



JŪRNIEKS

NR. 3 (94) 2016



Kuģu būve Latvijā un pasaulē

„Rīgas kuģu būvētavas” valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs:
“Kravu pārvadājumu biznesā bez kuģiem un ostām trešā lielā komponente ir kuģu apkalpošana un remonts. Diemžēl par šo nozari valsts neinteresējas pilnīgi nemaz.”

Bezatbildīgā kuģu sagriešanas politika joprojām turpinās

RBP nepiekrīt Valsts kontroles viedoklim un lēmumu pārsūdzēs likumā noteiktajā kārtībā

Latvijas Jūras akadēmija aicina studēt maģistrantūrā



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

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Klimata pārmaiņu mazināšana – prioritāte numur viens
Par zaļu un ilgtspējīgu kuģošanu
- 3 Svarīgākie IMO MEPC 69. sesijā pieņemtie lēmumi
Zilais karogs 17 Latvijas peldvietām un divām jahtu ostām
Latvija izstrādā klimata un enerģētikas politiku
- 4 Jūrniecības nozares aktualitātes
- 5 Tendences pasaules jūrniecības nozarē nākamajā desmitgadē
- 7 Aktualizē zvejnieku jautājumu
- 8 Tiek pārbaudīta iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošība
Pārbauda jūras zvejas laivas

NUMURA TĒMA –

KUĢU BŪVE UN KUĢU PĀRSTRĀDE

- 9 Kuģu būvētājiem pienākuši grūti laiki
- 10 Starp likumu, peļņu, sirdsapziņu un dzīvības briesmām
- 14 Katrs dara, ko var
- 17 „Rīgas kuģu būvētavas” iespējas novērtas pasaulē

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 21 Jūras kravu pārvadājumus skar smaga krīze
- 22 Flotes novecošanās
- 23 Izlīdzinājies jūras virsniņu un ierindas jūrnieku skaits
Pasaules tirdzniecības flotē joprojām jūras virsniņu deficīts
- 24 Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas starptautiskās aktivitātes
- 25 Kuģu virsniņi tiekas ikgadējā seminārā
- 26 Sadarbojas Liepājas un Klaipēdas jahtu ostas
- 27 Burātājs no bērības
- 28 Lēnākais ceļš uz Rio: zvaigžņu lietuvu, roņu šovs, iespaidīgs saullēkts un saulriets
- 29 JA zelta Goda zīme Ludim Kārlim Kalvišķim
Grāmatas “Stūrmaņa stāsti” atvēršana

IZGLĪTĪBA

- 30 Maģistra studijas Latvijas Jūras akadēmijā
- 31 Iemācīties strādāt komandā un sadarboties
- 32 Maģistra studiju programma ir loģisks nākamais solis
“Latvijas kuģniecības” stipendijas Latvijas jūrniecības attīstībai
- 33 “Enkurā 2016” uzvar liepājnieki, būvniecīnieki un alūksnieši,
“Novikontas” simpātiju balva – madoniešiem
- 34 Topošie loģistikas speciālisti piedalās “Erasmus+” apmaiņas programā

OSTAS

- 35 Ostu padome uzklausa ziņojumu par situāciju Latvijas tranzīta un loģistikas nozarē
Ostu ziņas
- 37 Vācijas – Latvijas jūrniecības forumā spriež par izaicinājumiem nozarē
- 38 Rīgas brīvdostas pārvalde protestē pret Valsts kontroles ziņojumu
- 40 Ventspils brīvdostas ziņas
- 41 Liepājas ostas ziņas

VECO JŪRNIĒKU STĀSTI

- 43 Kuģa kapteinis ar lidotāja dvēseli

BRĪVBRĪDIS

- 45 Vēstures izziņošana paver durvis uz nākotni
- 48 Joprojām par to runāt ir grūti

Krājam spēkus jauniem projektiem

Ir vasara un, lai gan darba un biznesa lietas neapstājas, tomēr visa dzīve norit vasaras režīmā. Tieši vasarā visvairāk esam dabā un varam pārliecināties par to, cik un kā spējam rūpēties par dabu un nepiemēslot apkārtējo vidi. Nav jau tā, ka, sēžot jūras krastā, mēs nemitīgi domājam par klimata pārmaiņām un siltumnīcas efektu, ko izraisījušas gāzu emisijas, bet jūras krastā atstāts plastmasas maisiņš vai no tās izskaloti sadzīves atkritumi tomēr sanikno. Lai gan dusmojamies par cūcību, tomēr tikai retais no mums pacels cita atstātus mēslus, lai tos ielidinātu atkritumu konteinerā. Bet, ja par labo, tad varam būt lepni, ka virs septiņpadsmit Latvijas peldvietām un divām jahtu ostām plīvo Zilais karogs, kas apliecina, ka viss nebūt nav tikai slikti vai bēdīgi un Latvijas pašvaldības domā par vidi, ekoloģiju un dabas saglabāšanu. Kā liecina statistika, šajā ziņā Latvija joprojām ir līdere gan Baltijas valstīs, gan Baltijas jūras reģionā.

Vasaras sezona neattiecas uz ostu darbu, jo šeit procesi nekad neapstājas, un, lai gan izmaiņas pasaules ekonomikā un kravu plūsmu virzienos ir atstājušas jūtamu ietekmi arī uz Latvijas ostām un pirmo piecu mēnešu kravu apgrozījuma statistika nepriecē, jo Latvijas ostās piedzīvots četrpadsmit procentu kravu kritums, tas nekādā ziņā neliek krist pesimismā. Kaut vai tāpēc, ka maijā, salīdzinot ar iepriekšējiem gada mēnešiem, apstrādāto kravu apjoms Rīgas ostā tomēr pieauga un bija par 2,9% lielāks nekā aprīlī, kā arī par 2,3% lielāks nekā 2015. gada maijā. Priecē arī tas, ka ar Krievu salas termināļa projektu Rīgas ostā viss ir kārtībā un maija pēdējā dienā SIA „Strek” no pašreizējās teritorijas Andrejsalas rajonā uz pietātni Krievu salā pārvietoja pirmo celtņi.

Un tomēr starptautiskajā konferencē „TransBaltica 2016” eksperti brīdināja Baltijas valstu ostiniekus un uzņēmējus, ka drīz vien konkurencē par Krievijas kravām nepietiks tikai ar efektīvāku, elastīgāku un drošu servisu, ar klientu labāku apkalpošanu, kas līdz šim bija baltiešu trumpis, bet būs jādomā, ko pasākt, lai saglabātu konkurētspēju.

Dzīvojam vasarā un krājam spēkus ziemai. Pozitīvas emocijas, D vitamīnu un ierosmes jauniem projektiem.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Datorgrafika: SIA „Trajektorija KaZa”. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, kā arī EP, SM, Ventspils brīvdostas, Liepājas SEZ, Rīga brīvdostas, “Latvijas kuģniecības”, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas kuģu būvētavas”, sailingworld.com, AFP, EPA, IMO, Reuters, navaltoday.com, NATO un ārzemju preses fotomateriāli, foto no A. Rudēvica un R. Puriņa personīgā arhīva. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ un “IHS Global Maritime Trends”, kā arī ārzemju preses materiāli.

Klimata pārmaiņu mazināšana – prioritāte numur viens

Lai īstenotu Parīzes nolīgumā noteiktos klimata pārmaiņu mazināšanas mērķus, ir svarīgi arī starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, tika norādīts šā gada 18. maijā Bonnā notikušajā klimata pārmaiņu konferencē.

Zinātnieki ir brīdinājuši: ja siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas turpinās pieaugt, mēs pārkāpsim sliekšni, kad globālā sasilšana kļūs katastrofāla un neatgriezeniska. Ir aprēķināts, ka temperatūras paaugstināšanās par diviem grādiem pēc Celsija salīdzinājumā ar līmeni, kāds bija pirms rūpniecības laikmeta, ir pēdējā pieļaujamā robeža. Ja neko nedarīsim, tad jau pašreizējais emisiju apjoms var paaugstināt temperatūru par pieciem grādiem, kas varbūt nešķiet nemaz tik daudz, bet jāatceras, ka temperatūras starpība starp mūsdienu pasauli un pēdējo ledus laikmetu arī ir tikai apmēram pieci grādi. Šķietami nenozīmīgas temperatūras izmaiņas var radīt lielas pārmaiņas uz Zemes.



Francijas vides ministre
Segolēna Rojāla
atklāj Bonnas klimata
pārmaiņu konferenci.



“Neviens cits jautājums nevar būt svarīgāks par klimata pārmaiņu samazināšanu, tā ir prioritāte numur viens pasaulē,” Bonnas klimata konferences atklāšanas runā sacīja konferences vadītāja Francijas vides ministre Segolēna Rojāla.

Oglekļa dioksīda izmeši aviācijas un kuģniecības nozarēs pieaug par trim līdz pieciem procentiem gadā, tāpēc ANO, kas uzrauga

šīs nozares, aicina iespējami ātrāk vienoties un pieņemt stratēģijas, lai risinātu klimata pārmaiņu problēmu. ■

i UZZIŅAI

Prognozē, ka kuģniecības izraisītās oglekļa dioksīda emisijas līdz 2050. gadam pieaugs par 50 līdz 250 procentiem.

Par zaļu un ilgtspējīgu kuģošanu

No 2016. gada 18. līdz 20. maijam Leipcigā notika “International Transport Forum” organizēts samits “Par zaļu un ilgtspējīgu kuģošanu”. Samitā piedalījās IMO ģenerālsekretārs Līms Kītsacks, kurš savā runā uzsvēra, ka IMO jau pieņemti un apstiprināti jauni energoefektivitātes pasākumi,

kā arī divas tehnoloģiju programmas, lai paaugstinātu energoefektivitāti kuģniecībā un palīdzētu nozari nākotnē virzīt uz zemu oglekļa emisiju līmeni.

Samita vadītājs Edmunds Hjūzs vairākkārt uzsvēra, ka šis jautājums ir

ļoti aktuāls, tāpēc aicināja arī kuģu konstruktorus un inženierus, strādājot pie jauniem tehnoloģiskajiem risinājumiem kuģu konstrukcijās, nopietni domāt par to, kā nodrošināt kuģniecības nozari ar kuģiem, kas nodrošina zemu oglekļa emisiju līmeni. ■

Svarīgākie IMO MEPC 69. sesijā pieņemtie lēmumi

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 69. sesijā pieņemti divi svarīgi grozījumi MARPOL konvencijā. Viens no tiem – notekūdeņu novadīšanas ierobežojumi īpašajā rajonā un Baltijas jūras īpašā rajona statusa spēkā stāšanās datums. Otrs – grozījumi attiecībā uz kuģa degvielas patēriņa datu ievākšanas un ziņošanas sistēmas (*Data Collection System*) ieviešanu.

Grozījumi paredz aizliegumu novadīt neatīrītus notekūdeņus no pasažieru kuģiem, sākot no 2021. gada 1. jūnija. Bet pasažieru kuģiem pārbraucienos starp ostu ārpus Baltijas jūras un ostu Baltijas jūrā, kas atrodas uz austrumiem no E 28°10' garuma grādiem, nepiestājot nevienā citā šā

īpašā rajona ostā, iepriekš minētās prasības stāsies spēkā 2023. gada 1. jūnijā.

Ar grozījumiem MARPOL konvencijas VI pielikumā tiks noteikta obligāta kuģa degvielas patēriņa datu ievākšana un ziņošana kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk. To mērķis ir noteikt katra kuģa radītās CO2 emisijas un līdz ar to arī katra kuģa energoefektivitāti. Kuģim šie dati būs jāziņo savai karogvalstij, savukārt karogvalsts tos iesniegs IMO izveidotajā datubāzē. Paredzēts, ka šī datubāze būs anonīma, lai nebūtu iespējams atpazīt konkrētu kuģi, ņemot vērā dažādu uzņēmumu konfidencialitātes principus, pārveidojot kādu noteiktu kravu.■

Ieva Šmite, Latvijas Jūras administrācijas eksperte vides aizsardzības jautājumos

Zilais karogs 17 Latvijas peldvietām un divām jahtu ostām

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards pasniedza Zilā karoga ekosertifikātus 17 Latvijas peldvietām un divām jahtu ostām.

“Man ir liels gandarījums, ka Latvijā arvien vairāk pašvaldību ne tikai domā, bet arī aktīvi rīkojas, lai padarītu apkārtni vidi tīrāku gan Latvijas iedzīvotājiem, gan viesiem. Turklāt katru gadu Zilā karoga balva labākajām Latvijas peldvietām tiek piešķirta pašvaldībām, kas pārstāv nevis vienu Latvijas reģionu, bet kopumā visu valsti. Esmu gandarīts, ka Latvija, pasniedzot kopumā 19 Zilā karoga sertifikātus, jo projām ir līdere šajā ziņā gan Baltijas valstīs, gan Baltijas jūras reģionā,” atklājot Zilā karoga pasniegšanas pasākumu, uzsvēra ministrs.

2016. gadā Zilā karoga balva piešķirta Saulkrastu centra pludmalei; Ventspils pilsētas pludmalei; Liepājas dienvidrietumu pludmalei, pludmalei pie stadiona un Beberliņu pludmalei (iekšzemes); Engures Abrogciema pludmalei; Kuldīgas Mārtiņsalas pludmalei (iekšzemes); Jūrmalas Bulduru pludmalei,



Dubultu, Dzintaru, Majoru un Jaunkemeru pludmalei; Jēkabpils Radžu pludmalei (iekšzemes); Daugavpils centra pludmalei (iekšzemes) un pludmalei “Stropu vilnis” (iekšzemes); Rīgas Vakarbuļļu pludmalei; Limbažu Lielēzera pludmalei (iekšzemes), kā arī Liepājas jahtu ostai un Pāvilostas jahtu piestātnei “Pāvilosta Marina”.

Nacionālā žūrija sertifikātu piešķir arī Rīgas Rumbulas, Rīgas Vecāķu un Jūrmalas Kauguru pludmalēm.

Zilā karoga mērķis ir veicināt piekrastes teritoriju ilgtspējīgu attīstību ar augstu ūdens kvalitātes, drošības, vides apsaimniekošanas un pārvaldes standartu, kā arī vides izglītības iniciatīvu palīdzību.■

Latvija izstrādā klimata un enerģētikas politiku

2016. gada 19. maijā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) pārstāvji iepazīstināja ar klimata un enerģētikas politikas ieviešanu laika posmā no 2020. līdz 2030. gadam.

Pagājušā gada beigās klimata pārmaiņu konferencē Parīzē tika panākta vienošanās, ka līdz 2030. gadam ES savas siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas samazinās par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu.

„Pašreiz sākas ratifikācijas process, un tuvākajā laikā Eiropas Komisija nāks klajā ar priekšlikumiem, kā šo 40% samazinājumu sadalīt starp dalībvalstīm. Pirms Latvija ratificē Klimata konvenciju, mums jāzina, kādas būs iespējamās dalībvalstu saistības. Turklāt jāņem vērā Latvijas īpašā situācija, jo kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem jau esam samazinājuši izmešus par aptuveni 58%,” teica vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards.

“Laika posmā līdz 2020. gadam Latvija savas saistības izpildīs, jo ir atļauts emisiju palielinājums. Tomēr attiecībā uz 2030. gada saistībām Latvijas pozīcija ir nulles procentu samazinājums salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Jāņem vērā, ka tādā sektorā kā lauksaimniecība emisiju apjoms jau pašlaik ir ievērojami lielāks nekā 2005. gadā, tādēļ, lai sasniegtu 2030. gada mērķi, būs jāpārplāno lauksaimniecības politika.

Ir svarīgi iepazīstināt uzņēmējus ar klimata un enerģētikas politiku, jo valdībai drīzumā būs jāpieņem ļoti nopietni lēmumi un jāizvēlas, kurš no tautsaimniecības sektoriem būs ekonomiski efektīvākais Latvijas attīstības ceļš. Vai orientējamies uz lauksaimniecisko ražošanu, transportu vai citām jaunām nozarēm,” sacīja ministrs.■

Jūrniecības nozares aktualitātes



■ ■ ■ 24. maijā Marseļas ostas dockeri vispirms pieteica 24 stundu streiku, ko vēlāk pagarināja vēl uz divām diennaktīm, kas visas ostas operācijas ietekmēja vēl vairākas nedēļas. Darbības apturēšana ostā radīja kuģu rindas, izņēmums bija vienīgi pasažieru prāmji, kuru kustība notika parastajā ritmā. Streiku vilnis vēlās pāri arī citām Francijas ostām.

■ ■ ■ "The Intergovernmental Authority on Development" un Eiropas Savienība MASE programmas ietvaros 15. maijā Džibuti rīkoja 3. reģionālo ministru sanākumi par kuģošanas drošību Austrumāfrikas, Dienvidāfrikas un Indijas okeāna reģionā (ESA-IO), kurā piedalījās arī IMO pārstāvji. Džibuti sanāksmē pieņēma deklarāciju, kas nosaka galvenās prioritātes ilgtermiņa kuģošanas drošībai ESA-IO. Galvenā uzmanība tika veltīta pirātisma tālākai apkarošanai, problēmām, kas apdraud pasaules okeānu ekosistēmu, tādu noziegumu kā nelegāla,



nereģistrēta un neregulēta zveja, cilvēku tirdzniecība, narkotiku kontrabanda izskaušanai.

■ ■ ■ Sentlūsija ir piecdesmitā valsts, kas pievienojusies IMO Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijai. Tagad konvencijai pievienojušos valstu flote veido 34,81%

no pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas.

■ ■ ■ Panamas kanālu pēc rekonstrukcijas, kas sākas 2007. gadā un izmaksāja sešus miljardus ASV dolāru, 26. jūnijā atklāja Ķīnas "Cosco Shipping" 9400 TEU *neo-panamax* konteinerkuģis "Andronikos". Caur paplašināto kanālu var izbraukt *post-panamax* 13000/14000 TEU kuģi, kas ļaus dubultot kanāla kapacitāti.

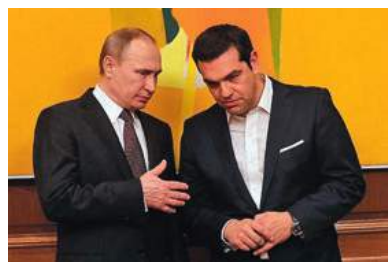


■ ■ ■ No 6,5 miljardus ASV dolāru vērtajiem visas pasaules kuģubūves pasūtījumiem šā gada pirmajā ceturksnī Eiropas kuģu būvētavas ieguva vairāk nekā 50% par 3,7 miljardiem dolāru, kas skaidrojams ar kruīza kuģu būvniecību Eiropā.



■ ■ ■ "Royal Caribbean Cruises Ltd" parakstīja memorandu ar Francijas kuģu būvētavu "STX" par piektā "Oasis" klases kuģa un divu "Edge" klases kuģu būvniecību. Paredzēts, ka tie flotei pievienosies 2021. gada beigās vai 2022. gada sākumā. 2016. gada 12. maijā "Royal Caribbean Cruises" flotei pievienojās 227 tūkst. bruto tonnu kruīza kuģis "Harmony of the Seas".

■ ■ ■ Par otras lielākās Grieķijas ostas Saloniku privatizāciju interesi izrāda Krievija, ko savas vizītes laikā Grieķijā, kas notika 27.–28. maijā, pauda Krievijas prezidents



Vladimirs Putins. Grieķija paziņojusi, ka plāno aicināt investorus iesniegt piedāvājumus par 67% Saloniku ostas akciju iegādi šā gada septembra beigās. 67% Pirejas ostas akciju Grieķija aprīlī jau pārdeva Ķīnas ostas operatoram "Cosco Group (Hong Kong) Ltd". Grieķijas jūrniecības sabiedrība un ostu strādnieki ar šādu lēmumu ir nemierā un piesaka virkni streiku.

■ ■ ■ HELCOM ekspertu grupa sniegusi ziņojumu par radioaktīvo vielu koncentrāciju Baltijas jūrā un ar gandarījumu paziņojusi, ka 2015. gads bijis pirmais, kad Baltija jūrā cēzija-137 koncentrācija virszemes ūdeņos ir samazinājusies, kas visticamāk saistīts ar lielo sālsūdens pieteci Baltijas jūrā no Ziemeļjūras 2014. gada decembrī.

■ ■ ■ Statistika par 2016. gada pirmajiem trim mēnešiem liecina, ka pirātisms atkal ir kļuvis par vienu no galvenajām problēmām, ar ko jūrnieki saskaras reisu laikā. Īpašas bažas ir par pieaugošo uzbrukumu skaitu tirdzniecības kuģiem un jūrnieku nolaupīšanu izpirkuma maksas pieprasīšanai arī ārpus Nigērijas teritoriālajiem ūdeņiem, kur šogad jau nolaupīti vismaz 16 jūrnieki. Eksperti brīdina, ka arī citos reģionos kuģu apkalpēm jāievēro visi drošības pasākumi. ■



Tendences pasaules jūrniecības nozarē nākamajā desmitgadē

“IHS Maritime & Trade” ekspertu komanda Londonā 2016. gadā nākusi klajā ar pētījumu “IHS Global Maritime Trends”, nosaucot piecas galvenās tendences, kas turpmākajos gados ietekmēs jūrniecības nozari pasaulē. Pētījuma mērķis ir parādīt reālo situāciju, lai varētu kritiski izvērtēt nozares iespējas un izredzes, kā arī palīdzētu plānot darbību, kas uzlabotu jūrniecības nozares finanšu ieguldījumu, biznesa un darba efektivitātes stratēģisko plānošanu nākamo desmit gadu laikā.



Richard Kleitons.

“IHS Maritime & Trade” pētījums balstīts uz plašu datu bāzi un statistikas, kā arī vispusīgas informācijas analīzi un kritisku izvērtējumu.

“Šajā turbulences un bezprecedenta laikā arī jūrniecības sektorā notiek ievērojamas pārmaiņas,” uzsver “IHS Maritime & Trade” galvenais analītiķis Ričards Kleitons. “Izpratne par to, kā nozare attīstīsies, reaģējot uz ekonomikas, politikas, demogrāfijas un tehnoloģiju tendencēm, kāda nākotnē būs kuģubūve, kādi būs kravu maršruti un kāda būs jūrniecība – to visu ir ļoti svarīgi zināt, lai veidotu nākotnes jūrniecības stratēģiju.”

Tendence Nr. 1: vairs nebūs preču superpieprasījuma

Lielākajā daļā jaunattīstības valstu turpināsies ekonomiskā lejupslīde, IHS prognozē nākamajā desmitgadē ilgstošu preču cenu vājumu. Ogļu, dzelzsrūdas un jēlnaftas cenas,

visticamāk, tuvāko gadu laikā saglabāsies zemas.

Vairumam kravu nosūtītāju salīdzinoši mazā tirgus pieprasījuma dēļ, kas saglabāsies nākamajos piecos līdz desmit gados, un jo īpaši tas attiecas uz beramkravu sektoru, būs lēna izaugsme. Cenu vājums ietekmēs lielāko daļu pasaules flotes, jo tā ir diezgan jauna, tāpēc maz iespēju samazinātu jaudu. Ne daudzi labāk varētu klāties *panamax* tipa ogļu un graudu kuģiem.

Izņēmums ir tankkuģu flote, kas vismaz īstermiņā paliks spēcīga. Lai gan zemās naftas cenas sekmēs lielāku patēriņu, IHS prognozē, ka kopējais globālais naftas pieprasījuma pieaugums līdz 2040. gadam būs vidēji tikai 0,6 procenti gadā.

“IHS Maritime & Trade” analītiķi paredz, ka lielākā daļa ražotāju koncentrēsies uz savas tirgus daļas saglabāšanu, bet kopumā tirgus piedzīvos pieprasījuma

samazināšanos, kas jāņem vērā, plānojot flotes jaudas, it īpaši beramkravu sektorā, kurš pēdējo desmit gadu laikā bija pieradis pie ievērojama pieprasījuma pieauguma un flotes izaugsmes. Tāpat analītiķi prognozē, ka joprojām saglabāsies pieprasījums pēc energoresursiem, jo īpaši Klusā okeāna reģionā, tātad arī pēc jūras pārvadājumiem šajā segmentā, tomēr uz superpieprasījumu arī te nav pamata cerēt.

Tendence Nr. 2: Ķīnas lejupslīde samazina kuģošanas jaudas

Pēc milzīgā attīstības lēciena, ko iepriekšējos gados piedzīvoja Ķīna, tagad iestājusies lejupslīde, kas arī 2016. gadā mazinās Ķīnas iekšzemes pieprasījumu, bet nestabilā pasaules ekonomiskā izaugsme nozīmē to, ka Ķīna nevar cerēt uz atveseļošanās, palielinot savu eksportu.

IHS prognozē, ka Ķīnas IKP no 7,3% 2014. gadā, visticamāk, noslīdēs līdz 6,3% 2016. gadā un vēl atsitenu piedzīvos 2017. gadā.

Ar valdības kontrolētajiem tērauda ražotājiem Ķīna cer atvieglot kuģubūves nozari, padarot to konkurētspējīgāku citu Āzijas reģiona kuģu būvētāju vidū. Tomēr tas varētu glābt tikai lielos kuģu būvētājus, bet mazākie, visticamāk, nespēs izdzīvot, jo īpaši tie, kas specializējas beramkravu kuģu būvniecībā. Tieši tāpat grūti būs izdzīvot tām Ķīnas kuģošanas kompānijām, kuras specializējušās beramkravu pārvadājumos.

►►► 5. lpp.

Labas izredzes Ķīnas kuģniecībai saglabājas konteinerkravu pārveidājumos, jo paredzams, ka 2016. gadā pārveidājumu apjoms maršrutos uz ASV pieaugs par 8%, bet uz Eiropu par 6%.

Analītiķi secina, ka sakarā ar Ķīnas pieprasījuma lejupslīdi lielākajai daļai biznesa vienībām jārēķinās ar jauno ekonomisko realitāti.

Tendence Nr. 3: Irānas sankciju atcelšana ir pozitīvs signāls pasaules kuģniecībai

Paredzams, ka sankciju atcelšana globālajām piegādēm līdz 2016. gada beigām pievienos aptuveni pusmiljonu barelu naftas dienā.

Irānas naftai vajadzētu vēl vairāk pazemināt jau tā zemās naftas cenas, tā palielinot pieprasījumu pēc naftas, gāzes un naftas produktiem un tādējādi palīdzot pasaules kuģošanai kopumā.

Tendence Nr. 4: vairāk informācijas, mazāk problēmu

Nosūtītāji arvien vairāk labuma gūst no pieaugošās informācijas pieejamības, kuģniecības datu analīzes, kas kravas nosūtītājiem rada lielāku skaidrību par tirgus un cenu tendencēm.

AIS (automātiskā identifikācijas sistēma), satelītu izvietojums, kas ļauj sekot kuģu kustībai, integrēta datu apstrāde – tas viss palīdz precīzāk plānot kravu pārvadājumu maršrutus un laiku.

Lielu palīdzību kuģošanas biznesam sniedz zinātniskās pētniecības institūti un kompānijas, kas veic tirgus izpēti un datu analīzi, kas kuģošanas biznesam ļauj mazināt riskus, identificēt problēmas un saskaņot iespējas, lai plānotu nākotni.

“Tā kā jūrniecības nozares analītiķu prognozes kļūst precīzākas, jūras kravu pārvadājumu bizness var darboties daudz produktīvāk, piemēram, izvēloties ideālus maršrutus, kas ļauj kļūt arvien konkurētspējīgākiem. Savukārt investoriem



SPECIĀLISTA KOMENTĀRS

IHS Jūrniecības un tirdzniecības grupas analītiķis Dalibors Gogics: “Pasaules ekonomika ilgstoši paļāvās uz tirgus izaugsmi, un uzņēmēji piedzīvoja vilšanos, jo gaidītās izaugsmes vietā sagaidīja recesiju. Pasaules ekonomika piedzīvoja lejupslīdi, no kā cieta visas nozares, tai skaitā arī kuģubūve. Jāatzīst, ka pēdējie pieci gadi kuģu būvētājiem nav bijuši īpaši veiksmīgi. Lai gan ekonomika ir sākusi atgūties, kuģubūves jaudas vēl arvien pārsniedz pieprasījumu pēc jauniem kuģiem. Domājot par noturēšanos virs ūdens, daži kuģubūves uzņēmumi sākuši specializēties, piemēram, uz augsto tehnoloģiju kuģu būvi.

Kopumā pasaules kuģubūves nozare saskaras ar nopietnām problēmām. Uzņēmumi, kas vēlas noturēties kuģubūves segmentā, faktiski uz panākumiem var cerēt vien tad, ja saņem valsts atbalstu. Tādi ir kuģubūves uzņēmumi jaunattīstības valstīs, teiksim, Ķīnā, kur tie lielākoties ir valsts īpašums un saņem valsts atbalstu. Jāatzīst, ka lielākā daļā no pasaules kuģu būvētavām ir arī lielāka finansu avots savu valstu budžetam.

Ķīnas ekonomiskās izaugsmes bremsēšanās ir ietekmējusi visas pasaules jūrniecības biznesu. Mūsu prognozes liecina, ka arī 2016. gadā samazināsies Ķīnas iekšzemes pieprasījums, kas nozīmē, ka daudzas Ķīnas saimnieciskās nozares, piemēram, celtniecība, piedzīvos recesiju. Tā kā arī pārējā pasaulē vērojama lēna un nestabila ekonomiskā izaugsme, prognozes brīdina par grūtīem laikiem jūrniecības nozarē, tai skaitā jūras kravu pārvadājumu, ostu un kuģu būves jomās.”



iegūtā analītiskā informācija ļauj mazināt riskus savu līdzekļu ieguldīšanā. Lai gan analītiķi nevar kļūdēt visas neskaidrības, ko rada politiskie risinājumi, piemēram, naftas embargo, tas tomēr ļauj spēles dalībniekiem ar lielāku pārliecību skatīties nākotnē, rīkoties mērķtiecīgi un pārvērst problēmas par iespējām,” uzsver pētījuma autori.

Tendence Nr. 5: demogrāfiskās pārmaiņas ilgtermiņā

Pārmaiņas pasaules demogrāfijas un iedzīvotāju pieauguma tempos, kā arī ekonomiskā izaugsme jaunattīstības tirgos ilgtermiņā nākamajā desmitgadē ietekmēs jūrniecības nozari.

Āzijas, Āfrikas un Latīņamerikas vidusšķiras augošais pieprasījums pēc pirmās nepieciešamības precēm

un importa produkcijas būtiski ietekmēs ekonomikas izaugsmi šo reģionu valstīs.

Preču pieprasījums šajos reģionos ilgtermiņā ietekmēs arī jūrniecības nozari un veicinās konteinerkravu pārvadājumus.

Arvien lielāki konteinerkuģi, kas ienāks jūras kravu pārvadājumu tirgū, prasīs papildu investīcijas ostās, lai uzlabotu infrastruktūras un tehnoloģiju pakalpojumus, nodrošinot efektīvas kravu plūsmas.

Lai nākotnē pārliecinātu jaunatni izvēlēties kādu no jūrnieka specialitātēm, kuģiem jāklūst tehnoloģiski modernākiem un kuģniecībai jāspēj integrēt jaunas tehnoloģijas.

“Kuģniecības nozarei ir svarīgi saprast, kā nākamajā desmitgadē attīstīsies pasaules ekonomika, būt informētai, kas un kā mainīsies, un atbilstoši tam plānot darbību. Tas kuģniecības nozarei ir daudz vērtīgāk un pamācošāk, nekā pētīt tikai ar kuģiem saistītās tirgus pārmaiņas. Tikai apzinoties globālos procesus un liekot lielāku uzsvāru uz inovatīviem risinājumiem, kuģniecības nozare spēs sekmīgi strādāt nākamajā desmitgadē,” secina “IHS Maritime & Trade” galvenais analītiķis Ričards Kleitons.■



UZZIŅAI

IHS (NYSE: IHS) ir vadošais neatkarīgu ekspertu birojs. Tas ir analītiskās informācijas avots, kas veido šodienas biznesa ainu un nākotnes prognozes, sniedzot konsultācijas vairāk nekā 150 valstīs visā pasaulē.

Aktualizē zvejnieku jautājumu

Salīdzinot ar tirdzniecības floti, zvejas flotei ir nepieciešami lieli uzlabojumi, un tas attiecas gan uz darba apstākļiem, gan kuģošanas drošību, sociālo jautājumu, sertificēšanas un kompetences problēmu risināšanu.

Replika. Dienvidķīnas jūrā zvejas kuģis sadūrās ar sauskravas kuģi, izglābās divi no 30 zvejniekiem. Pieci zvejnieki gāja bojā, četri pazuda bez vēsts, kad Taivānas šaurumā sadūrās cementa vedējs ar zvejas kuģi. Somālijas pirāti nolaupīja Irānas zvejas kuģi kopā ar 15 apkalpes locekļiem. Trīspadsmit zvejnieki nogalināti Dienvidķīnas jūras Ķīnas un Vjetnamas strīdīgajos ūdeņos. Septiņi Senegālas zvejnieki aizgāja bojā viesuļvētras laikā Gvinejas līcī. Tas ir pavisam neliels ieskaits 2015. gada notikumos, bet šo uzskatījumu varētu turpināt vēl un vēl.

Jau 1995. gadā izstrādāta STCW-F konvencija, un tagad aktuāls kļuvis jautājums par šīs konvencijas pārstrādāšanu, jo mainījušies laiki un konvencija vairs nerisina tos jautājumus, kas tagad kļūst arvien aktuālāki. ILO ir pieņēmusi 188 konvenciju, kas līdzīgi kā MLC konvencija tirdzniecības flotē regulē sociālās aizsardzības, darba līgumu un darba apstākļu jautājumus zvejas flotē.

JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: "Kolēģis no Nīderlandes



Ķīnas zvejnieku laiva.

interesējās, vai Latvija šo ILO 188 konvenciju gatavojas ratificēt. Sāku meklēt atbildi un saskāros ar faktu, ka Latvijā nav neviena, kas atbildētu par šo sfēru. Pēc loģikas par visiem ar zvejniekiem saistītajiem jautājumiem vajadzētu atbildēt Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamentam, bet departamentā saka, ka viņi atbild tikai par nozvejas kvotām, zvejnieku darba un sadzīves apstākļi nav viņu kompetencē. Labklājības ministrija par šo lietu vispār neko nezina, jo viņaprāt šī nozare piekrīt jūrniecībai, bet arī Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments no zvejniekiem norobežojas, jo zvejnieki nepieder jūrniecībai. Beigu beigās iznāk paradokss – par zvejniekiem mūsu valstī neviens neatbild. Par zvejnieku sertificēšanu, protams, atbild Jūrnieku reģistrs, un mēs no šīs atbildības nenorobežojamies, tieši tāpat kā Zemkopības ministrija pārzina nozvejas kvotu jautājumu,

bet atklāts paliek jautājums, kas risinās visas pārējās problēmas. Pašlaik šķiet, ka tas ir atstāts pašplūsmā, un, godīgi sakot, arī citur pasaulē zvejnieku jautājums nebūt nav sakārtots.

Nedrīkst aizmirst arī to, ka visi taču kuģo vienos ūdeņos – gan lielie tirdzniecības kuģi, gan nelielie zvejas kuģīši, tāpēc kuģošanas drošības jautājums ir ļoti aktuāls. Statistika rāda, ka zvejnieku vidū, pildot darba pienākumus, ir vislielākais letālo gadījumu skaits. Latvijas cilvēki, kas strādā, piemēram, uz Skotijas zvejas kuģiem, stāsta, ka darba apstākļi tur līdzinās verdzībai, kad darbā tiek pavadīts vairāk par sešpadsmit stundām. It kā atalgojums nav slikts, bet par to nākas maksāt ar savu veselību, un tas notiek Eiropas Savienībā.

Diemžēl arī pašu zvejnieku apziņā iesakņojušies priekšstati, kurus ir grūti mainīt. Piemēram, daudziem no viņiem pilnīgi normāli šķiet doties jūrā bez drošības līdzekļiem vai arī uzņemt lielāku kravu, nekā tas ir atļauts.

Jau 2014. gadā Jūrnieku reģistrs organizēja kursus tiem zvejniekiem, kuri jūrā dodas ar zvejas kuģiem un zvejas laivām līdz divpadsmit metriem. Mācību beigās zvejnieki pilda nelielu testu, un viņi atzīst, ka ļoti labprāt noklausījās kursu un uzzināja daudz noderīga. Nav jau teikts, ka visu tūlīt ievēros, bet informāciju zvejniekiem esam devuši."■



Tiek pārbaudīta iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošība



Jau maija sākumā daļa firmu, kuru kuģi un kanāla laivas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, atklāja sezonu. Pirms sākt pasažieru pārvadājumus, Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori kuģiem veic tehniskās pārbaudes.

Pārbaūžu laikā inspektori kontrolē kuģu

korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Īpaša uzmanība tiek pievērsta kuģu apkalpi kvalifikācijai.

Līdz 1. jūnijam pārbaudīti un par pasažieru pārvadāšanai drošiem atzīti "Vecrīga", "Jūrmala", "Jelgava", "Horizonts",

"Liepāja", "Rīgas pērle", "Libava", "Anabella", "Darling", "Maria", "Laima", "Aurora", "New Way", "Amber Riga", "Notarius" un "Rebeka".

Ja pasažieru kuģa tehniskais stāvoklis, aprīkojums vai apkalpes sastāvs un kvalifikācija neatbilst noteiktajiem standartiem, kuģis nevar sākt darbu. Pēc konstatēto trūkumu novēršanas kuģim tiek veikta atkārtota pārbaude.

"Šogad pārbaudītajiem iekšējo ūdeņu pasažieru kuģiem nopietni trūkumi nav konstatēti. Dažiem konstatētas nelielas nepilnības, kas nekavējoties novērstas," situāciju komentē JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu pārbaudes tiek veiktas regulāri reizi gadā, parasti pavasarī pirms navigācijas sezonas sākšanas. Sezonas laikā tiek veiktas arī ārpuskārtas pārbaudes, visbiežāk tad, ja ir iemesls uzskatīt, ka kuģa apkalpe vai tās īpašnieks nerīkojas atbilstoši kuģošanas drošības prasībām.

Pārbauda jūras zvejas laivas

Katru gadu maijā un jūnijā visā piekrastē notiek ikgadējās jūras zvejas laivu drošības pārbaudes, ko veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektori.

Pavisam Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrētas 612 jūras laivas. Galvenokārt tās ir laivas, kas tiek izmantotas komercdarbībai.



Pārbaūžu laikā lielākā uzmanība tiek pievērsta tam, vai laivās ir nepieciešamais glābšanas aprīkojums – glābšanas vestes un glābšanas riņķi, kā arī iekārtas, ar ko iespējams padot trauksmes signālu. Plastmasas laivām tiek pārbaudīts, vai kārtībā ir „peldkastes”, kas notur laivu virs ūdens pat tad, ja tā ir apgāzusies. Savukārt, ja laiva ir aprīkota ar dzinēju, tai nepieciešams ugunsdzēsības aparāts. Tāpat tiek pārbaudīts, kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Problēmas parasti nerada sakari, jo

piekrastes zvejnieki neizkuģo ārpus mobilo telefonu uztveršanas zonas un mobilie telefoni ir visiem.

Pārbaudīts tiek arī, vai laivas īpašniekam vai vadītājam ir šķipera apliecība, kas nepieciešama, lai ar komercdarbībai paredzētu laivu dotos jūrā.

Inspektori atzīst, ka zvejnieki ar katru gadu kļūst apzinīgāki un lielāku uzmanību pievērš drošībai. Laivas ir apgādātas ar visu nepieciešamo aprīkojumu, un pavisam reti gadās neaугlīgas diskusijas par tematu “kam man tas vajadzīgs?”.■

Kuģu būvētājiem pienākuši grūti laiki

Pētot jaunu kuģu pasūtījumu plānu, nākas secināt, ka kuģubūves nozarei sākušies grūti laiki. Analītiķi paredz, ka jaunbūvējamo kuģu skaits tuvākajos gados varētu samazināties par 50% un nodarbināti būs aptuveni 69% no kuģubūves jaudām.

Reālā situācija ir tāda, ka jau 2015. gadā un arī 2016. gadā daudzi kuģu būves pasūtījumi tika atcelti vai atlikti uz 2017. gadu, kas tikai šķietami uzlabo 2017. gada prognozes, jo kuģu būvētavas nesapņē jaunu pasūtījumu investīcijas, tās saņem tikai jau iepļānotos, bet uz laiku atliktos maksājumus. Finanšiāli nestabilajā laikā tas varētu būt milzīgs risks un spiediens uz kuģu būvētavām.

Runājot par 2016. gadu, analītiķi atzīst, ka situācija ir vairāk nekā bēdīga, jo lielākā daļa pasūtījumu būs pabeigti jau otrajā ceturksnī, tāpēc daudzas kuģu būvētavas gada otrajā pusē nāksies slēgt.

Pamatojoties uz tirgus aplēsēm, 2016. gadā nāksies slēgt aptuveni 10 pirmā līmeņa un 190 otrā līmeņa kuģu būvētavas. „Mēs neredzam vieglu risinājumu kuģubūves nozarei. Nākamie gadi būs ļoti grūti un daudzas kuģu būvētavas būs jāslēdz. Tomēr nav jaunuma bez lauma, jo pēdējo gadu kuģubūves bums radīja pārprodukciju tirgū, un krīze palīdzēs visu nolikt savās vietās,” uzsver Londonas zinātniskās pētniecības institūta speciālisti.

Viņi arī uzskata, ka nākamajos gados varētu pieaugt jaunbūvējamo kuģu cenas.

Meklē izeju no grūtībām

Analītiķu prognozes piepildās, daudzas kuģubūves rūpnīcas jau tagad meklē mazāk sāpīgu izeju no grūtībām. Piemēram, Dienvidkorejas kuģu būvētājs “Samsung Heavy Industries” iesniedzis Korejas attīstības bankai, kas ir tā galvenais kreditors, savu glābšanas plānu, kura mērķis ir atjaunot uzņēmuma likviditāti. Glābšanas plāns paredz par 1500 samazināt darbinieku skaitu, kā arī pārdot nekustamo īpašumu 169 miljonu ASV dolāru apjomā. Līdzīgu glābšanas plānu iesnieguši arī otrā lielākā Dienvidkorejas



kuģu būvētava “Hyundai Heavy Industries”.

Arī Dienvidkorejas lielākais kuģu būvētājs “Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering” (DSME), kura peļņa 2015. gadā piedzīvoja 21,6% kritumu, meklējot izeju no krīzes, plāno pakāpeniski par trim tūkstošiem samazināt darbinieku skaitu. Tajā pašā laikā DSME ir panākusi biznesa vienošanos ar Irānas valdību par “Iran Shipbuilding

& Offshore Industries Complex Co” (ISOICO) modernizāciju, kas paver ceļu DSME tehnoloģiju ieviešanai un jaunu kuģu būvēšanai Irānā. Darījums DSME nāk tieši laikā, tas ļaus izkļūt no sarežģītās situācijas, kādā nonākuši Dienvidkorejas kuģu būvētāji, jo Irāna pēc sankciju atcelšanas ir paredzējusi ieguldīt lielus līdzekļus savas flotes paplašināšanā, neskatoties uz to, ka lielākā daļā pasaules kuģu īpašnieku atturas no jauniem kuģu pasūtījumiem. Irāna tikai savas tankkuģu flotes papildināšanā paredz ieguldīt 2,5 miljardus ASV dolāru.

Jauno kuģu būves statistika

Dienvidkorejas kuģu būvētāji “Hyundai Heavy Industries”, “Samsung Heavy Industries” un “Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering” ir trīs lielākās kuģu būves grupas ar lielākajiem iepēmumiem, kuras panākumus guvušas pēdējo divu desmitgažu laikā un tagad ir līderes galvenajos augstas klases kuģu pasūtījumu tirgos, piemēram, sašķidrinātās dabasgāzes pārvadātāju, peldošo platformu un mega konteinerkuģu būvē.

►►► 10. lpp.

Balkeri

ASSET CLASS	2016	2017	2018	2019
CAPE SIZE (100k+ dwt)	160	42	30	3
80-100K DWT	180	69	20	3
PANAMAX (65k-79k dwt)	7	5	3	0
SUPRAMAX (40k-64k dwt)	373	129	15	3
HANDYSIZE (10k – 39k dwt)	208	96	37	14

Tankkuģi

ASSET CLASS	2016	2017	2018	2019
VLCC (200k+ dwt)	63	42	23	2
SUEZMAX (120k-199k dwt)	32	64	8	0
AFRAMAX (80k-119k dwt)	57	68	31	1
PANAMAX (60k-79k dwt)	25	30	10	0
MR TANKER (35k-59k dwt)	135	84	21	12
0-34K DWT	81	64	30	5

>>> 9. lpp.

Arī kuģu būvētājus Japānā smagi skārusi ekonomiskā krīze, kas likusi pēdējo gadu laikā konsolidēt izmaksas un samazināt kuģubūves apjomus.

Tabulās par jauno kuģu būvi apkopti dati, kas aptver kuģu būvētavas "Hyundai Heavy Industries", "Mitsubishi Heavy Industries", "Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering", "Samsung Heavy Industries", "Fincantieri", "China State Shipbuilding Corporation", "Yangzijiang Shipbuilding", "Japan Marine United Corporation", "Hanjin Heavy Industries", "CSBC Corporation", "Sanlorenzo", "Azimut Benetti Group" un "Meyer Werft".

Krievija vēlas atgriezties kruīza kuģu būvē

Krievijas kuģu būves nozare pēc 60 gadiem plāno atgriezties kruīza kuģu būves tirgū, par ko jau paziņojis valsts kuģu būvētājs AS "United Shipbuilding Corporation" (USC). Kompānija to paziņoja 6. starptautiskajā forumā „Marine Industry Russia”, norādot, ka USC pirmā kruīza kuģa būvi varētu uzsākt jau līdz 2016. gada beigām. Uzņēmuma prezidents Aleksejs Rahmanovs informēja, ka USC jau panākusi vienošanos ar stratēģisko investoru par finanšu piesaisti. Viņš arī piebilda, ka kuģa būvi varētu pabeigt līdz 2018. gada otrajam ceturksnim, bet pirmajā reisā tas varētu doties 2019. gadā pēc tam, kad būs veiktas visas nepieciešamās pārbaudes.



USC ir lielākais kuģu būves uzņēmums Krievijā, kas nodrošina 80% iekšzemes kuģu būves un apvieno aptuveni 60 kuģu būvētavas. USC pieder konstruktoru biroji un tam ir kuģu remonta iespējas. ■

Starp likumu, peļņu, sirdsapziņu un dzīvības briesmām

Ilgus gadus pasaules kuģošanas nozare apsprieda atbildīgas un ilgtspējīgas kuģu pārstrādes jautājumu, līdz diskusijas rezultējās IMO 2009. gadā pieņemtajā Honkongas konvencijā (HK). Kopš tā laika pagājuši jau septiņi gadi, bet konvencija joprojām nav stājusies spēkā, jo to nav ratificējušas 15 valstis, kas pārstāv 40 procentus no pasaules tirdzniecības flotes bruto tonnāžas, vai arī parakstījušas to bez atrunām attiecībā uz ratifikāciju. Savukārt Eiropas Savienība 2013. gadā pieņēma regulu par kuģu pārstrādi, kuras prasības pakāpeniski tiks ieviestas līdz 2020. gadam.



UZZIŅAI

2009. gadā IMO organizētajā Ķīnas diplomātiskajā konferencē Honkongā, kurā piedalījās 63 dalībvalstis, pieņēma Honkongas starptautisko konvenciju par drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi. Konvencijas mērķis ir nodrošināt cilvēka veselībai, drošībai un videi nekaitīgu kuģu pārstrādes procesu. Pie Honkongas konvencijas teksta IMO, Starptautiskā Darba organizācija un nevalstiskās organizācijas strādāja vairāk nekā trīsarpus gadus. Konvencija ir atvērta, un tai var pievienoties jebkura valsts. HK stāsies spēkā 24 mēnešus pēc dienas, kad to ratificēs vajadzīgais valstu skaits.

Līdz šim HK ir ratificējušas Beļģija, Japāna, Nīderlande, Francija, Norvēģija un Kongo Republika, 2016. gadā to plāno veikt arī Dānija un Apvienotā Karaliste, un tas nozīmē, ka pagaidām neviens nevar droši zināt, kad īsti tā stāsies spēkā. Bet mēģināsim ielūkoties un saprast to, kas tad pašlaik notiek kuģu pārstrādes biznesā.

Gadā vidēji ap 1300 lielo okeāna kuģu sasniedz vecumu, kad tos noraksta un nodod sagriešanai, bet tikai neliela daļa no tiem nonāk

drošas pārstrādes vietās. Aptuveni 70% no visiem sagriešanai domātajiem kuģiem pietauvojas paisuma – bēguma piekrastē tādās jaunattīstības valstīs kā Bangladeša, Indija un Pakistāna, kur tos sagriež daļēji kriminālos kuģu pārstrādes uzņēmumos, ignorējot gan drošības noteikumus, gan vides aizsardzības standartus, tādējādi gūstot maksimālu peļņu.

Eiropas Komisija lēš, ka ik gadus veco kuģu veidā no ES kā eksporta prece, kas domāta pārstrādei, Dienvidāzijā nonāk no 40 tūkstošiem līdz 1,3 miljoniem tonnu toksisku vielu, tai skaitā 3000 tonnu azbesta.

Jaunākie statistikas dati liecina, ka situācija ir nemainīga un kuģu pārstrādē joprojām dominē Dienvidāzija, kas veido lielāko daļu no pasaulē kuģu pārstrādes jaudas.

2016. gada pirmajā ceturksnī sagriešanai nodeva 239 kuģus, no kuriem 79% nonāca Dienvidāzijas krastos, un visieciņītākais galamērķis joprojām ir Bangladeša un Indija. 68% no kuģiem piederēja Eiropas Savienības kuģu īpašniekiem.



Kuģi paisuma-bēguma piekrastē Bangladešā.

Kuģu pārstrādes bizness ir ienesīgs un, kā tagad mēdz teikt, rullē. Pasaules Bankas pētījums liecina, ka trīs līdz četru mēnešu laikā Bangladešas kuģu demontāžas lukumos sagrieztie kuģi dod aptuveni vienu miljonu dolāru tīrās peļņas. Bijušais Bangladešas Kuģu pārstrādes asociācijas prezidents Džafars Alans gan apgalvo, ka ne vienmēr peļņa ir tik liela, jo viss atkarīgs no daudziem faktoriem, piemēram, tēraudu tirgus cenām.

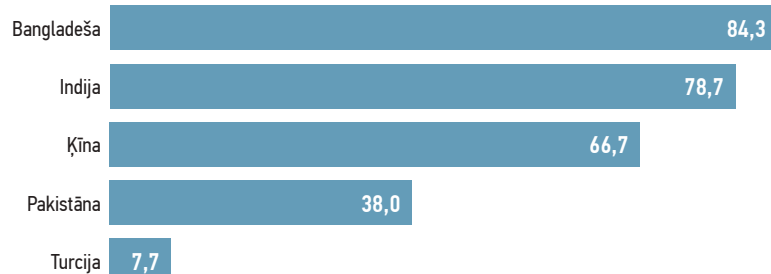
Vairāk nekā 90% no kuģa un visa, kas tajā un uz tā atrodas, var nodot otrreizējai pārstrādei: dzinējus, baterijas, ģeneratorus, kilometriem vara vadu, iluminatorus, glābšanas laivas, un uzskatījumu varētu turpināt vēl un vēl.

Kuģu demontāžas biznesu Bangladešā kontrolē pāris Čitagongas ģimeņu, kas izveidojušas sindikātu "Kabir Group Industries", un tām

UZZIŅAI

Kuģu demontāžas un sagriešanas laikā rodas tāds piesārņojums kā azbesta putekļi, svina, alvas organiskie savienojumi, piemēram, ārkārtīgi toksiskais alvas savienojums tributilalva (TBT), ko izmanto pretapaugumu krāsas ražošanā, polihlorētie organiskie savienojumi (PCB), sadegšanas blakusprodukti, piemēram, policikliskie aromātiskie ogļūdeņraži (PAO), dioksīni, furāns un citi.

Metāllūžņos sagrieztu kuģu 2003–2013 (milj. t)



pieder arī kontrolpaketes tērauda pārstrādes rūpnīcās, kuras 60% no nepieciešamā tērauda saņem no demontētajiem kuģiem. Līdzšinējā darbība liecina, ka šim biznesa haitīvīm ir pilnīgi vienalga, kas notiek ar cilvēkiem, kuri strādā pie kuģu demontāžas, un kas notiek ar vidi.

"NGO Shipbreaking Platform" aktīvis Muhameds Ali Sahins ne tikai ceļ trauksmi par necilvēciskajiem darba apstākļiem, kādos ik dienas nākas strādāt cilvēkiem, par zemo atalgojumu, ko viņi saņem par veselībai kaitīgu un dzīvību apdraudošu darbu, un par indēm, kas piesārņo vidi, bet arī asi kritizē Rietumus: "Pie jums Rietumos cilvēki nav pakļauti vergu darbam un jūsu vide netiek piesārņota, tāpēc jums šķiet, ka viss ir lieliskā kārtībā. Bet miniet kaut vienu iemeslu, kāpēc mūsu nabaga strādniekiem vajadzētu riskēt ar savu dzīvību, lai Eiropai vairs nederīgos, vecos kuģus sagrieztu šeit?"

Darbaspēks

Bengālijas līča piekrastē, tikai dažas jūdzes no Čitagongas pilsētas, atrodas aptuveni 80 aktīvi strādājoši kuģu demontēšanas laukumi, kas izstiepušies vairāk nekā astoņu jūdžu garumā gar krastu. No sauszemes puses tie apjosti ar augstiem metāla žogiem un dzelozstieplēm, un uzraksti vēsta, ka šeit fotografēt ir aizliegts. Nepiederošām personām nokļūt žoga otrā pusē pēdējos gados kļūst arvien sarežģītāk. Tas tāpēc, ka pēc daudzajiem sprādzieniem, kuros bojā gājuši cilvēki, un informācijas par necilvēciskajiem darba apstākļiem ir pieaudzis pasaules sabiedrisko organizāciju spiediens, kuras pieprasa šā biznesa īpašniekiem sākt risināt darba drošības jautājumus.

Ik dienas vidēji desmit tūkstoši cilvēku no plašajiem graustu rajoniem

►►► 11. lpp.

ar rokām demontē lielos kuģus, kas ir pilni ar toksīniem, azbestu un smagajiem metāliem. Statistika liecina, ka Bangladešā pie kuģu demontāžas 20% darbaspēka ir bērni un pusaudži līdz 15 gadu vecumam, kuri par savu darbu saņem aptuveni eiro dienā.

Cilvēki saslimst un mirst no nedziedināmām slimībām. Vidējais dzīves



ilgums Dienvidāzijas kuģu demontāžas strādniekiem nesasniedz 40 gadus, bet atalgojums nepārsniedz divus eiro dienā. Simtiem cilvēku tiek ievainoti un sakropļoti. Kāds no tiem, kura rokas un ķermeni vagoja dzijas brūces, "National Geography" žurnālistam Pīteram Grīnam ironiski sacīja, ka pie viņiem šīs rētas saucot par "Čitagongas tetovējumiem".

Cilvēki iet bojā, kad, griežot kuģi, uzsprāgst pārvadātās kravas atliekas vai uz galvas uzkrīt metāla gabals. Kādā ģimenē no četriem vīriešiem, kuri strādāja kuģu demontāžā, bojā gājuši jau trīs.

Divi strādnieki tika nogalināti un vēl seši smagi ievainoti uzņēmuma "Kabir Steel" kuģu demontēšanas laukumā, strādājot ar metināšanas aparātiem. Trīs strādnieki cieš no smagiem apdegumiem pēc sprādziena, demontējot Norvēģijai piederošu naftas tankkuģi. Vairāki gāja bojā, demontējot vienai no pasaules lielākajām konteinerkuģu kompānijām "ASV President Lines" piederošu kuģi.

Tajā pašā "Kabir Steel" kuģu demontāžas laukumā 2016. gada 30. martā no liela augstuma nokrita strādnieks, jo darba devējs nebija

UZZIŅAI

Pasaules Bankas 2012. gada ziņojumā par kuģu sagriešanu ir teikts, ka 30 gadu laikā tikai Bangladešā savā darba vietā ir nogalināti vairāk nekā 2000 cilvēku.

parūpējies par darba drošību. Prese gan ziņo, ka ar darba drošību viss esot kārtībā, arī nepieciešamais aprīkojums tiekot izsniegts, bet diemžēl cilvēki to nevēlas lietot. Toties aculiecinieki apgalvo, ka realitāte ir pavisam cita – katrs strādā, kā prot, un izdzīvo, kā māk, bet, ja nemāk, tad pats vainīgs.

"Skumjā statistika un negadījumu rekords ir pierādījums tam, ka "Kabir Steel" nenodrošina pienācīgus darba apstākļus, neievēro pareizas drošības procedūras, izmanto neapmācītus darbiniekus, civilizētam darbam trūkst atbilstošas infrastruktūras, strādājošajiem nav juridiskās aizsardzības," uzsver Bangladešas darba drošības, veselības un vides fonda izpilddirektors Repons Čovdhurijs.

Eiropa

Nevar teikt, ka Eiropa izliekas neredzam kuģu sagriešanas problēmas, tās, protams, tiek apspriestas. Eiropas Komisija jau daudzus gadus pauž bažas par situācijas attīstību šajā nozarē. No Eiropas Parlamenta un Komisijas tribīnēm skan satraucošas runas par to, ka kuģu demontāža notiek bezatbildīgi. Lielākā daļa kuģu tiek demontēti, uzdzenot tos uz sēkļa ("beaching" metode) Indijas, Bangladešas un Pakistānas piekrastē. Pēc tam tos demontē nekvalificēti darba ņēmēji, to skaitā daudz bērnu, kuriem nav piemērotu darbarīku un kuri nav aizsargāti no pārstrādes procesā izdalītajām kaitīgajām vielām. Tamlīdzīgas



runas skan, līdz mute kļūst sausa, tad padzeras un runā atkal.

Eiropa pat imitē darbošanos un ir ķērusies pie Eiropas kuģu pārstrādes noteikumu izstrādes, kas it kā varētu būt pabeigti 2017. gadā. Jaunie noteikumi ietveršot arī finanšu mehānismu, lai sekmīgi īstenotu cilvēku un vides drošības prasībām atbilstošu Eiropas Savienības valstu kuģu pārstrādi. Pagaidām gan nav vienprātības par to, kāds varētu būt šis finanšu mehānisms. Eiropas Komisija pat pasūtīja pētījumu par iespējām izveidot kuģu demontāžas fondu, kurā iemaksas veiktu katrs kuģis, kas piestāj kādā no Eiropas ostām. Iemaksu summa būtu atkarīga gan no kuģa tonnāžas, gan toksiskuma. Turklāt šāda fonda izveide būtu lielisks piemērs principa "maksā piesārņotājs" īstenošanai. Daļu līdzekļu varētu izmantot, lai uzlabotu darba apstākļus Dienvidāzijas valstīs, izglītojot darba ņēmējus par veselības un darba drošības jautājumiem, izskaidrojot vietējai sabiedrībai apdraudējumu, ko rada lielo jūras kuģu bezatbildīga demontēšana, un pilnveidojot vietējo publisko infrastruktūru. Pagaidām viss ir "varētu" līmenī, nekā konkrēta.

Priekšlikums regulai par kuģu pārstrādi un iepriekš par šo tematu

UZZIŅAI

Pasaules flotē ir aptuveni 90 tūkstoši kuģu, kuru vidējais vecums ir 20 – 25 gadi. Ik gadus lūžņos vidēji nodod ap 1200 kuģu, bet šis skaits var pieaugt pat līdz 3000 kuģiem gadā. 90% no šiem kuģiem sagriež Bangladešā, Ķīnā, Indijā, Pakistānā un Turcijā.

sagatavotā zaļā grāmata un stratēģijas dokuments būtiski neatšķiras. Abos dokumentos ar kuģu demontēšanu saistītās problēmas, īpaši Bangladešā, Indijā un Pakistānā, tika nopietni analizētas un izdarīts secinājums, ka jāpieņem stingri noteikumi, lai mainītu nepieņemamo situāciju šajās valstīs. Taču priekšlikumā paredzētie pasākumi nav pietiekami, lai atrisinātu problēmas, tāpēc atliek vien secināt, ka acīm redzami trūkst vajadzīgās politiskās gribas šā mērķa sasniegšanai. Ar politiskās gribas trūkumu patiesībā

vajadzētu saprast spēcīgu Eiropas kuģu īpašnieku lobiju, kas neļauj šai gribai pieņemties spēkā.

Ja godīgi, tad Eiropa atviegloti nopūšas, ka kuģu demontēšanas ārprāts nenotiek tās pagalmā. Taisnību sakot, atkritumi nav tikai Eiropas problēma, jo problēma, kur likt atkritumus, ir aktuāla visā pasaulē.

Kuģu īpašnieki

Aptuveni 40% no pasaules tonnāžas pieder Eiropas kuģošanas kompānijām, bet diemžēl tikai neliels skaits kuģu īpašnieku ir brīvprātīgi veikuši pasākumus, lai nodrošinātu savu novecojušo kuģu tīru un drošu pārstrādi. Lielākā daļa īpašnieku savus cienījamā vecuma kuģus pārdod uzpircējiem, kuri tos nogādā tā sauktajās kuģu pārstrādes vietās, kur valda pilnīgs ārprāts attiecībā uz cilvēku darba apstākļiem un vides prasību ievērošanu. Lai nepārkāptu Bāzeles konvenciju, kura regulē bīstamas vielas saturošu atkritumu transportēšanu, ES kuģu īpašnieki, pirms nodot kuģi pārstrā-



nododamo kuģu skaits, kas prasīs ap 150 miljonu dolāru lielas papildu investīcijas.

Savukārt Nīderlande uzskata, ka, ratificējot HK, tā ir apliecinājusi savu attieksmi pret cilvēku un vides drošību, kā arī noteikusi savas kuģniecības nozares ilgtspējīgas attīstības politiku. Runājot par sociālo atbildību, Eiropa nosauc 2020. – 2025. gadu, kad varētu panākt jūtamu uzlabojumu kuģu pārstrādes nozarē. Tomēr holandieši ir piesardzīgāki un saka, ka viņu mērķis ir līdz 2040. gadam panākt, lai visu jauno kuģu būvē 100% tiktu izmantoti pārstrādājami materiāli, bet pašā kuģu pārstrādē netiktu pieļauta nelabvēlīga ietekme uz cilvēku un vidi. Viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir panākt, lai netiktu izmantots bērnu darbs. Nīderlandes Ministru kabinets ir paziņojis, ka valsts šo jautājumu aktualizējusi jau pirms diviem gadiem, tāpēc uzskata sevi par līderi civilizēta kuģu pārstrādes biznesa jautājumā.

Ļoti būtiska loma Honkongas konvencijas ratificēšanā un prasību ievērošanā ir sabiedrībai, kuras uzdevums ir uzstājīgi pieprasīt, lai kuģi, kas pārvadā preces, kļūtu arvien draudzīgāki apkārtējai videi. Lielā mērā tas ir cilvēku izglītības un attieksmes jautājums.

Vai vezums izkustēsies?

“Droša un videi nekaitīga kuģu pārstrāde Bangladešā” – šāds, lūk, ir IMO un Bangladešas valdības kopīgi uzsāktais projekts, un daudzi cer, ka to varētu uzskatīt par pagrieziena punktu, lai sāktu uzlabot darba

drošību un vides standartus šajā reģionā.

2016. gada maijā Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija (ESCA) sadarbībā ar Indijas valdību un Gudžartas Jūras pārvaldi organizēja vizīti uz Indiju, kurā piedalījās ES dalībvalstu, EK un ICS pārstāvji. Vizītes mērķis bija pārliecināties, kā tiek ievērotas IMO HK prasības, kas pagaidām vēl nav stājušās spēkā.

Savukārt Japāna plāno sniegt oficiālu palīdzību, lai uzlabotu darba apstākļus Indijas kuģu pārstrādes nozarē. Viens no Japānas aicinājumiem Indijai ir pievienoties HK.

“NGO Shipbreaking Platform” izpilddirektore Patrīcija Heidegere neslēpj, ka Eiropas kuģu īpašnieki joprojām gūst labumu no netīras un bīstamas kuģu sagriešanas. “Mēs aicinām EK izstrādāt dokumentu, kas pārsniegtu karoga valsts jurisdikciju un radītu spēcīgu stimulu kuģu īpašniekiem izvēlēties tīru un drošu kuģu pārstrādi. Mēs arī pieprasām, lai kuģu demontāžas nozarē veic pasākumus, kas patiešām palīdzētu novērst nelaimes gadījumus un cilvēku bojāeju darbavietā. Skumji, ka vēl joprojām daudzi nozares pārstāvji noliedz faktus un apgalvo, ka nekādi negadījumi vispār nenotiek. Mēs vainojam arī Eiropas kuģu īpašniekus par to, ka viņi pārdod savus vecos kuģus sagriešanai Bangladešā, bet neizrāda ne mazāko gatavību uzņemties atbildību par kuģu drošu un tīru pārstrādi. Cilvēku dzīvība un ekosistēma tiek liktas uz lielākas peļņas kārts, bet tā ir peļņa uz cilvēku un vides rēķina,” uzsvēr Heidegere.■

Sagatavoja Anita Freiberga

UZZIŅAI

Saskaņā ar Bāzeles konvenciju valsts nedrīkst atļaut izvest kuģus, kuros ir bīstamas vielas, ja rodas aizdomas, ka kuģu pārstrādes rūpnīcās pienācīgi netiek veikta bīstamo atkritumu apsaimniekošana.

dei, nomaina karogu uz pelēkā vai melnā saraksta karogu, ko ļoti reti izmanto kuģa ekspluatācijas laikā.

Pagaidām kuģu īpašniekiem ir stingri ieteikts veikt pārejas pasākumus, lai nodrošinātu HK stāšanos spēkā. Starptautiskā kuģniecības kamera (ICS), kas vadīja starpnozaru darbu, ir izstrādājusi pasākumu plānu, kura mērķis ir palīdzēt kuģu īpašniekiem nodrošināt to, lai kuģu pārstrāde cik vien iespējams atbilstu HK principiem.

Viens no pozitīvajiem piemēriem ir “MAERSK Group”, kura jau 2009. gadā sāka īstenot kuģu pārstrādes politiku un līdz šim ieguldījusi vairāk nekā divus miljonus dolāru Indijas kuģu pārstrādes rūpnīcu modernizācijā. “MAERSK” lēš, ka aptuveni pēc pieciem gadiem viņiem būs salīdzinoši liels sagriešanai

Katrs dara, ko var

Kā intervijā “Jūrniekam” sacīja AS “Rīgas kuģu būvētava” valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs, par kuģu būves un remonta nozari valsts diemžēl neinteresējas nemaz, domājot aptuveni tā – ja var, lai dzīvo, ja nevar, lai mirst nost, paši vainīgi. Tomēr, lai kāda būtu valsts politika, Latvijā šīs nozares uzņēmējiem ir sīksta daba, spīts, izturība, biznesa intuīcija, bet pats galvenais, protams, ir darba kultūra, zināšanas, profesionalitāte un, kas zina, iespējams, arī kuģu būvētāju gēns.

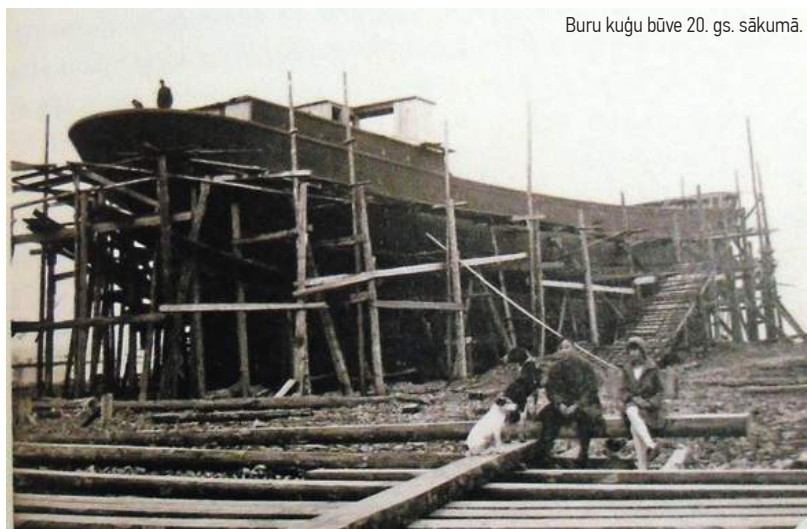
Pārsteidzoši, bet izrādās, ka to uzņēmumu skaits, kuri Latvijā nodarbojas ar kuģu remontu un modernizāciju, ir visai iespaidīgs, par ko liecina ticama informācija Latvijas Jūras administrācijas mājas lapā. Savādāk ir ar kuģu būvi, jo ar to nodarbojas vien dažī uzņēmumi: akciju sabiedrība “Rīgas kuģu būvētava”, akciju sabiedrība “Tosmares kuģubūvētava”, kuras akcijas 2000. gada martā iegādājās AS „Rīgas kuģu būvētava”, un SIA “ASK”, savukārt SIA “BJB” nodarbojas ar atpūtas kuģu projektēšanu, būvi un modernizāciju, bet mazos kuģus būvē arī vairāki mazie un vidējie uzņēmumi.

Vēsturiska atkāpe

Kā V. Šmulders rakstīja “Kuģniecības gada grāmatā 1930./31.”, “kuģa vēsture ir tikpat veca kā pašas cilvēces vēsture. Kuģa rašanās ir miglā tīta. Par to varam tikai



Kuģa zīmējums no hercoga Jēkaba arhīva.



Buru kuģu būve 20. gs. sākumā.

iedomāties. Ideju kuģim droši vien devusi pati daba. Pieķēries vajadzības brīdī peldošam koka stumbram, cilvēks atrada, ka peldēt kopā ar stumbru ir vieglāki, nekā bez tā.” Nav pārbaudāmas liecības, vai un kā Latvijā būvēja kuģus pirms hercoga Jēkaba laikiem, bet



Kurzemes hercogistes lielākais karakuģis “Das Wappen der Herzogin von Kurland”. Māksliniece E. Viliama.

Kurzemes hercogistē 17. gadsimtā kuģubūve attīstījās visai dinamiski, īpaši hercoga Jēkaba (1642–1682) valdīšanas laikā, kad tur darbojās sešas kuģu būvētavas, bet Ventspilī vien hercoga Jēkaba laikā uzbūvēja vairāk nekā 40 karakuģu un ap 80 tirdzniecības kuģu. 17. gadsimta beigās nelielas kuģu būvētavas darbojās arī Rīgā: 1672. gadā ierīkoja pirmo kuģu būvētavu Kundziņsalā, arī no Amsterdamas ieceļojušais tirgotājs E. Metsi fon Dannenšterns uzcēla kuģu būvētavu, un 1695. gadā viņam piederēja desmit kuģu.

19. gadsimta sākumā Krievijas impērijas valdība Vidzemes guberņā izplatīja vairākus likumus, kas bija labvēlīgi latviešu kuģubūves un jūrniecības attīstībai. Piemēram, tāds bija 1800. gadā izdots likums par kuģniecības un kuģubūves paplašināšanu, kas atļāva jūrmalniekiem būvēt kuģus savām vajadzībām, un 1806. gadā izdots papildu likums,



Vienīgais kuģis, ko uzbūvēja Latvijas pirmās brīvvalsts laikā, bija ledlauzis "Krišjānis Valdemārs".

kas atļāva būvniekiem pašu uzbūvētos kuģus arī pārdot. Ņemot vērā sentēvu pieredzi laivu būvē, Latvijas piekrastē sāka būvēt liellaivas, brigas un "malkas jančus". Pateicoties Krišjānim Valdemāram, 19. gadsimta vidū sākās slavenā latviešu burinieku ēra.

1913. gadā dibināta "Mīlgrāvja kuģu būvētava, Rīga, J. K. Jessens", pēc Latvijas valsts proklamēšanas "Mīlgrāvja kuģu būvētava un mašīnu fabrika", bet vēlāk akciju sabiedrība "Vairogs". Līdz 20. gadsimta 30. gadu beigām "Vairogam" darba netrūka, tajā strādāja aptuveni 200 cilvēku, bet jau 1939. gadā rūpnīcai darba faktiski vairs nebija. 1940. gadā rūpnīcu nacionalizēja un iekļāva PSRS Jūras flotes tautas komisariāta uzņēmumu sistēmā. No 1947. līdz 1991. gadam Rīgas kuģu remonta rūpnīcā (RKRR) (tagad AS "Rīgas kuģu būvētava") uzbūvēja 316 kuģus, t.sk. 34 ostas velkoņus ar 150 ZS jaudu, kā arī jūras velkoņus ar 1200 ZS jaudu. Pirmo „Tehumardi” tipa pasažieru prāmi būvēja vairāk nekā divus gadus, jo tas RKRR bija jauns izaicinājums. Tie bija ledus klases prāmji – 57 m gari un 12 m plati ar 4,5 m iegrimi, kuri varēja uzņemt 120 pasažieru, 40 vieglo automašīnu un 10 kravas mašīnu. Šodienas skatījumā tāds kuģis varētu likties pavisam nieciņš, bet septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados tas bija liels sasniegums un jaunums.

Tik daudz par senāku Latvijas kuģubūves vēsturi.

Interese par vēsturi nezūd

Pirms dažiem gadiem Rīgas brīvostas pārvaldes konferenču zālē notika konference "Senie kuģi Latvijā – vakar, šodien, rīt", kas iepazīstināja ar Latvijas amatniecības zināšanām



Vikingu kuģis "Indriķis".



un prasmēm seno koka kuģu būvniecībā, papildinot kultūrvēsturiskā mantojuma daudzveidību un pieejamību.

Par senajiem kuģiem vēsta mūsu vēsturiskais mantojums dzelmē – kuģu vraki, kas ir gan muzeju krātuvēs, gan vēl jūras ūdeņos apslēpti. Latvijas amatniecība ir bāze seno koka kuģu būvei, par ko liecina ne tikai Latvijas vēsture, bet daudzās Pāvilostas, Grobiņas un Daugavas koka laivas un vikingu kuģi – ne muzeja eksponāti, bet veiksmīgi mūsdienu biznesa projekti.

Latvijas amatnieka Jura Zīles būvēts ir uz Norvēģiju aizceļojušais septiņarpus tonnas smagais, 21,56 metrus garais un piecus metrus platais vikingu kuģis "Asa" un tā pēctecis vikingu kuģis "Indriķis", kas ir autentisks 9. gadsimta kuģim. To Juris Zīle būvēja četrarpus gadus – no 2010. līdz 2014. gadam. Meistars kuģi izlika pārdošanā par 290 000 eiro. Sekoja vēsturiskā "Rīgas kuģa" rekonstrukcijas būve. Eiropā līdzīgi projekti ir pierādījuši ne tikai savu dzīvotspēju, bet, radot iespēju sabiedrības līdzdalībai šajos procesos, izrādījušies arī veiksmīgi biznesa projekti.

Katamarānu ēra

Jau 1959. gadā trīs studenti – Aldis Eglājs, Valdis Grenebergs un Vilnis Eglājs uzbūvēja jahtu ar diviem korpusiem un aizsāka katamarānu ēru Latvijā. Kad ar to aizburāts līdz tuvākajam jahtklubam, viņi uzzina, ka līdzīgās jahtas būvē arī citur un tās sauc par katamarāniem, bet pati katamarānu ideja nāk no Klusā okeāna saliniekiem. Tomēr jauno censoņu katamarāns tehniski ir tālu no cerētā. Iet laiks, studenti kļūst par vīriem, un arī viņu katamarānu konstrukcijas arvien pilnveidojas, tās tiek testētas visdažādākā līmeņa sacensībās. Prabaudījumus iztur "Ako", "Gemini", "Vikings", "Gauja",

▶▶▶ 16. lpp.



►►► 15. lpp.

“Venta”, “Centaurus”, bet vislielāko pārbaudījumu iztur katamarāns “Kaupo”, veicot braucienu apkārt pasaulei, kuģojot rietumu virzienā, apņemot Hornas un Labas Cerības ragus pretī valdošo vēju virzienam un 2003. gadā atgriežoties Latvijā. Savā otrajā pasaules apceļojumā “Kaupo” diemžēl pazūd bez pēdām, un pagājuši jau trīspadsmit gadi, kopš par to nekas nav zināms. 2004. gadā Vismārā “International Multihull Meeting” laikā tiek demonstrēts pirmais Eglāja projektētais un uzbūvētais trimarāns “Catr24”.

Jaunākās tehnoloģijas tiek radītas Latvijā

2016. gada 15. aprīlī uzņēmums “Latitude Yachts” paziņoja, ka radījis pasaulē pirmo elektrisko prāmi “BB Green”, kura gaitas optimizācijai izmantota gaisa spilvena tehnoloģija.

Pasaulē jau darbojas prāmji ar elektrisko piedziņu, taču, kā informē



uzņēmums “Latitude Yachts”, vairumam ir lēna gaita un nepieciešams ilgs laiks akumulatoru uzlādei.

Projektu izstrādājusi norvēģu kompānija pēc pašu patentētās gaisa spilvena tehnoloģijas, bet prāmja būvēšanu uzticēja Latvijas uzņēmumam. Uzbūvētais kuģis ir prototips jeb izmēģinājuma modelis, kura mērķis ir apstiprināt teorētiskos aprēķinus.

Sērījveidā būvētie prāmji būs daudz jaudīgāki. Piemēram, ceļš no Vecākiem līdz 11. novembra krastmalai pie projektētā ātruma būs apmēram 14 minūtes.



Miljonus eiro vērtā luksusa jahta

2016. gada 10. maijā uzņēmums “Latitude Yachts” Sarkandaugavā ūdenī nolaida Latvijā radītu unikālu jahtu – trimarānu.

Jahta ir vietējās, taču pasaulē labi zināmās firmas “Latitude Yachts” darinājums. Lai arī kompānija nesniedz plašāku informāciju par jahtu un tās pasūtītājiem, runas par šo unikālo būvi klīda jau labi sen. Luksusa klases jahtas nosaukums ir “Galaxy”. Tai ir divi motori – katrs 16 cilindru un 2600 zirgspēku jaudas, un katra cena ir aptuveni divi miljoni eiro, un trīs luksusa jahtas kritērijiem atbilstoši klāji. Pēc plāna trimarānā ir arī garāža mazākam piecus metrus garam kuterim. Pašas superjahtas garums – 52 metri. ■



„Rīgas kuģu būvētavas” iespējas novērtētas pasaulē

„Rīgas kuģu būvētava” joprojām saglabā savas pozīcijas un ir viena no lielākajām kuģu būvētavām Baltijas jūras reģionā, kur ik gadu tiek remontēti vairāk nekā 100 kuģu un kopš 1997. gada uzbūvēti vairāk nekā 150 kuģu korpusu, ieskaitot korpusus ar daļēju aprīkošanu. No 2014. gada aprīļa akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” (RKB) valdes priekšsēdētājs ir Jānis Skvarnovičs. Par to, kas pēdējos piecos gados noticis un izdarīts rūpnīcā, stāsta „Rīgas kuģu būvētavas” valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs, padomes loceklis Gaidis Andrejs Zeibots un rūpnīcas Kuģubūves daļas vadītājs Genādijs Sļozkins.

“2014. gads mūsu kompānijai nebija tas vieglākais, jo RKB tika mainīta valde, kas radīja zināmas nesaskaņas starp vairākuma un mazākuma akcionāriem, un bijušie valdes locekļi izplatīja informāciju, ka pēc dažiem mēnešiem uzņēmumu sagaida bankrots, un tas kompānijai radīja ne sevišķi patīkamu imidžu,” par notikušo stāsta Jānis Skvarnovičs. „Tomēr viņu vārdi nebija patiesi, jo kopš tā laika mums ir izdevies gan sakārtot savas attiecības ar akcionāriem, gan arī jaunā valde, kas stājās amatā 2014. gada aprīlī, ir spējusi sakārtot lielāko daļu saistību ar kreditoriem, panākot vai nu mierizlīgumu, vai parādu samaksas grafiku. Esam normalizējuši uzņēmuma naudas plūsmu un sakārtojuši daudzas lietas, tāpēc ar pārliecību skatāmies nākotnē. Tomēr jābūt godīgam un jāatzīst, ka mums vēl ir pāris tiesu lietas.



„Rīgas kuģu būvētavas” valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs (no kreisās), rūpnīcas Kuģubūves daļas vadītājs Genādijs Sļozkins un padomes loceklis Gaidis Andrejs Zeibots.

„Rīgas kuģu būvētava” no putnu lidojuma.



Vienā no tām tiek veikta izmeklēšana pret vienu no mūsu bijušajiem valdes locekļiem, jo uzskatām, ka viņš ne visai godprātīgi pildījis savus pienākumus, tā radot zaudējumus uzņēmumam. Tiesāšanās turpinās arī ar divām firmām, kas bija apakšuzņēmēji, jo viņi uzskata, ka neesam norēķinājušies par paveiktajiem darbiem, bet mēs savukārt tam nepiekrītam. Abos gadījumos tiesa izšķirs, kam taisnība, kam ne, bet šis process nekādā gadījumā neietekmē nedz mūsu šodienas darbu, nedz mūsu nākotnes plānus un mērķus, ko vēlamies sasniegt, veicot kuģu remontu, būvējot jaunus kuģus, kā arī nodrošinot individuālu pasūtījumu izpildi.”

Ražošana neapstājas

Pieci gadi ir laiks, kas ļauj tādā nozarē kā kuģu būve un remonts objektīvi novērtēt

►►► 18. lpp.



►►► 17. lpp.

paveikto, jo patiesi atspoguļo, piemēram, sadarbību ar partneriem un viņu uzticēšanos, iezīmē jaunu pasūtījumu tendences, kā arī parāda konkurētspēju tirgū. „Rīgas kuģu būvētavai” aizvadītie pieci gadi ir bijuši spraiga darba un jaunu izaicinājumu pilni. Šajā laikā RKB uzbūvējusi aptuveni 50 kuģu korpusu Skandināvijas klientiem, un tie ir gan zvejas kuģi, gan prāmji, gan patruļkuģi.

„Ja mēs sakām kuģa korpusu, tad nevajadzētu domāt, ka mēs uzbūvējam tikai pliku metāla korpusu,” skaidro Ģenādijs Sļozkins. „Pasūtītājs piegādā kuģa aprīkojumu, un mēs to montējam kuģī. Tie ir iespaidīgi apdares un aprīkojuma uzstādīšanas darbi, kurus veicam jau pēc pašu korpusu būves pabeigšanas, kas aizņem aptuveni četrus līdz piecus mēnešus. Bez jaunu kuģu būves ik gadus izremontējam aptuveni septiņdesmit kuģus, kas ir gan plānoti, gan neplānoti remonta darbi. Parasti remonta darbu ietvaros notiek arī kuģu modernizācija.”

– Par plānotajiem remontdarbiem būtu saprotams, tās noteikti ir kompānijas, kuru uzticību esat iemantojuši, bet kā pie jums nonāk kāds iepriekš neplānots klients?

G. Sļozkins: – 2015. gadā šāds neplānots remonts bija jāveic kuģošanas milzīm – kompānijai „Maersk”, kuras kuģis guva bojājumus Irbes jūras šaurumā, saduroties ar otru kuģi. Remontu veicām ļoti īsā laikā, jo pasūtītājs bija ieinteresēts iespējami ātri atsākt kravu pārveidājumus. Laiks taču ir nauda. „Maersk”

bija apmierināta ar mūsu darba kvalitāti, darba izpildes tempiem un, protams, pasūtījuma izmaksām. Šis neplānotais pasūtījums kļuva mums par tādu kā testu, un „Maersk” pārliecinājās, ka ar mums var sadarboties. Jāatzīst, ka pirmkārt jau mūsu uzvara bija tā, ka kompānija par remonta bāzi izvēlējās tieši RKB. Tā bija viņu izvēle un risks, bet mūsu iespēja, ko pratām izmantot.

– Vai tad „Maersk” bija arī citas iespējas?

G. Sļozkins: – Ja nebūtu svarīgas darba izmaksas, tad viņi šo kuģi varēja remontēt Zviedrijā vai Somijā, un tad jau nebūtu



“Maersk Etienne” pēc sadursmes Irbes šaurumā un pēc remonta RKB.



nekādu šaubu par to, ka darbi tiks veikti laikā un labā kvalitātē, bet tā kā „Maersk” ņēma vērā arī izmaksas, tad šajā ziņā mūsu konkurenti varēja būt Lietuva, Igaunija vai Polija, jo mēs visi atrodamies aptuveni vienādās pozīcijās ar līdzīgu servisu un izmaksām.

– Tas nozīmē, ka Zviedrijā un Somijā ir viens cenu līmenis, un tas netiek apspriests, jo par viņu darbu ir attiecīgi jāmaksā, bet Austrumeiropā pavisam cits – zemāks, jo jānoturas tirgū, un pasūtītājs joprojām to izmanto?

J. Skvarnovičs: – Ja kuģis atrodas Baltijas jūrā, tad tā īpašnieks izvēlas, kur tiks veikts remonts – Tallinā, Rīgā, Klaipēdā vai kādā Polijas rūpnīcā. Latvija, Lietuva, Igaunija un Polija ir sīvākie konkurenti kuģu remontā, tāpēc mums jāspēj noturēt laika grafiku un darba kvalitāti, tāpat jābūt pietiekami interesantiem ar savu cenu, tomēr ne vienmēr izšķirošais ir pakalpojumu cenas. Kad kompānijas ilgtermiņa sadarbībai izvēlas to vai citu rūpnīcu, kurai uzticēt savu kuģu remontu, vērā tiek ņemts pilnīgi viss: gan darba pieredze un iepriekšējie projekti, gan attiecīgās kuģubūves rūpnīcas iespējas.

G. Sļozkins: – Mūsu iespējas jau ir novērtējušas Grieķijas, Kipras, Somijas, Zviedrijas un Norvēģijas kompānijas, ar kurām sadarbojamies ilgtermiņā. Bet pie mums nāk arī jauni pasūtītāji. Tā 2016. gada janvārī pie mums ieradās franču kompānijas pārstāvji, kuri izvērtēja rūpnīcas iespējas un pieņēma lēmumu savu kuģu remontu un modernizāciju veikt tieši Rīgā. Remontējamie un modernizējamie kuģi ir asfaltbituma vedēji, kuru izmēri nav no tiem lielākajiem – tie ir 120 metru gari, bet viena kuģa modernizācijas projekts pārsniedz vienu miljonu eiro. Var droši teikt, ka šie ir ļoti nopietni pasūtītāji. Patiesībā pasūtītājus nešķirojam, jo pret visiem darbiem izturamies vienlīdz atbildīgi un nopietni.

Ne mirkli neapstāties

Pēdējos gados paveikto darbu uzskaitījums ir ievērojams: „Rīgas kuģu būvētava”, veicot Latvijas Jūras spēku pasūtījumu, uzbūvēja piecus „Swath” tipa patruļkuģus, no kuriem pēdējo pasūtītājam nodeva 2014. gadā, izpildot pasūtījumu laikā un labā kvalitātē. Uzbūvēti divi velkonī Rīgas brīvdostas vajadzībām. Būvēti kuģi Somijas un Igaunijas Jūras spēkiem, Igaunijas robežsardzei un Zviedrijas Kara flotei.

2011. gadā rūpnīcas speciālisti uzbūvēja jūras vilņu konvektoru – peldošu elektrostaciju, kura elektroenerģijas ražošanai izmanto jūras vilņu spēku, un nogādāja to pie Skotijas ziemeļu salām. Trīs gadus tas darbojās testa režīmā, kura laikā tika ieviesti nepieciešamie labojumi. Projekts godam ir izturējis pārbaudi un saņēmis pozitīvu Eiropas Komisijas novērtējumu un atzinību. 2016. gada februārī RKB amatpersonas devās uz Helsinkiem, lai noslēgtu līgumu par nu jau uzlabotu un pilnveidotu konvektora būvniecību, un šim projektam tiks piesaistīts Eiropas finansējums, kura ietvaros līdz 2020. gadam jāuzbūvē desmit šādi konvektori. Tā kā rīdzinieki jau ir sākuši otro konvektoru, viņiem ir pavisam reāla iespēja saņemt pasūtījumu arī pārējo būvniecībai.

Vēl izaicinājums un nestandarta pasūtījums bija naftas un gāzes urbšanas iekārtas būvniecība Ukrainas naftas kompānijai, kurā RKB varēja piedalīties, jo uzvarēja starptautiskā tenderī. Tieši šis pasūtījums kompānijai ļāva pārlaist grūtos krīzes laikus un saglabāt ražošanu un darbiniekus.

RKB savu kuģu remontu uztic gan „Latvijas kuģniecība”, gan „Tallink”. Tāpat ir bijuši vairāku miljonu pasūtījumi kravas kuģu pārbūvei, lai tie atbilstu ledus klases prasībām. Liels pasūtījums nāca no Krievijas – pieci paaugstināta komforta upes kruīza kuģi, kas ir peldoši restorāni un pārsteidz ar krāšņu apdari un ekskluzīvu dizainu, un šo kuģu projektu izstrādāja RKB speciālisti. Bet pēc Norvēģijas kompānijas pasūtījuma tika uzbūvēts kuģis zivjaudzētavas vajadzībām.

„Rīgas kuģu būvētava” strādā pie tā, lai piedāvātu sadarbības partneriem dažāda veida tehnoloģiskos darbus, kas saistīti ar metālapstrādi, un nodrošinātu uzņēmuma jaudu noslodzi. Piemēram, jau īstenots projekts – spoles trošu uztīšanai, kas nepieciešamas gan kuģiem, gan naftas platformām, gan arī citur.

Pašu iespējas un valsts interese

Rūpnīcas speciālisti atzīst, ka nav viegli tikt pie pasūtījumiem un iemantot uzticību klientu vidū, tāpēc vienmēr nākas strādāt divos virzienos. Pirmais ir darīt visu, lai darbu kvalitāte un tehnoloģiskais process atbilstu tirgus prasībām, otrais ir darbs ar klientiem. Uz jautājumiem par to, cik viegli vai grūti tas nākas, atbild RKB valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs.

– Zināmā mērā pie jums pasūtījumi nāk arī tāpēc, ka tirgū piedāvājat izdevīgas cenas. Vai ar šādu cenu politiku paši sev nenodarāt pāri?

– Ja runājam par cenu politiku, tad viens no veidiem, kā to regulējam, ir pasūtījumu apjoma palielināšana, jo tādā veidā varam samazināt pakalpojuma pašizmaksu, kas ļauj sekmīgi konkurēt tirgū. Protams, svarīga ir gan pasūtījuma kvalitatīva izpilde, gan darba grafiku ievērošana, gan jaunu tehnoloģiju ieviešana ražošanas procesā. Mums tiešām ļoti svarīgi ir samazināt pašizmaksu, kas ir viens no konkurētspējas pamatiem. Protams, sekojam arī visam, kas saistīts ar izmaiņām kuģu ekspluatācijas prasībās. Tas attiecas gan uz kaitīgo izmešu, gan notekūdeņu samazināšanu,

pārvaldājumu biznesā bez kuģiem un ostām trešā lielā komponente taču ir kuģu apkalpošana un remonts. Diemžēl par šo nozari valsts neinteresējas pilnīgi nemaz, domājot aptuveni tā – ja var, lai dzīvo, ja nevar, lai mirst nost, paši vainīgi. Ja runājam par dažādām attīstības programmām, tad „Rīgas kuģu būvētava” ir piedalījies, piemēram, energotaupības programmās, bet tām ar kuģu būvi nav tieša sakara, tāpat kā ar nozares attīstības veicināšanu. Savukārt kuģu būve un remonts kā rūpniecības nozare nav iekļauti nevienā no valsts attīstības programmām.

Mēs mēģinājām noskaidrot, kurai ministrijai tad esam piederīgi, un izrādījās, ka nevienai. Patiesībā mēs jau neesam vienīgi šīs nozares pārstāvji, ir vēl arī Lie-



RKB Latvijas Jūras spēkiem uzbūvētais kuģis P-07 "Viesīte".



kas prasa jaunu sistēmu uzstādīšanu kuģos, kuru būvniecībā mēs esam gatavi iesaistīties.

– Tagad vietā būtu jautāt, cik viegli ir strādāt rūpniecības nozarē Latvijā?

– Ja runājam par kuģu būvi kā rūpniecības nozari, tad jāsaka, ka situācija ir visai sarežģīta. Esam pārliecinājušies, ka Latvijā, runājot par jūrniecības nozari, ar to tiek domāta kravu pārvaldāšana ar kuģiem. Nu labi, ir vēl arī ostas, bet ar to arī jūrniecība praktiski beidzas. Bet šajā kravu

pājas „Tosmare” un Mangaļi, bet tāda, lūk, ir valsts attieksme. Ja Latvijai kā jūras valstij neinteresē un nav vajadzīga kuģu būves un remonta nozare, tad tas ir vairāk nekā bēdīgi. Bet mēs jau vēl arvien ceram, ka kaut kas mainīsies.

– Rūpniecība vispār, un kur nu vēl tik specifiska nozare kā kuģu būve un remonts, prasa labi sagatavotus un profesionālus speciālistus. Kā jūs tiekat galā ar kadru politikas jautājumiem?

– Šis patiešām ir ļoti svarīgs jautājums ne tikai mums vien, bet arī runājot par Latvijas vajadzībām. Mūsu rūpnīcā strādā triju līmeņu darbinieki – augstākā līmeņa vadība, vidējā līmeņa speciālisti un zemākā līmeņa darba darītāji. Ja runājam par vadošajiem darbiniekiem, tad diemžēl Latvijas Jūras akadēmija māca kuģu speciālistus, bet nesagatavo kuģu būves speciālistus, tāpēc praktiski visi mūsu speciālisti izglītību savulaik ir ieguvuši Ļeņingradā vai

►►► 19. lpp.

Odesā. Nelaime tā, ka viņi jaunāki nekļūst, ja nu vienīgi smukāki. Mēs ik pa laikam esam spiesti ne tikai atgriezties pie jautājuma, kas notiks, ja viens vai otrs no šiem speciālistiem dosies pelnītā atpūtā, bet arī meklēt problēmas risinājumu. Mūsu līdzšinējā prakse ir tāda, ka uzņēmums par saviem līdzekļiem sūta savus speciālistus mācīties. Daļa no viņiem paliek un strādā mūsu rūpnīcā, bet daļa, nostrādājot līgumā paredzēto laiku, atrod darbu citviet. Esam sapratuši, ka speciālistu sagatavošana ir mūsu problēma. Tas attiecas arī uz vidējā līmeņa speciālistiem, piemēram, metinātājiem. Arī viņiem jābūt ne tikai labiem metinātājiem, bet arī kuģu būves speciālistiem. Ja runājam par metinātāju sagatavošanu, tad mums ir pašiem savs mācību kombināts, kur sagatavojam šos speciālistus. Kadru jautājums, protams, ir saspringta problēma, un nedomāju, ka tuvākajā laikā kas varētu mainīties, tāpēc meklējam iespējas piesaistīt cilvēkus, ja tā var teikt, no malas. Pie mums strādā speciālisti ar darba atļaujām, ir sevišķi kuģu būves tehnologi. Šī ir tik ļoti specifiska profesija, ka cilvēks, kurš nav apguvis kuģu būves tehnologa specialitāti, šo darbu pildīt nespēj. Labus kuģu būves tehnologus sagatavo Odesā, un viņi labprāt pieņem mūsu darba piedāvājumus, jo kuģu būve Ukrainā ir praktiski apstājusies. Par to pats varēju pārliecināties, kad 2015. gadā viesojos Nikolajevā, kur no trijām milzīgajām kuģu būvētavām nosacīti darbojas tikai viena.

– Kā praktiski vienviet sadzīvo it kā divas atsevišķas nozares – kuģu būve un kuģu remonts?

– Mums šīs divas, un nu jau arī trešā – industriālo produktu būve, sadzīvo un sadarbojas. Lai gan tagad kuģu remonts vairs nav tik izteikti sezonāls, kā tas bija senāk, tomēr remonts vairāk ir siltā laika vai sezonas darbs, jo trīsdesmit grādu salā nekādus remonta darbus nevar veikt. Laikā, kad nenotiek kuģu remonta darbi, strādnieki tiek nodarbināti kuģu būves darbos, un tas ir ļoti normāls un racionāls darbaspēka izmantošanas režīms. Bet jauno produktu ražošanu mēs ieviešam, gan lai palielinātu ražošanas apjomu, gan ziemas sezonā nodarbinātu savus strādniekus. Pie mums strādā četri simti mūsu darbinieku un trīs simti apakšuzņēmēju.

– Vai starptautiskas izstādes ir tas ceļš, kuru ejat, lai piesaistītu jaunus klientus?

– Ar stendiem piedalāmies tajās izstādēs, kurās patiešām saredzam nepieciešamību.



RKB piedalās ieroču un militārā aprīkojuma izstādē Apvienotajos Arābu Emirātos.

Esam sapratuši, ka izstādēs jāpiedalās ar jēgu, lai no tā gūtu kādu labumu. 2015. gadā bija, ja tā var teikt, ārkārtējs notikums, piedalījāmies ieroču un militārā aprīkojuma izstādē „IDEX 2015” Abū Dabī, Apvienotajos Arābu Emirātos. Tā vispār bija pirmā reize, kad Latvija piedalās šāda veida izstādēs. Patiesībā tā bija viņu iniciatīva, lai mēs tur parādītu savas iespējas, un izstādes apmeklētājos tiešām lielu interesi izraisīja mūsu piedāvātie kuģu būvētavas pakalpojumi – kuģu būve militāriem nolūkiem un civilai izmantošanai, kā arī to aprīkošana. Notika pat īpaša tikšanās ar Apvienoto Arābu Emirātu Jūras kara flotes komandieri šeihi Kalifu bin Zajedu an Nahjānu. Pagaidām vēl pasūtījumu nav, bet ar Austrumiem nekas nenotiek ātri, tāpēc ceram, ka nākotnē arī no Apvienotajiem Arābu Emirātiem varētu nākt pasūtījumi.

i UZZIŅAI

Ķeipenē ir pasaulē vienīgā publiski apskatāmā ekspozīcija, kas veltīta kino dižgaram režisoram Sergejam Eizenšteinam. Tur apskatāma 2000. gada starptautiskā kinoforuma „Arsenāls” ietvaros uzbūvētā bāka – navigācijas tornis ar aeronavigācijas uguni. Bākā uzstādītas 64 pastkastes pasaules kino celmlaužiem, kam iespējams nosūtīt pastu, tur var arī iegādāties pasta atklātnes. Izveidots sešus metrus augsts galds kinorežisoru gariem. Tagad sadarbībā ar RKB top Potjomkina aka. Aka it kā sastāvēs no divām daļām, vienā caur ūdeni tiks rādīts kino un foto materiāls, bet otrā – filma.

– Tagad gandrīz visi mēdz definēt savu uzņēmumu vīzijas un misijas. Kāda misija ir „Rīgas kuģu būvētavai”?

– Mūsu uzdevums ir nodrošināt kuģu remonta un būves darbus, izmantojot pieejamos resursus un jaunākās tehnoloģijas, lai iespēju robežās izpildītu pasūtītāja projektus, nodrošinātu rūpnīcā strādājošo un akcionāru vajadzības. Mums ir jādoma, ja tā varētu teikt, trijos virzienos – tas ir mūsu pasūtītājs, tie ir mūsu darbinieki, par kuriem jārūpējas, un tie ir uzņēmuma akcionāri, kuri šeit ir ieguldījuši savas finanses, lai mēs tās pietiekami labi apsaimniekotu un viņi no tā gūtu labumu.

– Vai ir kas tāds, kas jūsu rūpju pilnā un raupajā ikdienā ir sagādājis gandarījumu?

– Ja runājam par gandarījumu, tad vēlos piebilst, ka ir dažas nelielas, bet patīkamas lietas. 2014. gadā pie mums remontā bija pats lielākais kuģis, kāds līdz šim te ir ienācis – 241 metru garš un 45 metrus plats. Ievest tādu kuģi tiešām bija liela problēma. Toreizējais Rīgas ostas kapteinis Eduards Delves zīmēja kuģa ceļu un rēķināja dziļumus. Lielā mērā šo darbu paveicām, tieši pateicoties Delvera kungam, viņa profesionalitātei un arī tam, ka viņš uzņēmās risku.

2015. gadā mūsu rūpnīcā remontējām un rekonstruējām četrus „Latvijas kuģniecības” kuģus – „Krišjāni Valdemāru”, „Puzi”, „Piltēni” un „Ugāli”. Pasūtītājs bija apmierināts ar paveikto.

Lepojamies par sadarbību ar „Maersk”. Iesākumā viņiem nebija īstas ticības mūsu iespējām, bet tad, kad savu darbu paveicām laikā un kvalitatīvi, saņēmām tiešām labas atsauksmes un piedāvājumus viņu kuģu remontiem. Gandarī arī sadarbība ar Rīgas ostu, jo esam uzbūvējuši spēcīgus velkoņus un veikuši lielus darbus, lai sagatavotu Somijā nopirkto velkoni „Foros” darbam ledus apstākļos.

Sarunas beigās Jānis Skvarnovičs piebilst, ka „Rīgas kuģu būvētava” iesaistījies sev netipiskā projektā, piedaloties Potjomkina akas radīšanā Sergeja Eizenšteina muzejam, ko Ķeipenē veido Augusts Sukuts.

„Mēs būvējam šīs akas, un mūsu ieguldījums projektā ir piešķirtās darbu atlaides,” saka Skvarnoviča kungs. „Projekts ir interesants un kopumā varētu labi izdoties, bet pats saskaņošanas process bija diezgan garš, jo mākslinieki ir mākslinieki, bet mēs esam dzelzs vīri – realisti.”

Uzklausīja Anita Freiberga

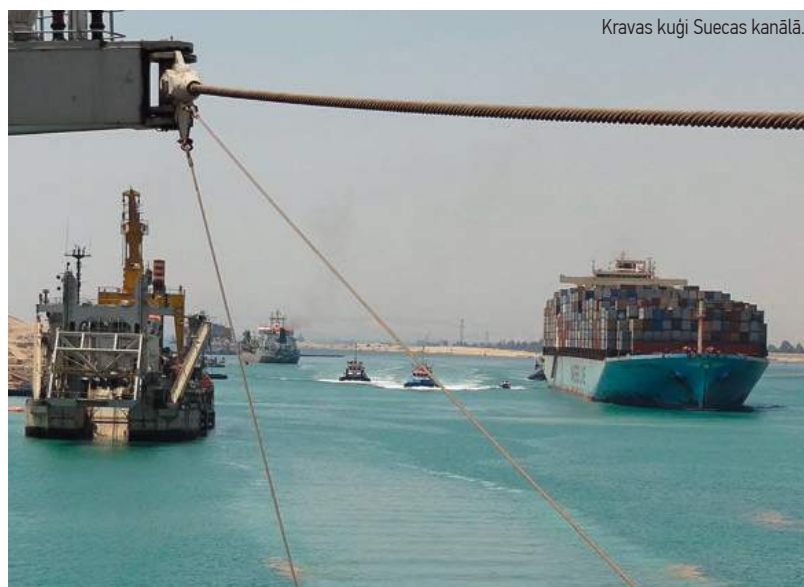
Jūras kravu pārvadājumus skar smaga krīze

Kravu loģistikas analītiķis Džeims Grejs brīdina, ka krīze jūras kravu pārvadājumos, īpaši beramkravu un konteinerkravu sektorā, kas šo biznesu nopietni skāra jau 2015. gadā, 2016. gadā turpinās padziļināties. Pagājušā gada nogalē bija dienas, kad balķeru frakts likmes noslīdēja zem trim tūkstošiem dolāru dienā! Bet kravu pārvadājumu kritums lielā mērā saistīts ar ogļu pieprasījuma samazināšanos un Ķīnas akciju krišanos. Vairāk nekā desmit gadus Ķīnas ekonomika auga milzīgos tempos, un tas veicināja pieprasījumu pēc izejvielu piegādes, ko lielā mērā realizēja starptautiskie jūras pārvadājumi.

Situācija jūras kravu pārvadājumos pasliktinās jau pēdējos divus gadus. Dž. Grejs uzskata, ka jāskatās patiesībai acīs un šī skarbā situācija ir kvalificējama kā vislielākais izaicinājums pasaules kuģniecībai kopš pagājušā gadsimta 30. gadu lielās depresijas. Lai gan jūras kravu pārvadājumu tirgus gaidīja, ka 2016. gads varētu nest pozitīvas pārmaiņas, pirmā ceturksņa rādītāji neatrisina cerības.

Kas attiecas uz konteinerpārvadājumiem, jāatzīst, ka šajā segmentā krīzes iemesls ir tas, ka konteinerkuģu jauda jau tagad pārsniedz tirgus pieprasījumu, bet lielie starptautiskie konteinerpārvadājumu giganti apzināti veido savu stratēģiju, joprojām pasūtot arvien lielāku konteinerkuģu būvniecību. "The Wall Street Journal" analītiķi uzskata, ka šāda politika nodarīs ievērojamus zaudējumus konteinerkravu pārvadājumu biznesam kopumā: "Jaunākie ziņojumi par konteinerkuģu būvniecības tirgu ļauj mums prognozēt, ka līdz 2019. gadam starptautiskajiem jūras kravu pārvadājumiem pievienosies vairāk nekā sešdesmit *Ultra Large* konteinerkuģu (ULCV's), veidojot gandrīz 30% no pasaules konteinerkuģu jaudas. Un te nu ir vietā runāt par izdzīvošanas iespējām tiem kuģu īpašniekiem, kuru flotē nav un arī nebūs šādi giganti."

UASC konteinerkuģi, kuru kravnesība ir 18 800 TEU, izdala līdz pat 60% mazāk CO2 salīdzinājumā ar



Kravas kuģi Suecas kanālā.

kuģiem, kas būvēti tikai pirms trim gadiem.

Kā krīze skars jūrnieku darba tirgu?

Sekojošā diskusijā tiek runāts par jūras kravu pārvadājumiem, jaunu kuģu būvniecību un krīzi pasaules tirgū, kas ietekmē šo biznesa sektoru, nākas secināt, ka vismazāk vēribas tiek veltīts jūrniekiem, bez kuriem šis starptautiskās jūras transporta funkcijas vispār nevarētu īstenot. Lai cik moderni ir jaunbūvētie kuģi, bez profesionāliem speciālistiem tie pagaidām vēl nevar iztikt, tāpēc ļoti

nopietni vajadzētu diskutēt par to, kādu ietekmi pasaules flotē krīze atstāj uz profesionālas komandas komplektēšanu.

Kāds Londonas ostas locis un kapteinis ar divdesmit piecu gadu stāžu, kurš savā ikdienas darbā saskaras ar daudzu pasaules valstu kuģiem un jūrniekiem, uzbūvē visai drūmu ainu. Piemēram, matrožiem uz "Scottish Ferries" kuģiem alga ir mazāka par Lielbritānijā noteikto minimālo algu, un tas ir viens no iemesliem, kāpēc britu jaunieši neizvēlas apgūt jūrnieka profesiju un savu karjeru nevēlas saistīt

►►► 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

ar darbu jūrā. Tā nu viena no pasaules lielākajām kuģošanas nācijām strauji noveco, un tas tiešām ir skumji.

Kuģu īpašnieki taupa naudu, tāpēc kuģa apkalpes kļūst skaitliski mazākas. Divas sardzes jau kļuvušas gandrīz par normu uz tuvsatiksmes kuģiem gan Eiropā, gan Āzijā, tāpēc nav jābrīnās, ka pārgurušu un sardzes laikā aizmigušu jūrnieru dēļ arvien vairāk kuģu avarē vai uzsēžas uz sēkļa. Eiropas Jūras institūts Londonā veic pētījumus par jūrnieru darba un sadzīves apstākļiem, kas ļauj secināt, ka 21. gadsimtā, neskatoties uz starptautiskajām konvencijām un regulām, tie joprojām ir tālu no vēlamā.

Apkārtceļš izrādās izdevīgāks

"SeaIntel" statistika rāda, ka kopš 2015. gada oktobra beigām 115 "Asia-USEC" un "Asia-North" kuģi, kas pārvadā kravas starp Eiropu un Āziju, ir izvēlējušies kravu transportēšanas ceļu apkārt Labās Cerības ragam, nevis kā īsāko transportēšanas līniju izmantot Panamas vai



Suecas kanālu. Parasti 78 no šiem kuģiem būtu gājuši caur Suecas kanālu un 37 caur Panamas kanālu.

"SeaIntel" secina, ka abi kanāli piedzīvojuši ievērojamas problēmas pašreizējo zemo degvielas cenu dēļ, jo pārvadājumi izmaksā lētāk, kuģojot pa garāku maršrutu un tādejādi zaudējot vienu nedēļu, nevis izmantojot kanālu pakalpojumus.

Vienīgais arguments, kas joprojām runā par labu Panamas un Suecas kanāliem, ir tranzīta laiks, tomēr finanšu situācija sliecas par labu tam, lai zaudētu laiku, bet ietaupītu naudu, jo šajā situācijā vairs nav spēkā senā patiesība, ka laiks ir nauda. ■

Flotes novecošanās

Kuģošanas nozarei nopietns izaicinājums ir flotes novecošanās. Jūrnieri visā pasaulē kļūst vecāki, bet kadetu pieplūdums ir nepietiekams, lai notiktu normāla paaudžu maiņa. Liela daļa no šodienas jūrnieriem ir dzimuši laikā no 1946. līdz 1964. gadam, un viņu iegūtā izglītība jaunajos apstākļos, kad tirdzniecības flotē ienāk arvien lielāks skaits ar modernām tehnoloģijām aprīkoto kuģu, vairs nav pietiekama, jo jaunās tehnoloģijas apsteidz jūrnieru zināšanas.

Nākamo 10 gadu laikā darbaspēka pieaugums samazināsies no 0,8% līdz 0,4%, bet nākamo piecu gadu laikā 20% no vadības līmeņa jūrnieriem sasniegs pensijas vecumu. Pašreizējais darbaspēka pieaugums jūrnierībā ir 105 tūkstoši gadā, bet prognozes liecina, ka ap 2020. gadu vairs būs tikai 12 tūkstoši gadā.

Pat tās OECD valstis, kas tradicionāli ir skaitījušas jūras un jūrnieru nācijas, ir spiestas atzīt, ka jaunie cilvēki vairs neizvēlas karjeru jūrā, tāpēc darba vietas uz kuģiem jāaizpilda ar darbaspēku no Indijas un citām Āzijas valstīm.

Arī BIMCO pētījums parāda, ka jūrnieru darba tirgu smagi skārusi darbaspēka novecošanās problēma, bet veco vietā nenāk pietiekami kvalificēti un jau pieredzi ieguvuši jūrnieri. Pat tad, ja jaunie izvēlas apgūt jūrniera profesiju, viņi dod priekšroku specialitātēm, kas var nodrošināt darbu un karjeras iespējas arī krastā.

Meklējot atbildes uz jautājumu, kāpēc jaunie nevēlas savu dzīvi un karjeru saistīt ar jūru, analītiķiem ir vairāki izskaidrojumi. Visspriešmācīgākais ir augstais dzīves līmenis, augstās prasības un nepieciešamība pēc komforta, ko noteikusi vispārējā sabiedrības attieksme. Liela problēma ir negatīvā informācija masu medijos, kur apraksta sliktos darba apstākļus jūrā, visādas nelaimes un nepilnības, allaž

uzverot šīs profesijas bīstamību. Sabiedrībai joprojām ir maz informācijas par jūrnierības nozari, par to uzzina vien tad, ja noticis kas sliktas vai pat traģisks, un negatīvais tēls dara savu.

Neraugoties uz jaunajām tehnoloģijām un komunikācijas iespējām, jūrnieri ir kļuvuši vēl izolētāki no ģimenēm un draugiem, jo tehnoloģiju izmantošana sadzīves līmenī uz kuģiem joprojām ir ierobežota.

Analītiķi runā arī par kādu šķietami absurdu situāciju, kas nereti jaunajiem speciālistiem liek vilties. Jaunbūvētie kuģi, kuri vairāk atbilst vides standartiem, ir energoefektīvi, aprīkoti ar supertechnoloģijām, var strādāt ar mazāku apkalpi un tehnisko apkalpošanu jūrā. Piemēram, konteinerpārvadājumu gigants "MAERSK" ir publicējis informāciju, ka kompānijas politika paredz kuģu apkopē arvien vairāk izmantot ārpakalpojumus, tāpat remontu un apkopi krastā. Šeit arī rodas pretruna: jaunie speciālisti ir ieguvuši zināšanas, kas tiem nav nepieciešamas uz kuģiem, tāpēc viņi zaudē kvalifikāciju. Notiek tāda kā speciālistu degradācija, bet gadījumā, ja ar kuģi kaut kas notiek, visa atbildība gulstas tikai uz kapteini. Jaunie speciālisti ir nesaprašanā, kāpēc viņiem atbilstoši izglītības standartiem tik daudz vajadzēja ieguldīt savā izglītībā, ja darbs uz kuģa neprasa šādu sagatavotību. Tas, protams, rada neapmierinātību, un speciālisti pamet darbu jūrā.

IMO par vienu no saviem svarīgākajiem darba uzdevumiem uzskata mudināt jauno paaudzi izvēlēties jūrniera karjeru. No kampaņas, kas ar lielu sparīgu aizsākās 2015. gadā, pagaidām ir pāragri gaidīt rezultātus, tāpēc IMO aicina visus jūrnierus, jūrnierības organizācijas, kuģu īpašniekus un ostas iesaistīties un darīt visu iespējamo, lai palielinātu jauniešu interesi par jūru. ■

i UZZIŅAI

Apdrošinātāju statistika rāda, ka 74% no apdrošinātajiem jūrnieriem ir vecumā no 55 gadiem un vecāki. Pēc 2018. gada ceturta daļa no apdrošinātajiem jūrnieriem nākamo piecu līdz desmit gadu laikā pensionēsies. Japānā jau tagad puse no visiem jūrnierībā nodarbinātajiem ir vecumā no 50 līdz 60 gadiem.

Izlīdzinājies jūras virsnieku un ierindas jūrnieku skaits

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem Latvijā reģistrēti 12 738 aktīvie jūrnieki. 11 731 no tiem ir sertificēti darbam tirdzniecības flotē, bet 1007 – darbam zvejas flotē un uz iekšējo ūdeņu kuģiem.

No tirdzniecības flotes jūrniekiem 5812 jeb 49,5% ir ierindas jūrnieki (bocmaņi, matroži, motoristi, apkalpojošais personāls), bet 5919 jeb 50,5% – jūras virsnieki (kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi). Tas nozīmē, ka šogad pirmo reizi izlīdzinājies Latvijas jūras virsnieku un ierindas jūrnieku skaits.

Nepieciešamība pārstrukturēt ierindas jūrnieku un jūras virsnieku īpatvaru ir noteikta Transporta attīstības pamatnostādņu programmā 2014.–2020. gadam, jo to diktē darba tirgus vajadzības. Gan reālā situācija, gan JA veiktie pētījumi liecina, ka Latvijā sagatavotie jūras virsnieki ir pieprasīti un arī turpmāk būs pieprasīti darba tirgū, savukārt pieprasījums pēc ierindas jūrniekiem samazinās, un jau rodas problēmas ar darbā iekārtošanu. Tas galvenokārt saistīts ar lētā darbaspēka ieplūdi no Dienvidāzijas reģiona.

Lai arī jūras virsnieku sagatavošana ir ilgāka un dārgāka, augstais darba atalgojums to atsvēr. Šodien virsnieka darba alga vairākas reizes pārsniedz ierindas jūrnieka algu. Virsniekiem nav arī problēmu iekārtoties labā darbā krastā, beidzot jūras karjeru.

2010. gadā ierindas jūrnieku attiecība pret jūras virsniekiem bija

54:46, 2015. gada sākumā 52:48, bet līdz 2020. gadam plānots virsnieku un ierindas jūrnieku skaitu izlīdzināt.

Strauji mainīt jūras virsnieku un ierindas jūrnieku attiecību nav iespējams. Lai nodrošinātu jūras virsnieku īpatvaru, ir izstrādāts un tiek realizēts pasākumu komplekss:

- sadarbībā ar darba devējiem un arodbiedrībām tiek veikta informatīva kampaņa ierindas jūrniekiem, mudinot viņus iegūt augstāko izglītību, lai varētu sekmīgi turpināt karjeru virsnieka amatā;
- Novikontas Jūras koledža nodrošina speciālas izglītības programmas, ko ierindas jūrnieki var apgūt, nepametot darbu jūrā, tā gūstot iespēju pārkvalificēties par virsniekiem;
- popularitāti ir ieguvis projekts “Enkurs” – atraktīvs konkurss vidusskolēniem, kas palīdz iepazīt jūras virsnieka profesiju;
- tiek pilnveidota jūrniecības profesionālā izglītība visos līmeņos, valstī attīstīta licencēta jūrnieku darbā iekārtošanas sistēma, kas nodrošina Latvijas jūrniekus ar darbu pasaules lielākajās kuģošanas kompānijās.

Rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, Latvija ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā un vienā no pirmajām vietām pasaulē. Savukārt pēc kopējā jūrnieku skaita valstī Latvija ieņem 5. vietu ES, mūs apsteidz Grieķija, Itālija, Polija un Horvātija. Lietuvā ir ap 5000 aktīvo jūrnieku, Igaunijā – nepilni 9000.

Pasaules tirdzniecības flotē joprojām jūras virsnieku deficīts

Pētījums par pēdējo piecu gadu tendencēm jūrnieku darba tirgū liecina, ka ievērojami uzlabojies kopējais jūrnieku izglītības līmenis, tomēr tas nav palīdzējis mazināt jūras virsnieku trūkumu pasaules tirdzniecības flotē. BIMCO un ICS Manpower kopīgajā ziņojumā izskan prognozes, ka līdz 2025. gadam pasaules tirdzniecības flotē vēl pietrūks 147 500 jūras virsnieku.

IMO savukārt konstatē, ka pašlaik jūras virsnieku deficīts sasniedz 2,1% jeb 16 500 virsnieku, gan piebilstot, ka dažās kategorijās virsnieku patiesībā netrūkst, tajā skaitā vadības līmenī un uz specializētajiem kuģiem, piemēram, ķīmiskajiem, SDG un gāzvedējiem. Tiek ziņots, ka reitingu šobrīd ir aptuveni par 15,8% jeb 119 000 vairāk, nekā pasaules flotē nepieciešams.

Statistika liecina, ka Ķīna jau varētu būt apsteigusi Filipīnas, kas līdz šim bija lielākais jūrnieku darbaspēka piegādātājs pasaules tirdzniecības flotei, savukārt dati no starptautiskajām kuģošanas sabiedrībām liecina, ka ķīniešu jūrnieku pieplūdums pasaules tirdzniecības flotē tomēr varētu būt ierobežots. Filipīnas un Krievija joprojām tiek uzskatītas par vienlīdz svarīgiem virsnieku piegādes avotiem, tām cieši seko Ukraina un Indija.

“Arī turpmāk jādara viss iespējamais, lai veicinātu jauniešu interesi par jūrnieka karjeru, kā arī jānotur augsts jūrniecības izglītības līmenis, tomēr jāatzīst, ka ar to vien varētu nepietikt, lai būtu pārliecība, ka nākotnē jūrnieku darba tirgus necietīs no kvalificētu jūrnieku deficīta,” uzskata ICS ģenerālsekretārs Pīters Hinklifs. “Ir nepieciešama tālredzīga stratēģija, lai jaunieši izvēlētos karjeru saistīt ar darbu jūrā. Tas, ka pasaules flote skaitliski pieaug, nav apstrīdams, tieši tāpēc spēja piesaistīt jaunus speciālistus pārbaudīs nozari. Jāatbrīvojas no līdz šim valdošās nevēlēšanās strādāt ar kadetiem, prakses laikā uz kuģiem sniedzot viņiem ne tikai teorētiskās zināšanas, bet arī profesionālās iemaņas.”

UZZIŅAI

2015. gada sākumā 11 895 jeb 91,5% Latvijas jūrnieku strādāja tirdzniecības flotē, pārējie – zvejas flotē un uz iekšējo ūdeņu kuģiem. No tirdzniecības flotes jūrniekiem 6137 jeb 52% bija ierindas jūrnieki, bet 5758 jeb 48% – jūras virsnieki.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas starptautiskās aktivitātes



CESMA Padomes sēde.

CESMA 21. ģenerālā asambleja

12.–13. maijā Īrijas ostas pilsētā Korkā norisinājās CESMA ikgadējās aktivitātes: 12. maijā Korkas ostas pārvaldes telpās notika CESMA Padomes sēde, bet 13. maijā Īrijas Nacionālās jūrniecības koledžas telpās pati asambleja.

Padomē piedalījās 14 Eiropas kuģu kapteiņu asociāciju pārstāvji un CESMA vadība. Tika apspriesti pārskati, administratīvie dokumenti, veikts konfederācijas gada darbības izvērtējums, uzklauti nacionālo asociāciju pārstāvji. Nedaudz tika atjaunots CESMA valdes sastāvs, bet bez būtiskām izmaiņām. Apspriežot nākamo asamblejas norises vietu, Padome piedāvāja CESMA 22. ģenerālo asambleju rīkot Latvijā 2017. gada maijā. Tas uzliek LKKA lielu atbildību, mūs gaida nopietns sagatavošanas darbs.

Īrijas Kuģu kapteiņu asociācija bija labi organizējusi asambleju. Rīta sesijā uzstājās pieaicinātie eksperti, kuri stāstīja par ES

projektu "Seahorse" un "Mona Lisa" attīstību. "Nautical Institute" (NI) prezidents iepazīstināja ar NI darbības rezultātiem, ziņoja par e-navigācijas projekta attīstību un ieviešanas perspektīvām. Pēcpusdienas sesijā izvērtās diskusijas par ciešāku sadarbību ar IFSMA, par jūrnieku kriminalizēšanās jautājumiem, kuģu komandu komplektēšanas problēmām,

pārslodzēm darbā, kas negatīvi ietekmē drošību jūrā. Tika skarts arī kadetu prakses jautājums, jo ne tikai Latvijai ir problēmas iekārtot kadetus jūras praksē. Beļģija aizstāvēja ideju, ka dažus jūras prakses mēnešus varētu aizstāt ar apmācību uz simulatoriem, vairākas valstis, tostarp arī Latvija, iebilda pret tik brīvu STCW konvencijas interpretāciju. Asambleja stingri iebilda pret gadījumiem, kad uz piekrastes kuģiem kapteiņiem tiek uzlikta sardzes pildīšanas funkcijas, kritizēja sardzes organizēšanu pēc principa "6 on 6 off", kas rada papildu nogurumu un riskus kuģošanas drošībai. Šajā sakarā tika nolemts, ka asociācijas izdarīs spiedienu uz nacionālajām administrācijām, kuras atbalsta tādas prakses īstenošanu, kā arī sadarbībā ar IFSMA tiks iesniegti oficiāli dokumenti izskatīšanai IMO.

Nobeigumā asambleja pieņēma astoņas rezolūcijas, kuras pēc redakcionāliem labojumiem tiks publicētas mājas lapā. Pēc sesijas bija iespēja apskatīt koledžu un



IFSMA asamblejas atklāšana.

iepazīties ar jūras virsnieku sagatavošanas procedūru Īrijā.

IFSMA 42. ģenerālā asambleja

Asambleja notika 24.–25. maijā Stambulā, Turcijā. To organizēja Turcijas Okeāna kuģu kapteiņu asociācija. Tāpat kā Īrijā, arī Turcijā asambleja bija organizēta augstā līmenī, piedalījās apmēram puse nacionālo kapteiņu asociāciju – federācijas biedru. Ņemot vērā politiski saspringto situāciju Turcijā sakarā ar karu tuvajā Sīrijā un terorisma draudiem valstī, daļa kapteiņu asociāciju pārstāvju bija atteikušies ierasties.

IFSMA ir nomainījis ģenerālsekretārs, *John Dickie* vietā šo amatu tagad ieņem *Jim Scorer*.

IFSMA asambleja divu dienu garumā izvērtās interesanta un produktīva. Pirmajā dienā tika prezentēts Nākotnes stratēģijas plāns (*Future Strategy Plan*), kas piedāvā gan darba procedūru grozījumus, gan mainīt asambleju organizācijas kārtību. Vairākums nacionālo asociāciju tomēr iestājās par asambleju organizēšanu pašreizējā formātā. Turpmāk IFSMA vēlas aktīvāku sadarbību ar nacionālajām asociācijām. Arī šajā asamblejā ļoti daudz laika tika dots diskusijām, lai rastu kopēju viedokli. Tika iztirzāti dažādi ar kuģošanas drošību saistīti aktuāli jautājumi un diskusiju procesā noskaidrota vairākuma pozīcija. IFSMA vadība, sevišķi *Jim Scorer*, ir ievērojami aktualizējusi sakarus ar IMO vadību, informē to par kapteiņu problēmām un piedāvā risinājumus. Ja nacionālās asociācijas vēlēšies aktualizēt kādus jautājumus IMO, IFSMA ir gatava iesaistīties procesā. Kopumā jāsaaka, ka IFSMA ir notikušas pozitīvas pārmaiņas.

Nākamā IFSMA ģenerālā asambleja ir uzņēmusies rīkot ASV Kapteiņu asociācija, un tā notiks Čarlstonā, Dienvidkarolīnas štatā, 2017. gada aprīlī. ■

J. Spridzāns

P.S. Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju abos forumos pārstāvēja asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns.



Kuģu virsnieki tiek ikgadējā seminārā

5. maijā AS "Latvijas kuģniecība" meitas uzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" organizēja uzņēmuma flotes virsnieku ikgadējo semināru, kas vienkopus pulcēja vairāk nekā 100 dalībnieku. Pasākumu atklāja AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un SIA "LSC Shipmanagement" valdes priekšsēdētājs Alastairs Džeimss Makkī. Seminārā ar prezentācijām piedalījās SIA "LSC Shipmanagement" speciālisti, kuri dalībniekus informēja par aktualitātēm kuģniecības nozarē, uzlabojumiem uzņēmuma darbībā un turpmākajiem uzņēmuma attīstības plāniem.

"Būt jūrniekam ir nopietns un sarežģīts darbs. Šī profesija prasa daudz enerģijas, zināšanu un gribasspēka. Ikviens cilvēks, kas strādā SIA "LSC Shipmanagement", ir vērtība, jo tikai profesionāla un uzticama komanda kopīgiem spēkiem var sasniegt augstus rezultātus. Mums jābūt pārliecinātiem, lai ikviens, kas strādā AS "Latvijas kuģniecība" komandā, justos novērtēts, piederīgs komandai un iedvesmots darbam jūrniecībā," uzrunājot klātesošos, sacīja AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Seminārā flotes virsnieki tika iepazīstināti ar SIA "LSC Shipmanagement" iekšējās darba organizācijas sistēmas uzlabojumiem un aktuālākajiem darba drošības jautājumiem. Īpaši tika akcentēti jautājumi par saudzīgas un videi draudzīgas kuģniecības attīstību, kā arī labvēlīgas vides veidošanu jūrniekiem darbā uz kuģiem. SIA "LSC Shipmanagement" speciālisti dalībniekus informēja arī par jaunajām satelītkomunikācijas tendencēm un digitālo mācību kursu iespējām. ■

UZZIŅAI

AS "Latvijas kuģniecība" (NASDAQ RIGA: LSC1R) ir starp lielākajiem pasaules kuģu īpašniekiem vidēja izmēra un *handy* tankkuģu segmentos un pēc naftas produktu pārveidošanas apjoma atrodas vadošajās pozīcijās starp līdzīgām kompānijām Ziemeļeiropā. Uzņēmumam pieder 16 moderni kuģi, nodrošinot darbu vairāk nekā 1300 profesionāliem un augsti kvalificētiem jūrniekiem no Latvijas, un papildus tas tehniski pārvalda vēl sešus kuģus, kopumā vadot 22 kuģu lielu floti. LK flotes vidējais vecums ir astoņi gadi. Visi kuģi saņēmuši ISM (International Safety Management) sertifikātus.

Sadarbojas Liepājas un Klaipēdas jahtu ostas

Mēs neesam konkurenti, bet sadarbības partneri, kuriem ir svarīgi nodrošināt labu jahtu servisu – tāda ir galvenā atziņa, ko vienas dienas pieredzes apmaiņas tikšanās laikā Klaipēdā guva Klaipēdas jahtkluba direktors Gedemins Meškausks un Liepājas ostas aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis.

Liepājas un Klaipēdas jahtu ostas ir līdzīgā situācijā – daudz ideju un vēlme tās realizēt, turklāt gan Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, gan Klaipēdas jahtklubs jahtu ostu infrastruktūru Liepājā un Klaipēdā apsaimnieko tikai no pagājušā gada, uzsver Liepājas ostas aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis.

Klaipēdas jahtu ostā, kas atrodas blakus Jūras muzejam, ir jaunas piestātnes, mols un iespēja uzņemt aptuveni 65 jahtas. Infrastruktūra izbūvēta 2011. gadā, piesaistot



aptuveni piecus miljonus eiro no ES struktūrfondiem.

Klaipēdas jahtkluba direktors Gedemins Meškausks uzsver, ka tā ir liela priekšrocība, tomēr līdz sezonai vēl daudz jāpaveic, tai skaitā jāpabeidz viesnīca ar 40 numuriem un infrastruktūra dažādām atpūtas iespējām. Pēc viņa teiktā, burātāji,

ceļojot pa Baltijas jūru, dodas no ostas uz ostu, un tā kā Liepājas un Klaipēdas ostas atrodas blakus, tad, visticamāk, jahtas piestās abās, un iedibinātā sadarbība un informācijas apmaiņa tad lieti noderēs.

Liepājas jahtu osta atrodas pašā pilsētas centrā un jau vairākus gadus var lepoties ar Zilo karogu, kas uzliek pienākumu rūpēties par infrastruktūras attīstību un laba servisa nodrošinājumu. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde plāno jau tuvāko gadu laikā paplašināt jahtu ostu, uzlabojot arī servisu un infrastruktūru.

Atšķirībā no Klaipēdas jahtkluba, kas par prioritāti ir noteicis piestātņu iznomāšanu uz ilgāku laiku, Liepājas jahtu osta aktīvi strādā vasaras sezonā, piesaistot jahtas, kas ceļo pa Baltijas jūru. Liepājas Jahtu centrs ar katru gadu uzņem arvien vairāk jahtu no dažādām valstīm. 2015. gadā Liepāju apmeklēja 330 jahtu. ■

WE ARE ATLAS

WWW.ATLASPROFESSIONALS.COM

Atlas
Professionals

Burātājs no bērnības

Veicināt bērnam interesi par burāšanas sportu jau kopš mazām dienām ir liels ieguldījums nozares nākotnes attīstībā. Bet kas spēj bērna interesi piesaistīt burāšanai? Vai tā ir regulāra dalība regatēs, bērna individuālie sasniegumi vai jaunu iemaņu apgūšana? Patiesībā visi šie faktori ir nozīmīgi, tai pašā laikā katrai personībai tie ir atšķirīgi. Taču pašos pamatos ir trīs elementi, kas ir neatņemama sastāvdaļa jebkura līmeņa panākumos.



Ļauj bērniem iesaistīties

Bērniem patīk justies pieaugušiem, kontrolēt notiekošo. Ja dosiet viņiem iespēju, viņi augs. Ikdienā ļauj bērniem iesaistīties procesā, atkarībā no spējam uzdodot viņiem dažādus uzdevumus, kas veicami uz jahtas. Šeit svarīgi atzīmēt, ka tam ir jābūt darbam, kas bērnam padodas, lai motivācija augtu.

Padari šo procesu aizraujošu

Šeit jāpiemin sen zināma patiesība – kad bērnam ir interesanti, viņš pats izrāda iniciatīvu un ir atvērts mācībām. Svarīgi ir uzturēt interesi bērnos, liekot viņiem justies gandarītiem par paveikto un justies kā nozīmīgai daļai no apkalpes.

Māci tā, kā bērni prot mācīties

2015. gada "Rolex" nominētā sieviete burāšanā Stefānija apgalvo: „Darbs ar jaunajiem burātājiem ir ļoti pozitīvs un jautrs! Man patīk izmantot dažādus mācīšanas stilus, stāstot un rādot bērniem visas burāšanas iemaņas. Ir tik daudz unikālu elementu šajā sportā, un katrs bērns ir unikāls, jo jaunas iemaņas apgūst atšķirīgi un katram ir individuāli mērķi. Ir svarīgi saprast, kā bērns vislabāk apgūst jauno un mēģināt mācīt pēc šāda principa. Vai viņš mācās darot vai skatoties? Vai arī apstrādā informāciju labāk ar grāmatām un diagrammām? Sākotnēji tas varētu šķist nenožīmīgi, bet, kad bērns var labāk saprast, kas notiek, tas uztur viņā interesi,

Latviju čempionātā "Opti Worlds 2015" pārstāvēja pieci dalībnieki – Agata Einause (LAT 121) (no kreisās), Mārtiņš Atila (LAT 59), Robins Lī Špats (LAT 72), Eduards Pļaviņš (LAT 120) un Agija Ēlerte (LAT 115).



pretējā gadījumā viņš kļūst neapmierināts un atsakās darboties.

Prasmes, ko bērni iegūst un attīsta burāšanā jaunībā, saglabāsies visu dzīvi! Burāšana ir mūža sports – unikāla atpūta, ko var baudīt daudzus, daudzus gadus. Tas ir izglītības sports ar tā fiziskajām un garīgajām prasībām. Tas ļauj jauniešiem augt un paplašināt savas zināšanas. Es patiesi uzskatu, ka bērnu burāšana ir radošās mākslas veids. Burāšana, vai tā būtu kreisēšana vai sacīkstes – tā ir brīvība. Tas ir prieks." ■

Raksta avots: www.sailingworld.com

Latvijas "Optimist" uzvar Zviedrijā

Latvijas "Topper" kluba (LTK) pārstāvis Mārtiņš Atilla izcīnīja 1. vietu "Optimist" klasē "Liros Nordic Race 2016" sacensībās, kas 16. un 17. aprīlī notika Stenungsundā, Zviedrijā. Sacensībās piedalījās 207 "Optimist" burātāji – 186 puīši un 81 meitene. Skandināvijā ir ierasta prakse sadalīt atsevišķos startos puīšus un meitenes. Burātāji bija no Zviedrijas, Somijas, Dānijas un Norvēģijas. Pirmajā dienā sacensības tika atceltas, jo vējš bija pārāk mainīgs. Otrajā dienā laika apstākļi ļāva izburāt trīs pilnvērtīgus braucienus katrai flotei (divas puīšiem un vienu meitenēm). Pēc sacensību noteikumiem šādā gadījumā neviens brauciens netiek izņemts un burātājam jābūt īpaši piesardzīgam, lai neklūdītos. Mārtiņa rezultāti puīšu konkurencē – 3., 2. un 1. vieta braucienos – deva iespēju atvest mājās augstāko balvu, 2. un 3. vietā atstājot Zviedrijas izlases sportistus. ■



"Baltic Open Regatta 2016"

Latvijas 2016. gada atklātais jūras burāšanas čempionāts "Baltic Open Regatta" notiks no 2. līdz 8. jūlijam maršrutā Rīga – Roja. Sacensību



atklāšana norisināsies Rīgā, jahtklubā „Auda”, bet noslēgums Rojā. Šogad rīkotāji ir mainījuši sacensību formātu – sacensību atklāšana un pirmo piecu posmu starts notiks Rīgā, pēdējais būs garais posms uz Roju, kur paredzēti atlikušie trīs posmi, burāšanas popularizēšanas diena un sacensību noslēgums. ■

Lēnākais ceļš uz Rio: zvaigžņu lietus, roņu šovs, iespaidīgs saullēkts un saulriets

Kārlis Bardelis un Gints Barkovskis no "Bored of Borders" 4. maijā no Lidericas ostas Namībijā sāka ceļu ar airu laivu pāri Atlantijas okeānam uz 6000 km tālo Brazīliju, Riodežaneiro olimpiskajām spēlēm. Pagaidām puīši iet grafika robežās.



"Ceļu sākām ļoti svinīgi no Lidericas ostas, kur bija sanākuši vietējie interesenti, pārstāvji no pilsētas domes. Pirmās desmit stundas bija kā maratons, kad airējām divtā, lai pēc iespējas ātrāk tiktu tālāk no krasta. Pēc tam pārslēdzāmies uz divu stundu režīmu, airējot pārmaignus," sarunā klāstīja Kārlis Bardelis.

Viņš pastāstīja, ka organisms pamazām pielāgojies režīmam – divas stundas pie airiem, tikpat atpūta. Ceļā puīšus pavadījuši roņi, kuri no rītiem ceļotājiem rādījuši dažādus trikus.

"Interesanti ir naktī, kad okeānā spīd alģes. Pa dienu uzlādējoties ar saules gaismu, naktī, ar airiem šļakstot ūdeni, apkārt mūsu laivai spīd tādi kā gaismas graudiņi, kā

krāsainas lampiņas. Lai arī esam krietnu gabalu no krasta, šeit ir visādi putni, kas nāk mūs apciemot. Droši vien burātāji tos pabaro ar cepumiem, tādēļ seko mūsu laivai," iespaidos dalās Kārlis.

Puīšiem katru rītu ir iespēja vērot iespaidīgu saullēktu un vakarā saulrietu. "Tas ir ārpus jebkuras konkurences. Skatāmies uz to vajā mutēm un vienkārši kaifojam. Tādus saullēktus un saulrietus reti gadījies redzēt. Savukārt naktī zvaigznes mums rāda virzienu, kas ved uz dienvidu pusi. Pāri mums stiepjas Piena Ceļš. Airējam cauri tādai kā zvaigžņu alejai. Katru nakti ir zvaigžņu lietus. Jau sāk aptrūkties vēlēšanos (smejas). Tik daudz zvaigžņu nokrīt, ka nav iespējams saskaitīt," tā Kārlis.

Airētāji iet pēc sākotnēji iedomātā maršruta. Apkārtējie zvejas kuģi puīšiem brauc ar līkumu. Sazinoties savā starpā, tie brīdinājuši citu citu par okeānā esošu airu laivu.

"Paši nekādus signālus neesam devuši, bet visi kuģi mums apkārt dodas ar līkumu. Tālāk okeānā tā vairs nebūs. Ir naktis, kad skatiena attālumā ir kāds kuģis, bet šobrīd ir krietni attālinājušies. Katru dienu gan tos neredzam. Sauszemi neesam redzējuši kopš pirmās dienas, pēc noairētām kādām desmit, divpadsmit stundām. Gints laivā iekārtojis makšķerēšanas aprīkojumu. Varbūt izdosies ko nomakšķerēt," sacīja Kārlis.

Saskaņā ar izstrādāto maršrutu puīšiem atklātā okeānā jāmeā 6000 kilometru. Paredzamais ekspedīcijas laiks ir 90 līdz 100 dienas. ■

JA zelta Goda zīme Ludim Kārlim Kalvišķim

Latvijas Jūras administrācijas augstākais apbalvojums zelta Goda zīme 3. jūnijā tika pasniegts vecākajam kuģu kontroles inspektoram tālbraucējam kapteinim Ludim Kārlim Kalvišķim. Viņš apbalvojumu saņēma par ilggadēju un kvalitatīvu darbu JA un mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē.

3. jūnijs bija L. Kalvišķa pēdējā oficiālā darba diena JA. Ar jūrniecības nozari kapteinis Kalvišķis bijis saistīts 60 gadu – kopš 1956. gada, kad sāka iet jūrā kā matrozis. 1992. gadā viņš sāka strādāt LR Jūras lietu ministrijas Jūras administrācijas departamentā, kopš 1999. gada strādāja Latvijas Jūras administrācijā.

Sveikt Ludi bija ieradusies viņa ilggadējie kolēģi Jūras administrācijā, nu jau pensionētie kuģošanas drošības inspektori Oļģerts Sakss, Alberts Evertovskis un Alfons Spūlis. L. Kalvišķis JA bija palicis pēdējais no "vecās gvardes" vīriem, un tā vien šķiet, ka, viņam



Tālbraucēju kapteini Ludi Kārlis Kalvišķis savā "atpūtnieku" pulcinā uzņem ilggadējie kolēģi Alberts Evertovskis, Alfons Spūlis un Oļģerts Sakss.

dodoties atpūtā, noslēdzas kāds posms Latvijas Jūras administrācija vēsturē.

3. jūnijs bija pēdējā darba diena Latvijas Jūras administrācijā arī Harijam Arnicānam. Viņš strādāja JA kopš 2003. gada, vispirms par Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas

vadītāju, vēlāk par ekspertu kuģu un ostu aizsardzības jautājumos. H. Arnicāna vadībā Latvijā tika ieviests ISPS – Starptautiskais kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodekss, kas tika izstrādāts un ieviests pasaules jūras valstīs pēc 2001. gada terora aktiem ASV.■

Grāmatas "Stūrmaņa stāsti" atvēršana



31. maijā Latvijas Nacionālajā bibliotēkā notika Vladimira Novikova grāmatas "Stūrmaņa stāsti" atvēršana. Grāmatas izdošanu atbalstīja Latvijas Jūras administrācija, SIA "LAPA Ltd." un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība.

"Stūrmaņa stāsti" ir jauka bērnu grāmatīņa par piedzīvojumiem uz jūras, kuru

galvenie varoņi ir dzīvnieki – gan kopā ar jūrniekiem uz kuģiem dzīvojošie kaķi, suņi, papagaiļi, gan ceļā satiktie gājputni, leduslāči. Grāmatu ilustrējis pats autors.

Grāmatas atvēršanas svētku laikā V. Novikovs pastāstīja bērniem, ka viņa sadarbība ar bērnu žurnālu "Zīlīte" aizsākusies jau 1965. gadā, kad viņš vēl mācījies Rīgas jūrskolā. Tajā pašā gadā viņš, būdams

praksē, sācis kolekcionēt lelles – suvenīrus no katras valsts, kur vien stūrmaņa gaitās nācies pabūt. Ar pašu pirmo kolekcijas lelles grāmatas autors kopā piedzīvojis pat divas kuģa avārijas.

Ar bērniem tikās arī V. Novikova kursa biedrs tālbraucējs kapteinis Antons Ikauņnieks, kurš stāstīja savus piedzīvojumus ar sunīti Sančo un kaķi Vasju, kurš uz kuģa, apstākļu spiests, pat apguvis lidošanas māku. Savukārt Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters pastāstīja par pūdeli Čombi, kurš svešā valstī aizklīdis no kuģa un nonācis patversmē. Kad jūrnieki ieradusies pēc sava mīluļa, pūdelis bijis tā safrizēts un sasmazīnāts, ka, lai samaksātu rēķinu, kapteiņa vecākajam palīgam nācies iztērēt visu naudu, kas bijusi paredzēta kažoka iegādei sievai. V. Novikovs turpat uz vietas zīmēja ilustrācijas kolēģu stāstītajam.

Mazie lasītāji labprāt iesaistījās arī nelielos jautros uzdevumos kopā ar grāmatas "Stūrmaņa stāsti" autoru.■



Maģistra studijas Latvijas Jūras akadēmijā

LJA maģistra studiju programma “Jūras transports” veidota kā integrēta augstākā līmeņa studiju programma, kas aptver jūras transporta nozarei nozīmīgākos tālāko studiju un lietišķo pētījumu virzienus un sniedz tālākas izglītošanās iespējas jūrniecības nozares un citu pielīdzināmu studiju programmu absolventiem.

Studijas programmā notiek divos virzienos – jūras transporta vadības inženierija un jūras transporta ekspluatācija. Studiju ilgums – 1,5 gadi pilna laika vai ne vairāk kā 3 gadi nepilna laika neklātienes studijās. Programmas absolventi iegūst profesionālo maģistra grādu jūras transportā.

Kopš 2009. gada, kad programmu absolvēja pirmie divi nepilna laika neklātienē studējošie maģistranti, profesionālo maģistra grādu jūras transportā kopumā ir ieguvuši 95 programmas absolventi.

Programmas absolventi pilnībā ir nodrošināti ar darbu – viņi strādā atbilstoša līmeņa amatos Latvijas Republikas Satiksmes ministrijā un Latvijas Jūras administrācijā, Latvijas un ārvalstu ostās, kuģošanas kompānijās un citos jūras transporta nozares uzņēmumos, Latvijas Jūras spēku flotilē, Valsts vides dienestā, uz kuģiem u.c. Vairāki absolventi ir kļuvuši par mācībspēkiem (LJA, RTU, LJA Jūrskola u.c.).

Daļa programmas absolventu sekmīgi studē doktorantūrā (RTU un RPIVA), pie tam divi no viņiem (Kristīne Carjova un Andris Unbedahts) tuvākā mēneša laikā aizstāvēs savus promocijas darbus inženierzinātņu doktora grāda iegūšanai.

UZŅEMŠANA PROGRAMMĀ

Uzņemšana pilna laika studijām notiek budžeta un maksas studiju vietās, bet nepilna laika neklātienes studijām – maksas studiju vietās.

Programmā uzņem personas ar profesionālo bakalaura grādu vai profesionālo augstāko izglītību un piektā līmeņa vai tam atbilstošu profesionālo kvalifikāciju, kas iegūta, absolvējot kādu no jūrniecības nozares studiju programmām ar tiesībām studēt maģistrantūrā. Pēc noteikto papildprasību izpildes programmā uzņem arī citu pielīdzināmu studiju programmu absolventus.

Sīkāka informācija un uzņemšanas noteikumi atrodami www.latja.lv

Kontaktinformācija: tālr. 67161111 vai 67161114; e-pasts: info@latja.lv

Iemācīties strādāt komandā un sadarboties

2015. gadā Ansis Rudevics Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) ieguva profesionālo maģistra grādu jūras transportā, bet pirms tam 2008. gadā viņš LJA ieguva bakalaura grādu Jūras transporta nodaļas studiju programmā “Ostu un kuģošanas vadība”. Ansis atzīst, ka, beidzot skolu, līdz pat pēdējam brīdim nav zinājis, kur studēt, skaidrs bijis viens – viņu interesē tehniskas lietas un mehānika, tāpēc iesākumā bijusi doma izvēlēties Latvijas Tehnisko universitāti. Tomēr visu mainīja laikrakstā “Diena” izlasītā informācija par LJA piedāvātajām iespējām, un viņš uzskata, ka izvēle tiešām bijusi pareiza.

Pēc bakalaura diploma iegūšanas Ansis Rudevics divus gadus nostrādāja Valensijas ostas konteinerterminālī par kuģu plānotāju, pēc atgriešanās Latvijā strādāja Rīgas ostas Centrālajā terminālī, iesākumā par stividoru, tad ekspeditoru un visbeidzot klientu apkalpošanas speciālistu, bet visu šo laiku viņu urdīja doma par studijām maģistrantūrā, un piecus gadus pēc bakalaura diploma iegūšanas viņš iestājās LJA maģistrantūrā.

– Vai bija vērts veltīt laiku studijām LJA maģistrantūrā, un kāpēc izvēlējaties studēt Latvijā, nevis, teiksim, ārzemēs?

– Daudzi izvēlas studēt ārzemēs vai citās augstskolās, bet man šis jautājums nebija apspriežams. Biju iesācis studēt LJA, šeit vēlējos arī turpināt, jo bija uzticība augstskolai un arī laba sadarbība ar pasniedzējiem. Studējot maģistrantūrā, daudzām lietām, ko zināju no praktiskās puses, ieguvu teorētisko pamatojumu. Klausoties lekcijas pie pasniedzēja Kasaļa par modernajām termināļu tehnoloģijām, pēkšņi nāca apskaidrība – ahā, tad tāpēc to dara tā! Ļoti vērtīgas bija, piemēram, Lietuvas viespasniedzēja Paulauska lekcijas par loģistikas aprēķiniem un loģistikas shēmu veidošanu. Protams, maģistrantūras studijas iedod pamatus un virzienu, kurp skatīties, iemāca strādāt ar informāciju, jo mūsdienās ļoti svarīgi ir iegūto informāciju apstrādāt, analizēt, interpretēt un izmantot, bet visu pārējo jau nākas darīt katram pašam.

– Vai ostu vadības speciālisti, jūsuprāt, ir pieprasīti darba tirgū?

– Katrs jau savu vietu darba tirgū atrod gan ekspeditoru kompānijās, gan citās jomās, jo notiek paudžu maiņa un jauni speciālisti ir nepieciešami.

– Bakalaura diploms – tas ir ļoti labi, maģistrantūras diplomam, protams, ir pavisam cits svars, bet vai turpinājumā būs arī doktorantūra?

– Ļoti iespējams, tāda doma jau ir bijusi, arī LJA profesors Priednieks mani mudina pievērsties zinātniskajam darbam. Visam ir sava secība: ja bakalauros tevi māca, tad maģistrantūrā tu mācies pats, bet doktorantūrā jau māci citus.

– Vai tas varētu nozīmēt, ka jūs būtu gatavs strādāt par pasniedzēju LJA?

– Arī tas ir iespējams. Kāpēc gan nedalīties savās zināšanās ar jauniešiem? Atceros no sava studiju laika, cik vērtīgs bija tas, ko ieguvām no tiem nozares speciālistiem, kuri lasīja lekcijas un dalījās ar savām zināšanām un savu redzējumu, jo praktiskās zināšanas ir ļoti svarīgas.

– Bet jūs jau ar savām zināšanām varat strādāt jebkur pasaulē.

– Savus spēkus vēlos veltīt savas valsts attīstībai. Kā savulaik teicis ASV prezidents Kenedijs: “Nejautā, ko valsts var dot tev, jautā, ko es varu dot savai valstij!” Darbs



Ansis Rudevics
kopā ar
mammu levu,
maģistranta
diplomu
saņemot.

ārzemēs nav nekas nosodāms, jo tur var iegūt labu pieredzi un prakti, un labi ir tad, ja visu iegūto pēc tam izmanto savas valsts celšanai. Esmu Latvijas patriots. Latvietis. No savas studiju pieredzes saprotu, cik liela nozīme ir kopības izjūtai, sadarbībai, koleģialitātei. Kopdarbība ir tas, kas dzen uz priekšu. Ļoti svarīgi, lai cilvēki nav katrs pa sevi, jo komandas darbs gan studijās, gan darbā, gan ģimenē ir saliedētājs un virzītājs. Esmu pārliecināts, ka bez zināšanām, ko mums deva augstskola, viens no svarīgākajiem uzdevumiem bija mums iemācīt strādāt kopā un sadarboties, īstajā brīdī atbalstīt un pavilkt otru uz priekšu. Esmu iestājies Zemessardzē, un arī tur pirmais, ko iemāca un iedzen, ir tas, ka tikai kopā mēs esam spēks. Palīdzī otram, un arī viņš tev palīdzēs.■

Anita Freiberga

Maģistra studiju programma ir loģisks nākamais solis

Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) maģistra studiju programma ir loģisks nākamais solis pēc LJA bakalaura programmas absolvēšanas. Dažus studēt mudina kolēģi, kas jau ieguvuši maģistra grādu, citi vēlas paaugstināt savu konkurētspēju darba tirgū, bet vēl daži zināšanu gūšana ir sirdslieta. LJA maģistrantūrā iespējams studēt gan tiem, kas vēlas palikt uz sauszemes, gan tiem, kas joprojām aktīvi strādā jūrā, jo tiek piedāvātas studijas klātienē un arī neklātienē. Pozitīvais aspekts klātienē studentiem – budžeta vietas, iespēja iegūt maģistra grādu par valsts finansējumu. Tomēr aizvien pastāv veselīga konkurence, jo tāpat kā bakalaura studiju laikā notiek rotācija – labākie studē bez maksas un pretendē uz stipendijām.

Nodarbību grafiks ļauj strādāt pilna laika darba vietā un tikai vakaros apmeklēt lekcijas. Tomēr jāatzīst, ka vismaz pirmajā maģistrantūras semestrī jābūt ļoti pacietīgam un cītīgam, jo brīvdienas reizēm nākas ziedot studiju darbu un mājas darbu izpildei. Pirmajā semestrī lekciju grafiks ir ļoti intensīvs, dažos gadījumos lekcijas notiek piecus vai sešus vakarus nedēļā. Jāpiemin, ka lekcijas notiek ne tikai LJA telpās, bet arī ostu termināļos un citviet. Ne vien vietējie, jau iepazītie LJA speciālisti, bet arī profesori no citām augstskolām, tajā skaitā no Klaipēdas Universitātes Jūras tehnoloģiju un dabaszinātņu fakultātes, dalās teorētiskajās un praktiskajās zināšanās ar jūrnieceibīstos priekšmetos. Otrais studiju semestris ir nosacīti brīvāks, taču tas ir laiks, kad jāpieņem gala lēmums par lielā maģistra

darba tēmas izvēli un tēmas pamatotība jāpierāda komisijai. Papildus lekcijām un maģistra darba izstrādei ir jāiziet arī prakse kādā uzņēmumā, kas saistīta ar studiju nobeiguma darba izveidi. Šī ir lieliska iespēja nokļūt tur, kur sen gribējies ielūkoties un iepazīties ar interesantiem cilvēkiem, piemēram, atsaucīgi pret praktiskajiem ir Latvijas Jūras administrācija.

Ja tuvākā vai tālākā nākotnē plāno strādāt krastā, ar jūrnieceību saistītā uzņēmumā, LJA profesionālā maģistra studiju programma "Jūras transports" būs laba izvēle tālākām augstāka līmeņa studijām, lietpratības būtiskai paaugstināšanai. ■

Laura Rieksta,

LJA 1. kursa maģistrante,

LJA profesionālās bakalaura studiju programmas "Jūras transports – kuģu vadīšana" absolvente

"Latvijas kuģniecības" stipendijas Latvijas jūrnieceības attīstībai

5. maijā AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups, SIA "LSC Shipmanagement" valdes priekšsēdētājs Alastairs Džeimss Makki un administratīvā direktore Ilze Bērziņa, kā arī nodibinājuma "Vītoli fonds" valdes loceklis Artūrs Dzenis tikās ar Latvijas Jūras akadēmijas studentiem Indru Anniju Cekuli, Ievu Skrebeli un Arturu Spirinu, kuri 2015. gadā kļuva par AS "Latvijas kuģniecība" stipendiātiem. Tikšanās laikā atzinīgi tika novērtēts studentu mācību darbs Latvijas Jūras akadēmijā un studentu vēlme veidot profesionālo karjeru jūrnieceības nozarē.

"Stipendiju piešķiršanas mērķis ir sniegt studentiem materiālo atbalstu, tādējādi veicinot ne tikai jauniešu izaugsmi, bet arī jūrnieceības izglītību Latvijā. Ar prieku veicam šo mecenāta darbu un turpināsim to. Svarīgi, ka sniegtais atbalsts jauniešiem ir bijis noderīgs un palīdzējis viņiem kļūt par kuģa augsta līmeņa darbiniekiem," atzina AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.



Stipendiāte Indra Annija Cekula: "Lielu paldies vēlos teikt AS „Latvijas kuģniecība” par iespēju būt vienai no stipendiātēm. Svarīga ir ne tikai materiālā puse, bet arī tā prieka un lepnuma sajūta, ko piedzīvoju, saņemot stipendiju. Stipendija ir kā alga par padarīto darbu, paplašinot zināšanas un krājot darba pieredzi."

Nodibinājuma "Vītoli fonds" valdes priekšsēdētāja Vita Diķe: "Mūsu lielākā nacionālā bagātība ir cilvēks – viņa prāts, zināšanas, radošums, attieksme pret katru veicamo

darbu. Liels paldies "Latvijas kuģniecībai" par ieguldījumu Latvijas izglītībā, paldies par sadarbību!"

AS "Latvijas kuģniecība" plāno arī nākamajā mācību gadā piešķirt stipendijas topošajiem jūrniecekiem, lai sniegtu studentiem materiālo atbalstu, veicinātu jauniešu izaugsmi un jūrnieceības izglītību Latvijā. Plašāka informācija par stipendiju konkursa kritērijiem būs pieejama jūnija sākumā uzņēmuma mājas lapā un sociālajos tīklos. ■

Ketija Strazda, LK komunikācijas konsultante



“Enkurā 2016” uzvar liepājnieki, baušķenieki un alūksnieši, “Novikontas” simpātiju balva – madoniešiem

Beidzies jūrniecības nozares konkurss vidusskolēniem “Enkurs 2016”. Finālā pirmo vietu izcīnīja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda, otrajā vietā ierindojās Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda un trešajā Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas skolēni.

Konkursa fināls tradicionāli notika Latvijas Jūras akadēmijā, konkursa uzdevumus sagatavoja un tiesnešu lomā iejutās akadēmijas studenti, no kuriem liela daļa paši savulaik bijuši “Enkura” dalībnieki.

No katras atlasē kārta finālā iekļuva četras labākās komandas, tātad pavisam bija divpadsmit finālisti, kuri mēroja spēkiem kuģa vadīšanā, izmantojot komandtiltiņa trenāžieri, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, ziņojuma nodošanā ar signālkarogiem, kā arī sēja mezglus, izgatavoja un meta sviedlīni un demonstrēja zināšanas

par jūrniecības satiksmes noteikumiem – COLREG. Neizpalika tradicionālā virves vilkšana un studentu sagatavotā jautrā stafete.

Citus gadus labākās komandas fināla tabulā citu no citas nereti šķīra tikai punktu desmitdaļas, bet šogad favorīti no sekotājiem atrāvās pārliecinoši: liepājnieki uzvarēja ar 78,35 punktiem, baušķenieki sakrāja 70,8 punktus, alūksnieši pirmo trijnieku noslēdza ar 58,55 punktiem. Pirmajā sešniekā vēl iekļuva Rēzeknes Valsts 1. ģimnāzija (52,3), Jelgavas Valsts ģimnāzija



(47,5) un Jaunpiebalgas vidusskola (43,75).

Šopavasār vidusskolu beidz 103 no šīs sezonas “Enkura” dalībniekiem, un daļa no viņiem jau izlēmusi mācīties tālāk un kļūt par jūras virsniekiem. Ik gadus augstākajās jūrniecības mācību iestādēs iestājas ap 20 bijušo *enkuriešu*. Pirmo konkursu dalībnieki jau strādā par kuģu stūrmaņiem vai mehāniķiem.

Šogad konkurss norisinājās jau desmito reizi, un par godu jubilejai konkursa organizētāji iedibināja jaunu tradīciju – dāvināt “Enkura” karogus tām skolām, kuras konkursā piedalās desmito reizi. Šogad “Enkura” karogus saņēma Bauskas Valsts ģimnāzija, Brocēnu vidusskola, Rojas vidusskola un Rīgas Ķengaraga vidusskola.

Jūnija sākumā trīs uzvarētāju komandas saņēma galveno

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

balvu – braucienu ar "Tallink Latvija" pasažieru prāmi "Izabelle" uz Stokholmu.

Atbildot uz jautājumu, kas tad ir galvenais stimuls piedalīties konkursā, uzvarētāji liepājnieki atzina, ka tā esot iespēja ļoti interesanti pavadīt laiku, laba kompānija, iespēja uzzināt interesantas lietas par jūrniecības nozari un, protams, galvenā balva – kruīzs uz Stokholmu visai komandai! Liepājas Valsts 1. ģimnāziju šogad absolvē četri konkursa dalībnieki, no kuriem divi gatavojas startēt uz Latvijas Jūras akadēmiju.



Jau otro gadu viena no konkursa dalībniecēm komandām saņem speciālu balvu, ko iedibinājusi Novikontas Jūras koledža. Simpātiju balva ir izbrauciens ar koledžas ātrgaitas kuteri, kā arī iespēja izmēģināt lēcieni no augstuma ūdenī. Šī balva tiek piešķirta tai skolai, kuras *enkurieši* vislabāk apliecinājuši spēju strādāt komandā, un šogad tie bija Madonas valsts ģimnāzijas puīši.

Konkursu „Enkurs” rīko Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Novikontas Jūras koledža, jūrnieku treniņu centrs „LAPA”, Latvijas Jūras akadēmija, Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests, Rīgas, Liepājas un Ventspils ostas, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, „Latvijas kuģniecība”, „Tallink Latvija”, kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas un citas jūrniecības iestādes un organizācijas.■



Topošie loģistikas speciālisti piedalās “Erasmus+” apmaiņas programmā

No Liepājas Jūrniecības koledžas pirmo reizi jauniešu apmaiņas programmā “Erasmus+” piedalās loģistikas specialitātes (L11A) audzēknes. Līdz šim, izmantojot “Erasmus+” sniegtās iespējas, praktiski Portugālē izgājuši topošie stūrmaņi un kuģu mehāniķi, bet tagad trīs pirmā kursa loģistikas specialitātes studentes Anita Biliņeca, Tatjana Šarija un Anete Vugule devušās uz Spāniju, kur no 31. maija līdz 29. jūlijam iziet praksi Madridē. Pirms došanās ceļā jautājām meitenēm, ko viņas cer iegūt prakses laikā un kādi ir nākotnes plāni pēc koledžas beigšanas.

Anita nolēmusi pieteikties studentu apmaiņas programmā, jo cer iegūt labu pieredzi, kas noderēs nākotnē. Viņa uzskata, ka loģistika ir starptautiska profesija, kurā nepieciešamas gan valodu zināšanas, gan labas komunikācijas prasmes, lai sazinātos ar ārvalstu kravu pārvadātājiem, tāpēc šī iespēja jāizmanto. “Tas varētu noderēt, stājoties darbā, jo tad darba devējs redzēs, ka man jau ir pieredze kādā no ārvalstu kompānijām,” piebilst Anete.

Tatjana piekrist Anitai un saka, ka būs ļoti interesanti paskatīties, kā prakse noris citā valstī, iepazīt šo valsti un satikties ar jauniem cilvēkiem.

Savukārt Anete uzskata, ka dalība apmaiņas programmā ir laba iespēja pilnveidot sevi, un arī cer, ka praksē apgūtais palīdzēs, sākot patstāvīgas darba gaitas. “Tā būs mana pirmā darba pieredze,” saka Anete. “Cerams, ka mums būs dažādi darba uzdevumi un iespēja paskatīties, kā tur strādā loģistikas firmas, izvērtēt un salīdzināt.”

Uz jautājumu, ko meitenes darīs pēc mācību pabeigšanas Liepājas Jūrniecības koledžā, Anita atbild, ka tas būšot atkarīgs no darba iespējām. “Varbūt man piedāvās darbu jau tajā firmā Latvijā, kurā es iziešu praksi, un tad man vajadzēs domāt, ko darīt tālāk – turpināt mācības vai sākt strādāt un bakalaura diplomu iegūt neklātienē.” Meitene stāsta, ka viņai nebūtu svarīgi, kādā transporta uzņēmumā strādāt, jo patīkot gan autotransports, gan gaisa un jūras transports. “Galvenais, ka tas ir saistīts ar manu jomu un es neizniekoju savu laiku šobrīd, mācoties par loģistikas speciālistu,” uzsver Anita.

Tatjana gan priekšroku dotu jūras pārvadājumiem, viņa uzskata, ka strādāt ar jūras transportu saistītā uzņēmumā tomēr būtu interesantāk. Taču līdzīgi kā Anita, arī Tatjana, runājot par darba iespējām, cer uz sadarbību ar darba devēju jau prakses laikā. “Ja atradīšu darbu, tad strādāšu, ja ne, tad mācīšos tālāk,” nākotni ieskicē Tatjana un nosaka, ka tas būšot atkarīgs no tā, kur Latvijā izdosies iziet praksi.

Arī Anete ir līdzīgās domās, “Ja pēc skolas pabeigšanas man izdosies atrast labu darba vietu, tad sāksu strādāt un mēģināšu darbu apvienot ar mācībām neklātienē.” Atbildot uz jautājumu, kur vēlētos strādāt nākotnē, Anete saka, ka arī viņai interesantāk būtu strādāt ar pārvadājumiem pa jūru, tas būtu tuvāk viņas specialitātei, jo izvēlējusies mācīties tieši jūrniecības koledžā.■

Indra Grase, Liepājas Jūrniecības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste

Ostu padome uzklausa ziņojumu par situāciju Latvijas tranzīta un loģistikas nozarē

2016. gada 5. maijā notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēde, kurā viens no svarīgākajiem jautājumiem bija par situāciju ostu, tranzīta un loģistikas jomā Latvijā, tranzītu traucējošiem faktoriem un priekšlikumiem to risināšanai. Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: "Situāciju nozarē negatīvi ietekmē vairāki faktori: nelabvēlīgie ģeopolitiskie apstākļi reģionā un pasaulē, ekonomiskās sankcijas un to pretpasākumi, energoresursu cenu samazinājums, valūtas kursa kritums Krievijā, kā arī apturētās investīcijas lielos industriālos projektos Krievijā."

Lai mazinātu negatīvo faktoru ietekmi uz Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas jomu, jau 2014. gada augustā valdība lēma par atvieglojumiem uzņēmumiem, kas cieš no ekonomiskajām sankcijām, tāpat valdība atbalstījusi vairākus SM virzītos muitas jomu regulējošos normatīvos aktus.

A. Maldups informēja, ka SM aktīvi iesaistās dažādu jaunu tirgu apgūšanā, īpaši uzmanību pievēršot sadarbībai ar Ķīnu, piedāvājot tai Latvijas ostas preču distribūcijai Skandināvijā un Ziemeļeiropā. Sadarbība ar Ķīnu notiek arī saistībā ar Ķīnas Jaunā Zīda ceļa iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" (*One Belt, One Road*) realizāciju, kas paredz attīstīt savienojamību un sadarbību Eirāzijas kontinentā. SM īsteno aktivitātes arī ES TEN-T tīkla attīstīšanā. Šobrīd būtiskākā ir Ziemeļjūras – Baltijas jūras koridora attīstības plānošana. Otrā izpētes posma ietvaros tiek apkopoti projekti, un Latvija iesniegusi 49 projektus.

Paralēli tam ar Ostu, tranzīta un loģistikas padomes un Ostu attīstības fonda atbalstu Latvija aktīvi piedalās transporta un loģistikas izstādēs.

Transporta un loģistikas izstādē "TransRussia 2016", kas ik pavasari



notiek Maskavā, Latvija sevi pozicionēja kā aktīvu Eirāzijas transporta koridoru saimes locekli, kas sniedz savu ieguldījumu Eirāzijas transporta koridoru attīstībā. Uzrunājot izstādes plenārsesijas dalībniekus, Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš puda pārliecību, ka starptautiskais transporta forums ne vien nostiprinās jau esošos kontaktus, bet arī liks rasties jaunām idejām un palīdzēs atrast jaunus sadarbības partnerus. Tāpat viņš atzīmēja labās saiknes starp Latviju un

Krieviju transporta jomā, īpaši uzsverot regulāro dialogu, kas notiek starp abām valstīm. Latvija pēdējos gados ir bijusi ļoti aktīva dalībniece starptautiskā vidē, un šie pasākumi veltīti tam, lai identificētu un novērstu šķēršļus Eirāzijas transporta koridoru attīstībā un nodrošinātu to nevainojamu darbību, kas ir garantants ne vien katras valsts individuālajai izaugsmei, bet visa kontinenta attīstībai kopumā.

Valsts vienota koridora piedāvājums

Lai sekmētu tranzītu Latvijā, pieņemtu rietumu un austrumu izcelsmes kravas un investīcijas, potenciālajiem partneriem (kravu īpašniekiem, loģistikas pakalpojumu sniedzējiem vai investoriem) tiek gatavots vienots, integrēts Latvijas transporta koridora piedāvājums.

i UZZIŅAI

Kopējais paredzētais līdzfinansējuma apjoms no CEF līdzekļiem 2014. – 2020. gadā transporta infrastruktūras projektiem ir 26,4 miljardi eiro. 2016. gadā CEF transporta darba programmas budžets ir 90 miljoni eiro, projektu iesniegšanas termiņš EK – 2017. gada janvāris. Savukārt CEF darba programmas "Sinergija transportā un enerģētikā" kopējais budžets ir 40 miljoni eiro un projektu iesniegšanas termiņš EK – 2016. gada decembris.



SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš (no labās) un LDz valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš „TransRussia 2016” laikā iepazīstina Krievijas partnerus ar Latvijas tranzīta iespējām.

▶▶▶ 35. lpp.

Lai šo mērķi sekmīgi īstenotu, Ostu padome nolēma aktīvi virzīt jautājumu par SIA "LDz Cargo loģistika" pārveidošanu par VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) meitas uzņēmumu. SM ziņoja arī par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) līdzfinansējuma iespējām Latvijas transporta infrastruktūras projektu realizēšanai.

LDz modernizē infrastruktūru

LDz par ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas periodam paredzēto finansējumu īsteno apjomīgāko dzelzceļa projektu – dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, kura kopējās izmaksas būs 465 milj. eiro, t.sk. 345 milj. eiro ES līdzfinansējums. LDz plāno veikt arī Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezgļu modernizāciju, šā projekta kopējās izmaksas plānotas 105 milj. eiro apjomā, t.sk. 89 milj. eiro – ES līdzfinansējums, kā arī ieviest vienotu vilcienu kustības



plānošanas un vadības sistēmu, paredzot kopējās izmaksas 21 milj. eiro apjomā, t.sk. 18 milj. eiro kā ES fondu līdzfinansējumu.

Lielo ostu infrastruktūras uzlabošanai būs pieejams ES finansējums

Lai veicinātu Eiropas transporta tīkla mobilitāti un kuģošanas drošību Latvijas lielajās ostās, 2014. – 2020. gada plānošanas periodā lielo ostu publiskās koplietošanas infrastruktūras uzlabošanai no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda (KF) būs pieejami 74,11 miljoni eiro.

UZZIŅAI

Kopējais finansējums specifiskā atbalsta mērķa (SAM) īstenošanai ir 87,19 miljoni eiro, no kuriem 74,11 ir KF finansējums, savukārt 13,08 miljoni eiro – nacionālais finansējums. Maksimālais plānotais KF finansējums vienam projekta iesniedzējam ir 24,7 miljoni eiro. Projektu īstenošanu paredzēts uzsākt 2016. gada trešajā ceturksnī. Projektu īstenošana tiek plānota līdz 2022. gadam. Projektu īstenošanas maksimālais termiņš ir 2023. gada 31.decembris.

To paredz Satiksmes ministrijas izstrādātais Ministru kabineta noteikumu projekts „Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa „Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” īstenošanas noteikumi”, ko 24. maijā apstiprināja valdība.

SAM tiks īstenots ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā, kur projektu iesniedzēji būs Latvijas lielo ostu pārvaldes – Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.

SAM ietvaros atbalstāmās darbības ir molu, vilņlaužu, krasta nostiprinājumu un piestātņu, kas nav iznomātas vai plānotas iznomāšanai komercdarbībai, pārbūve un atjaunošana, lielo ostu infrastruktūras kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecība, autotransporta un dzelzceļa pievedceļu un ar tiem saistītās infrastruktūras būvniecība, ar ugunsdzēsības un vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītu iekārtu iegāde un infrastruktūras būvniecība.

Projektu iesniegumu atlasī organizēs Centrālā finanšu un līgumu aģentūra, kas izstrādās projektu iesniegumu atlases nolikumu, veiks projektu vērtēšanu un slēgs vienošanos ar projektu iesniedzējiem par projektu īstenošanu.

Latvijas ostas kā Ziemeļu vārti

Latvija redz sevi kā nopietnu partneri sadarbībai ar vienu no pasaules vadošajām kompānijām

transporta un loģistikas jomā “DP World”, lai piedāvātu Latvijas ostas kā Ziemeļu vārtus (*Northern Gateway*) izejai uz Skandināvijas valsti un Krievijas tirgiem.

Jau šā gada februārī zemkopības ministra Jāņa Dūklava vadībā notika vizīte Dubajā, kuras ietvaros bija tikšanās ar “DP World” galveno viceprezidentu Džamalu Madžidu bin Taniju. Drīzumā paredzēta Dubaijas uzņēmuma pārstāvju vizīte Latvijā, kuras gaitā ārvalstu viesus klātienē iepazīstinās ar Latvijas ostu infrastruktūru un potenciālajām attīstības iespējām.

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs K. Ozoliņš: “Mēs jau ilgāku laiku aktīvi strādājam pie tranzīta sek-



tora kravu dažādošanas un pašlaik, kad kritumu piedzīvo Krievijas virziens, mums ir vēl aktīvāk jāuzrunā citi potenciālie sadarbības partneri. “DP World” ir milzīgs uzņēmums, kuram ir vairāk nekā 65 ostu termināļi visos kontinentos, tomēr viņiem ir interese attīstīt darbību arī Ziemeļeiropas reģionā. Sadarbība ar “DP World” mums ļautu stiprināt Transeirāzijas piegāžu ķēdes un Latvijai piesaistīt kravas no Ķīnas un visa Tālo Austrumu reģiona. “DP World” visspēcīgākās pozīcijas ir tieši konteinerkravu segmentā, kas nozīmē, ka tās ir kravas ar augstu pievienoto vērtību. Konteinerkravas salīdzinājumā ar naftas produktiem vai ogleņiem rada mazāku risku apkārtējai videi, un tas ir vēl viens iemesls, kāpēc šādu kravu piesaistīšana ir mūsu prioritāte.”

Latvija šobrīd aktivizē sadarbību ar Vācijas, Ķīnas, Krievijas un Kazahstānas vadošajiem transporta un loģistikas uzņēmumiem, lai kā Ziemeļu distribūcijas mezgls iekļautos Eiropas – Āzijas kravu plūsmu koridoros.■

Vācijas – Latvijas jūrniecības forumā spriež par izaicinājumiem nozarē

2016. gada 19. maijā kultūras pili “Ziemeļblāzma” norisinājās Vācijas – Latvijas jūrniecības forums (German – Latvian Maritime Forum). Par jauniem izaicinājumiem nozarē, sadarbības iespējām un pieredzi, risinot aktuālus jautājumus, diskutēja Rīgas, Ventspils, Liepājas, Hamburgas, Lībekas un Ķīles ostu pārstāvji. Forumā piedalījās arī Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas, Vācijas – Baltijas Tirdzniecības kameras un loģistikas uzņēmumu pārstāvji no abām valstīm. Forumā dalībnieki vienprātīgi atzina, ka globālās pārmaiņas kravu pārvadājumu plūsmās, aizvien pieaugošā dažādu transporta veidu integrācija un sabiedrības prasības vides uzlabošanai rada visām Eiropas ostām līdzīgus izaicinājumus. Tādēļ ir svarīgi apmainīties ar pieredzi un kopīgi meklēt risinājumus aktuālajām ostu problēmām.

Vācijas – Latvijas jūrniecības forumu atklāja Rīgas pilsētas vicemērs un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks, Vācijas vēstnieks Latvijā Rolfs Šute un Hamburgas ostas mārketinga organizācijas “Hafen Hamburg Marketing” izpilddirektors Aksels Materns.

Latvijas Satiksmes ministrija iepazīstināja ar vienoto Latvijas tranzīta koridora piedāvājumu, kas sastāv no ostām, dzelzceļa, autoceļu savienojumiem un pat aviācijas pakalpojumu pieejamības.

UZZIŅAI

Pasākuma mērķis bija veicināt Vācijas un Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmumu sadarbību, forumā pārrunājot nozares šā brīža aktualitātes, klātienē stiprināt esošos kontaktus un veidot jaunus biznesa sakarus starp Vācijas un Latvijas ostu uzņēmumiem, transporta un loģistikas nozares pārstāvjiem.

Ostu vadītāji un uzņēmēji diskutēja par ģeopolitisko situāciju un tās ietekmi uz kravu pārvadājumiem, iezīmējot nākotnes sadarbības iespējas un apzinot riskus, kas saistīti ar kravu pārvadājumu daudzumu un intensitāti. Diskusiju gaitā uzmanība tika pievērsta arī jaunu transporta ceļu attīstības perspektīvām tradicionālo savienojumu vietā. Sakarā ar to, ka pašreiz ar kravu apjoma kritumu saskaras

gan Vācijas, gan Latvijas ostas, jaunu iespēju meklēšana ir būtiska abām valstīm. Viena no šādām iespējām būtu kravu transportēšana no Ķīnas uz Eiropu pa dzelzceļu, ko plānots attīstīt Ķīnas Jaunā Zīda ceļa iniciatīvas “One Belt, One Road” ietvaros. Lūgts komentēt šā transporta ceļa perspektīvas, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs atzina, ka Rīgas ostai tas būtu izdevīgs, jo Ķīnas kravu tuvākais ceļš uz Skandināviju tad vestu caur Rīgas ostu. Taču pašreiz viņš nesaskata lielas perspektīvas šāda veida pārvadājumiem, jo jūras ceļš no Ķīnas uz Eiropu vēl joprojām ir nesalīdzināmi izdevīgāks izmaksu ziņā. Arī Hamburgas ostas vadība pašreiz seko līdzi Ķīnas aktivitātēm iniciatīvas “One Belt, One Road” ietvaros, bet nedomā, ka dzelzceļa pārvadājumi no Ķīnas tuvākajā laikā aizstās kravu pārvadājumus pa jūru.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka p.i. Jānis Lapiņš uzsvēra, ka šā brīža ģeopolitiskajā situācijā svarīga ir jebkura sadarbība, jebkura pieredze, kas var veicināt stabilu kravu plūsmu, nodrošinot veiksmīgu preču apmaiņu tranzītkoridorā starp austrumiem un rietumiem, tāpat bija svarīgi nostiprināt un veicināt jau esošās prāmju satiksmes Liepāja – Trāvēminde (Vācija) attīstību jaunā kvalitātē.



Hamburgas ostas valdes loceklis Lucs Birke: “Esmu cieši pārliecināts, ka ostām jāmācās vienai no otras. Hamburgas osta saskaras ar tādiem pašiem izaicinājumiem kā Rīgas osta un jebkura cita osta, kas atrodas lielas pilsētas centrā. No vienas puses, nepieciešams ar katru gadu palielināt ostas jaudu, lai saglabātu tās konkurētspēju, bet, no otras puses, vides saglabāšanas

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

un pilsētnieku dzīves kvalitātes uzlabošanas prasības kļūst aizvien augstākas.”

Prezentējot Hamburgas ostu, Lucs Birke uzsvēra, ka jaunie ostas pārvaldes investīciju projekti saistīti ar ostas darbības efektivitātes celšanu, lai visas darbības ostā notiktu ātrāk, saskaņotāk, videi un cilvēkiem draudzīgāk. Hamburgas ostas pārvaldes mērķis ir, izmantojot jaunākos tehnoloģiju sasniegumus, radīt inteligentu, gudru ostu.



Lībekas ostas izpilddirektors Sebastians Jurgens: “Lai ostas attīstītos, spētu piesaistīt kravu pārveidātājus un kuģošanas līnijas, tām šodien jāskatās ne tikai jūras virzienā, kā tas bija līdz šim, bet aktīvi jāiesaistās arī efektīvu transporta savienojumu (dzelzceļu, autoceļu) izveidošanā līdz galamērķiem sauszemē. Pateicoties labi izstrādātiem transporta savienojumiem no Lībekas ostas līdz pat galamērķiem Itālijā, Lībekas osta ir kļuvusi par lielāko Vācijas prāmju satiksmes ostu Baltijas jūrā.”

Forumā tika apspriesta arī tā dēvētā Eiropas Parlamenta un Padomes ostu regula. Dalībnieki gan no Vācijas, gan Latvijas ostām bija vienprātīgi, ka šī regula rada lielus riskus ostu turpmākai attīstībai. Hamburgas ostas valdes loceklis Lucs Birke norādīja, ka regulas pieņemšana var apdraudēt Hamburgas ostas pārvaldes investīciju projektus. Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzsvēra, ka ostas Eiropā ir ļoti dažādas, ar atšķirīgiem attīstības mērķiem, juridisko statusu un valsts regulējumu, tāpēc, mēģinot tām piemērot vienādu, striktu regulējumu, zaudētājas ir ne tikai ostas, bet arī valsts ekonomika kopumā. ■

Rīgas brīvostas pārvalde protestē pret Valsts kontroles ziņojumu

Rīgas brīvostas pārvaldes viedoklis par Valsts kontroles īstenoto projekta “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” revīziju.

Rīgas brīvostas pārvaldes (RBP) realizētais Projekts, īpaši tā būvdarbu stadijā, ir bijis rūpīgi kontrolēts no uzraugošajām institūcijām, veicot septiņus auditus. Auditu ieteikumus RBP ir ņēmusi vērā, lai uzlabotu Projekta ieviešanu un novērstu riskus. Valsts kontrole vairāk nekā gada garumā RBP veica Projekta revīziju, piesaistot arī divus ekspertu uzņēmumus. Valsts kontrole, izvērtējot dažādus ar Projekta ieviešanu saistītus dokumentus jau no 2006. gada, nevēlējās pievērst vērību RBP paustajam viedoklim. Valsts kontroles ziņojumā izdarītie secinājumi ir balstīti uz pieņēmumiem un no kopējā konteksta izrautu informāciju, līdz ar to tendenciozi un negatīvi atspoguļo Projekta ieviešanu sagatavotajā ziņojumā “Vai Rīgas brīvostas pārvalde projektu “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” īsteno sekmīgi?”

RBP uzskata, ka Valsts kontroles ziņojumā paustais viedoklis nav objektīvs un var radīt materiālu kaitējumu Rīgas brīvostas pārvaldei, kā rezultātā tiks traucētas RBP tiesības izmantot savu mantu tam mērķim, kāds noteikts šai izmantošanai Likumā par ostām, kā arī radīt negatīvu noskaņojumu sabiedrībā un riskus Projektā iesaistītajām pusēm, lai pārceltu piesārņojošās kravas uz Krievu salu.

Pretstatā Valsts kontroles viedoklim šobrīd nepastāv tādi apstākļi un nav konstatēti tādi Projekta ieviešanas pārkāpumi, lai par ES fondu apguvi atbildīgās institūcijas piemērotu Kohēzijas fonda

līdzfinansējuma finanšu korekciju 15%–100% apmērā.

Projektā paredzētie un no Kohēzijas fonda līdzfinansētie darbi (projekta iznākuma rādītāji) ir pabeigti un visas būves Krievu salā ir nodotas ekspluatācijā līdz 2015. gada 30. decembrim, no būvdarbu līguma summas ietaupot 2 862 285,69 EUR. Projekta attiecināmās izmaksas ir izlietas par 10 milj. EUR mazāk, nekā tas tika plānots, savukārt Kohēzijas fonda līdzfinansējums ir ietaupīts 1,1 milj. EUR apmērā. Projekta termiņš, lai nodrošinātu Projekta mērķu un rezultātu rādītāju sasniegšanu atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam, ir pagarināts līdz 2018. gada decembrim. Projekta darbības tiek plānotas, vadītas un uzraudzītas. RBP ir izstrādājusi Rīcības plānu un laika grafiku Projekta mērķa sasniegšanai.

Valsts kontrole, sagatavojot ziņojumu, nav ņēmusi vērā, ka lēmums par ostas aktivitāšu pārcelšanu uz Krievu salu tika pieņemts nevis pēc RBP iniciatīvas, bet gan pamatojoties uz Rīgas teritorijas plānojamu 2006.–2018. gadam, ko Rīgas dome apstiprināja 2005. gadā. Ar minēto plānojumu Andrejsalas un Eksportostas teritoriju lietošanas mērķis tika mainīts uz centra apbūves teritoriju. Tāpat Valsts kontrole nav ņēmusi vērā faktu, ka Projekta realizāciju apgrūtināja situācija, ka Krievu salā būvējamā jaunā infrastruktūra bija nepieciešama jau funkcionējošas stividoru komercdarbības pārcelšanai, kuru ietekmē tirgus un ģeopolitiskā situācija.

Lai saglabātu Rīgas ostas konkurētspēju un vairāk nekā tūkstoši

darba vietu, tika paredzēts pārcelt piesārņojošās kravu pārkraušanas operācijas no pilsētas centra uz Krievu salu. Projekta lietderība tika izvērtēta no tehniski ekonomiskā, izmaksu un ieguvumu, kā arī no vides viedokļa. Projekts tika apstiprināts atbilstošajās Latvijas institūcijās, kā arī to apstiprināja Eiropas Komisijas Konkurences un Reģionālās un pilsētvides politikas ģenerāldirektorāti.

Savukārt Projekta izmaiņas, kas paredz daļu kravu (ne ogļu kravu) atstāt Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā, ir izvērtētas no vides viedokļa, neradot vides situācijas pasliktināšanos salīdzinājumā ar projekta sākotnējo variantu. Iespēja veikt piesārņojošas ostas darbības pilsētvidei neizmantojamā Eksportostas teritorijā uz ziemeļiem no jaunā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma tiks paredzēta jaunajā Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā. Par Projekta izmaiņām ir informēta Eiropas Komisija, ar Eiropas Komisiju panākta vienota izpratne par izmaiņu iespējamību un saņemta atbilde, ka Projekta grozījumi nav nepieciešami. Līdz ar to cik vien iespējams mazināti Kohēzijas fonda finanšu korekcijas riski.

RBP nepiekrīt Valsts kontroles viedoklim par 3,8 milj. EUR izlietošanu neatbilstoši normatīvo aktu prasībām un labas pārvaldības praksei. Nepamatoti izlietoto līdzekļu apjomā Valsts kontrole ir ieskaitījusi tāds darbus un pakalpojumus, bez kuriem projekta ieviešana nebūtu iespējama: būvdarbu līguma summas ietvaros veikto izmaiņu izmaksas, projekta ieviešanai nepieciešamo ārpakalpojumu izmaksas, kompensējamā kravu laukuma izveidošanas izmaksas. Ārpakalpojumi un laukuma izbūve nav Projekta attiecināmās izmaksas, tām tika izmantots RBP finansējums.

Būvdarbu līgumā izmaiņas tika veiktas, lai izveidotā Krievu salas ostas termināļa infrastruktūra atbilstu stividoru prasītajai, lielākām kravu pārkraušanas jaudām. Izmaiņas būvdarbu līgumā neradīja papildu izmaksas, tās tika veiktas, nepārsniedzot sākotnējo būvdarbu līguma summu 126 218 817,70 EUR.

Izmaiņas tika finansētas no līgumā jau sākotnēji iekļautās pasūtītāja rezerves summas, kopumā par 2 369 158,12 EUR, kas ir nepilni 2% no līguma summas. No būvdarbu līguma kopējās summas tika ietaupīti 2 862 285,69 EUR. Būvdarbu līgumā veiktās izmaiņas kā pamatotas un būvobjekta efektivitāti un vērtību palielinošas, kā arī veiktas atbilstoši līguma noteikumiem ir vērtētas Valsts kontroles pasūtītāja Eksperta atzinumā.

RBP nepiekrīt Valsts kontroles viedoklim, ka RBP Projekta ieviešanai nelikumīgi ir piesaistījusi ārpakalpojumu sniedzējus, tai pašā laikā norādot, ka projekta komandas sastāvs un slodze nav bijusi atbilstoša šāda apjoma un mēroga projektam, tā bija būtiski mazāka, nekā nepieciešams. Apzinoties to,



ka ar esošo resursu kapacitāti tāda apjoma projektu īstenošanai nav iespējams, jau Projekta iesniegumā tika plānota projekta organizācijas struktūra, paredzot atsevišķām periodiskām vai padziļinātās izpētes funkcijām piesaistīt ārpakalpojumu sniedzējus, tādējādi nodrošinot trūkstošo projekta vadības kapacitāti. Ārpakalpojumu sniedzēji neveica Rīgas brīvpostas darbiniekiem noteiktās funkcijas.

Izvērtējot Valsts kontroles sagatavotos ieteikumus, Rīgas brīvpostas pārvalde konstatēja, ka esošajā projekta īstenošanas posmā neatkarīgi no Valsts kontroles secinātā divi no pieciem Valsts kontroles ieteikumiem ir veiksmīgi ieviesti un darbojas, lai nodrošinātu projekta funkcionalitāti un sasniegtu projekta mērķi. RBP ir izstrādāti Projekta ilgtermiņa darbību plāns un Rīcības

plāns, kas apstiprināti RBP valdē, saskaņoti ar stividoriem un pārējām iesaistītajām pusēm, detalizēti aprakstot izpildāmās aktivitātes, to realizācijas termiņus, ietverot tajos uzraudzības veikšanas robežpunktus un monitoringu.

Līdztekus RBP secina, ka, neskatoties uz to, ka RBP izstrādātajā Rīcības plānā visas projekta sekmīgai pabeigšanai iesaistītās puses ir definētas, detalizēti aprakstītas katras puses veicamās darbības, to izpildes termiņi un kontrolējošās darbības, Valsts kontroles ieskatā RBP jāizstrādā vēl viens papildu dokuments – komunikācijas plāns. Ņemot vērā Valsts kontroles uzstādījumu, RBP sagatavos projekta komunikācijas plānu atbilstoši definētajiem termiņiem.

Vēršam uzmanību, ka Krievu salas projekta īstenošanas laikā ir izbūvēta pilnīgi jauna ostas infrastruktūra, visas būves ir nodotas ekspluatācijā 2015. gada decembrī, ir vairāku miljonu eiro ietaupījums no būvdarbu līguma summas un projekta attiecināmajās izmaksās izlietots par 10 miljoniem eiro mazāk, nekā sākotnēji plānots, kas RBP ieskatā norāda uz to, ka Projekta vadība notiek augsti kvalificētu darbinieku un profesionāļu vadībā atbilstoši labas prakses projektu vadības standartiem, un nepiekrīt Valsts kontroles ieteikumam saistībā ar pilnīgi jaunās un no izpildaparāta vadības neatkarīgas Projekta komandas izveidošanu, kas RBP ieskatā varētu dot projektam negatīvu pienesumu un radīt neparedzamas sekas tā turpmākai īstenošanai un mērķa sasniegšanai. Lai nodrošinātu sekmīgu Projekta vadību turpmākajos tā posmos, atbilstoši starptautiski atzītu auditoru ieteikumiem tiks pārskaatīts un pilnveidots projekta komandas nolikums, amatu apraksti un sadarbības procedūra ar pārējām RBP struktūrām, līdztekus, pilnveidojot darījumu pamatojumu dokumentu noformēšanas prasības, tādējādi pastiprinot RBP līdzekļu izlietošanas kontroli.

Valsts kontroles padomes lēmums tiks pārsūdzēts Administratīvā procesa likumā noteiktajā kārtībā. ■

“Stena Line” palielinājis reisu skaitu starp Ventspili un Nīneshamnu

Prāmju operators “Stena Line” palielinājis reisu skaitu starp Ventspili un Nīneshamnas ostu Zviedrijā, turklāt nākotnes plānos ir turpināt attīstīt šo maršrutu, ne tikai palielinot reisu skaitu, bet, pilnīgi iespējams, arī izmantojot līnijā lielākus kuģus.

Maršruts kļūst arvien populārāks

Iepriekšējo reizi reisu skaits šajā maršrutā tika palielināts 2014. gadā, un darbības rezultāti liecina, ka tas bijis pareizi darīts. Iespēju šādā veidā ceļot uz un no Skandināvijas izmanto arvien vairāk pasažieru un kravas pārvadātāju. Piemēram, šā gada pirmajā ceturksnī Nīneshamnas maršrutā pārvadāti par 22% vairāk pasažieru un par 17% vairāk kravas vienību nekā pagājušā gada pirmajos trijos mēnešos. Kopš 25. aprīļa prāmji “Scottish Viking” un “Stena Flavia” no Ventspils uz Nīneshamnu kursē astoņas reizes nedēļā – par vienu reizi vairāk nekā līdz šim, kas nozīmē, ka kopumā šajā maršrutā nedēļā tiek veikti 16 reisi. “Kad “Stena Line” pārņēma maršrutu, no Ventspils uz Nīneshamnu bija pieci reisi nedēļā. Ļoti daudz pūļu un resursu ieguldījām, lai reklamētu un popularizētu maršrutu, un tas deva labus rezultātus gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā. Tikai loģisks bija solis palielināt reisu skaitu vispirms līdz sešiem, tad līdz septiņiem, bet tagad kopā ar braucieniem no Liepājas ir jau deviņi,” gandarījumu par izaugsmi neslēpj Baltijas jūras maršrutu direktors Tonijs Mikelsens, norādot, ka darbs pie šī maršruta attīstīšanas turpināsies, lai reisu



skaitu, kuģu ietilpība, kajīšu un gultas vietu skaits augtu atbilstoši pieprasījumam.

Maršrutam Ventspils – Nīneshamna ir liela nozīme kravu pārvadājumos Baltijas jūras reģionā. Jaunākā informācija liecina, ka šis maršruts nodrošina aptuveni 70% no visiem kravu pārvadājumiem no Baltijas valstīm un 30% no Krievijas un

NVS valstīm uz Skandināviju, tāpēc saprotams, ka “Stena Line” tā izaugsmi uzskata par vienu no savām prioritātēm. Mikelsens skaidro, ka uzņēmums cer uz līdzīgu progresu kā maršrutā uz Zviedriju no Polijas: “Vērtējot izaugsmi, var saskatīt daudz līdzības ar to, kā attīstījās mūsu maršruts no Gdiņas Polijā, kuru apkalpojam jau 20 gadus. Turklāt Baltijas valstis piedzīvo ekonomisko augšupeju, tā ka mēs ticam, ka būs pieprasījums pēc šādiem transporta pārvadājumiem, līdzīgi kā tas bija Polijas gadījumā.”

Ostai jaudas netrūkst

Domājot par kādas prāmju līnijas attīstību, svarīgas ir arī iespējas, ko piedāvā osta. Ventspils gadījumā Mikelsens ir pārliecināts, ka tās jaudas pietiks daudziem gadiem uz

Mobile celtni 12. piestātnē

Ventspils ostā ar baržu no Liepājas tika ievesti divi mobilie celtni “Gottwald”, kurus uzstādīs 12. piestātnē. Celtni paredzēti ģenerālo, konteineru un beramo kravu apstrādei. Jau drīzumā piestātnē sāksies pirmie kravas pārkraušanas darbi.

12. piestātne ir jaunākā dziļūdens piestātne Ventspils ostā, uzbūvēta Ventas labajā krastā tieši pie Ventas tilta, proti, teritorijā, kas stiepjas no sulu termināļa līdz paceļamajam tiltam. Līdz ar 12. piestātnes aprīkošanu pabeigta piestātņu līnijas apgūšana Ventas upē. ■



priekšu un nekādā ziņā neierobežos pārvadājumu apjomu palielināšanu: "Ostas kapacitāte pilnīgi noteikti ļauj plānot maršruta attīstību, bet būtiski ir arī optimizēt laiku, kas tiek pavadīts krastā, pirms prāmīs atkal dodas pretējā virzienā."

Palielinot reisu skaitu, pakalpojumu kvalitāte piedzīvos arī citus uzlabojumus. Liepājas ostā jau tiek lietotas jaunās treileru platformas *SLIM*, kas nodrošina efektīvāku uzkrāšanas procesu un ievērojami to atvieglo. Tā kā jaunās platformas jau

nu jau vairāk nekā 15 gadus. Jāsaprot, ka brīvostas pārvalde pati ar prāmju satiksmes organizēšanu nodarboties nevar, bet bija svarīgi ieinteresēt prāmju operatorus sākt darbu Ventspils ostā. Tas nebūt nebija vienkārši, jo pārliecināt prāmju operatorus atvērt līniju vietā, kur agrāk nekad prāmju satiksmes nav bijis, ir grūti. Ventspils brīvosta paveica nozīmīgu darbu, lai Ventspils kļūtu par aktīvu prāmju satiksmes centru – izbūvēja jaunas piestātnes un termināļus kravas un pasažieru apkalpošanai. Ar pilnu pārliecību varam teikt, ka Ventspilī ir viena no ērtākajām un modernākajām infrastruktūrām kravas un pasažieru plūsmu apkalpošanai. Šobrīd neviens par Ventspils ostu kā piemērotu vietu prāmjiem vairs nav jāpārliecina, tagad izšķiroša ir kravu īpašnieku un pasažieru interese doties tieši uz Ventspili. Atvērt pasažieru prāmju līniju ostas pilsētā, kurā dzīvo miljoni, nav problēma, bet pārliecināt par pasažieru pārvadājumu perspektīvu pilsētā, kurā dzīvo nepilni 40 tūkstoši, jau ir izaicinājums. Tāpēc mēs ļoti augstu vērtējam sadarbību ar vienu no vadošajiem prāmju operatoriem Eiropā kompāniju "Stena Line", kas ne tikai turpina šeit strādāt, bet arī plānveidīgi attīsta savu darbību. Pieaugošā kravu īpašnieku un pasažieru interese liecina ne tikai par pakalpojuma nepieciešamību un kvalitāti, bet arī par ekonomisko attīstību kā Baltijā, tā Skandināvijā. Regulāra prāmju satiksme no Ventspils ostas ir viens no ļoti svarīgiem faktoriem investoru piesaistei Ventspilij. Ražotājam ir jānogādā produkcija klientam, tāpēc atrašanās Ventspilī, kur rokas stiepiena attālumā ir osta, no kuras regulāri kursē prāmji uz lielākajiem tirgiem Eiropā, nozīmē būtiski samazināt produkcijas transporta izmaksas un nodrošināt operatīvu kravas piegādi. Savukārt uzņēmēja lēmums atvērt ražotni Ventspilī nozīmē darba vietas ventspilniekiem un nodokļu ieņēmumus valsts un pašvaldības budžetā, bet saražotā eksports caur Ventspils ostu nozīmē darba vietas un nodokļu ieņēmumus ostas sektorā. Tāpēc prāmjiem ir tik svarīga loma ne tikai viena termināļa darbā, bet visa reģiona ekonomiskajā attīstībā. ■

Valsts prezidents un Ministru prezidents iepazīstas ar Liepājas ražošanas uzņēmumiem un ostu

20. maijā vizītes laikā Liepājā Valsts prezidents Raimonds Vējonis un Ministru prezidents Māris Kučinskis apmeklēja vienu no jaunākajiem Liepājas ražošanas uzņēmumiem SIA "iCotton" un vienu no eksportspējīgākajiem uzņēmumiem ne tikai Liepājā, bet arī visā valstī – AS "UPB", kā arī pārrunāja Liepājas ostas attīstības projektus.



Valsts prezidents un Ministru prezidents viesojas SIA "iCotton".

Valsts prezidents Raimonds Vējonis augstu novērtēja uzņēmējdarbības vidi Liepājā un pašvaldības līdzdalību tās sakārtošanā, kas devusi iespēju mazināt metalurģijas uzņēmuma darbības vairākkārtējās pārtraukšanas ietekmi uz pilsētas ekonomiku un iedzīvotāju nodarbinātību.

SIA "iCotton" jaunā ražotne darbojas vien pāris mēnešus un ražo vates diskus, nodrošinot 40 jaunu darbavietu, bet kopumā SIA "iCotton" nodarbina 160 cilvēku. Savukārt UPB holdings ir viens no vadošajiem industriālajiem koncerniem Latvijā, kas jau 25 gadus veiksmīgi darbojas gan Latvijas, gan ārvalstu tirgos. UPB pamatdarbības nozares ir būvkonstrukciju projektēšana, ražošana, būvuzņēmējdarbība, montāža, tirdzniecība un serviss. Holdingā ietilpst vairāk nekā 40 uzņēmumu un ražotņu, kurās nodarbināti ap tuveni 1300 cilvēku.

▶▶▶ 42. lpp.

UZZIŅAI

Pagājušajā gadā ar prāmjiem Ventspils brīvostā ieradusies vai izbraukuši 105 143 pasažieri, kas ir lielākais prāmju pasažieru skaits viena gada laikā Ventspils ostas vēsturē. Lielākā daļa pasažieru braukuši tieši uz Zviedriju vai no tās. Pagājušajā gadā šo maršrutu izmantojuši 92 115 pasažieri, kas ir par 25 759 pasažieriem jeb 39% vairāk nekā 2014. gadā. Kopumā ar prāmjiem Ventspils brīvostā pārvadāti 48 737 viegļie auto, 70 443 kravas vienības jeb 1,8 miljoni tonnu kravas.

attaisnojušas cerības, tās tiks lietotas arī maršrutā Ventspils – Nīneshamna. Ieceru šā maršruta attīstīšanai "Stena Line" netrūkst, pārvadātājs ir gatavs nepieciešamības gadījumā izmantot arī ietilpīgākus kuģus vai palielināt to skaitu. "Nākamais solis visdrīzāk būs desmitā reisa palaišana, un nedomāju, ka ar kuģiem, kurus izmantojam šobrīd, mēs varētu iet vēl tālāk. Tad jau būs jātieks skaidrībā, vai izmantot vēl vienu kuģi vai lielākus. "Stena Line" priekšrocība ir tā, ka mūsu rīcībā ir 35 dažādi prāmji, nepieciešamības gadījumā varam tos savstarpēji mainīt, nodrošinot konkrētajā reģionā nepieciešamo kapacitāti," Baltijas maršrutu direktors ir pārliecināts, ka uzņēmums ir gatavs atbilstoši reaģēt uz izmaiņām.

Būtisks faktors investoru piesaistei

Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udovs: "Prāmju satiksme ir viena no Ventspils brīvostas prioritātēm

▶▶▶ 41. lpp.

Raimonds Vējonis īpaši atzīmēja UPB holdinga politiku, veidojot spēcīgu pašiem savu inženieru un projektētāju paaudzi, ko būtu vērts pamācīties arī citiem uzņēmējiem. Savukārt Ministru prezidents Māris Kučinskis bija gandarīts, ka beidzot radusies iespēja



Valsts prezidents un Ministru prezidents "UPB Energy" ražotnē, kur top moderna koģenerācijas stacija.

klātienē apmeklēt UPB holdinga uzņēmumus un personiski iepazīt to darbības pamatprincipus, kas daudzguadu garumā ir veicinājuši UPB uzņēmumu pieaugošo eksportspēju un veiksmīgu uzņēmējdarbību gandrīz visā pasaulē. Vaicāts par ostas nozīmi uzņēmējdarbībā, Māris Kučinskis kā piemēru minēja UPB dzelzsbetona rūpnīcu: "Šodien guvu apliecinājumu no UPB holdinga īpašnieka Ulda Pīlēna, ka dzelzsbetona rūpnīca, visticamāk, neatrastos Liepājā, ja nebūtu Liepājas ostas un iespējas saražoto produkciju eksportēt uz dažādām pasaules valstīm, un tas pasaka ļoti daudz."

Ministru prezidents Māris Kučinskis ar Liepājas domes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes vadību pārrunāja Liepājas ostas attīstības projektus, tai skaitā nepieciešamību turpināt ostas padziļināšanu un dzelzceļa infrastruktūras pilnveidošanu. Māris Kučinskis uzsvēra, ka Latvijai pozitīva Eiropas Komisijas lēmuma gadījumā, kas veicinātu dzelzceļa posma atjaunošanu pie Reņģes Lietuvas pusē, Liepājas osta varētu ievērojami celt konkurētspēju un piesaistīt jaunas kravas.■

Liepājas jahtu ostā plīvo Zilais karogs

Liepājas jahtu ostā 28. maijā svinīgā ceremonijā pacēla Zilo karogu. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Jānis Lapiņš uzsver: "Liepājas jahtu osta var būt lepna, ka atrodas pašā pilsētas centrā, kas dod daudz priekšrocību, bet uzliek arī pienākumu rūpēties par infrastruktūras attīstību un laba servisa nodrošinājumu. Liepājas jahtu osta, rūpējoties par vidi un noteikto kritēriju stingru ievērošanu, dod pienesumu pilsētas tūrisma nozarei un ir kā skaista rota un vizītkarte Liepājas ostai."

Liepājas jahtu osta ir viena no divām jahtu ostām Latvijā, kas šogad var lepoties ar vienu no pasaulē populārākajiem tūrisma ekosertifikātiem, pozicionējoties blakus Stokholmas, Gdaņskas un citām Eiropas un pasaules jahtu ostām.

Liepājai pavisam šogad piešķirti četri Zilie karogi. Vispirms 28. maijā Zilo karogu uzvilka dienvidrietumu pludmalē, tad centrālajā pludmalē pie glābšanas stacijas un Liepājas jahtu ostā.

Jau tuvākajā laikā plānoti ieguldījumi, lai Liepājas jahtu ostu pārceltu jaunā kvalitātē, nodrošinot iespēju vienlaicīgi pieņemt līdz pat 100 jahtu, norāda Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes



Drošības, aizsardzības un vides daļas vadītājs Kaspars Poņemeckis un atzīst, ka jādāmā un jāstrādā, lai jau tuvākajos gados Liepājai piesaistītu arvien vairāk jahtu un kādu no starptautiskajām jahtu regatēm.

Aizvadītajā sezonā Liepāju apmeklēja 330 jahtu, un lielākā daļa no tām bija no Vācijas. Liepājas jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints: "Vācieši bija patīkami pārsteigti par Liepāju un augstu novērtēja servisu, apliecinot, ka arī 2016. gada sezonā noteikti atbrauks un ieteiks to arī citiem burātājiem. Vācijas jahtu īpatsvars arī pamudināja šopavasara doties pieredzes apmaiņas braucienā pa Vācijas jahtu ostām, lai veidotu sadarbību, informācijas apmaiņu un ieinteresētu Vācijas burātājus iegriezties Liepājā. Kāda būs atdeve, par to varēs spriest sezonas beigās, apkopojot statistikas datus. Vēl bieži viesi Liepājā ir jahtas no Lietuvas, Somijas, Polijas un Zviedrijas.■

Liepājas osta meklē jaunas sadarbības iespējas

19. maijā Rīgā norisinājās Vācijas – Latvijas jūrniecības forums (German – Latvian Maritime Forum), kurā aktīvi piedalījās arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde un Liepājas osta. Pasākuma mērķis bija veicināt Vācijas un Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmumu sadarbību, forumā pārrunājot nozares šā brīža aktualitātes, klātienē stiprinot esošos kontaktus un veidojot jaunus biznesa sakarus starp Vācijas un Latvijas ostu uzņēmumiem, transporta un

loģistikas nozares pārstāvjiem. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka p.i. Jānis Lapiņš uzsvēra foruma nozīmi, norādot, ka pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā svarīga ir jebkura sadarbība, jebkura pieredze, kas var veicināt stabilu kravu plūsmu, nodrošinot veiksmīgu preču apmaiņu tranzītkoridorā starp austrumiem un rietumiem, tāpat bija svarīgi nostiprināt un veicināt jau esošās prāmju satiksmes Liepāja – Trāvēminde (Vācija) attīstību jaunā kvalitātē.■

Kuģa kapteinis ar lidotāja dvēseli

Daudzu zēnu sapnis ir kļūt vai nu par lidotāju, vai jūrnieku, vislabāk jau par abiem! Raimondam Puriņam tas ir izdevies – izbaudīt gan abu profesiju romantiku, gan sūrumu. Klausoties viņa stāstu, tā vien gribas stāstītāju nodēvēt par dēkaini. Jācer, ka neņems ļaunā.

“Man bija divarpus gadu, kad mēs ar mammu braucām no Ventpils uz Rīgu pie radiņkiem. Mamma nolēma, ka atpakaļ lidosim ar lidmašīnu – tolaik bija tāda iespēja. Pusceļā es ar lielu sajūsmu skatījos pa logu un pētīju visu, kas lidmašīnā notiek, bet pēc tam man kļuva ļoti slikti. Cik nu vemjamo maisiņu lidmašīnā bija, gandrīz visi tika man. Izkāpu ārā pilnīgi zaļš un, vēl tagad skaidri atceros, nolēmu, ka kļūšu par lidotāju,” stāsta Raimonds Puriņš, piebilstot, ka tāds bijis un palicis visu mūžu – pārliecināts, ka jādara tieši tas, kas viegli rokā nedodas.

Viegls un vienkāršs nebija arī ceļš uz lidotāja profesiju. “Eksāmeni bija jākārto tieši ap Jāņu laiku, es Jāņu naktī puspliks pabraukāju ar moci un saslimu. Gāju uz medkomisiju, viss it kā labi, bet kā mani sāka krēslā griezt uz riņķi, viegli nosvīda piere. Man teica – par pilotu nederi. Ko nu? Bija jāizlemj, vai iet armijā, vai tomēr mācīties. Iestājos Rīgas lidotāju tehniskajā skolā, lai mācītos par dispečeru, jo tur varēja dabūt arī lidotāja “tiesības”. Tās arī dabūju, bet atkal nenoveicās – izrādījās, ka valstī trūkst aviācijas dispečeru un bija dots rīkojums nevienam, kam dispečera diploms, par stūrmani neņemt. Mani nosūtīja darbā uz Penzu,” atceras Puriņš.

Taču sapnis par lidošanu netika atmests. Raimonds vairākkārt lidoja uz Maskavu, apbraukāja vai visus militāros aviācijas pulkus, taču nekā. Palīdzēja laimīgs gadījums. Penzā puisim piedāvāja piestrādāt par dīdžeju, jo no Latvijas varēja dabūt labus mūzikas ierakstus, un, vadot diskotēku, viņš iepazīnās ar diviem jauniem lidotājiem no Saratovas aviorūpnīcas. “Sākām runāties, es izstāstīju savu bēdu, un viens no viņiem apsolīja parunāt ar savu tēvu, rūpnīcas direktora vietnieku. Tiekot veidota jauna transporta vienība un esot vajadzīgi lidotāji. Un tiešām pēc neilga laika man piezvanīja un uzaicināja uz Saratovu. Sāku lidot kā stūrmanis un paralēli jo-projām strādāju Penzā par dispečeru. Tas bija Afganistānas kara laiks, viens no mūsu uzdevumiem bija pārvest Afganistānā kritušos. Mēs sēdāmies Taškentas lidostā

1980. gads. Jaunā lidotāju maiņa, Raimonds Puriņš – otrajā rindā pirmais no kreisās.



un tur uzņēmām zārkus, jo Afganistānā nolaisties nedrīkstējām, mums nebija vīzu. Taču patiesībā uz Afganistānu lidojām gandrīz regulāri, tikai tie jau bija lidojumi, par kuriem tolaik nevienam nestāstīja. Kara laikā notika nesaudzīga cīņa pret narkotikām. Pēc manā rīcībā esošās informācijas, tas bija viens no kara sākšanas iemesliem, jo nevar jau tik vienkārši ierasties svešā valstī un sākt iznīcināt narkotiku ražotnes. Taču kara laikā tas tika darīts, bija speciāli apmācītas un sagatavotas cilvēku grupas, mēs viņus ievedām Afganistānā, izmetām ar izpletniem un lidojām atpakaļ. Bet viņiem bija jāizpilda savs uzdevums un pēc tam pašiem jātiek atpakaļ. Arī man bija

jāiziet triju mēnešu sagatavošanas kursi izdzīvošanai tuksnesī. Tolaik gan nezina, kam mani gatavo.”

Tomēr pienāca brīdis, kad vajadzēja Afganistānā arī nosēsties. Nelegāli, protams. “Man piezvanīja un izstāstīja situāciju: kārtējā spridzinātāju grupa ne tikai jāaizved, bet pēc tam jānolaižas kalnos un cilvēki jāuzņem atpakaļ lidmašīnā. Atbildēju, ka tas nav iespējams! Cilvēks, kurš man deva pavēles, sacīja: ja tas būtu vienkārši izdarāms, es tev to pavēlētu. Bet tagad lūdzu – izdomā, kā, un pamēģini. Biju jauns, biju iemīļējies meitenē, kurai izstāstīju, ka esmu lidotājs, bet viņa atbrauca uz Penzu un redzēja, ka esmu dispečers. Meitene nosauca mani par meli un apprecējās ar manu draugu. Tas bija ļoti sāpīgi, bet man tas bija stimulē pierādīt, ka esmu lidotājs! Sāku pētīt kartes un domāt. Atradu vietu, kur upe gandrīz 60 grādu leņķī maina virzienu, tur bija uzskalota smilšu sēre, kur varētu nosēdināt lidmašīnu, taču jā-sēžas pa spirāli, nevis taisni. Savukārt, lai paceltos, lidmašīnai An-26 vajag vismaz 500 metru, parasti tiek rēķināti 700. Taču, ja cilvēki, kurus mums vajadzēja aizvest un pēc tam uzņemt atpakaļ, paspētu

▶▶▶ 44. lpp.

►►► 43. lpp.

attīrīt pacelšanās ceļu, tad varētu mēģināt," stāsta lidotājs.

Cilvēki tika aizvesti un izmesti ar izpletņiem, sakari ar diversantu grupām netika uzturēti, lai nebūtu iespējams viņus noieņēt. Bija noteiktas desmit dienas un trīs reizes, kad lidotāji pārlidos konkrēto vietu, mēģinot ieraudzīt gaismas signālu, lai sēstos un uzņemtu cilvēkus. Jābūtu naktī, skrejceļa malas tika iezīmētas ar armijas tipa lukturīšiem. "Mēs lidojām divatā. Es biju otrais pilots, komandieris bija ļoti pieredzējis, taču viņam vairs nebija tik laba nakts redze kā man, tādēļ lidmašīnu sēdināju es. Viss izdevās veiksmīgi. Komandierim pēc tam iedeva ordeni, bet man nekā. Es pat drusku apvainojos: nu, būtu kaut prēmiju iedevuši! „Pagaidi!” man teica! Pagāja diezgan ilgs laiks, un tad pēkšņi mani izsauca uz Kremli. Man bija piešķirta Padomju Savienības varoņa zelta zvaigzne," atceras Puriņš un rāda no vecas aviācijas izkopētu fotouzņēmumu, kurā viņš ar tikko saņemto padomju valsts augstāko apbalvojumu stāv blakus toreizējam CK ģenerālsekretārs Konstantīnam Čerņenko.

Tomēr, pat neraugoties uz toreizējās savienības augsto novērtējumu Latvijas puīša drosmei un profesionalitātei, sirds visu laiku vilka atpakaļ uz mājām. Raimonds gaidīja vietu Rīgas lidostā, taču atgriezties palīdzēja nevis profesija, bet vaļasprieks.

Jau no bērnības nākamais lidotājs bija nodarbojies ar kuģu modelismu, strādājot Penzā arī ar lidmodelismu. Laikā, kad viņš meklēja darbu Latvijā, LPSR modelistu izlasei vajadzēja perspektīvu dalībnieku zemūdeņu klasē, un Raimonds šo piedāvājumu pieņēma.

Taču joprojām nebija atrisināts jautājums par darbu. Nesagaidījis vietu lidostā, Puriņš nonāca ostas flotē, kur strādāja vispirms par bocmani, tad donkermani, paralēli darbam mācīdamies Rīgas jūrskolā.

"Darbs man bija mainās, tāpēc bija iespējams ne tikai nodarboties ar modelismu, bet arī vadīt kuģu modeļu pulciņu. Piedalījās arī PSRS čempionātos, 1986. gadā ar savu zemūdeni ieņēmu 11. vietu, bet 1987. gadā sesto. Čempionātā visvairāk punktu ieguva stendā, jo man vienmēr ir bijis svarīgi, lai manam modelim viss būtu pa īstam, viss darbotos. Piemēram, manai zemūdenei ir 16 raķešu lūkas, tās nav vienkārši uzzīmētas, tās visas var atvērt un apskatīties, kas tur iekšā atrodas!" stāsta R. Puriņš un rāda 1,28 metrus garo

Tūlīt būs pabeigts kārtējais lidmašīnas modelis.



Raimonds Puriņš – kuģu modelisma sacensību tiesnesis.



zemūdeni, kas savulaik viņam atnesa vietu pirmajā sešniekā. Tagad zemūdens kuģim tiek veikts kapitālais remonts, kura gaitā ne tikai tiek atjaunots korpuss, bet arī nomainītas dažādas detaļas, piemēram, dzenskrūves. Viss tiek gatavots paša rokām, un pat sīkumiem ir precīzi jāatbilst oriģinālam.

"Laikā, kad es būvēju savu zemūdeni, tas bija sarežģīti, jo visi rasējumi un sīkāka informācija bija pilnīgi slepena! Nācās skatīties fotogrāfijas un runāt ar jūrnikiem, kuri dienējuši uz zemūdenēm. Parasti jau katram bija savs variants: viens stāstīja par kādu lietu tā, otrs atkal citādi, es tad parasti taisīju pats savu variantu, kaut ko pa vidu. 1987. gadā ieguva tiesneša kategoriju kuģu modelismā. Esmu divos PSRS čempionātos piedalījies arī kā tiesnesis. Uz Latviju atvedu jaunu kuģu modelisma sacensību veidu – sacensības baseinā. Pirmās bija "Ventpils vilnis", es tās organizēju un vadīju. Tolaik bija ļoti stingra tehniskā komisija, lai kuģi vispār pieļautu sacensībām. Tagad vairs tā nav. Ja gribi

piedalīties – lūdzu! Līmenis ir krities," saka Raimonds Puriņš.

Bet laiks gāja uz priekšu, Puriņš pabeidza jūrskolu un sāka strādāt par stūrmani. Pieņāca deviņdesmitie gadi un neskaidrība par to, ko nesīs nākotne. "Kāds mans paziņa bija izlasījis, ka "Rīgas kuģniecība" meklē stūrmaņus, un ierosināja, lai es piesakos. Teicu, ka neesmu taču nekāds jūrnieks! Mācījos ne tāpēc, lai dotos strādāt jūrā! Man atbildēja, ka neviens īsti nezina, kas tālāk notiks, kā būs ar darbu, es vēl esot jauns, un jūrnieki būs vajadzīgi vienmēr."

Tā 1990. gadā Raimonds Puriņš no ostas flotes nokļuva tirdzniecības flotē. Pirmais kuģis bija sauskrauvnieks "Rēzekne", tam sekoja "Cēsis", "Daugavpils". 1992. gadā jaunais stūrmanis sāka strādāt "Latvijas kuģniecībā". Mainījās kuģi, mainījās kuģošanas kompānijas, arī ieņemamie amati – 3. stūrmanis, 2. stūrmanis, vecākais palīgs, no 2006. gada – kapteinis.

"Protams, sākot iet jūrā, viss mainījās, modelismam un sacensībām laika atlika maz. Kā tiesnesis sacensībās gan piedalījies arī tad, kad jau biju kuģa kapteinis. Pirms gadiem trim sāku izgatavot lidmašīnu modeļus, arī ar to biju aizrāvis jau bērnībā. Vācu informāciju un izgatavoju Otrā pasaules kara lidmašīnu modeļu kolekciju. Informācija ir par aptuveni 300 lidmašīnām, gatavi modeļi 89. Man ir doma, ka ar savu kolekciju varētu pretendēt pat uz Ginesa rekordu. Pašlaik esmu krastā, bez darba, gaidu piedāvājumu un visu laiku veltu saviem modeļiem," atzīst kapteinis.■

Sarma Kočāne



Vēstures izzināšana TREŠĀ SĒRIJA paver durvis uz nākotni

**Londonas
Nacionālais jūras
muzejs**

Londonas Nacionālais jūras muzejs (LNJM), kas atvērts 1937. gadā, ir lielākais jūras muzejs pasaulē, tajā atrodas vairāk nekā divi miljoni priekšmetu, kas saistīti ar kuģošanu, jūru un jūrniecību, tostarp jūras kartes, manuskriptu oriģināli, kuģu modeļi un mākslas darbi par jūru. Muzeja prospektā teikts: “Muzeja kolekcijas un ekspozīcijas ir tik plašas, ka jums jābūt gataviem šeit pavadīt visu dienu, tāpēc noteikti uzvelciet ērtus apavus.”



Londona tiek uzskatīta par vārtiem uz pasauli, lai gan jāteic, ka tieši tādas pašas ambīcijas varētu būt arī Hamburgai vai Roterdamai. Un tomēr tieši Londonai ir atvērts lielais ceļš uz Atlantiju, kas jau izsenis bijis galvenais jūras tirdzniecības ceļš visa veida precēm, tai skaitā arī vergu tirdzniecībai, ko ne visai priecīgi ir spiesti atzīt gan holandieši, gan spāņi, gan, protams, arī briti.

Tomēr ir citas jūras lietas, ar kurām briti patiesi var lepoties. Neviens nevar noliegt, ka briti vienmēr ir bijuši izcili jūrnieki. Viņu profesionālismam, zinātniskajiem atklājumiem, jūras izpētei, tālu zemju atklāšanai, jūras kara flotes spējām – tam visam ir veltītas muzeja ekspozīcijas.

▶▶▶ 46. lpp.



►►► 43. lpp.

LNJM neiztiek arī bez mūsdienu tehnoloģijām: tās ir video projekcijas, kas atspoguļo britu jūrniecības vēsturi, skan mūzika, mainās notikumi, mierīgas jūras šalkas no maina trakojošas jūras rēcieni, un tas viss kopā liek cilvēkam piedzīvot visai neparastas emocijas. Tās klājas viena otrai pāri un liek izjust satraukumu, mīlestību, skumjas un prieku, atklāt sevī agresiju un visbeidzot izbaudīt lepnumu. Aizraujoši varētu būt, pateicoties kuģa simulatoram stāvēt pie admirāļa Nelsona burinieka stūres rata, lai ar to iekuģotu Londonas ostā.

Brīdī, kad kājas pavisam nogurušas, cilpojot pa stāviem, notikumiem un laikmetiem, muzeja apmeklētājam tiek piedāvāta iespēja no tā

visa nedaudz atvilkt elpu, iegriezties kādā no veikaliņiem, lai varbūt nopirktu jaunu grāmatu par jūras tematiku. Vēl cilvēki var doties uz planetāriju, lai raudzītos zvaigznēs, vai vienkārši pasēdēt kādā no daudzajām kafejnīcām. Bet promejot astoņos nelielos videoprojektoros viņi var uzzināt, ko šīs britu salas iedzīvotāji atbild uz tādiem jautājumiem kā, piemēram, ko jums nozīmē jūra, kāds ir jūsu stāsts par jūru, kādas ir jūsu attiecības ar jūru vai kāds ir jūsu piedzīvojums, kas saistīts ar jūru. Klausoties atbildēs, skaidrs ir viens – britiem ir ļoti ciešas, pat intīmas attiecības ar jūru, liela cieņa pret vēsturi un lepnums par to.

Admirālis Nelsons

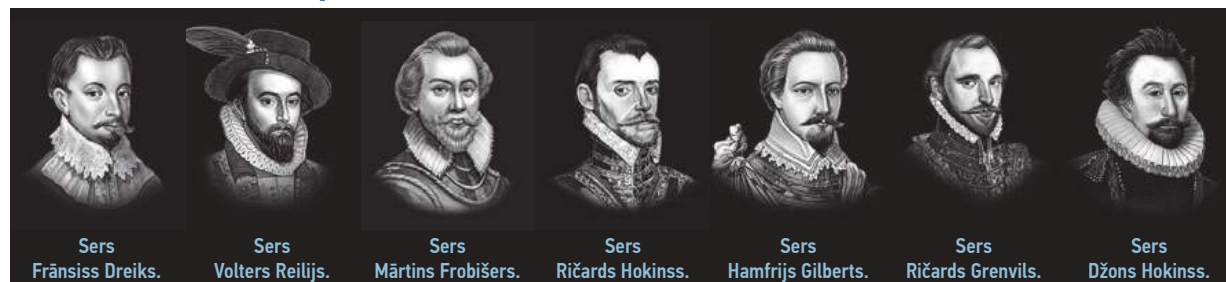
Britiem Nelsons ir nacionālais varonis, un tieši viņam ierādīta ievērojama vieta muzeja ekspozīcijā. Karaliskajai kara flotei H. Nelsons pievienojās 12 gadu vecumā un bija pazīstams ar savu iedvesmojošo vadību un lielisko izpratni par stratēģiju un netradicionālu taktiku. Tagad goda vietā atrodas admirāļa tā sauktais Trafalgaras mundieris, kurā Nelsons bija ģērbies, kad 1805. gadā Trafalgaras kaujas laikā krūtīs saņēma nāvējošo musketes šāvienu.

Eduards Liniņš par Trafalgaras kauju raksta: "Britu lielākā priekšrocība bija lieliski sagatavotie un

pieredzējušie jūrnieki, sevišķi jau komandieri, kamēr franču jūras virsnieku rindas bija izretinājis revolucionārais terors – daudzi bija nosūtīti pie giljotīnas, citi devušies trimdā. Atlikušie bija ietramdīti un neuzņēmīgi – un tāds, šķiet, bija arī franču – spēņu apvienotās flotes komandieris admirālis Pjērs Šarls Vilnēvs. Viņš pretēji Napoleona norādījumiem nedeavās vis uz Lamanšu, bet pagriezās uz dienvidiem, iespējams, cerot labi nociecinātajā Kadisas ostā nogaidīt kara beigas. Napoleons, atmetis domu par iebrukumu Britu salās, pavēlēja Vilnēvam kuģot uz Itālijas dienvidiem, ko pēdējais sāka izpildīt vien tad, kad uzzināja, ka viņam draud atstādināšana.



Slavenākie karalienes pirāti



Pa to laiku briti bija savākuši Kadišas tuvumā sabiedrotajiem līdzvērtīgu floti. Tās komandieris admirālis lords Horācijs Nelsons jau kopš paša Franču revolūcijas karu sākuma 1793. gadā dienēja Vidusjūrā. Zaudējis labo aci Korsikas ieņemšanas operācijās, labo roku – kaujās par Santakrusu Kanāriju salās, ieguvis daudzus apbalvojumus un titulus, kopš 1803. gada lords bija britu Vidusjūras spēku pavēlnieks. Trafalgaras kaujā Nelsons apliecināja savu neordinārā taktiķa slavu, virzīdams savus kuģus nevis, kā ierasts, paralēli ienaidnieka līnijai, bet gan tai perpendikulāri divās kolonnās. Trieciens trāpīja tieši sabiedroto pusmēness centrā, kur atradās viņu flagmanis un arī citi spēcīgākie kuģi. Pirmie britu līniju kuģi, kuri satuvinājās ar pretinieku, smagi cieta, taču jau drīz kaujā iesaistījās nākamie, tad vēl un vēl, un sabiedroto līnijas centrs tika samalts. Bet pašam admirālim Nelsonam nebija lemts pārdzīvot Trafalgaru: kaujas laikā viņa flagmanis „Victory” satuvinājās ar franču līniju kuģi „Redoubtable”. Trāpīgs musketes šāviens no franču kuģa masta sadragāja divus mugurkaula skriemeļus. „Viņiem beidzot izdevās, esmu pagalam!” saujmdams bildis admirālis.”

Atklāt un pakļaut

Sākot ar 16. gadsimtu, angļu jūrasbraucēju un tirgotāju nodibinātās apmetnes pārvērtās par pirmajām kolonijām, un laika gaitā briti savu interešu aizstāvēbai turpināja ieņemt aizvien lielākas teritorijas. Pastāvot konkurencei starp Angliju un Spāniju, 16. gadsimtā Anglijas karaliene Elizabete I atbalstīja pirātismu un uzbrukumus spāņu kolonijām, bet jau 16. gadsimta beigās, kad Eiropas valstu tirdzniecība ar kolonijām bija plaši izvērstā, Londonas osta kļuva par izdevīgāko tirdzniecības ceļu krustpunktu, kas lika pamatus britu koloniālajai impērijai, kuras platība 19. gadsimtā sasniedza aptuveni 40 miljonus kvadrātkilometru.

Britu impērija pastāvēja no 1801. līdz 1927. gadam, kontrolējot 33,7 miljonus kvadrātkilometru lielas teritorijas, kurās dzīvoja 20%



pasaules cilvēku jeb aptuveni 530 miljoni, kas to padarīja par pasaulē lielāko impēriju teritorijas un iedzīvotāju skaita ziņā.

Impērijas lielākās varenības laiks bija 19. gadsimta beigas un 20. gadsimta sākums. Lielbritānijas vājums pēc Otrā pasaules kara padarīja impērijas uzturēšanu un aizsardzību par finansiāli neiespējamu. Lielākā daļa britu impērijas koloniju ieguva neatkarību 50. gadu beigās un 60. gadu sākumā.

Legālais pirātisms

Ja runājam par Anglijas pirātiem, tad visi priekšstati par to, kas ir pirāti un kādiem tiem vajadzētu izskatīties, sabrūk kā kāršu namiņš. Šeit pirātisms bija nopietns un legāls bizness, ko legalizēja Anglijas karaliene Elizabete I, bet pirātu kuģu kapteiņi bija seri un lordi. Liela un ievērojama loma Anglijas varenības tapšanā bija jūras laupītājiem, kuri savus necilvēcīgos noziegumus veica ne tikai ar Anglijas karaļnama atļauju, bet būtībā pat pēc tā norādījumiem. Anglijas kapitāla uzkrāšanā milzīga loma ir starptautiskajai laupīšanai. Ekonomists Dž. M. Keins ir aprēķinājis, ka slavenā pirāta Frānsisa Dreika (1540–1596) salaupītie 600 tūkstoši sterliņu mārciņu jāva Elizabetei I ne tikai dzēst visus Anglijas valsts ārējos parādus, bet arī ieguldīt 40 tūkstošus venēciešu Levantas kompānijā, kuras ienākumu procenti bija Ostindijas kompānijas sākuma kapitāls. Un Dreiks nebūt nebija vienīgais karalienes pirāts, jo Anglijas karaļnama sankcionētās laupīšanas turpinājās līdz pat 17. gadsimtam, kad finišēja ar pirātu Henriju Morganu (1635–1688), kurš piedevām vēl tika iecelts par Jamaikas gubernatoru.■

Joprojām par to runāt ir grūti

(Nobeigums. Sākums žurnāla iepriekšējā numurā.)

Vergu kuģa ārsts Aleksandrs Falkonbridžs bija tik drosmīgs, ka pirmais publiski liecināja par to, kas ar vergiem patiesībā notika. 1790. gadā Liverpūlē viņš četras dienas sniedza liecības "House of Commons" komitejai par drausmīgajiem vergu dzīves apstākļiem, kad tie gandrīz badā tika turēti sakēdēti un saspiesti.

Aleksandrs Falkonbridžs par ārstu uz dažādiem vergu kuģiem nostrādāja septiņus gadus, un tā tolaik bija visai ienesīga nodarbošanās. Sākotnēji viņš bija vergu tirdzniecības atbalstītājs, jo uzskatīja, ka Āfrikā nēģerus audzē pārdošanai tieši tāpat kā Anglijā lopus. Ārsts godprātīgi pildīja savus pienākumus. Pirms vergu pirkta, ārsts veica skrupulozu viņa veselības pārbaudi, svarīgs bija viss: vai tam ir laba redze un zobi, vai visi locekļi ir veseli, vai mugura nav sakropļota, vai pleci ir pietiekami plati. Nērti, kad nēģeris mēģināja iebilst pret necilvēcīgo izturēšanos, to nežēlīgi sita, bet bija gadījumi, kad visu acu priekšā kādam pat nocirta galvu par biedrību pārējiem.

Ārsts Falkonbridžs šādu nežēlību tomēr nespēja izturēt un mainīja savas domas par vergu tirdzniecību. 1787. gadā viņš kopā ar citiem pret vergu tirdzniecību kritiski noskaņotiem britiem izveidoja biedrību, kas uzsāka cīņu pret cilvēku pārdošanu verdzībā. Biedrība intervēja vairāk nekā 20 tūkstošus jūrnieku un apkopoja informāciju par to, kādus instrumentus izmanto uz vergu kuģiem – roku dzelžus, kāju važas, skrūves un laužņus, lai atvērtu vergam muti. Melnādainie cilvēki ļoti slikti panesa jūras slimību. Vergi mira ne tikai no slimībām, bet gāja bojā arī sacelšanās laikā, kas nebija nekāds retums, kā arī izdarīja pašnāvību.

Jūrnieku liecības stāstīja arī par to, ka daudzi vergi aizgāja bojā vētrās, kad apkalpe izglābās, bet sakēdētie un piekēdētie vergi nogrima kopā ar kuģi.

Tikai daži piemēri. 1738. gada 1. janvārī Nīderlandes "West India Company" vergu kuģis "Leusden" ar 700 Āfrikas vīriešiem, sievietēm un bērniem pie Surinamas iekļuva briesmīgā vētrā. Baidoties, ka vergi varētu ieņemt apkalpei domātās nedaudzās glābšanas laivas, kapteinis lika tos ieslēgt, un vergi nogrima kopā ar kuģi.

Milzu slepkavība notika 1781. gadā, kad 132 vergi no britiem piederošā kuģa "Zong"

tika pārvesti pār burtu, lai par tiem varētu saņemt apdrošināšanas naudu.

Par to skaļi runā nelabprāt

2011. gadā Antverpenes Jūrniecības muzejā atklāja ekspozīciju, kas bija piecu gadu pētījums par holandiešu vergu kuģiem. Vergu tirdzniecība vienmēr ir bijis temats, par kuru holandieši nevēlējās atklāti runāt. Lai gan Holandes vergu kuģi nekad neveda vergus uz Nīderlandi, holandiešu tirgotājiem, kuriem Āfrikā piederēja vergu kolonijas, bija svarīga loma šajā biznesa sektorā. Apmēram pusmiljonu cilvēku viņi pārdeva verdzībā uz Amerikas kontinentu, pretī saņemot cukuru un tabaku, ko savukārt veda uz Eiropu. No 1670. līdz 1710. gadam šī tirdzniecība zēla un plauka. Jau pieminētais kuģis "Leusden" bija pirmais "West India Company" kuģis, kas bija specializējies vergu transportēšanā un katrā braucienā varēja pārvadāt no 500 līdz 700 vergiem.

Kad Amsterdamā 2013. gadā pieminēja 150. verdzības gadadienu, daudzi cerēja, ka Nīderlandes jaunais karalis Vilhelms Aleksandrs izteiks oficiālu atvainošanos par visu, kas notika pirms 150 gadiem. Tomēr tas nenotika. Nīderlandes premjerministra vietnieks Lodevijs Ašers (Lodewijk Asscher) pauda valdības dziļu nožēlu par verdzību.



Lodevijs Ašers.

"Šī ir diena, lai visi kopā pieminētu un domās pakavētos pie viena no sāpīgākajiem laikiem mūsu vēsturē. Šodien nav skaidras izpratnes par to, vai mūsu senči ir cietušie vai vainīgie, bet mēs esam vienprātīgi, ka verdzība ir pazemojoša. Kā cilvēki var uzdrošināties domāt, ka viņiem ir tiesības otru cilvēku uzskatīt par savu īpašumu? Es stāvu šeit un runāju Nīderlandes valdības vārdā, atskatoties uz šo traipu mūsu vēsturē. Es noliecu galvu un izsaku dziļu nožēlu."

Ekonomists un vēsturnieks Sandens Hirs teica: "Nīderlande cildina 17. gadsimtu un sauc to par zelta laikmetu, bet šajā gadsimtā Āfrikā tika nolaupīti, spīdzināti un pārdoti verdzībā simtiem tūkstoši cilvēku, piespiežot tos strādāt kolonijās, ko tagad maigi dēvē par darba nozīmēm. Manuprāt, tā saukto "zelta laikmetu" holandieši nodrošināja ar noziegumiem pret cilvēci."

Savukārt Nīderlandes baznīcu padome izteica oficiālu atvainošanos par verdzību, nosaucot to par "melno holokaustu".

Nīderlandes baznīcu padomes ģenerālsekretārs Kāss van der Kamps sacīja: "Simti tūkstoši cilvēku tika izņemti no mājām, piespiežot tos dzīvot nebrīvē un vergot. Kā baznīca mēs apzināmies arī savu atbildības daļu šajā apkaunojošajā pagātnē. Jāatzīst, ka teoloģija tika ļaunprātīgi izmantota, lai attaisnotu verdzību."

Daudzi Nīderlandē atzīst, ka skolā šīs Holandes vēstures melnās lappuses tiek noklusētas. Šī tēma zināmā mērā ir pat tabu.

Amsterdams vicemērs Andrē van Es atzina: "Cilvēki saka: ak, tas taču bija pirms 150 gadiem, mums jāskatās nākotnē. Protams, tā ir taisnība, mēs nevaram palikt par savas pagātnes gūstekņiem, bet, lai ietu uz priekšu, mums tomēr nākas ieskatīties arī pagātnē. Amsterdama svinēja savu 400. gadadienu un nevarēja nepieminēt, ka tās kanālmalu apbūve daļēji tapusi par vergu tirdzniecībā nopelnīto naudu. Mēs esam lepmi par savu vēsturi, tomēr mums nākas atzīt, ka daļa bagātības bija nopelnīta ar cilvēku tirdzniecību un vergu darbu kolonijās, un tieši tas neļauj mums aizmirst arī savas vēstures melnās lappuses."

Lai gan arhīvos ir daudz dokumentāru liecību par vergu kuģi "Leusden", tomēr nav saglabāties neviens priekšmets, pat ne kuģa modelis.

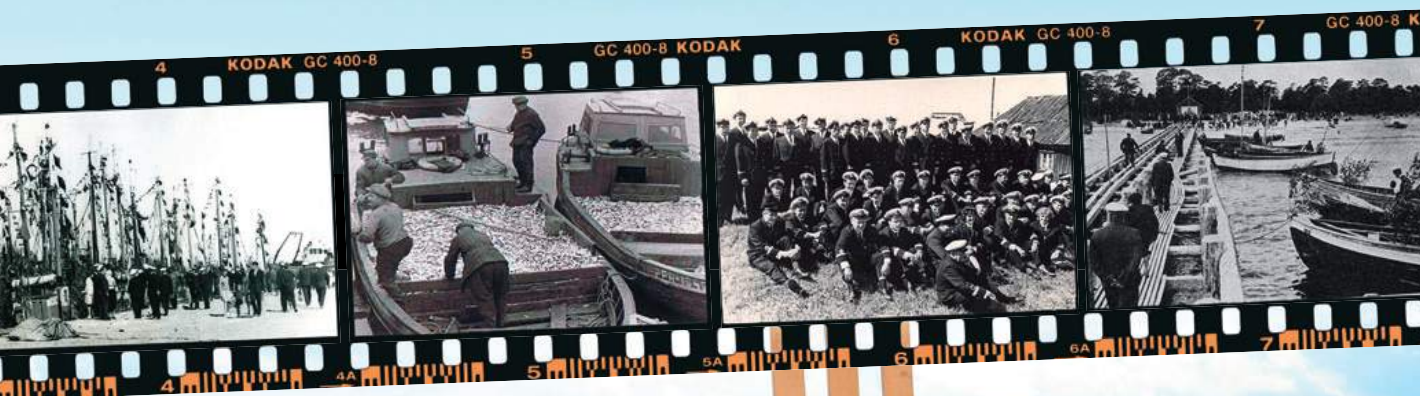
Amsterdams Jūras muzejs ir izveidojis teatralizētu uzvedumu, kas balstīts uz dokumentiem un atklāj, kā viss varētu būt noticis uz vergu kuģa.

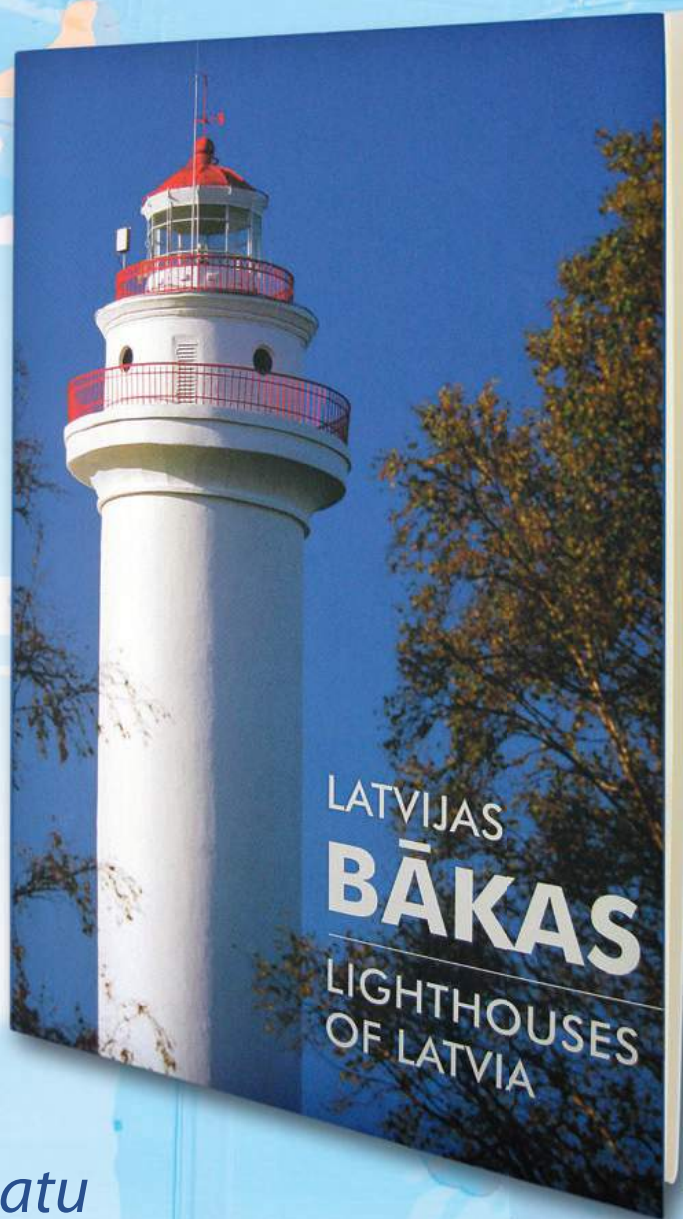
Rūpniecība attīstījās gan Eiropā, gan Amerikā, darbaspēks bija vajadzīgs, un vergu tirdzniecība plauka, tā deva aptuveni 10% lielu peļņu un tika uzskatīta par ienesīgu naudas ieguldīšanas veidu. ■



Jūras svētkiem – 80!

Priecīgus Jūras svētkus visiem, kuri jūt savu piederību jūrai un atbildību par to!





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*