadošā Japānas uzņēmēju

i UZZIŅAI

Rīgas brīvdostas pārvalde ir dalībiece astoņās starptautiskās organizācijās – Eiropas Kruīza organizācijā, Baltijas Ostu organizācijā, Eiropas Jūras ostu organizācijā, Starptautiskajā Ostu asociācijā, Vācijas – Baltijas tirdzniecības kamerā Latvijā, Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā, Starptautiskajā Ostas pilsētu asociācijā un Starptautiskajā Ostu kapteiņu asociācijā.

delegācija, Šanhajas pašvaldības transporta komisijas pārstāvji, Ukrainas vēstnieks un viņu pavadošā delegācija, Henaņas provinces amatpersonu delegācija, Flandrijas valdības reģionālais pārstāvis Polijā un Baltijas valstīs, Ķīnas uzņēmuma „Yingkou Port Group Co, Ltd” pārstāvji u.c.

Izglītojošos un pieredzes apmaiņas nolūkos ostā viesojušies kadeti no ASV jūras koledžas „Maritime College, State University”, Odesas Nacionālās jūras akadēmijas studenti, Krievijas Tautsaimniecības un valsts administrācijas akadēmijas studenti.



Osta ledus apstākļiem sagatavojusies

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra informācija vēsta, ka Latvijas ūdenstilpēs pieaug ledus biežums, bet Kuģu satiksmes un vadības centrs informē, ka tas kuģu satiksmi Rīgas brīvdostas akvatorijā un Rīgas jūras līcī neietekmē, kravas un pasažieru kuģi ienāk saskaņā ar plānu, jo kuģu ceļš gan brīvdostas akvatorijā, gan līcī ir brīvs no ledus.

Rīgas brīvdostas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods: „Pieredze rāda, ka, temperatūrai nedēļas garumā saglabājoties ap -10 grādiem, akvatorijas aizsalšana ir pāris dienu jautājums. Tomēr ūdens atdzišanu varētu kavēt labvēlīgu vēju klātbūtne, kas veicina ūdens masu cirkulāciju un tādējādi mazina aizsalšanas risku.

Rīgas brīvdostas flote šogad ziemas navigācijai ir sagatavojusies īpaši, jo papildus ledlauzīm „Varma” un trim ledus klases velkoņiem ekspluatācijā nodots ledus klases velkonis „Foros”, kas pēc parametriem vairāk līdzinās ledlauzīm.”

Turpinās ostas infrastruktūras projekti

2015. gadā paralēli Krievu salas projektam tika realizēti un sākti vairāki gan finansiāli, gan apjoma ziņā mazāki infrastruktūras projekti. Lai gan tie ievērojami atpaliek no Krievu salas projekta, to pieensums Rīgas brīvdostas attīstībā un sabiedrības labklājības celšanā ir vērtējams.

Šie projekti saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību Rīgas brīvdostas teritorijā. 2015. gadā ekspluatācijā nodeva 560 metru garo prettrokšņa žogu, kura galvenā funkcija ir uzlabot Kundziņsalas iedzīvotāju dzīves apstākļus. Šā projekta kopējās izmaksas bija aptuveni 1,4 milj. eiro. Tāpat 2015. gadā sadarbībā ar SIA „Rail Construction” sākti vērienīgi Kundziņsalas dzelzceļa rekonstrukcijas darbi, kurus plānots pabeigt šā gada pirmajā ceturksnī. Projekta kopējās izmaksas ir aptuveni 2,6 milj. eiro.

Turpinot vērienīgā Krievu salas projekta realizāciju, 2016. gadā plānots sākt teritorijas putekļu žoga izbūvi un dzelzceļa parka četru sliežu izvelkamo ceļu projektu izstrādi.

i UZZIŅAI

Putekļu žoga projekta izstrāde un būvdarbu veicēju iepirkuma procedūra plānota 2016. gadā, bet būvdarbus paredzēts uzsākt 2017. gadā. Kopumā Krievu salas projekta tālākai realizācijai 2016. gadā plānotas investīcijas 9,6 miljonu eiro apmērā.

Krievu salā turpinās attīstīt pašreizējo infrastruktūru, lai jau 2018. gada beigās tur varētu sākt kravas operācijas. Tiks izbūvēts kravu laukums ar cieta segumu 75 tūkst. kvadrātmetru platībā, kura nestspēja būs 20 tonnu uz kvadrātmetru, kraujlaukumi ar grunts segumu aptuveni 81 000 kvadrātmetru platībā, drenāžas tīkli gar krautnēm 4506 metru garumā, kā arī attīstīti autoceļi ar cieta segumu – aptuveni 8885 kvadrātmetri.

▶▶▶ 35. lpp.

Tiks izveidota arī lietus ūdens kanalizācija un elektroapgāde. Šo darbu projektēšana paredzēta 2016. gadā, bet būvdarbi tiks pabeigti 2017. gadā.

Apstiprināts darbības plāns piesārņojuma gadījumam

2015. gada decembrī Valsts vides dienestā tika apstiprināts darbības plāns piesārņojuma gadījumam Rīgas brīvdabas teritorijā. Plāns izstrādāts atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem, kas nosaka tipveida prasības, sagatavojot darbības plānu neparedzētiem piesārņojuma gadījumiem ostās, pietātnēs, pietārtņu grupās un naftas vai ķīmisko vielu termināļos. Plāna mērķis ir noteikt kārtību, kādā visas iesaistītās puses rīkosies neparedzēta naftas un ķīmisko produktu (NĶP)



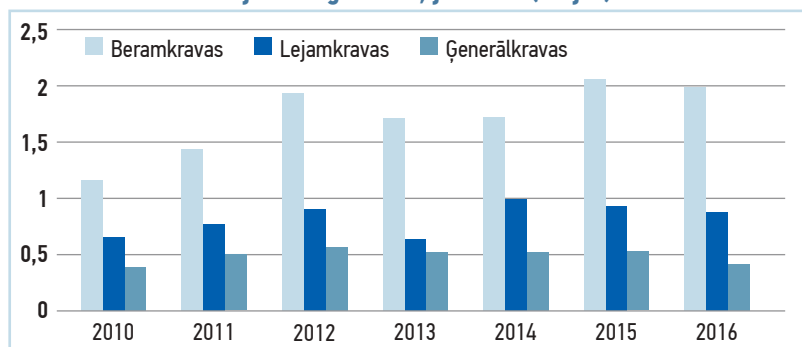
noplūdes gadījumā ostas akvatorijā. Plāns nosaka sakaru un apziņošanas, piesārņojuma novērtēšanas, operatīvās vadības un piesārņojuma likvidācijas pasākumu secību neparedzēta NĶP noplūdes gadījumā. Tas ir piemērojams jebkuram gadījumam ostas akvatorijā, kas izraisa vai var izraisīt piesārņojumu.

Plānā noteikto piesārņojuma likvidācijas pasākumu īstenošanā ir iesaistītas Rīgas brīvdabas pārvaldes struktūrvienības, SIA „Eko osta”, Valsts vides dienests. Atbilstoši situācijai nepieciešamo pasākumu realizācijā var tikt iesaistītas tādas institūcijas kā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests, Rīgas dome. ■

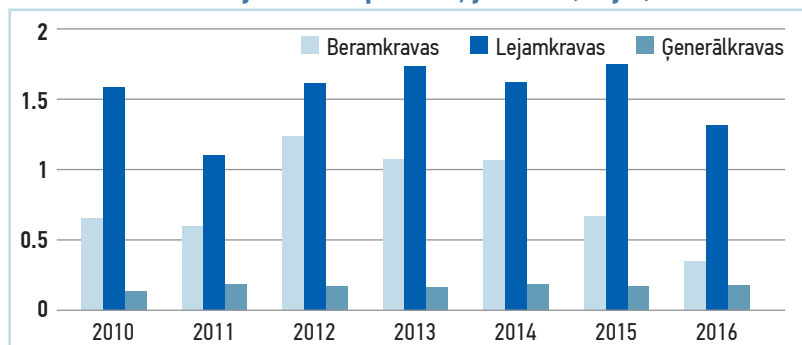
Dzelzeļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (janvāris, tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	5 604,6	5 569,1	5 717,7	5 528,3	4 618,0	-16,5
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	92,9	117,2	71,3	83,1	104,4	25,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms	5 511,7	5 451,9	5 646,4	5 445,2	4 513,6	-17,1
Eksporta kravu apjoms	166,6	407,1	310,8	167,6	115,3	-31,2
Importa kravu apjoms	286,7	575,2	400,8	371,8	337,3	-9,3
Kopējais tranzīta kravu apjoms	5 058,4	4 469,6	4 934,8	4 905,9	4 061,1	-17,2
Tranzīta apjoms caur ostām	4 621,1	4 250,0	4 735,5	4 657,2	3 808,6	-18,2
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	437,3	219,7	199,3	248,7	252,4	1,5

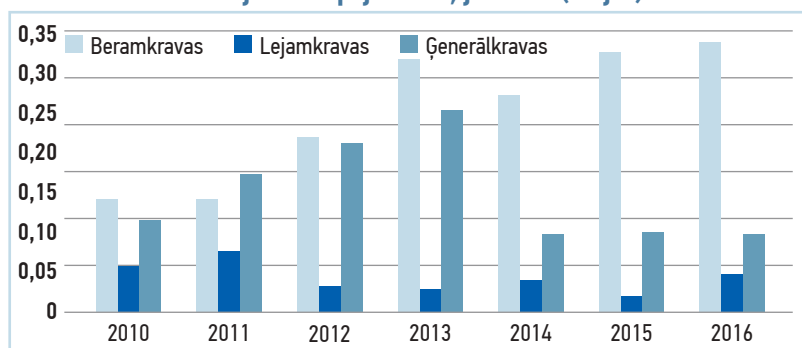
Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris (milj. t)



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



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



SM informācija

Ventspils brīvostas pārvaldes prioritāte – infrastruktūras attīstība

Ventspils brīvostas pārvalde 2015. gadā īstenojusi vienu no apjomīgākajām investīciju programmām, nodrošinot ostas termināļiem un rūpnieciskajiem uzņēmumiem vislabākos apstākļus darbības attīstībai, tomēr varētu vēlēties labākus kravu apgrozījuma radītājus.



2015. gadā kravu apgrozījums Ventspils brīvostā bija 22,5 miljoni tonnu, kas gan ievērojami atpaliek no veiksmīgāko gadu rādītājiem un nesasniedz arī gada sākumā plānoto apjomu. Tas skaidrojams ar būtisku kravu apgrozījuma kritumu trijos ostas termināļos. Par 2 miljoniem tonnu jeb 17% samazinājies SIA „Ventspils Nafta termināls” apgrozījums, nokrītoties līdz 9,7 miljoniem tonnu, kas ir ievērojami mazāk nekā agrākajos gados un nesasniedz pat pusi no termināļa jaudas. AS „Baltic Coal Terminal” pārkrauti tikai 1,9 miljoni tonnu akmeņogļu, kas ir par 45% jeb 1,5 miljoniem tonnu mazāk nekā iepriekšējā gadā un nesasniedz pat trešdaļu termināļa jaudas. Katastrofāli rādītāji ir AS „Kālija parks”, kur visa gada laikā pārkrauti tikai 142 tūkstoši tonnu, kas ir par 91% jeb 1,4 miljoniem tonnu mazāk nekā pērn. Tas nozīmē, ka „Kālija parkā” 2015. gadā izmantoti tikai 2% kopējās iespējamās jaudas, un kopš 2015. gada 2. jūnija „Kālija parks” nav uzņēmis nevienu kuģi. Par 52 tūkstošiem tonnu jeb 11% salīdzinājumā ar 2014. gadu samazinājies kravu apjoms SIA „Ventplac” terminālī. SIA „Ventamonjaks serviss” strādājis iepriekšējā gada līmenī.

i UZZIŅAI

Seši Ventspils brīvostas termināļi 2015. gadā palielinājuši kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Kravu pieaugums bijis SIA „Ventall Termināls” par 91%, AS „Ventbunkers” par 6%, AS „Ventspils tirdzniecības osta” par 5%, SIA „Noord Natie Ventspils Termināls” par 5%, SIA „Ventamonjaks” par 2%. Kravu apgrozījums salīdzinājumā ar 2014. gadu dubultots AS „Ventspils Grain Terminal”, tomēr terminālī bijušas 273 dīkstāves dienas un piestātne noslogota tikai par 25%.

Lai gan atsevišķu termināļu darbības sašaurināšanās dēļ Ventspils brīvostas pārvaldei bija jārēķinās ar ierēģumu ievērojamu

samazināšanos, 2015. gadā tā īstenojusi vērienīgus infrastruktūras attīstības projektus kopā par vairāk nekā 30 miljoniem eiro. Projektu īstenošanai izdevies piesaistīt ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu, kas sedz līdz pat 85% no izmaksām. No finanšu ieguldījuma viedokļa galvenie objekti 2015. gadā bija termināļu un industriālo zonu pievedceļi, kuru rekonstrukcijai un būvniecībai bija paredzēti 11 miljoni eiro. Savukārt lielākie investīciju projekti industriālajā teritorijā saistīti ar divu ražošanas ēku – Elektronikas centra un Tehnoloģiju centra – celtniecību. 2015. gadā pabeigta Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu stāvvietas jeb Ziemas ostas rekonstrukcija un 12. dziļūdens piestātnes būvniecība, bet gultnes padziļināšanas darbi 12. piestātnē vēl turpinās. Šobrīd tiek nostiprināta grunts 2. un 3. piestātnē un noris Ventas kreisā krasta piestātņu un krasta līnijas nostiprināšana.

Pieaug pasažieru skaits

Lai gan prāmju satiksmes operatori Ventspils brīvostā galvenokārt orientējas uz *ro-ro* kravu transportēšanu, arvien lielāku nozīmi iegūst pasažieru pārvadāšana. 2015. gadā

▶▶▶ 38. lpp.



▶▶▶ 37. lpp.

ar prāmjiem Ventspils brīvostā ieradušies vai no tās izbraukuši 105 143 pasažieri, kas ir lielākais prāmju pasažieru skaits viena gada laikā ostas vēsturē. Ventspils brīvosta šobrīd ir aktīvākais prāmju satiksmes centrs Latvijā, kuru nodrošina viens no lielākajiem prāmju satiksmes operatoriem Eiropā „Stena Line”.

Daudzi 2015. gadā sāktie darbi tiks turpināti 2016. gadā. Ieguldījumi infrastruktūras izbūvē, atjaunošanā un uzturēšanā ir Ventspils brīvostas pārvaldes aktivitāšu prioritāte. Tādējādi Ventspils brīvostas pārvalde īsteno savu galveno mērķi – teritorijas attīstību, nodrošinot iespējami labākus apstākļus ostas termināļu un rūpniecības uzņēmumu darbībai.

UZZIŅAI

Septiņas reizes nedēļā prāmji kursē uz Nīneshamas ostu Zviedrijā un vienu reizi uz Trāvemindi Vācijā. Zviedrijas līniju 2015. gadā izmantojuši 92 115 pasažieri, kas ir par 25 759 pasažieriem jeb 39% vairāk nekā 2014. gadā. Vācijas līniju izmantojuši 13 028 pasažieri. Jāpiezīmē, ka kravas auto šoferi (59 492) pasažieru skaitā neietilpst. Ar prāmjiem Ventspils brīvostā pārvadāti 48 737 vieglie auto, 70 443 kravas vienības jeb 1,8 miljoni tonnu kravas.

Ventspils skatās tālāk

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis atzīst, ka tradicionāli osta tiek vērtēta pēc pārkrauto kravu apjoma. „Mēs tomēr esam skatījušies tālāk, attīstot ostu kā reģiona ekonomisko centru un vilcējspēku daudz plašākā nozīmē nekā tikai kravu pārkrāušana. Daudzu desmitu gadu garumā Ventspils veidota par tipisku tranzīstostu, kas nozīmē, ka esam ārkārtīgi atkarīgi no faktoriem, ko paši nekādi nespējam ietekmēt, – pasaules politiski ekonomiskajiem procesiem, kā arī privāto ostas termināļu rīcības. Tieši tāpēc mērķtiecīgi turpinām ostas industriālās teritorijas attīstību un ieguldām ostas infrastruktūrā, nevis tikai pajaujames uz to, kas notiek ostas piestātnēs. Pat ķebelis nebūs stabils uz vienas kājas, kur nu vēl osta.



Imants Sarmulis.

Ar pilnu atbildību varu teikt, ka uz 2015. gadu no ostas ilgtermiņa stabilitātes viedokļa varam atskatīties ar gandarījumu par paveikto,” rezumē Imants Sarmulis.

– Kā prognozējat ostas darbību 2016. gadā?

– Spriežot pēc prognozēm, ko esam saņēmuši no termināļiem, nekas labāks kā 2015. gadā nav gaidāms, tādēļ 2016. gadā kravu apgrozījumu plānojam 22 miljonus tonnu robežās. Ja analizē Ventspils ostas kravu apgrozījumu, pārsvarā kravas ir no NVS valstīm. Arī turpmāk jārēķinās galvenokārt ar kravām no Krievijas, Baltkrievijas un citām NVS valstīm.

No kravu apjoma būs atkarīgi Ventspils brīvostas pārvaldes ieņēmumi, tāpēc kārtējos budžeta izdevumus plānojam samazināt par 10% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Jaunu un jau esošo objektu būvniecībā un paplašināšanā plānojam ieguldīt 7,3 miljonus eiro, bet pusotru miljonu rezervējam industriālā parka paplašināšanai.

– Jūs sacījāt, ka kravu apgrozījuma samazinājums noteicis brīvostas ieņēmumu samazinājumu. Vai tas ietekmējis arī plānotās investīciju programmas izpildi?

– 2015. gadā īstenojām veselu virkni projektu ar ES fondu līdzfinansējumu. Ja nepietiek savu līdzekļu, esam spiesti šo deficītu segt ar kredītiem. Samazinoties kravu apgrozījumam, ostas nodevu apjoms izrādījies par 2,5 miljoniem eiro mazāks nekā plānotais, tādēļ esam spiesti ņemt vairāk kredītu, nekā bija plānots. Nevaram pieļaut, ka ES fondu atbalstītu projektu īstenošana nebūtu iespējama līdzfinansējuma trūkuma dēļ. Turklāt 2015. gadā esam mācējuši piesaistīt papildu finansējumu no Eiropas

fondiem sešu miljonu eiro apmērā. Šis finansējums ir gan tāpēc, ka mums pašiem izdevies ietaupīt līdzekļus dažādos projektos, gan arī no tās naudas, ko citi projektu īstenoņotāji nespēja izmantot. Mēs ļoti veiksmīgi apguvām visus pieejamos līdzekļus no ES fondiem ar maksimālo 85% līdzfinansējumu, ko pānācām sarežģītās un garās sarunās ar ES. Ja runājam par pieejamo Kohēzijas fonda līdzekļu turpmāku piesaisti ostas attīstībai, tad jāteic, ka plānojam līdz 2022. gadam apgūt 30 miljonus eiro. Lielākā daļa šo līdzekļu paredzēti pievedceļu uzlabošanai un hidrotehnisko būvju remontam.

Domāju, daudzi ir pamanījuši, ka ostas būvniecība un modernizācija pārsvarā ir pabeigta. Jaunu termināļu un citu objektu būvniecībai nav vietas un nepieciešamības. Tagad gribam sakārtot savu saimniecību, kur tas vēl ir vajadzīgs. Viens no 2016. gada svarīgākajiem projektiem ir Kuģošanas atbalsta dienesta aprīkojuma uzturēšanas grupas pārvietošana uz pašreizējās „Jūras darbnīcas” telpām K. Valdemāra ielā. Ventspils brīvostas valde apstiprinājusi teritorijas attīstības programmu gar K. Valdemāra ielu – no Ziemas ostas līdz Kapteiņa dienestam, paredzot ievērojami uzlabot Kuģošanas atbalsta dienesta aprīkojuma uzturēšanas grupas darba apstākļus un turpmāku krastmalas sakārtošanu par priekšu iedzīvotājiem un pilsētas viesiem.

– Krievijas prezidents Vladimirs Putins paziņojis, ka Krievija nākotnē atteiksies no Baltijas valstu ostu izmantošanas.

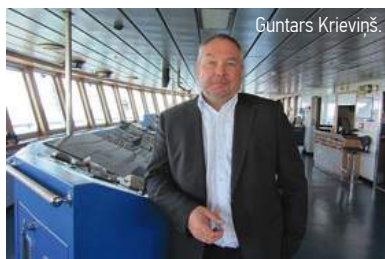
– Mums tas nav jaunums. Krievijas ostas attīstās pamatīgi un strauji, palielinot kravu apgrozījumu. Baltijā tās ir Primorskas, Ustjugas ostas, Bronkas terminālis netālu no Sanktpēterburgas. Šis fakts ir jāpieņem. Taču uzskatu, ka termināļiem ir iespēja saglabāt esošās kravu plūsmas no Krievijas. Šis kravu apjoms Krievijai ir salīdzinoši nebūtisks, bet mūsu plusi ir pieredze un labā infrastruktūra, kas nodrošina visu nepieciešamo jebkāda veida kravu pārkrāušanai. Tā ka ļoti daudz kas šobrīd ir mūsu termināļu rokās. ■

Liepājas osta strādājusi ar kravu apgrozījuma pieaugumu

2015. gadā Liepājas ostas stividorkompānijas pārkrāvušas 5,6 milj. tonnu, kas ir par 5,9% vairāk nekā iepriekšējā gadā un ir otrs lielākais kravu apgrozījums gadā pēc ostas darbības atjaunošanas 1991. gadā. Kā uzsver Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš, tas apliecina, ka Liepājas osta spēj strādāt ar pozitīvu bilanci arī sarežģītos ģeopolitiskos un ekonomiskos apstākļos, meklējot jaunas kravas un inovatīvus risinājumus, ostas uzņēmējiem un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei sadarbojoties dažādu jautājumu risināšanā. 2015. gadā Liepājas osta līdz ar nozīmīgu attīstības projektu realizāciju ir sasniegusi noteiktu kvalitatīvu attīstības līmeni.

2015. gada divpadsmit mēnešos Liepājas ostas kompānijas pārkrāvušas 5 611 441,66 tonnas dažādu kravu. Tradicionālā lielākā kravu grupa bija beramkravas, kas veidoja 70% no kopējā apjoma jeb 3 923,7 tūkst. tonnu (7,9% pieaugums salīdzinājumā ar 2014. gadu). Lielāko daļu beramkravu 2015. gadā veidoja labība un labības produkti, seko celtniecības materiāli, koksnes šķelda, minerālmēsli un koka smalkumi.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš: „Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde 2015. gadā strādājusi veiksmīgi, noslēdzot divus nozīmīgus ES Kohēzijas fonda attīstības un vides projektus par kopējo summu 54 443 632,33 eiro un saasniedzot otro lielāko kravu apgrozījumu pēc ostas saimnieciskās darbības atjaunošanas 1991. gadā.

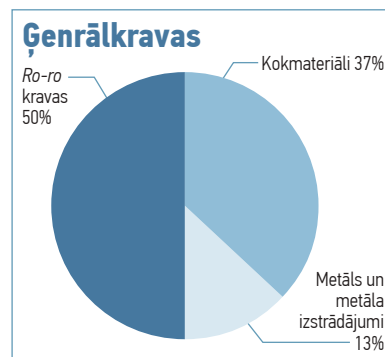


Guntars Krieviņš.

Pēdējos gados Liepājas ostā dominē beramkravas un tieši lauksaimniecības kravas, un ne tikai aktīvajā graudaugu sezonā. Ostas uzņēmēji visa gada garumā spēja nodrošināt stabilu lauksaimniecības kravu plūsmu, piesaistot arī jaunas kravu grupas, piemēram, jēlcukuru, kas tranzītā caur Liepājas ostu no Dienvidamerikas tik nogādāts Krievijā. Vēl beramkravu segmentā noteikti jāpiemin divas inovācijas – lielākā koksnes šķeldas krava, kas, sadarbojoties ostas kompānijām LSEZ SIA „Laskana” un LSEZ SIA „Ekers Stivdors LP”, tika uz vietas ostā saražota, iekrauta kuģī un eksportēta uz Turciju, kā arī ostas uzņēmējs LSEZ SIA „Liepaja Bulk Terminal” eksperimentālā kārtā veica kuģa iekraušanu atklāta jūrā, kas, turpinoties tendencei kuģiem un kravām kļūt arvien lielākiem, dod iespēju kuģī iekraut visu kravu. Eksperiments bija veiksmīgs, un tas nenoliedzami ceļ arī ostas konkurētspēju.”

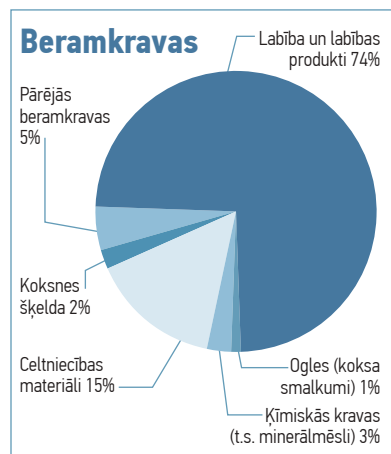
Otra lielākā kravu grupa Liepājas ostā 2015. gadā bija ģenerālkravas – 1324,9 tūkst. tonnu jeb 24% no kopējā apjoma. Ģenerālkravu segmentā jau vairākus gadus

stabilākā kravu grupa ir *ro-ro* kravas, pērn 614 tūkst. tonnu, ko nodrošina regulāra prāmju satiksme ar Vāciju un Zviedriju. *Ro-ro* kravu plūsmu negatīvi ietekmēja sankcijas pret Krieviju un Krievijas rubļa devalvācija, ko ostas stividorkompānija LSEZ SIA „Terrabalt” kompensēja ar projekta kravām, piemēram, AS „UPB” dzelzsbetona konstrukcijām un NATO militārās tehnikas un aprīkojuma tranzītu. Otra lielākā kra-



vu grupa ģenerālkravu segmentā ir kokmateriāli – 493,5 tūkst. tonnu. 2015. gadā melno metālu un tā izstrādājumu kravu bija vairāk nekā 2014. gadā, bet ievērojami mazāk, nekā bija plānots. Tas saistīts ar AS „KVV Liepājas metalurģis” neregulāro darbību un dīkstāvēm. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš uzsver, ka 2015. gads parādīja, ka osta var strādāt ar pozitīviem rādītājiem arī bez „KVV Liepājas metalurģis” kravām un, ja 2016. gadā uzņēmums

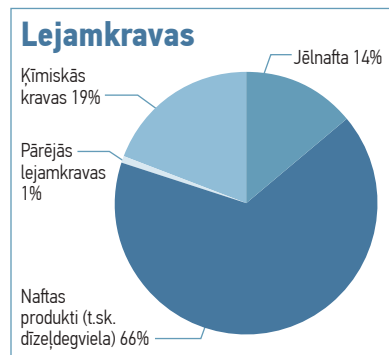
▶▶▶ 40. lpp.



▶▶▶ 39. lpp.

strādās stabili, tas var dot tikai kravu apgrozījuma pieaugumu ostā.

Lejamkravu apgrozījums 2015. gadā bija 362,8 tūkst. tonnu un veidoja 6% no visām ostas kravām. No ostas stividorkompānijām 2015. gadā lielāko kravu apgrozījumu nodrošināja LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” – 2 150 308,48 tonnas, kas ir par 6,2 % vairāk nekā iepriekšējā gadā. Otrs lielākais



kravu apgrozījums bija ostas stividorkompānijai LSEZ SIA „Ekers Stivdors LP”, kas 2015. gada septembrī pārņēma LSEZ AS „Liepājas osta LM” aktīvus un pakāpeniski kāpināja apgrozījumu, gan piesaistot jaunas kravas, piemēram, bagātinātās ogles, gan sadarbojoties ar citām ostas kompānijām kopīgos projektos. 2015. gadu „Ekers Stivdors LP” pabeidza ar 1 494 489,02 tonnu apgrozījumu, kas ir par 26,7% vairāk nekā 2014. gadā.

Ostā apkalpoti 1343 kuģi, iebraukuši un izbraukuši 39 782 pasažieri. Aizvadītā gada divpadsmit mēnešos pārkrautas konteinerkravas 3669 TEU apjomā un 33 657 vienības *ro-ro* kravu. ■

UZZIŅAI

2015. gadā lielākais kravu apgrozījuma pieaugums bija LSEZ SIA „Mols L” – no 43 575,37 tonnām 2014. gadā līdz 240 156,50 tonnām 2015. gadā (+451,1%). Kā pastāstīja uzņēmuma valdes loceklis Jānis Zvirbulis, nomainoties uzņēmuma vadībai un menedžmentam, tika sākti aktīvāka darbība kravu piesaistē un apstrādē, un tas arī esot devis iespēju tik ievērojami palielināt apgrozījumu. Kravu apgrozījumu plānots palielināt arī 2016. gadā, piesaistot jaunas kravu grupas.

LSEZ nozīmīgākie notikumi 2015. gadā

Lielākā krava Liepājas ostā

2015. gadā Liepājas ostā uzstādīja vairākus rekordus. 23. februārī no ostas izveda kuģi „Belo Horizon-



te” ar līdz šim lielāko kravu – 54,2 tūkst. tonnu, kuģim sasniedzot iegrīmi 11,1 m. Kā uzsvēra LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” termināļa vadītājs Juris Matvejevs, tas nav nekas neparasts, bet gan loģisks pārdomāta un kopīga darba rezultāts, sadarbojoties ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi. Bet jau 7. aprīlī „Liepāja Bulk Terminal” uzstādīja jaunu rekordu un uz Apvienotajiem Arābu Emirātiem nosūtīja 54,7 tūkst. tonnu kviešu un miežu, kas pagaidām ir lielākā krava, kas izvesta no Liepājas ostas.

LSEZ SIA „DG Termināls” ražo biodīzeļdegvielu

Liepājas ostas stividorkompānija LSEZ SIA „DG Termināls”, dažādojot uzņēmējdarbības veidus, 2015. gada sākumā uzsāka biodīzeļdegvielas ražošanu. Ražotnes maksimālā jauda ir 800 m³ biodīzeļdegvielas mēnesī, bet ieguldīto investīciju apjoms aptuveni 500 tūkst. eiro. „DG Termināls” valdes loceklis Jānis Millers uzņēmējdarbības diversifikāciju skaidro ar sarežģīto situāciju pasaules naftas tirgū, uzsverot, ka biodīzeļdegviela ir nākotnes produkts un tā realizācija Latvijā lielā mērā ir atkarīga no valsts politikas. „DG Termināls” pārsvarā nodarbojas ar ostas stividorpakalpojumu sniegšanu – pārkrauj un uzglabā dažāda veida lejamkravas.

Regulāra prāmju līnija uz Nīneshamnu Zviedrijā

2015. gada 14. aprīlī Liepājas ostā saskaņā ar grafiku pirmo reizi ienāca kompānijas „Stena Line” prāmis „Stena Flavia”, kas tagad kursē starp Liepāju un Zviedrijas pilsetu Nīneshamnu. Ikvienai ostai ir svarīga prāmju satiksme, un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde jau vairākus gadus ir noteikusi draudzīgas ostas maksas un nodevas tieši prāmjiem. Prāmju satiksmes atjaunošana ar Skandināviju ir labs signāls Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā strādājošajiem ražošanas uzņēmumiem ar Skandināvijas kapitālu, jo paver jaunas loģistikas un preču apmaiņas iespējas.



Mācībās pārbauda gatavību iespējamam terora draudim

2015. gada 14. maijā Liepājas ostā notika vērienīgas civilās aizsardzības mācības, kuru mērķis bija apzināt iekšējos un ārējos riskus un paredzēt civilās aizsardzības pasākumus, lai novērstu vai samazinātu draudus darbiniekiem, iedzīvotājiem, īpašumiem un videi paugstināta drošības līmeņa apstākļos. Tik vērienīgas mācības, kurās bija iesaistīti visi ostas dienesti un termināļi, Liepājas ostā notika pirmo reizi. Mācībām sekoja līdzīgi Rīgas un Ventspils brīvostu pārstāvji. Lai uzlabotu atbildīgo dienestu darbu un savstarpējo koordināciju, turpmāk tamlīdzīgas mācības Liepājas

ostā tiks rīkotas vismaz reizi gadā. Bet gada nogalē darbu sāka video-centrs, kas paver iespēju tiešsaistē sekot līdzi ostā notiekošajam.

Zilais karogs Liepājas jahtu ostai

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas jahtu centrā 2015. gada 5. jūnijā svinīgi pacēla Zilo karogu. Tā ir viena no piecām globālā Vides izglītības fonda programmām, kam pamatā ir 29 stingri ūdens kvalitātes, vides pārvaldes, vides informācijas un izglītības, kā arī labiekārtojuma un servisa kritēriji. Liepājas jahtu centrs tagad ir viena no ne-daudzajām jahtu ostām Latvijā, ko rotā pasaules populārākais tūrisma eksertifikāts, kas ierindo to blakus Stokholmai un Gdaņskai.

LSEZ SIA „Ekers Stivadors LP” sāk darbu Liepājas ostā

Uzņēmums „Ekers Stivadors LP” ir kompānija ar lielu pieredzi darbā Rīgas brīvdostā un jau vairākus gadus bija LSEZ AS „Liepājas osta LM” sadarbības partneris, bet 2015. gada rudenī tas iegādājās uzņēmuma „Liepājas osta LM” aktīvus. SIA „Ekers Stivadors LP” plāno attīstīt noliktavu saimniecību un piesaistīt ilgtermiņa klientus, kuri ir gatavi piedalīties ostas infrastruktūras attīstīšanā un efektīvi izmantot esošās pieastnes. Jau pirmajos darbības mēnešos uzņēmumam izdevās stabilizēt un palielināt kravu plūsmu, ko apliecina sasniegtie rezultāti – kravu apgrozījums palielinājies teju līdz 200 tūkst. tonnu mēnesī. Tāpat ir izdevies piesaistīt jaunas kravas, piemēram, bagātinātās ogles.

Lielākā šķeldas krava

2015. gadā, meklējot izeju no ielgušās stagnācijas kokmateriālu tirgū, LSEZ SIA „Laskana” sadarbībā ar LSEZ SIA „Ekers Stivadors LP” eksportēja uz Turciju augstvērtīgu koksnes šķeldu, kas ražota turpat ostā no bērza papirmalkas. Koksnes šķelda kompānijai ir jauns produkts, un turpmākā sadarbība

ar Turcijas rūpnīcu, kas ražo kokskaidu plātnes, būs atkarīga no daudziem faktoriem. Ar *panamax* klases kuģi „Jobst Oldendorff” oktobrī uz Turciju eksportēja 32,5 tūkst. tonnu šķeldas, kas ir līdz šim lielākā Liepājas ostā iekrautā šķeldas krava.

Turpina Karostas kanāla sanāciju

2015. gadā turpinājās Karostas kanāla sanācijas projekts, kura ietvaros Karostas kanāla grunti attīrīja no mazizmēra un lielizmēra tehnogēniem priekšmetiem, lai sagatavotu zemūdens būvlaukumu grunts attīrīšanas darbiem. Paralēli tika pārbaudītas vairākas tehnoloģijas kanāla grunts dūņu izsmelšanai.



Karostas kanāls kā svarīga un neatņemama Liepājas ostas sastāvdaļa uzmanības lokā ir jau no pagājušā gadsimta 90. gadu sākuma, jo PSRS militārās bāzes darbība bija atstājusi paliekošu ietekmi uz teritoriju, kuru Helsinku Komisija (HELCOM) noteikusi par vienu no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijas Republikā. Līdz gada beigām Karostas kanāla sanācijas darbi plānotajā apjomā tika pabeigti. Pilnībā visi darbi jāpabeidz līdz 2023. gadam.

Nodrošina militārās tehnikas tranzītu

Ro-ro kravu plūsmu virzienā no rietumiem uz austrumiem 2015. gadā diemžēl ietekmēja sankcijas pret Krieviju un Krievijas rubļa devalvācija. LSEZ SIA „Terrabalt”, reaģējot uz ģeopolitisko situāciju, meklēja, kā kompensēt iztrūkstošās kravas. Tas veiksmīgi izdevās, piesaistot projektu kravas un negabarīta kravas, t.sk. NATO militāro

tehniku. Kopumā ar „Stena Line” prāmi no Vācijas tika atvestas 178 militārās tehnikas vienības, kas tālāk pa dzelzceļu nogādātas gan uz Rīgu, gan kaimiņvalstīm.

Kuģa iekraušanu pabeidz atklātā jūrā

LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” veiksmīgi aizvadīja graudaugu sezonu, kas kulmināciju piedzīvoja 2015. gada oktobrī, kad terminālis sasniegta vēl nebijušu graudu kravu apgrozījumu – 330 tūkst. tonnu. Lai nākotnē varētu paaugstināt Liepājas ostas konkurētspēju, „Liepāja Bulk Terminal” eksperimentālā kārtā graudu iekraušanu veica atklātā jūrā. Terminālis meklē iespējas, kā apkalpot lielos kuģus un nodrošināt pilnas kravas iekraušanu. Lai gan kuģa kraušana atklātā jūrā ir neordinārs risinājums, darbi norisēja bez aizķeršanās. Ir vairāki priekšnoteikumi, kas veicina pārkraušanas procesu, bet vienīgais mīnuss ir neprognozējamie laika apstākļi. Kuģa iekraušanā tiek izmantots otrs kuģis, kas ir speciāli aprīkots un piemērots šādam darbam.

Pabeigts Liepājas ostas padziļināšanas projekts

2015. gada nogalē Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde veiksmīgi pabeidza projekta „Liepājas ostas padziļināšana” realizāciju, kas tika sākta 2009. gada 9. aprīlī, kad LSEZ pārvalde un Satiksmes ministrija noslēdza vienošanos par šā Eiropas Savienības Kohēzijas fonda projekta realizāciju. Projekta ietvaros veikta Liepājas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 12,5 metru atzīmei, brīvdostas akvatorijas padziļināšana līdz 12,0 metru atzīmei un Ziemas ostas akvatorijas un Loču kanāla padziļināšana līdz 7,0 metru atzīmei. Kā atsevišķa projekta komponente realizēta Liepājas ostas Kuģu satiksmes vadības centra aprīkojuma modernizācija. Projekta „Liepājas ostas padziļināšana” realizācija ir jāvasi nostiprināt Liepājas ostas konkurētspēju, apkalpojot kravu plūsmas Transeiropas transporta tīkla ietvaros. ■

Vienkāršs Meksikas zvejnieks Hosē Salvadors Alvarenga kļuva slavens vismaz triju iemeslu dēļ. Pirmais un galvenais – 2014. gada 30. janvārī Hosē Salvadors Alvarenga atgriezās mājās pēc tam, kad gandrīz 15 mēnešus bija pavadījis un izdzīvojis atklātā okeānā nelielā zvejas laivā.

2012. gada 17. novembrī, kas iekrita nedēļas nogalē, zvejnieks Alvarenga kopā ar savu zvejas biedru bija sagatavojis laivu, lai atkal dotos haizivju un tunzivju zvejā. Pēdējā laikā zvejniekiem veicās ar patiešām labiem lomiem. Laiva skaitījās labi aprīkota – līdzī tika ņemti 70 galoni benzīna, 16 galoni ūdens, 23 kilogrami sardīņu ēsmas, 700 āķi, harpūna, trīs naži, trīs spaiņi, mobilie telefoni, iesaiņoti plastmasas maisiņos, aparatūra radiosakariem, GPS uztvērējs, dažas uzgriežņu atslēgas un 91 kilograms ledus.

Lai gan sinoptiķi brīdināja, ka no ziemeļiem tuvojas pamaatīga vētra, vēlme nopelnīt bija lielāka par pašsaglabāšanās instinktu. Tas nebija nekas neparasts, ka Meksikas piekrastes zvejnieki riskē peļņas dēļ, dažreiz pat uzdrošinoties ar savām laivelēm doties tālāk par 120 jūdzēm no krasta. Tajā 17. novembra vakarā Alvarengas kolēģis un uzticamais sabiedrotais Rejs Peress nevarēja doties līdzī, tāpēc viņš palīgos nolīga 22 gadus veco Kordobu, kurš gan labi spēlēja futbolu un bija aizsardzības zvaigzne ciemata komandā, bet neko nezināja par zvejnieka darbu. Pats Alvarenga pirms dažiem gadiem Meksikā bija ieradies, bēgot no vardarbības Salavadorā, tur atstājot savu meitu. Kosta Azulas zvejnieku ciematā vietējie viņu ātri vien uzņēma savā lokā, jo

Izdzīvojušais



Alvarenga bija izveicīgs, attapīgs un veiksmīgs zvejnieks. Viņš tāpat kā pārējie zvejnieki dzēra, kāvās, uzdzīvoja ar prostitutām un smēķēja zāli.

Alvarenga un Kordoba jau bija guvuši krietnu lomu, saldētava laivā bija pilna ar haizivīm un tunzivīm, kas solīja labus ienākumus – kādus 250 dolārus. Ar to pietiktu, lai vismaz nedēļu varētu uzdzīvot, tērējot naudu sievietēm, iedzeršanai un marihuānai. Tomēr vilinājums nopelnīt vēl vairāk aizmigloja saprātu, un Alvarenga pieņēma liktenīgu lēmumu turpināt zveju, neskatoties uz atkārtotiem brīdinājumiem par vētras tuvošanos. Viņi izmeta auklu ar 700 āķiem.

Un tad vētra bija klāt. Milzīgi viļņi šļācās pār laivas malām. Alvarenga un Kordoba bija fiziski spēcīgi vīrieši, un abi metās cīņā ar dabas stihiju – viens stūrēja laivu, otrs no

tās smēla laukā ūdeni. Visu nakti viņi cīnījās līdz spēku izsīkumam, līdz uz rīta pusi, gaismai austot, tālu pamalē saskatīja zemi. Viņi bija aptuveni divu stundu attālumā no krasta, kad dzinējs sāka klepot un šķaudīt

Glābšanas operācija

Alvarenga no kabatas izvilka rāciju un izsauca savu priekšnieku: „Villij! Villij! Villij! Motors ir pagalam!”

„Nomierinies, vecīt, iedod man savas koordinātas!” no krasta atsauca Villijs.

„Mums nedarbojas GPS!”

„Izmetiet enkuru!” pavēlēja Villijs.

„Mums nav enkura,” atbildēja Alvarenga. To, ka enkurs bija pazudis, viņš pamanīja jau krastā, bet tas nešķīta svarīgi.

„Labi, mēs nākam pie jums!”

Pēdējie vārdi, ko Alvarenga paguva izkliegt, pirms ar krastu pārtrūka sakari, bija: „Steidzieties palīgā, mēs te esam galīgā pakaja! Tā sodītā vētra mūs izdrāzīs!”

Par glābšanas pasākumiem krastā bija atšķirīgi viedokļi. Vieni domāja, ka meklēšana jāsāk nekavējoties, citi uzskatīja, ka tādos apstākļos nedrīkst riskēt un doties jūrā. Alvarengas draugs un zvejas partneris Rejs viskaismīgāk aizstāvēja viedokli, ka nekavējoties jāsāk glābšanas operācija.

„Laika apstākļi bija briesmīgi, viļņi bija milzīgi – astoņpadsmit līdz divdesmit pēdu augsti,” stāsta Rejs. Viņš atceras, ka glābšanas misiju uzsāka pusdienlaikā, aptuveni trīs stundas pēc SOS saņemšanas. „Mēs aizgājām kādas divdesmit piecas jūdzes no krasta, viļņi centās mūs noslīcināt. Mūsu laiva bija līdz pusei pilna ar ūdeni. Tad kapteinis teica, ka ir pārāk mulķīgi, mēģinot glābt citus, iet bojā pašiem. Mēs griežāmies atpakaļ,” tā Rejs.

Bija jau pagājušas divas dienas, kopš pārtrūka sakari. Meklēšanas un glābšanas dienests pēc divu dienu nesekmīgiem meklējumiem pārtrauca operāciju, jo sliktajos laika apstākļos to nebija iespējams turpināt.

Izturības pārbaude

Vētra turpināja plosīties 16 dienas. Vējš, viļņi un straumes nelielo zvejas laivu kopā ar zvejniekiem nesa arvien tālāk okeānā. Dzinējs bija miris, GPS un radiosakari nedarbojās. Sākās divu vīru cīņa par izdzīvošanu. Noderēja viss, ko Alvarenga zināja, viņa pielāgošanās un izdzīvošanas spējas patiešām bija apbrīnojamas. Viņš iemanījās ar rokām ķert zivis un putnus, abi ēda tos jēlus vai saulē kaltētus. Pēc pāris dienām Alvarenga, slāpju



mocīts, sāka dzert savu urīnu un mudināja to darīt arī Kordobu. Tas gan nebija prāta darbs, jo *sāļais padzēriens* vēl jo vairāk dehidratēja organismu. Vīri pārliecinājās, ka kritiskos brīžos var palīdzēt pat mēsli, kas peld okeānā: viņi no ūdens vilka laukā plastmasas pudeles, spaiņus un pat ēdiena atliekas. Veldze nāca kopā ar lietu, tas ļāva remdēt slāpes un baudīt veldzējošu dušu.

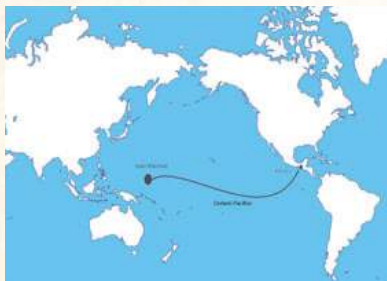
Vīriesi viens otram bija apsolījuši, ka tas, kurš izdzīvos, uzmeklēs otra ģimeni, lai izstāstīt, kas noticis. Viņi stundām varēja runāt par saviem mīļajiem, nožēlojot visu, ko bija tiem nodarījuši pāri. Cik ļoti labprāt viņi tagad apskautu savu māti vai meitu...

Tad Kordoba saindējās ar jēlo putna gaļu, jo izrādījās, ka putns bija apēdis indīgu jūras čūsku. Iespējams, ka tieši tas bija pēdējais piliens Kordobas pacietības mērā. Aptuveni pēc četrpadsmit dienu ilgas cīņas ar okeānu un sevi Kordoba padevās, atteicās no ēdiena un, pirms uz mūžu aizvēra acis, no Alvarengas

pieprasīja divus solījumus: pirmkārt, ka Alvarenga neēdīs viņa līķi, un otrkārt, ka noteikti uzmeklēs Kordobas māti.

Alvarenga nespēja pieņemt domu, ka Kordoba ir miris un tagad viņš okeāna vidū palicis viens. Vēl sešas dienas Alvarenga sarunājās ar mirušo, līdz aptvēra savu ārprātu un atdeva Kordobas līķi okeānam. Viņš bija izmisumā, jo saprata, ka nāve būs mokoša – vientulībā un depresijā cīnoties ar domām par pašnāvību. Bija brīži, kad Alvarenga gribēja sevi atdot apkārt peldošajām haizivīm, tomēr izdzīvošanas instinkts bija lielāks. Lai uzvarētu tumšās domas, Alvarenga savā iztēlē radīja fantāziju pasauli, kurā viņam bija viss – bagātīgi klāti galdi, izpriecas un sievietes. Viņš sevi uzjautrināja, iedomājoties piemēram, futbola

▶▶▶ 44. lpp.



►►► 43. lpp.

spēli, kur spēlētāji ir putni, un kāds no tiem tika nosaukts par Krištianu Ronaldu.

Laiku pa laikam Alvarenga redzēja kuģus. Aptuveni 30 kruīza un konteineru kuģi viņam pagāja garām salīdzinoši nelielā attālumā, un neviens neapstājās, lai glābtu cilvēku. Reiz kāds konteinerkuģis bija tik tuvu, ka viņš tam izmisīgi māja ar rokām. Cilvēki no kuģa arī viņam atbildēja ar draudzīgiem mājieniem, it kā viņš būtu devies izklaidēties braucienā.

Neticamā izglābšanās

2014. gada 30. janvārī pēc 438 Klusajā okeānā pavadītām dienām, pārvarējis gandrīz 7000 jūdžu, Alvarenga sasniedza krastu kādā no gandrīz neapdzīvotajām Māršala salām. Viņu atrada kāda salinieku ģimene, kas nesaprata neko no tā, ko Alvarenga centās pateikt. Viņš bija tik izvārdzis, ka gandrīz nevarēja nostāvēt kājās un runāja ar grūtībām. Glābēji bija pārliecināti, ka viņš murgu, kad apgalvoja, ka ir no Meksikas.

Vienpadsmit dienas Alvarenga veselības stāvoklis bija kritisks: ēdot jēlu putnu gaļu un

jēlas zivis, Alvarenga bija inficējies ar parazītiem, kuri bija tā savairojušies, ka nojauca visas organisma funkcijas un draudēja neglābjami bojāt smadzeņu darbību. Bet, kad krīze bija pāri, notika atveseļošanās, tomēr notikušais nav palicis bez sekām, Alvarenga turpina ārstēties, jo joprojām cieš fiziski un garīgi. Naktīs viņu moka baisi murgi, uzmācas dažādas fobijas, reizēm pazūd robeža starp šodienas realitāti un piedzīvoto. Viņš ir atgriezies Salvadorā un saticis savu meitu, tāpat ir turējis doto solījumu – uzmeklējis Kordobas māti, izstāstījis par notikušo un saņēmis no viņas svētību.

Otrs iemesls, kāpēc Alvarenga kļuva slavens

Amerikāņu žurnālists un rakstnieks Džonatans Franklins, pamatojoties uz neskaitāmu stundu ilgām ekskluzīvām intervijām ar Hosē Salvadoru Alvarengu, cilvēku, kurš izdzīvoja, uz salinieku iespaidiem, glābēju stāstīto un mediķu teikto, 2015. gada oktobrī laida klajā grāmatu „438 dienas. Patiešām patiešs stāsts par izdzīvojušo jūrā”. Franklins spējis

aizraujoši aprakstīt notikušo un ar apbrīnu stāstīt par cilvēka izdzīvošanas spējām, izdomu un atjautību, atrodoties vienam laivā okeāna vidū.

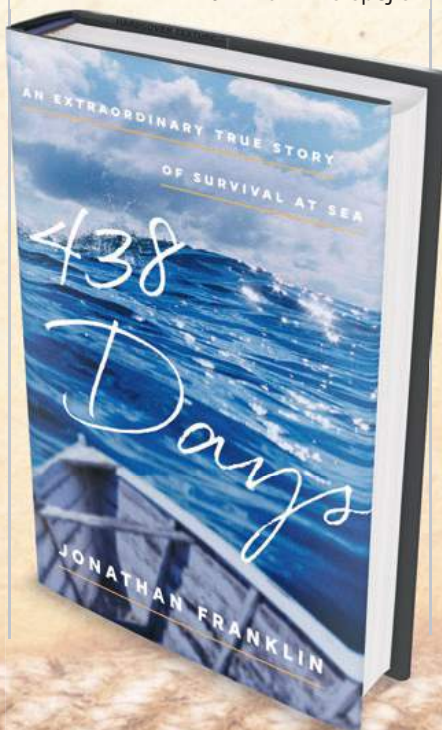
„Kad 36 gadus veco Hosē Salvadoru Alvarengu uzgāja salinieki, viņš bija noaudzis ar matiem un bārdu, ķermenis bija izkāmējis, kādreiz tik varenie muskuļi pazuduši, kāju potītes pietūkušas, bet viņa teiktais šķita tik neticams, ka laikraksta „The Guardian” redakcijā, kurai rakstīju par brīnumaino izglābšanos, neviens negribēja stāstītajam ticēt,” atceras Džonatans Franklins.

Stāstītais visiem šķita tik nereāls – kaut ko tādu varētu izdomāt tikai Holivudas scenāristi. Žurnālists Franklins uzsāka savu izmeklēšanu, lai pārliecinātos, ka tas viss patiešām ir noticis. Un viss patiešām apstiprinājās.

Trešais popularitātes vilnis

Patiesībā tas, ka viņa vārds tiek celts gaismā, sagādā Alvarengam daudz nepatīkamu mirkļu. Tūlīt pēc grāmatas „438 dienas. Patiešām patiešs stāsts par izdzīvojušo jūrā” iznākšanas Kordobas ģimene iesūdzēja viņu tiesā, apsūdzot par kanibālismu un par nodarīto pieprasot vienu miljonu ASV dolāru lielu kompensāciju. Alvarenga ļoti pārdzīvo aizdomas par to, ka viņš it kā varētu būt notiesājis savu nelaimes brāli, vēl jo vairāk tāpēc, ka jau tā jūt sirdsapziņas pārmetumus, ka nav spējis motivēt Kordobu cīnīties par izdzīvošanu.

Alvarengas advokāts, komentējot iesniegto prasību tiesā, teicis: „Esmu pārliecināts, ka ģimenes pieprasījums nav nekas cits kā vēlme sadalīt ieņēmumus no honorāra par grāmatu. Tagad daudzi ir pārliecināti, ka grāmata manu klientu ir padarījusi stāvus bagātu, bet diemžēl jāteic, ka tas, ko viņš nopelnīs, ir stipri vien mazāk, nekā cilvēki domā. Pagaidām ar grāmatas pārdošanu nesokas īpaši labi, ir pārdoti tikai nedaudz vairāk kā tūkstoš piecsimt eksemplāru.” ■



Latvijā visi mīl jūrniekus

Par godu Krišjāņa Valdemāra 190 gadu jubilejai Ainažu jūrskolas muzejs, biedrība „Grāmatas bērniem” un Rīgas Centrālā bibliotēka (RCB) rīkoja radošo darbu konkursu „Latvija – jūrnieku zeme!”. Piedalījās jaunie mākslinieki no Ādažiem, Ainažiem, Alojas, Valmieras, Zilupes, Kauguriem, Krāslavas, Lēdurgas, Limbažiem, Rīgas, Salacgrīvas, Salaspils, Engures, kopumā iesniedzot žūrijai vairāk nekā simt darbu.

30. janvārī notika konkursa uzvarētāju apbalvošana un jauno mākslinieku darbu izstādes svinīga atklāšana. RCB Bērnu literatūras nodaļas vadītāja Natālija Hološa sveica klātesošos un pastāstīja par Krišjāņa Valdemāra ieguldījumu jūrniecības attīstībā Latvijā. Pēc tam vārds tika dots biedrības „Grāmatas bērniem” priekšsēdētājam Vladimīram Novikovam, kurš uz lielām lapām zīmēja jūras tēmai veltītas ainas un lasīja savus dzejoļus gan krievu, gan latviešu valodā Jāņa Baltvilka tulkojumā.

Māksliniece dizainere Viktorija Matisone pastāstīja, pēc kādiem principiem žūrija vērtēja konkursam iesniegtos darbus, norādīja uz sasniegumiem un nepilnībām jauno mākslinieku sniegumā.

Tad vārdu lūdza Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas viceprezidents, Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks. Viņš sveica jauniešus sakarā ar svarīgo notikumu – viņu darbu izstādes atklāšanu un pastāstīja dažus interesantus atgādinājumus no savas jūrnieka prakses.

„Kas vajadzīgs, lai kļūtu par jūrnieku?” – ar šādu jautājumu savu uzrunu ievadīja Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Ivetta Erdmane. Skanēja visdažādākās atbildes: kuģis, zināšanas, drosme... Raisījās interesanta saruna ar bērniem.

Visi konkursa dalībnieki saņēma diplomus vai pateicības rakstus un gandrīz visi saņēma arī Ainažu jūrskolas muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA),



Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, Latvijas Jūrniecības savienības un biedrības „Grāmatas bērniem” sarūpētās dāvanas. Konkursa un izstādes sponsors bija LTFJA KKS „Jūrnieku forums”.

Bet lielākā dāvana, protams, bija kompānijas „Tallink Latvija” trīs dāvanu kartes – trīs četrvietīgas kajītes braucienam ar prāmi uz Stokholmu. Tās saņēma konkursa *Grand Prix* ieguvējs – desmit gadus vecais Ādažu Mākslas un mūzikas skolas audzēknis Kārlis Gunārs Neikens, Krišjāņa Valdemāra

Ainažu pamatskolas skolotāja Egita Repele (konkursā bija iesniegti viņas divpadsmit skolēnu darbi, no kuriem vairāki saņēma diplomus) un Rīgas 95. vidusskolas skolniece Alisija Mordvinova un Angelina Zaharova, kuras dalīja pirmo vietu nominācijā „Fotogrāfija”.

Savos iespaidos svētkos dalījās *Grand Prix* laimīgā ieguvēja māmiņa Ieva Neikena:

– Vispirms vēlos teikt lielu paldies konkursā rīkotājiem un atbalstītājiem, kuri parūpējušies par bērniem un uzvarētājiem, un liels paldies bibliotēkai par sirsnīgo uzņemšanu! Bērni ir sajūsmā par šo lielisko pasākumu, kas domāts tieši viņiem, kur viss ir pieejams un interesants. Un liels paldies par to, ka izstāde vairāk nekā mēnesi būs atvērta apmeklētājiem. Mans dēls Kārlis Gunārs jau ilgi ir sapņojis būt Zviedrijā, un tagad viņa sapnis piepildīsies! Viņš jau divus gadus mācās zviedru valodu. Ļoti labi, ka izstādi plānots padarīt par ceļojošo, tas tikai vairo jaunās paaudzes interesi par jūrniecību.

– Jauki, ka žūrija ar dāvanām un diplomiem puda atziņību ne tikai konkursa uzvarētājiem, bet arī pārējiem dalībniekiem, – sacīja Puškina liceja vizuālās mākslas pasniedzēja Nadežda Popova. – Tas ir ļoti svarīgi. Protams, bija ļoti spēcīgi mākslas skolu audzēkņu darbi. Bet izstādes atklāšana norisēja labvēlīgā gaisotnē. Tie bija lieliski svētki, kas bērniem ilgi paliks atmiņā.

Tie, kas izstādi vēl nav skatījuši, var to izdarīt līdz februāra beigām. ■

Miervaldis Jaunais

Vēstures izzināšana paver durvis uz nākotni

Hamburgas
jūrniecības muzejs

Teju vai katru gadu mēs atzīmējam kādu gadadienu vai jubileju, nosaucot to par Valdemāra, Raiņa vai Aspazijas gadu, metoties vēstures pētīšanā un vēl nezināmu faktu atklāšanā. Tas mūs aizrauj, rāda priekšzīmi un iedrošina realizēt pat pārdrošas idejas. Par aksiomu kļuvis apgalvojums, ka bez pagātnes nav nākotnes. Šaurākā nozīmē tā varētu būt savas dzimtas pētīšana, paplašinot robežas, ķeramies pie dzimtā novada un savas valsts apzināšanas, bet tad atskārstam, ka mūsu planēta ZEME ir tik maza, bet šodienas tempi un iespējas tik lielas, ka mūsu izziņāšanas robežas plešas plašumā. Tā kā „Jūrnieks” ir jūrniecības nozares žurnāls, cenšamies sniegt priekšstatu par nozari, aplūkojot iespējami plašāku tēmu loku: jūrnieki, kuģi, ostas, ekoloģija, politika, attiecības un arī vēsture.

Latvijas jūrniecības sabiedrība ar patiesu cieņu izturas pret jūrniecības vēsturi un tiem ļaudīm, kuri to rūpīgi glabā un pēta. Muzejnieki Rīgā, Ainažos, Liepājā, Ventspilī, Mērsragā, Rojā un Pāvilostā ir patiesi fanātiķi, pateicoties kuriem mēs spējam novērtēt to, cik bagāta ir mūsu jūrniecības senatne, kādi ļaudis to cēlušies un attīstījuši. Tiesī muzeja darbinieku entuziasms, nevis valsts politika lielā mērā ir spējusi nosargāt arī Latvijas jūrniecības vēsturi. Diemžēl ar skumjām jāsecina, ka valsts ļoti maz spēj vai arī vēlas ieguldīt garīgās vērtībās, jo vairāk enerģijas nākas veltīt ikdienas izsalkuma remdināšanai.

Vai esat apmeklējuši Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, Ainažu jūrskolas muzeju vai Pāvilostas novadpētniecības muzeju? Brīnišķīgi iekārtoti muzeji, kuros strādā lieliski un pašreizējā cilvēki. Mazi kā kabatiņas, tomēr ļauj sajūt Latvijas jūrniecības vēstures elpu. Bet, apceļojot pasauli un staigājot pa Hamburgas, Roterdamas, Londonas vai Tallinas jūrniecības muzejiem, pārņem gluži vai balta skaudība par to, kāds vēriens ir jūrniecības muzejiem citviet pasaulē, ar kādām modernām tehnoloģijām tie aprīkoti un kādas jaunas idejas tur tiek realizētas. Lai ļautu saviem lasītājiem par to gūt priekšstatu, „Jūrnieks” aizsāk ceļojumu sēriju „Jūrniecības muzeji pasaulē”.



Pirmā sērija: Hamburga

Hamburga ir sestā lielākā pilsēta Eiropā, otrā lielākā Vācijā, bet Hamburgas osta ierindoja pasaulē 20 lielāko ostu vidū. Pilsēta dibināta 834. gadā un ap 1356. gadu sadraudzībā ar Lībeku bija Hanzas savienības aizsācēja. Saukta par Vācijas Venēciju, kur tiltu ir vairāk nekā Venēcijā un Amsterdamā, kopā ņemot, un katram no 2500 tiltiem dots savs vārds. Patiesību sakot, Hamburgai pietrūkst Venēcijas rotājīguma un Amsterdamas neķītrības, tāds vācu fundamentālisms. Protams, kādu neķītrības devu var piedzīvot, aizstaigājot līdz Rēperbānim, ko labi pazīst visā Eiropā, arī jūrnieku aprindās, ir dzirdēts, ka

daži šo ielu uzskata par grēcīgāko ielu pasaulē, bet tas nu lai paliek profesionālu vērtētāju ziņā. Hamburga lepojas ar pasaulē pirmo un Eiropā lielāko tā saukto *pilsēta – osta* projektu.

No 1997. gada vecās ostas ēkas sāka iegūt otro dzīvi, tur mājvietu atraduši biroji, tur ierīkoti mājokļi, kafējnīcas un mākslinieku darbnīcas. Dzīvokļu cenas te divas reizes pārsniedz citviet Hamburgā esošās. Bet vācieši nebūt nerimstas, jo paredzēts, ka līdz 2025. gadam veco spīķeru rajonā dzīvos vairāk nekā 12 tūkstoši un birosos strādās ap tuveni 40 tūkstoši cilvēku, un šajā gandrīz 30 gadus ilgajā projektā plānots ieguldīt vairāk nekā 15

miljardus eiro. Pašlaik te ir 1500 dzīvojamās un 450 biroju telpas.

Hamburga jau kopš neatminamiem laikiem ir bijusi jūras tirdzniecības ceļu noteicēja, un Hamburgas osta savu ietekmi nav zaudējusi arī tagad. To ļoti spilgti apliecina arī Hamburgas jūrniecības muzejs, kas ambiciozi iekārtojies vienā no vecajiem ostas spīķeriem, aizņemot ēkas desmit stāvus 11 tūkstošu kvadrātmetru platībā, apmeklētājiem demonstrējot 36 tūkstošus kuģu modeļu, sākot no grieķu, vikingu un Hanzas laika kuģiem un beidzot ar modernajiem mūsdienu konteinerkuģiem. Gleznas, grafikas, navigācijas ierīces, jūrnieku formas tērpi, sadzīves priekšmeti un profesionālie darba rīki, dažādi plāni, kā arī vairāk nekā pusotra miljona fotogrāfiju – tas viss pieejams un apskatāms muzeja apmeklētājiem.

Katrs no desmit izstāžu klājiem aicina apmeklētājus iepazīties ar kādu no jūrniecības nozares tēmām un vairāk nekā 3000 gadu ilgo jūrniecības vēsturi un attīstību.

Muzeja dibinātājs Peters Tamms savulaik teicis: „Mūsu sūtība un uzdevums ir būt Hamburgas jūrniecības sirdij.” Un muzeja darbinieki dara visu, lai tas tiešām tā būtu. Muzejs aicina ne tikai skatīties, bet arī darboties. Piemēram, ģimenes dienā ikviens var mācīties būvēt kuģus un to jūras spēju pēc tam pārbaudīt speciāli ierīkotā baseinā. Regulāri notiek mākslinieku marīnistu darbu izstādes, kā arī izstādes, kas veltītas kādai noteiktai tēmai – kuģu būvei, ostas ēkām, glābējiem, bet katru sestdienu muzejs piedāvā lekcijas, arī aktivitātes bērniem un jauniešiem. Ik gadus vecais kapteinis Mobims aicina uz Džeza dienām. Muzejā tiek rīkoti arī teatralizēti uzvedumi ar apmeklētāju piedalīšanos, ko īpaši iecienījuši korporatīvo vai privāto pasākumu un dažādu konferenču dalībnieki, jo uzvedumu vēl var pagarināt ar vakariņām un kokteiļiem.

Par to, ka muzejs nedzīvo tikai pagātnē, liecina modernais kuģu vadīšanas simulators, kur ikviens var iejusties 320 metru gara un 42 metrus plata moderna 855 TEU konteinerkuģa kapteiņa

▶▶▶ 48. lpp.





►►► 47. lpp.

vai stūrmaņa ādā, izkuļojot Hamburgas, Roterdamas vai Singapūras ostas.

Kaulu kuģu noslēpums

Muzeja līdzstrādnieki savus pētījumus iemūžina grāmatās, ko regulāri izdod muzeja apgāds. Viena no pēdējām, kas jau paguvusi iemantot lasītāju interesi, ir muzeja zinātniskā līdzstrādnieka Manfrēda Steina grāmata „Karagūstekņi. Kaulu kuģu modeļi.”

Kaulu kuģu modeļi, pavisam 32, ir ģeogrāfijas kolekcija, kas Hamburgas jūrnieceības muzejā skatāma astotā stāva ekspozīcijā, un tā ir lielākā šo modeļu kolekcija pasaulē. Daudz mistikas, dažādu nostāstu un nezināmā allaž esot apņēmis šo astotā stāva ekspozīciju. Nu grāmatas autors pirmo reizi ir vienviet apkopojis informāciju par kaulu kuģu modeļu rašanās vēsturi un centies salikt visus punktus uz „i”.

No 1793. līdz 1815. gadam Lielbritānija uzņēma aptuveni 200 tūkstošus Napoleona kara gūstekņu, no kuriem lielākā daļa bija franči. Viņi bija ieslodzīti nometnēs un cietumos un pakļauti nežēlojamai eksistencei. Vēsturnieki atzīst, ka briti pret frančiem izturējušies visai pieklājīgi, jo karagūstekņi bija gan pāēduši, gan apģērbti, bet viņu lielākā problēma bija bezdarbība. Vēl jo vairāk tiem, kuriem nebrīvē nācās pavadīt pat vairāk nekā desmit gadu. Lai cik slinks pēc savas būtības



ir cilvēks, ilgstošu neko nedarīšanu viņš tomēr nevar izturēt.

Steins savā grāmatā apraksta, kā karagūstekņi vadījuši dienas un kā īsinājuši laiku. Daudzi nodevās azartspēlēm, uz kārts liekot savu apģērbu vai pārtikas devu. Dažs esot nospēlējis gluži pliks.

„Bet ieslodzīto vidū bija arī apdāvināti un labi speciālisti – juvelieri, mēbeļu meistari, kokgriezēji. Viņi apvienojās darba grupās un sāka

darināt dažādus priekšmetus, arī kuģu modeļus, kas izgatavoti no kaula,” raksta Steins.

Meistari izmantoja jebkurus kaulus, ko vien atrada, neskatoties uz to, kas kādreiz bijuši to saimnieki – aitas, govīs vai cilvēki. Pie cilvēku kauliem viņi tika ar cūku palīdzību, kuras dzīvojamās karagūstekņu nometnēs un rakņādamās palīdzēja atrast cilvēku skeletus, kas bijuši apglabāti seklos kapos. Kaulus modeļu darināšanai ieslodzītie vārīja un balināja saulē, lai tos padarītu vieglāk veidojamus un griežamus.

Un tapa filigrāni kuģu modeļi. Sarežģītāko izgatavošanai bija vajadzīgs pat gads. Reizēm meistari pildīja pasūtījuma darbus, tāds, piemēram, bija kuģa „Viktorija” modeļis, ko savulaik apbedīja kopā ar lordu Nelsonu un kas tagad atrodas ASV Jūras spēku akadēmijas muzejā Merilendā.

Ieslodzītie veidoja modeļus, bet sargi, britu flotes virsnieki un apkārtējo ciemu iedzīvotāji organizēja pārdošanu, meklēja noieta tirgu un apgādāja ieslodzītos ar darbarīkiem un dažādiem apdares materiāliem, bet lielākoties tomēr meistari iztika ar to, ko paši spēja atrast, piemēram, kuģu virves tika vītas no ieslodzīto matiem un bārdas.

Britu virsnieki neliedza ieslodzītajiem nodarboties ar amatniecību, piedevām garastāvokli uzlaboja labie ienākumi. Briti karagūstekņu nometnēs organizēja pat gadatirgus, kuros gūstekņi pārdeva savus meistardarbus, un pārdodamo lietu vidū nebija tikai kaulu kuģu modeļi vien, bija arī gobelēni un greznas koka mēbeles.

Pavisam ir 450 pasauleslaveni kaulu kuģu modeļu, lielākais no tiem metru četrdesmit garš. Tagad, pēc 200 gadiem, tie bieži vien maksā vairāk nekā jauna motorjahta. Kolekcionāri pēc šīm šausmīgajām vēstures relikvijām ir gluži kā bez prāta, bet Hamburgas jūrnieceības muzeja 32 kaulu kuģu modeļu sargs, restorators un šīs ekspozīcijas stāstnieks vienā personā ir Manfrēds Steins.

2015. gadā Hamburgas jūrnieceības muzeju apmeklēja 110 tūkstoši interesentu, no kuriem trešā daļa bija ārzemnieki. ■

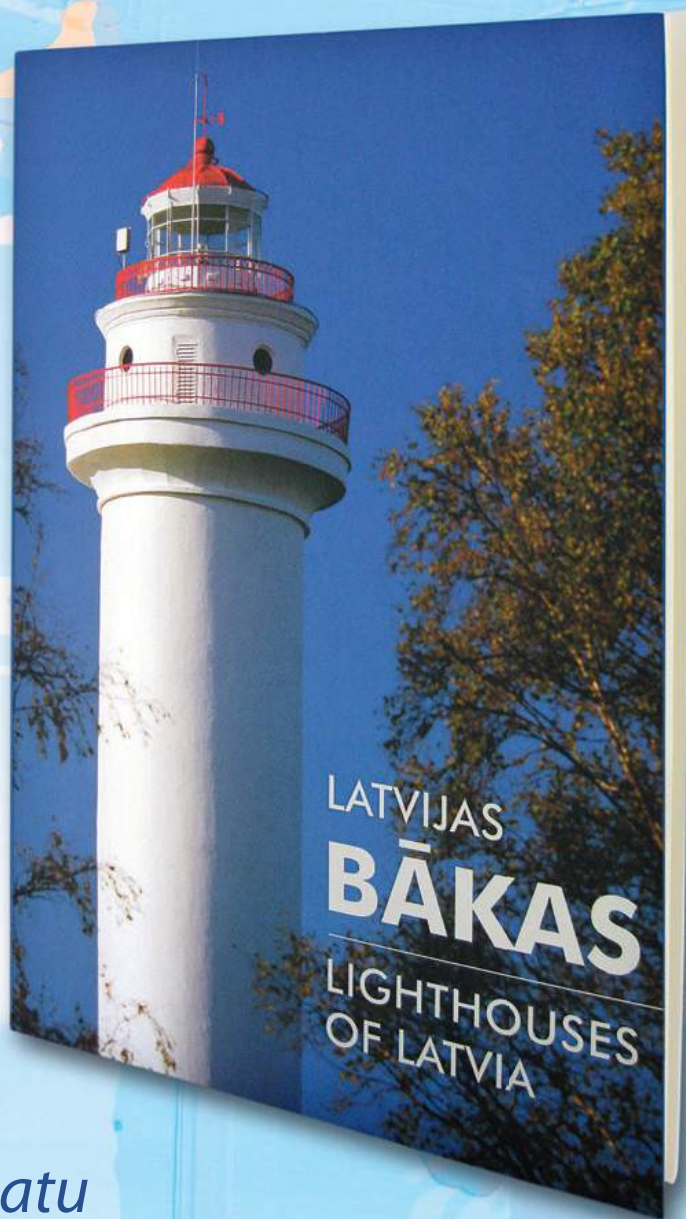
NOZARES SVARĪGĀKĀS IZSTĀDES UN KONFERENCES 2016. GADA PIRMAJĀ PUSĒ

PASĀKUMS	DATUMS	ORGANIZATORS	PIEZĪMES
TransRussia 2016 Maskava, Krievija www.transrussia.ru	19.–22. aprīlis	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Tranzīta biznesa informācija"	Latvijas stends izstādē
TransCaspian 2016 Baku, Azerbaidžāna www.transcaspian.az	11.–13. maijs	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Transporta nedēļa"	
TransSiberia 2016 Novosibirska, Krievija www.sibtransexpo.ru	25.–28. maijs		Paralēli izstādei plānota LIAA tirdzniecības misija
TransBaltica 2016 Rīga, Latvija www.rmsforum.lv	2.–3. jūnijs	"RMS-Forum" LTBA	Ikgadējā konference
Transport Logistic China 2016 Šanhaja, Ķīna www.transportlogistic-china.com	14.–16. jūnijs	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA "Tranzīta biznesa informācija"	Latvijas stends izstādē

WE ARE ATLAS

WWW.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*