



JŪRNIEKS

NR. 3 (106) 2018



Latvijas Jūras akadēmijai jauna vadība



LJA rektore Kristīne Carjova:

“Mums ir dots laiks sakārtot savas lietas. Vai būs vēl otra tāda iespēja?”

Avārijas un cilvēku kļūdas

**Parakstīts Latvijas un Korejas
Saprašanās memorands
par jūrnieku dokumentu
savstarpēju atzīšanu**

**Piedāvā Latvijas tranzīta
koridoru kravām no Āzijas
uz Ziemeļeiropas valstīm un
Lielbritāniju**



**“Lunohod 1” glābšana
pie Šetlendas
salām – viena no
vērienīgākajām
glābšanas operācijām
Lielbritānijas
vēsturē**



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

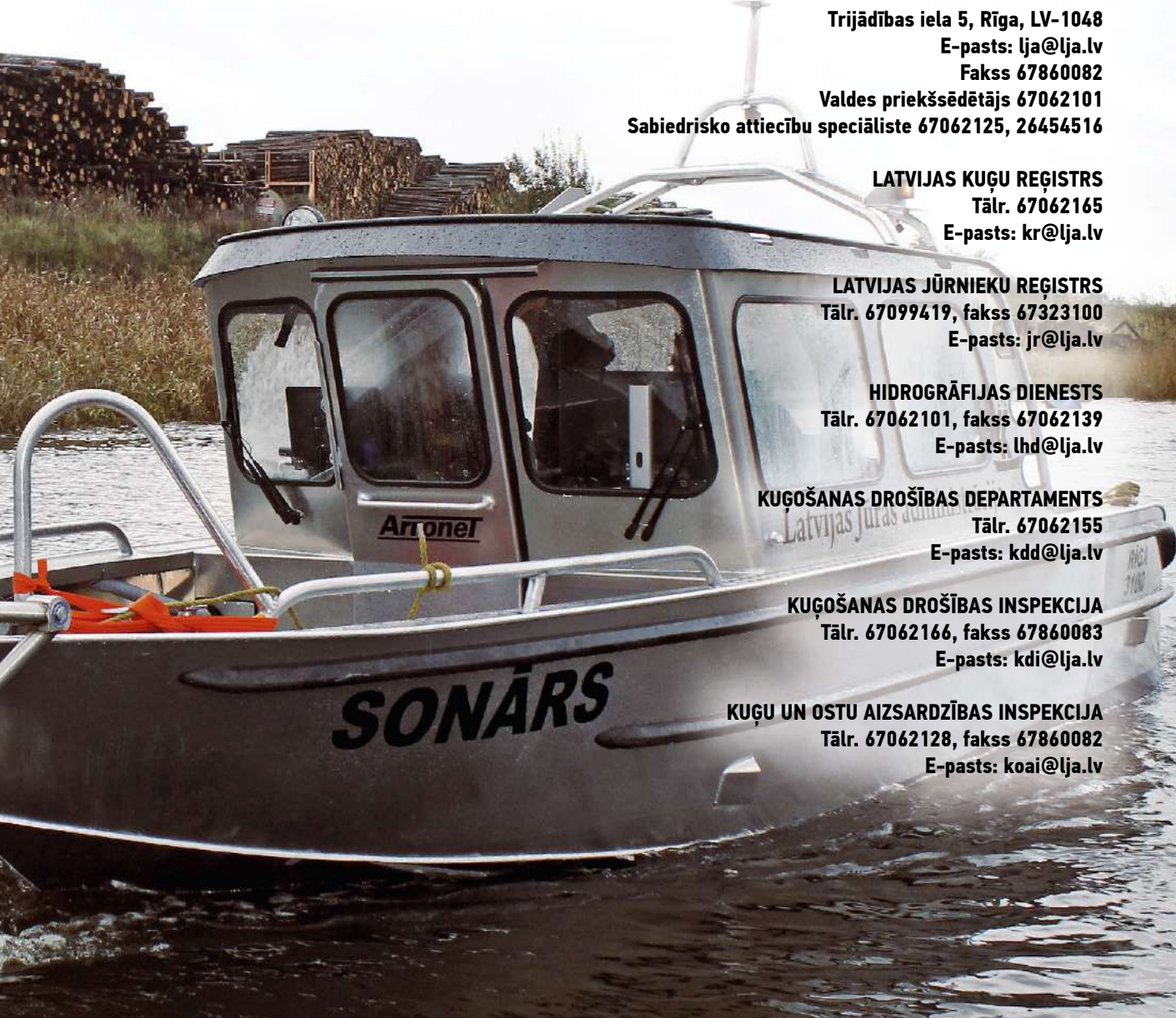
Tālr. 67062166, fakss 67860083

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 Parakstīts Saprašanās memorands par Latvijas un Korejas jūrnieru dokumentu savstarpēju atzīšanu
- 3 Auditori uzticē Jūras administrācijas darbu
- 3 Notiek jūras zvejas laivu ikgadējās pārbaudes
- 4 Tiek kontrolēta iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošība
- 4 Latvijas Jūras spēki piedalās Baltijas valstu mācībās "Baltic Fortress 2018"
- 5 Militārās mācības "Open Spirit 2018" Igaunijas teritoriālajos ūdeņos
- 5 Tirdzniecības ierobežojumi nes līdzīgu virkni problēmu
- 5 Sudraba kategorija Ilgtspējas indeksa novērtējumā un Ģimenei draudzīga komersanta statuss
- 6 Ārvalstu kara kuģiem Venecuēlā jānorēķinās kriptovalūtā
- 6 Par ko liecina zemē nomests polietilēna maisiņš vai pudele?
- 7 ANO pieņem rezolūciju, lai novērstu plastmasas piesārņojumu pasaules okeānos un jūrās
- 8 Miers cilvēku starpā un aizsardzība videi!
- 9 Kampapāi "Mana jūra" piešķirta Baltijas jūras fonda 2018. gada galvenā balva
- 10 Zilā karaļa saņēmēji īsteno arī vides izglītības programmu

NUMURA TĒMA – CILVĒKA KĻŪDAS JŪRĀ

- 11 Kapteiņa bezatbildība, glābēju profesionalitāte
- 13 Cilvēka faktors

IZGLĪTĪBA

- 18 Akadēmijā ir jautājumi, kas prasa atbildi un gaida risinājumu
- 21 Esmu pārliecināts, ka šis darbs man ir piemērots
- 25 Trešais izlaidums "Novikontas" Jūras koledža
- Hersonas Valsts Jūras akadēmijas studenti apgūst HIV/AIDS profilaksi
- 26 Konkursā "Enkurs 2018" uzvar Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda
- "Enkura" atlases kārta Rīgas brīvostā
- 27 Kruīzs uz Stokholmu – godam nopelnīta balva

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 28 Pieņemta visaptveroša stratēģija kuģu siltumnīcefekta gāzu emisiju pakāpeniskai pārtraukšanai
- Ziņas isumā
- 29 "Wartsilā" Singapūrā nodibina pasaules klases Kiberdrošības akadēmiju
- 30 Kuģošanas biznesa attīstību kavē stagnācija
- 31 Dienvidzīdāji kuģu sagriešanas laukumos liels nāves gadījumu skaits
- Irāna paziņo, ka jaunās sankcijas neapsturēs naftas rūpniecību
- 32 Augstākie vides drošības un darba aizsardzības standarti
- Narkotiku kontrabandisti sadedzina kuģi Klusā okeāna austrumos
- ITF saasina jautājumu par likteņa varā pamestajiem jūrnieriem
- "Wallem" sapņam ISWAN "Gada kuģniecības kompānijas" balvu
- 33 Starptautiskajā diskusiju forumā panāk vienošanos jūrnieru labklājības nodrošināšanā
- 34 Pieaug Panamas kanāla loma sašķidrinātās dabasgāzes pārvadājumos
- Pabeigta uz "Maersk Interceptor" notikušā nāves gadījuma izmeklēšana
- Nepareizi nostiprinātu kāpņu dēļ trauma gūst apkalpes loceklis

OSTAS

- 35 Tranzīta un loģistikas nozare liek akcentu uz Āzijas kravām
- 36 Statistika
- 37 LDz nākotne – jaunu loģistikas un tehnoloģisko risinājumu attīstība
- 38 Ogļrūpniecības krīze ir neizbēgama
- 39 "Rīga Bulk Terminal" investē multifunkcionāla beramkravu termināļa izveidē Kundziņsalā
- Novecojušās tehnoloģijas kavē konteineru nozares attīstību
- 40 Kā radīt ilgtspējīgu un vienotu politiku kruiža ostām Eiropā?
- 41 Vecmīlgrāvja iedzīvotāji rīko akciju "Mūsu ostas sēta"
- Rīgas osta ir mūsdienīgs un tehnoloģiski attīstīts sadarbības partneris
- 42 Osta neapšaubāmi ir ļoti būtiska sastāvdaļa mūsu biznesā

JŪRNIECĪBA LATVIJAS SIMTGADEI

- 43 Vienaldzīgs nevar būt nekad

BRĪVBRĪDIS

- 47 Salacgrīvē ceļ godā repģi
- 48 Piezīmes uz žurnāla vāka

Matriarhāts. Ko jūs vēlējaties ar to pateikt?

Pēc aplēsēm vairāk nekā astoņdesmit procenti žurnāla "Jūrieks" lasītāji pārstāv stipro dzimumu, un es pieļauju, ka lielākā daļa no jums nekādā ziņā sevi nepiešķaita to pulkam, kuri mūsdienīgu sievietes vietu redz tikai virtuvē, tālāk no biznesa, pārvaldes institūcijām un atbildīgiem vadošiem amatiem. Nē, nē, mums taču ir vienlīdzība un visiem vienādas iespējas. Es tikai piebildīšu, it kā vienādas iespējas, jo tas, ko vīrieši panāk, sasniedz un iegūst tāpēc vien, ka ir vīrieši, sievietēm sūri grūti jāizcīnā, atkal un atkal jāpierāda, ka neesi blondīne.

Jūriecības nozarē kopš neatminamiem laikiem ir valdījis patriarhāts, un pēc vīriešu domām sievietē uz kuģa ir nesusi tikai un vienīgi nelaيمي. Lai gan laiki mainās un līdz ar tiem arī daudzu lietu kārtība, tomēr sievietē jūrā joprojām ir diezgan sensitīvs jautājums pat tad, ja pēc statistikas tikai divi procenti no pasaules flotes jūrnieriem, tai skaitā jūras virsnieriem, ir sievietes. Ir kuģošanas kompānijas, kas savu politiku definējušas stingri un nepārprotami – uz mūsu kuģiem sievietes nestrādās! To, ka jūrieki, īpaši postpadomju valstu jūrieki, un ne tikai viņi, savas kolēģes joprojām neuztver kā līdzvērtīgu profesionāli, bet vairāk uzskata par seksa objektu, apstiprina aptaujas un pētījumi. Piemēram, no desmit aptaujātajām jūras virsniecēm visas desmit atzina, ka piedzīvojušas dažādus seksuālās uzmākšanās veidus, lielākoties gan tad, kad vēl bija kadetes vai jaunākās virsnieces: nepiedienīgi komentāri, uzaicinājumi uz salonu vai pat apmāksāta seksa piedāvājumi.

Kapteiņa vecākā palīdzēja Magone Vītola intervijā man teica: "Dzimumam nav nekādas nozīmes, es negribu tā iedalīt, jo esmu strādāt uz kuģa un darīt savu darbu. Ja kādam ar to ir problēmas, tad tās ir viņa, ne manas problēmas. Ir amats un darbs, bet viss pārējais jau kļūst neprofesionāli."

Un te nu mēs nonākam līdz jautājumam par profesionālismu.

Divdesmit deviņus gadus, kopš paša dibināšanas brīža, Latvijas Jūras akadēmiju ir vadījuši vīrieši. Ilgu laiku akadēmijā nepieļāva domu, ka te varētu studēt arī vājais dzimums, tad noteica kvotas – meitenes būs piecpadsmit procenti no studējošo skaita un ne vairāk! Tagad par Latvijas Jūras akadēmijas rektori ievēlēja Kristīne Carjova – jauna, ambicioza un gudra sieviete, zinātniece un profesionāle, kura sevi apliecinājusi darbos, ne vārdos. Bet kāda uz rektores ievēlēšanu bija daļas mūsu cienījamās jūriecības sabiedrības pirmā reakcija un kāds bija pirmais jautājums? Vai akadēmijā sācies matriarhāts? Ko tieši jūs ar to bijāt domājuši? Vai gudrāk nebūtu jautāt, kādus mērķus jaunievēlētā rektore ir izvirzījusi sev, saviem kolēģiem, Latvijas Jūras akadēmijai, tāpat Latvijas jūriecības nākotnei?

Profesionālisms, spēja sadarboties, pacelties pāri sīkmanībai, izvīrīt lielus mērķus un netaupīt spēkus to sasniegšanai. Ļoti vienkārša veiksmes formula, un dzimumam te nav nekādas nozīmes.

LJA, tās jaunajai rektorei un visai jūriecības nozarei sadarbību, izdošanos un jauku vasaru vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls "Jūrieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048.

Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv

Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datogrāfika: Kaspars Vēveris.

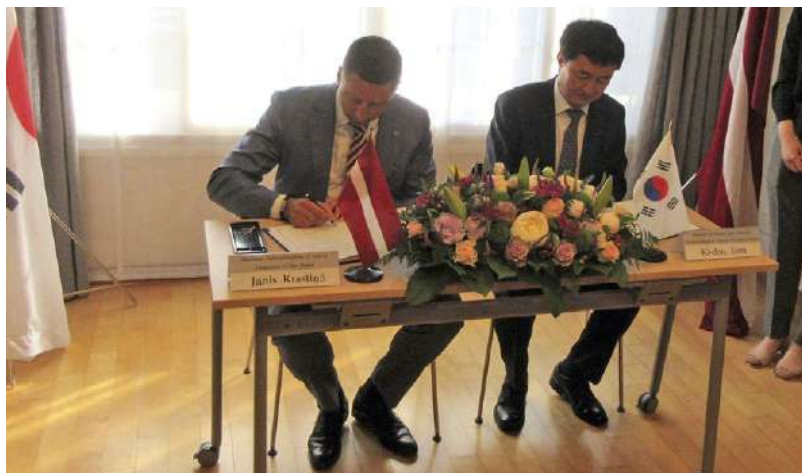
Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Arvīda Šimja, Raita Šmita, "Tēvijas Sarga", Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Latvijas Jūras akadēmijas, LDz, ES, "Maersk", "Reuters", ITF, AFP, IMO, ANO, ASV Krasta apsardzes, World Maritime News, Hong Kong Marine Department Maritime Security, "Seatrade" foto un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Parakstīts Saprāšanās memorands par Latvijas un Korejas jūrnieku dokumentu savstarpēju atzīšanu

30. maijā Latvijas vēstniecības telpās Seulā svinīgā ceremonijā tika parakstīts Saprāšanās memorands par jūrnieku dokumentu savstarpēju atzīšanu starp Latvijas Republiku un Korejas Republiku.

No Latvijas puses dokumentu parakstīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krasīņš, no Korejas Republikas puses – Jūras un zivsaimniecības ministrijas Kuģošanas un loģistikas direkcijas vadītājs Īoms Kidū.

Līdz ar memoranda parakstīšanu abas puses apņemas atzīt pušu izsniegtos jūrniecības dokumentus, kas nepieciešams Latvijas jūrniekiem, lai varētu strādāt uz Korejas Republikas kuģiem, un otrādi. Tas atvieglos līdzšinējo praksi un pavērs plašākas iespējas abu valstu jūrniekiem.



Pēc memoranda parakstīšanas ceremonijas Latvijas vēstnieks Pēteris Vaivars organizēja pieņemšanu par godu svarīgajam notikumam. Savā uzrunā viņš pauda prieku par to, ka Latvijas vēstniecībā Seulā, kas ir viena no jaunākajām Latvijas vēstniecībām pasaulē, parakstīts pirmais starpvalstu dokuments. Uz pasākumu bija aicināti Korejas Republikas Jūras un zivsaimniecības ministrijas, Ārlietu ministrijas un mediju pārstāvji. ■

Auditori uzteic Jūras administrācijas darbu

7. jūnijā SIA "Bureau Veritas Latvia" veica Latvijas Jūras administrācijas kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības auditu. Auditoru atzinums par JA darbību ir pozitīvs, neatbilstības netika konstatētas. Audita laikā tika pārbaudīta JA kvalitātes

vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot Kuģošanas drošības inspekcijas, Kuģu reģistra, Hidrogrāfijas dienesta, Juridiskā departamenta un IT nodaļas procesus, kā arī kvalitātes vadības procesu kopumā.

Auditori īpaši atzīmēja IT speciālistu darbu, to, ka tiek izmantotas modernas un mūsdienīgas metodes un tehnoloģijas, ka rūpīgi tiek izvērtētas prioritātes IT jomas drošībai uzņēmumā. Tāpat auditori atzina, ka auditēto dienestu darbinieki ir ļoti profesionāli un kompetenti. ■



Notiek jūras zvejas laivu ikgadējās pārbaudes

Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori maijā un jūnijā veic jūras zvejas laivu ikgadējās pārbaudes. Pārbaudes notiek visā piekrastē, un pārbaudītas tiek laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā.

Laivas var tikt reģistrētas arī Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) reģistrā. Šīs laivas pārbauda tikai reģistrēšanas brīdī, ikgadējās pārbaudes tām netiek veiktas. Taču ar šādām laivām zivis drīkst zvejot tikai pašu patēriņam, ar tām nedrīkst veikt komerciālo zveju.

Sarunājoties ar zvejniekiem, gandrīz visi apgalvo, ka gatavojas tuvākajā

laikā pārreģistrēt savas laivas CSDD reģistrā, jo ar komerczveju nenodarbojoties un "kaimiņš savas laivas jau ir pārreģistrējis", savukārt inspektori novērojuši, ka tā ir tikai runāšana – KR reģistrēto laivu skaits faktiski nesamazinās. To apliecina arī KR dati: 2016. gadā KR bija reģistrētas 612 jūras zvejas laivas, 2017. gadā – 611 un šogad – 610 laivas. Pārbaudēs galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas rīņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsības aparātiem. Pārbaudēs parasti viss nepieciešamais tiek inspektoriem uzrādīts, taču nav zināms, vai, dodoties jūrā, kaut kas "neaizmirstas" krastā. Paši zvejnieki gan apgalvo, ka par savu drošību rūpējoties.

Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Inspektori atzīst, ka ar katru gadu konstatēto problēmu skaits mazinās, jo zvejnieki kļūst apzinīgāki. ■



Tiek kontrolēta iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošība

Katru pavasari Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda pasažieru kuģus un izbaukuma kuģus, kas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, kā arī Ventspils ekskursiju kuģi "Hercogs Jēkabs".

Kopš 2016. gada 12. janvāra pasažieru kuģu pārbaudes jāveic līdz 15. maijam, pirms tam spēkā bija noteikumi, kas paredzēja, ka kuģi jāpārbauda līdz sezonas sākumam. Šogad lielākā daļa pasažieru kuģu īpašnieku savus kuģus un laivas bija sagatavojuši pārbaudei jau pirms 10. maija.

Pārbaudē gaitā inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

Inspektori atzīst, ka mazāk problēmu ir ar mazajiem izbaukuma kuģiem, kuri kursē galvenokārt pa pilsētas kanālu, savukārt uz lielākajiem kuģiem nereti ir novecojušas navigācijas kartes, tiek konstatēti sakaru traucējumi, dažiem kuģiem nav ierīkota vai nedarbojas ugunsdzēsības signalizācija vai ūdenslīmeņa detektori. Atsevišķiem pasažieru kuģiem nav iztīrītas un sakārtotas mašīntelpas, kas ir ugunsdrošības noteikumu pārkāpums.

Ja kuģim konstatēti trūkumi, pārbaude tiek veikta atkārtoti pēc trūkumu novēršanas, un tikai tad, ja kuģis atzīts par drošu, tas var uzsākt pasažieru pārvadājumus.

Taču inspektori neslēpj, ka visas sezonas laikā var tikt rīkotas arī operatīvās jeb neplānotās pārbaudes, par kurām kuģu īpašnieki un apkalpes iepriekš netiek brīdinātas. Tas nozīmē, ka pasažieru kuģi jāuztur kārtībā visu atpūtnieku pārvadāšanas sezonu.

Laikā kad Rīgā darbu uzsāk pasažieru kuģi, Latvijas Jūras administrācija jau tradicionāli uz tikšanos aicināja kuģu, kas kursē galvenokārt pa Daugavu un

►►► 3. lpp.

pilsētas kanālu, īpašniekus. Sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no Rīgas domes, Rīgas brīvostas, pašvaldības policijas un Krasta apsardzes dienesta.

Diemžēl nebija ieradusies Rīgas ostas policijas speciālisti, kaut gan tieši viņiem kuģu īpašnieki vēlējas uzdot jautājumus par to, kādēļ netiek kontrolēti ātrgaitas kuteru un motorlaivu īpašnieki, kuri neievēro ātruma ierobežojumus un ar savu peldlīdzekļu saceltajiem viļņiem apdraud kuģošanas drošību Daugavā, tai skaitā ostas akvatorijā.

Kuģu īpašnieki uzsvēra, ka drauds drošībai ir arī mazās laiviņas, kajaki, *sup* dēļi un citi peldlīdzekļi, kuru vadītāji nespēj novērtēt situāciju, piemēram, tuvojoties pasažieru kuģim, meklē drošāku vietu pie krasta, nesaprotot, ka iebraukuši starp kuģi un tā piestātņi. Pašlaik šādu mazizmēra peldlīdzekļu satiksme Daugavā ir



atļauta praktiski visur, taču sanāksmes laikā izskanēja ierosinājums, ka vajadzētu noteikt konkrētas vietas šādu peldlīdzekļu kuģošanai.

Rīgas domes pārstāvis atgādināja kuģu īpašniekiem, ka pie iznomātajām piestātnēm drīkst stāvēt līgumā noteiktie kuģi, tādēļ no nomniekiem tiks prasīta informācija par to, kādi kuģi atradīsies pie katras piestātnes. Tāpat kuģiniekiem jāatceras, ka kuģus nedrīkst taustot pie krasta nostiprinājumu margām. Domes pārstāvis noliedza baumas par to, ka dome pati gatavojoties iegādāties pasažieru kuģus un iesaistīties pasažieru pārvadājumu biznesā. ■

Latvijas Jūras spēki piedalās Baltijas valstu mācībās “Baltic Fortress 2018”

No 4. līdz 9. maijam Lietuvas teritoriālajos ūdeņos norisinājās ikgadējās Baltijas valstu Jūras spēku mācības „Baltic Fortress”, kurās Latviju pārstāvēja Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras kuģis M-06 “Tālvāldis”.

Mācību mērķis ir sniegt iespēju Baltijas Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieka kursa studentiem patstāvīgi plānot un vadīt operācijas jūrā, kā arī kuģu personālam veikt uzdevumu izpildi krīzes operāciju gadījumā, ļauj trenēt Baltijas valstu militāro kuģu apkalpes un apgūt standarta kaujas procedūras jūrā, tādējādi paaugstinot kuģu personāla kaujas gatavību.

Mācības “Baltic Fortress” notiek kopš 2008. gada un ir Baltijas valstu

Jūras spēku kopīgās mācības Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā. To organizēšanu katru gadu pēc rotācijas principa nodrošina viena no trim Baltijas valstīm.

Baltijas valstis BALTRON sastāvā kuģus deleģē rotācijas kārtībā uz sešiem līdz 12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi.

BALTRON mērķis ir nodrošināt Baltijas Jūras spēku mīnu meklēšanas kuģu pastāvīgu gatavību piedalīties nacionālu uzdevumu veikšanā un NATO pretmīnu vienības realizētajās operācijās. Tāpat BALTRON veicina savstarpējo savietojamību un sadarbību starp Baltijas valstu Jūras spēkiem. ■

Militārās mācības “Open Spirit 2018” Igaunijas teritoriālajos ūdeņos

No 11. līdz 25. maijam aptuveni 50 Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku karavīru piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās “Open Spirit 2018” Igaunijas teritoriālajos ūdeņos.

Militāro mācību “Open Spirit 2018” mērķis bija neitralizēt no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, uzlabojot kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī pilnīgāt mācību dalībnieku zināšanas un spējas mīnu meklēšanā.

Šogad mācības vadīja Igaunijas Jūras spēki un tajās piedalījās vairāk nekā 800 dalībnieku. Latvijas Jūras spēkus mācībās pārstāvēja mīnu meklētājs M-06 “Tālvāldis”, Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdzēju komandas vienība un Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štāba personāls.

Mācības “Open Spirit” ir ikgadējās starptautiskas mācības, kuras rotācijas kārtībā notiek kādā no Baltijas valstīm, un to uzdevums ir attīrīt kuģošanas ceļus un zvejas rajonus no Baltijas jūras dzelmē palikušajiem



sprādzienbīstamajiem priekšmetiem, tādējādi samazinot iespējamos riskus kuģošanas drošībai.

Starptautiskās mācības palīdz pilnveidot arī štābu, mīnu kuģu un ūdenslīdzēju atmiņētāju komandu sadarbību un savietojamību, taktiku un procedūras NATO un programmas “Partnerattiecības mieram” (PfP) vienību starpā.

Pagājušajā gadā starptautiskās mācības “Open Spirit 2017” notika Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Pavisam tika atrasti un iznīcināti 58 sprādzienbīstami priekšmeti – 56 mīnas un divas torpēdas. ■

Tirdzniecības ierobežojumi nes līdzī virkni problēmu

Ne tikai BIMCO analītiķi, bet arī citi kuģošanas nozares speciālisti ir vienprātīgi, ka brīvā tirdzniecība nodrošina labklājību un mieru, un tas ir viens no pamatprincipiem, ko vērts īpaši sargāt. Visi tirdzniecības ierobežojumi, lai kādi tie būtu, nenovēršami atstāj ietekmi arī uz kuģniecības biznesu, un tas nozīmē, ka no kravu deficīta cieš ne tikai kuģu īpašnieki, bet notiek ķēdes reakcija, kas līdzī velk un rada problēmas jūrnieku darba tirgū un darba samaksā, krītas kravu apjoms ostās, tātad automātiski cieš visi, kas iesaistīti ostu biznesā un pārvalda ostu infrastruktūru.

Analītiķi uzskata, ka tērauda un alumīnija tarifiem nebūs lielas ietekmes uz starptautisko tirdzniecību kopumā, tātad tie neietekmēs arī kopējo dinamiku kuģniecības sektorā, tai

skaitā konteinerpārvadājumu tirgū. Patiesībā no Pasaules Tirdzniecības organizācijas noteiktajiem ierobežojumiem pasaules tirdzniecība cieš jau kopš 2009. gada. Lai gan šo problēmu zināmā mērā ir izdevies risināt ar dažādiem tirdzniecības veicināšanas pasākumiem, tomēr joprojām pasaules ekonomika nav spējusi īsti atveseļoties.

BIMCO galvenais analītiķis Pēters Sands komentē: "Atvērta ekonomika ir labākais, ko var vēlēties tirgus dalībnieki, jo tā ļauj optimāli izmantot resursus, bet tirdzniecības kara rezultāts ir dārgākas preces un zemāka kvalitāte, un tas attiecas uz visiem produktiem un precēm. ASV ir salīdzinoši liels tirdzniecības deficīts ar ES, Ķīnu, arī ar Meksiku, Japānu un Kanādu, bet Tramps maldās, ja domā, ka tirdzniecības karš

dos pozitīvu rezultātu un atrisinās situāciju ASV.

Ja ASV ir uzlikusi barjeras tērauda un alumīnija importam, tad ES, Japāna un Ķīna var noteikt tarifus, piemēram, lauksaimniecības produktu importam – sojai, pupām, kukurūzai un kviešiem.

Jau tagad Eiropas Komisija gatavojas ierobežot *Harley-Davidson* motociklu un *Levi's* džinsu importu, kas tiešā veidā trāpīs pa Trampa Kentuki vēlēšanu apgabalu.

Starptautiskā gaisotne ir pilna ar atbēdības draudiem, un tā ir satraucoša tendence, kas vistiešākajā veidā atsauksies uz pieprasījumu pēc globālās kuģniecības pakalpojumiem. Tomēr jāatceras, ka mūsdienu globalizācijas laikmetā nevar skatīties tikai uz vienas nozares ciešanām, jo viss savā starpā ir cieši saistīts."

Sudraba kategorija Ilgtspējas indeksa novērtējumā un Ģimenei draudzīga komersanta statuss

Šogad Latvijas Jūras administrācija, otro reizi piedaloties *Ilgtspējas indeksa* novērtējumā, ieguva Sudraba kategoriju. Piesakoties *Ilgtspējas indeksa* novērtējumam, tika veikts pilnīgs publiskais uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju.

Ilgtspējas indekss ir praktisks stratēģiskās vadības instruments, kas balstīts uz starptautiski atzītu metodoloģiju un palīdz uzņēmumiem novērtēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni piecās jomās – stratēģijā, tirgus attiecībās, darba vidē, vidē un sabiedrībā. Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija (LD-DK) un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība (LBAS).

Šogad negaidīts, bet patīkams pārsteigums JA kolektīvam bija arī Ģimenei draudzīga komersanta statusa iegūšana. Šajā kategorijā uzņēmumus vērtē Labklājības ministrija.



Ārvalstu karoga kuģiem Venecuēlā jānorēķinās kriptovalūtā

Smagā ekonomiskajā krīzē esošā Venecuēla kļuvusi par pirmo valsti pasaulē, kuras valdība izdevusi savu oficiālo kriptovalūtu – petro. Tas piesaistīts Venecuēlas naftas rezervēm, un noteikts, ka sākuma posmā viena petro vērtība būs apmēram 60 ASV dolāru.

2018. gada 23. martā Venecuēlas valdība izdeva biļetenu kuģniecības aģentūrām, informējot, ka Nacionālais ūdenssaimniecības institūts (INEA), kas darbojas kā Venecuēlas jūras administrācijas iestāde, par saviem pakalpojumiem kuģiem ar ārvalstu karogu maksu iekasē kriptovalūtā. Petro ieviešanas nolūks ir arī mazināt ASV ietekmi uz valsts parāda palielināšanos un papildu sankcijām pret Venecuēlu, tostarp valsts naftas uzņēmumu "Petróleos de Venezuela" (PDVSA).

Atbildot uz petro ieviešanu, ASV prezidents Donalds Tramps izdevis rīkojumu Nr. 13827, kas aizliedz ASV valdībai un privātpersonām finansēt vai iesaistīties jebkādos darījumos ar jebkuru ciparu valūtu, ko Venecuēlas valdība izdevusi pēc 2018. gada 9. janvāra.

Par ko liecina zemē nomests polietilēna maisiņš vai pudele?

Atzīmējot 100 gadu, kas pagājuši kopš Latvijas valsts proklamēšanas, Vides izglītības fonds, Ekoskolas un vairāki sabiedrībā zināmi cilvēki aicina piedalīties Piekastes Tīrradē – iniciatīvā, kuras laikā kopīgiem spēkiem tiks sakopta Baltijas jūras piekraste.

Piekastes Tīrrade notiks katru septembra sestdienu ciešā sadarbībā ar vietējām pašvaldībām, Ekoskolām, iniciatīvas sadarbības partneriem un ikvienu, kam rūp tīra piekraste. Iniciatīvas nosaukums "Piekastes Tīrrade" ietver vārdu, kas ticis radīts īpaši šim pasākumam. "Tīrrade" ir saliktenis, ko veido divi vārdi – "tīrs" un "radīt". Tādējādi iniciatīvas autori vēlas uzsvērt, ka tos vieno un iedvesmo ideja par tīras vides radīšanu, vīzija par tīru un sakoptu piekrasti

"Lai mudinātu iespējami plašāku sabiedrību iesaistīties Piekastes Tīrradē, esam uzrunājuši vairākus sabiedrībā zināmus cilvēkus, aicinot viņus kļūt par Piekastes Tīrrades vēstnešiem," stāsta Vides izglītības fonda pārstāve Sanita Rībena. "Mēs esam priecīgi, ka uz mūsu aicinājumu jau ir atsaukušies Edgars Šubrovskis, Eva Johansone, Anitra Tooma, Ilmārs Šlāpins, Jēkabs Nīmanis, Kristīne Virsnīte, Rita Paula

un vairāki citi, paldies viņiem! Mūsu nolūks ir iedvesmot un iesaistīt pēc iespējas vairāk cilvēku, tā, lai tīra piekraste patiešām kļūst par mūsu visu dāvanu Latvijai. Mēs labi saprotam, ka Piekastes Tīrradei drīzāk ir simboliska nozīme, jo, lai uzturētu tīru piekrasti visu gadu, ir jāiegulda mērķtiecīgs un sistēmisks darbs, ikvienam ir "roka jāpieliek" – gan pašvaldībām, gan atbildīgajām valsts institūcijām, gan vietējiem uzņēmējiem, gan ikkatram no mums. Šī iniciatīva ir stāsts par mūsu sapni par tīru piekrasti, par mūsu mīlestību pret jūru, tas ir simbolisks labās gribas žests. Katrs cilvēks, kas iesaistās, ir apliecinājums, ka šis sapnis par tīru piekrasti ir mūsu kopējā vēlme. Piekastes Tīrradei atbalstu jau ir izteikuši laikraksts "Diena", radio "Skonto" un "TEV", TV24 un raidījums "Vides fakti". Mēs priecāsimies par ikvienu, kas pievienosies šai iniciatīvai."

Portāla "Satori" galvenais redaktors Ilmārs Šlāpins: "Linija, kurā jūra sastopas ar krastu, ir savdabīga dzīvības un radīšanas kvintesence – tā nekad nav tāda pati kā vakar. Ejot simto reizi vienā un tajā pašā vietā, tu vienmēr ieraudzīsi savādākus izskalojumus, sanesumus, apledojumus un smilšu vilnišus, krasta līnija nemitīgi mainās un rada jaunu pasauli tās acumirklīgajā neatkārtojamībā. Reizēm to iztraucē zemē nomests polietilēna maisiņš vai pudele. Bet to taču var pacelt, vai ne?"

Vides žurnāliste Anitra Tooma: "Nodzīvojusi pusmūžu Vidzemē, es sajutu jūras valdzinājumu un nu jau vairāk nekā desmit gadus dzīvoju pie Dižjūras. Tieši tā: pie jūras dzīvoju, Rīgā strādāju. Ja neesmu redzējusi horizontu, grūti dzīvot. Jūras, saules un debesu krāsu saspēles ieaucas deķos un ieadās kamzolos. Mana jūra ir Mazirbē – te ir tīrākais liedags, kāpās zied ļoti retās cefalantēras, aizvējā līdinās tauriņi, bet putnu migrācijas laikā debesis dzied. Pievakarē jūrā iet peldēties brieži, ūdri uzlasa bušu makšķernieku pamestās garneļu atliekas, bet mēs ar Vilni un Irmu lasām pēdu rakstus. Vasarā uz saulrieta laiku kāpās iznāk teju visi vasarnieki kā uz savdabīgu teātra izrādi un tad laimīgām acīm atgriežas savos vienkāršajos namiņos. Mēs dzīvojam ļoti atsevišķi, bet saulriets mūs visus vieno. Katra jūrmalnieka kabatā ir maišelis atkritumiem: mēs esam patiesi izbrīnīti, kāpēc cilvēki, kas brauc teju pārsimts kilometru tīkties ar jūru, bez minstināšanās atstāj liedagā izdzerātās pudeles, noņem izsmēkus un citas drāzas. Nav brīnums, ka vietējie nevēlas auto-stāvvietas pie jūras – mums nepatīk cilvēki, kas negodā jūru. Ciemiņ, ja tu vēlies, lai tevi sagaida ar smaidu, neesi sušķis!"





ANO pieņem rezolūciju, lai novērstu plastmasas piesārņojumu pasaules okeānos un jūrās

Plastmasas atkritumi nerespektē nacionālās robežas, tie migrē pa ūdens un gaisa strauvmēm. Vairāk nekā 50% okeānu teritorijas atrodas ārpus valstu jurisdikcijas, tai skaitā arī vietas, kur okeānos veidojas milzīgas plastmasas salas. ANO mērķis ir ilgtspējīgas attīstības vārdā novērst katastrofālo piesārņojumu avotus un ievērojami samazināt sauszemes darbības, kas nodara kaitējumu pasaules okeāniem, kā arī mudināt ANO dalībvalstis rīkoties tā, lai nepieļautu pasaules ūdeņu piesārņošanu un mikroplastikas nonākšanu okeānā.

Japānas Jūras zinātnes un tehnoloģiju aģentūras Globālais okeanogrāfijas datu centrs (GODAC) 2017. gadā izveidoja publiski pieejamu okeānu piesārņojuma datu bāzi, kurā apkopota informācija, video un foto materiāli par piesārņojumu okeānos kopš 1983. gada. Datu bāze atklāj visai neapmierinošu ainu, kas liecina, ka cilvēka radītie plastmasas atkritumi koncentrējas milzīgās platībās, sasniedz okeāna dziļākos slāņus, pat



10 898 metru dziļumu, un atrodas vairāk nekā 1000 jūdžu attālumā no kontinentālās daļas. Blīva plastmasas atkritumu sala Klusā okeāna ziemeļu daļā, piemēram, plešas 335 kvadrātkilometru platībā. Pētījumā norādīts, ka starptautisks okeānu piesārņojuma monitorings, datu pieejamība un informācijas apmaiņa var uzlabot piesārņojuma pārvaldību un pasaules okeānu ekosistēmas saglabāšanu.

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

ANO Vides asamblejā, kas notika Nairobi, vairāk nekā 200 pasaules valstis pieņēma rezolūciju, lai novērstu plastmasas piesārņojumu pasaules okeānos un jūrās. Lai gan tas nav juridiski saistošs dokuments, tomēr var kļūt par ievērojamu dzinuli pasaules okeānu aizsardzībai. Zinātnieki, kas aicināja noslēgt starptautisko nolīgumu, pauda viedokli, ka plastmasas piesārņojums ietekmē bioloģisko daudzveidību, radot globālu apdraudējumu okeānu ekosistēmai.

ANO Vides asamblejas 3. sesijā, kas 2018. gada sākumā notika Čīlē, "Tīras jūras" kampaņai pievienojās Omāna, Šrilanka un Dienvidāfrika. Šrilanka paziņoja, ka līdz 2018. gada vidum nāks klājā ar aizliegumu izmantot vienreizējās lietošanas plastmasas izstrādājumus, kā arī pieliks vislielākās pūles, lai nodrošinātu plastmasas atkritumu pārstrādi.

Daži fakti par plastmasas piesārņojumu

✓ Starptautisks zinātnieku veikts pētījums liecina, ka ik gadus upes aiznes jūrās un okeānos līdz 2,75 miljoniem metrisko tonnu plastmasas.

✓ Desmit upes – Jandzi, Huanhe, Haihe, Pearla, Amura, Mekonga, Inda, Ganga, Nigēra un Nīla – dod līdz 95% no visiem pasaules okeānos nonākušajiem plastmasas atkritumiem.



✓ Kopumā plastmasas atkritumi koncentrējas 57 dažāda lieluma pasaules upēs, bet Jandzi upe, kuras krastos dzīvo vairāk nekā pusmiljards cilvēku, ik gadus ir atbildīga par 1,5 miljardiem metrisku tonnu atkritumu.

✓ Vairāk nekā ceturtdaļa daļa no visiem atkritumiem rodas Āzijā, bet piecas valstis – Ķīna, Indonēzija, Filipīnas, Vjetnama un

Šrilanka – rada vislielāko plastmasas atkritumu daudzumu, kas nonāk okeānā. Ķīna ir atbildīga par 28% no kopējā piesārņojuma daudzuma.

✓ Vienīgā no rūpnieciski attīstītajām valstīm, kas ieņem 20. vietu piesārņotāju vidū, ir ASV, lai gan jāatzīst, ka ASV veido tikai vienu procentu no piesārņojuma apjoma jeb 77 tūkstošus tonnu. ASV katru



dienu tiek izmantoti aptuveni pusmiljards plastmasas salmiņu, tāpēc ir izsludināta akcija: jūs varat baudīt kokteiļi arī bez salmiņa!

✓ Katru minūti tiek pārdots viens miljons plastmasas pudeļu.

✓ Tiek lēsts, ka līdz 2021. gadam katru gadu tiks izmesti 538 miljardi plastmasas pudeļu, un tikai mazāk par pusi plastmasas pudeļu tiek pārstrādātas.

✓ Saskaņā ar GODAC ziņojumu nelielas plastmasas daļiņas no automašīnu riepiem un pat apģērba auduma varētu būt atbildīgas par līdz pat 30% plastmasas, kas piesārņo mūsu okeānus.

Mikroplastika pat Arktikas ledū

Zinātnieki katrā arktisko jūru ūdens litrā atklājuši rekordlielu plastmasas daudzumu – 12 tūkstošus mikroplastikas daļiņu, kas palielina bažas par tās negatīvo ietekmi uz jūras vidi un cilvēku veselību. "Helmholtz Polar and Marine Research Center" (AWI) atrada iepakojuma, krāsu, neilona, poliestera un celulozes acetāta daļiņas, ko parasti izmanto cigarešu filtru izgatavošanai. Zinātnieki uzskata, ka liela daļa piesārņojuma ledājos ir vietējais arktiskais piesārņojums. Viņi arī brīdina, ka ledājos atrastā plastmasas piesārņojuma ietekme uz jūras ekosistēmu un cilvēku veselību vēl nav izpētīta, tāpēc neviens nevar pateikt, kādu iespaidu tas rada un radīs turpmāk. ■

Miers cilvēku starpā un aizsardzība videi!

CCB gadskārtējā konference, Baltijas jūras reģions, 2018. gada 2. maijs

Aicinājums par Baltijas jūru – miera jūru visām valdībām, parlamentu deputātiem, Eiropas Parlamenta deputātiem no Baltijas jūras reģiona, visām vides un miera veicinātājām organizācijām Baltijas jūras reģionā.

Baltijas jūra, mūsu ievainojamā iekšzemes jūra, ir viena no visvairāk kuģotākajām, traušlākajām un piesārņotākajām jūrām pasaulē. Pašlaik visdažādākās vides problēmas ātri apsteidz pieaugošie militārie draudi.

Papildus pieaugošajam pastāvīgā karaspēka daudzumam Baltijas jūras reģionā pieaug arī militāro mācību skaits. Pieaug arī dalībnieku un dalību ņemšo valstu skaits. Arī mācību veids mainās. Šodien tiek izmēģinātas arī smagi bruņota karaspēka sadursmes, kā arī iesaistīta ar atomieročiem bruņota kara tehnika. Turklāt 2017. gada vasarā ir pieaugusi gaisa robežu pārkāpšana vai bīstama pietuvošanās.

Militārās mācības, kurās piedalās tūkstoši un desmiti tūkstoši dalībnieku un ko gan Rietumu valstis, gan Krievija organizē vairākas reizes gadā, dramatiski palielina spriedzi starp Rietumu valstīm un Krieviju un veicina reģiona vides piesārņojumu. Mācības ir drauds pasaules mieram un ievērojama resursu izšķērdēšana, ko vajadzētu izlietot, lai risinātu eksistējošos un nākotnes izaicinājumus vides jomā.

Plašas mācības, līdzīgas tām, kas notika 2017. gadā – "Arctic Challenge", "Northern Coast", "Aurora"

un "Zapad", var arī novest pie kļūdām. Šādām kļūdām var būt katas-trofālas sekas.

Papildu drauds ir kodolieroču modernizēšana, kas pēc daudzu kara analītiķu un miera pētnieku domām palielina to izmantošanas iespēju. Papildus Lielbritānijas un Francijas kodolgalviņām ASV ir izvietojušas kodolgalviņas Eiropā. Krievijai ir kodolgalviņas tās iekšējā teritorijā, kā arī, iespējams, ar kodolgalviņām aprīkojamas raķetes Kaljiņingradā.

Jāņem arī vērā, ka Baltijas jūras krastos atrodas vairākas atomelektrostacijas un citas ar kodolindustriju saistītas ražotnes, kas rada augstu bīstamību lielas militāras spriedzes apstākļos, ko izraisa plašas militārās mācības vai kara konfliktu situācijas.

Visbeidzot, Baltijas jūra ir apdraudēta no iepriekšējo karu atstātā mantojuma – tūkstošiem tonnu sprāgstvielu un ķīmisko ieroču, kas nogremdēti 2. pasaules kara laikā. Tāpat arī tiek lēsts, ka pēc 2. pasaules kara Baltijas jūrā nonākuši vairāki simti tūkstoši tonnu aviācijas bumbu, mīnu un cita kara materiāla.

Mēs, kas esam parakstījuši šo aicinājumu, – 145 vides aktivisti, starptautisku projektu vadītāji, ostu un biznesa, kā arī citu nozaru pārstāvji no Somijas, Norvēģijas, Zviedrijas, Krievijas, Vācijas, Polijas, Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Baltkrievijas, Dānijas, ASV, Austrijas, Ukrainas, Francijas, Apvienotās Karalistes un Šveices:

Aicinām ikvienu valdību valstīs pie Baltijas jūras izmantot tās finanšu līdzekļus Baltijas jūras glābšanai tā vietā, lai finansētu bruņošanas un citas aktivitātes, kas piesārņo vidi.

Aicinām plānot un veidot debates par militārajiem draudiem Baltijas jūras reģionā. Mēs gribam iesaistīt politikus, miera institūtus, miera pētniekus, māksliniekus, pazīstamas personības, nevalstiskās organizācijas un sociāli aktīvus iedzīvotājus visā Baltijas jūras reģionā piedalīties mūsu projektā un padarīt Baltijas jūru par MIERA JŪRU, kur valdītu miers cilvēku starpā un vides aizsardzība!■

Kampaņai "Mana jūra" piešķirta Baltijas jūras fonda 2018. gada galvenā balva

Par ieguldījumu Baltijas jūras vides aizsardzībā un jūru piesārņojošo atkritumu problemātikas aktualizācijā Vides izglītības fonda kampaņai "Mana jūra" piešķirta starptautiskā Baltijas jūras fonda (*Baltic Sea Fund*) ikgadējā balva un 20 000 eiro. Šī ir pirmā reize kopš vairāk nekā 20 gadiem, kad balva piešķirta Latvijas pārstāvim vai organizācijai.

Baltijas jūras fonds ir viens no pieredzes bagātākajiem vides aizsardzības atbalsta fondiem Baltijas jūras reģionā. Fondu 1989. gadā dibināja somu uzņēmējs un mecenāts Anders Viklofs, un tā patrons ir bijušais Somijas prezidents Marti Ahtisāri. Fonda mērķis ir sniegt atbalstu izpētei un citām aktivitātēm, kas palīdz aizsargāt Baltijas jūru un tās piekrasti, un piešķirto ikgadējo apbalvojumu mērķis ir izcelt sekmīgākās un inovatīvākās iniciatīvas visā reģionā. Iepriekšējos gados galveno balvu saņēma HELCOM Jūrlietu darba grupa un pazīstamais zviedru režisors Folke Ridens.

Vides izglītības fonda kampaņu "Mana jūra" īsteno kopš 2012. gada. Latvijā tā galvenokārt kļuvusi pazīstama, pateicoties ikvienam interesentam atvērtajai un daudzveidīgām publiskām un izglītojošām aktivitātēm piepildītajai ikgadējai *Zaļajai ekspedīcijai* gar visu 500 kilometru garo Baltijas jūras Latvijas piekrasti. Tāpat arī sabiedrības uzmanību piesaista kampaņas izpētes rezultātu publicēšana par jūru piesārņojošo atkritumu situāciju Latvijas piekrastē. Paralēli šīm aktivitātēm kampaņa nodrošina saskaņā ar ANO Vides programmas metodoloģiju apkopoto datu analīzi, interešu aizstāvību un priekšlikumu izstrādi turpmākiem uzlabojumiem jūras piesārņojuma mazināšanā.

"Atzinība starptautiskā līmenī ir patīkama, tas ir novērtējums ieguldītajam darbam šīs iniciatīvas veidošanā un attīstīšanā, kurā šo gadu laikā savu ieguldījumu devis katrs tās dalībnieks un brīvprātīgais. Tomēr vispirām kārtām balva ir apliecinājums

tam, cik aktuāla arī Baltijas jūras reģionā ir jūras piesārņojošo atkritumu problēma, un, ja mēs negribam, lai piepildās draudīgā prognoze, ka pēc dažiem gadu desmitiem jūrās un okeānos plastmasas atkritumu būs vairāk nekā zivju, risinājumi ir jāmeklē jau šodien," atzīst Vides izglītības fonda vadītājs Jānis Ulme.

Pēc viņa teiktā, kampaņas "Mana jūra" īstenotāji cer, ka saņemtā balva pamudinās lēmumu pieņēmējus saklausīt kampaņas gaitā izteiktos ierosinājumus situācijas uzlabošanai. Protams, lielā mērā risinājums ir mūsu pašu dzīvesveida un patēriņa izvēle, atbildīga piekastes apsaimniekošana pašvaldību līmenī.

"Tomēr arī valsts līmenī ir steidzami paveicamas lietas, lai mēs piekrasti un jūru saviem bērniem varētu atstāt tīrāku," uzsver Jānis Ulme. "Pirmkārt, ir jāizbeidz absurdie dažu lobiju ekonomiskajās interesēs balstītie mēģinājumi kārtējo reizi nepieļaut depozīta sistēmas izveidi Latvijā par spīti tam, ka šis ekonomiskais instruments ir sevi pozitīvi pierādījis ikvienā valstī, kur darbojas. Otrkārt, ir jāaktualizē jautājums par videi ilgtermiņā nodarītā kaitējuma kompensāciju iekļaujoša dabas resursu nodokļa būtisku paaugstinājumu tādiem materiāliem un produktiem, kuri visvairāk ietekmē jūras piesārņojošo atkritumu problēmas saasināšanos. Treškārt, ņemot vērā, ka pēdējos gados jau virkne valstu ir ierobežojušas vai pavisam aizliegušas tādas preces kā vienreiz lietojamie plastmasas trauki un galda piederumi, arī Latvijai būtu jāpievienojas šai iniciatīvai."■

Zilā karoga saņēmēji īsteno arī vides izglītības programmu

2018. gadā Latvijā Zilā karoga sertifikātu saņēmuši 23 kandidāti, tai skaitā 20 peldvietas un trīs jahtu ostas. 18 peldvietās un trijās jahtu ostās Zilais karogs plīvoja arī pērn. Zilā karoga sertifikāts apliecina, ka peldvietas un jahtu ostas atbilst visaugstākajiem vides aizsardzības un ilgtspējīgas saimniekošanas standartiem. Papildus šo standartu nodrošināšanai Zilā karoga saņēmēji īsteno arī vides izglītības programmu.

“Katru gadu papildus detalizētām atskaitēm par vides aizsardzības un ilgtspējīgas saimniekošanas plānu izpildi Zilā karoga sertifikāta saņēmēji iesniedz arī atskaides par paveikto vides izglītības jomā, kā arī plānu, kādas aktivitātes nolēmuši rīkot šajā gadā,” stāsta Vides izglītības fonda vadītājs Jānis Ulme. Vides izglītības fonds Latvijā īsteno vairākas “FEE International” programmas, arī Ekoskolu programmu izglītības iestādēm un Zaļās atslēgas ekosertifikācijas programmu viesmīlības nozarei. “Mēs cenšamies panākt sinerģiju starp šīm programmām un esam gandarīti, ka tā kļūst aizvien ciešāka,” uzver Jānis Ulme.

Zilā karoga programmas ietvaros Latvijas pašvaldībās šogad tiks īstenotas vairāk nekā 70 dažādas vides izglītības aktivitātes, veicinot sabiedrības izpratni par vides jautājumiem un iesaistīšanos praktiskos vides aizsardzības darbos. Arī šogad, tāpat kā agrākos gados, Zilā karoga sertifikāta saņēmēji īsteno izglītojošas un radošas aktivitātes vietējo izglītības iestāžu audzēkņiem, izmantojot



dažādas radošas metodes, piemēram, Kuldīgā skolēni iepazīs dabas daudzveidību, dodoties pārgājienā un piedaloties īpaši izveidotā spēlē; Ventspilī skolēni piedalīsies vizuālās mākslas konkursā un pilsētas vides olimpiādē; Liepājā radošo darbnīcu laikā pilsētā stādīs puķes; savukārt Limbažos skolēni piedalīsies praktiskās nodarbībās – gatavos putnu būrus, kopā ar speciālistiem

vēros un iepazīs putnus, kā arī stādīs kokus.

Vairākās izglītojošajās Zilā karoga aktivitātēs tiks iesaistīti vietējie iedzīvotāji un pilsētas viesi, piemēram, Jūrmalā vietējam biedrībām un nodibinājumiem tiks organizēts projektu konkurss, Jēkabpilī īpaša uzmanība tiks pievērsta makšķernieku un tūristu izglītošanai vides jomā, savukārt Kuldīgā radošajā un izglītojošajā vasaras skolā tiks aicinātas piedalīties ģimenes ar bērniem.

Gandrīz visi Zilā karoga saņēmēji savās šā gada aktivitātēs iekļāvuši arī apkārtējās vides sakopšanas darbus. Engurē un Jūrmalā papildus izglītojošām aktivitātēm sadarbībā ar speciālistiem un aicinot piedalīties arī vietējos iedzīvotājus un Ekoskolu skolēnus tiks nostiprinātas kāpas. Pirms tam tiks apsekota pludmale, lai saprastu, kur šādi darbi ir nepieciešami, pēc tam pasākuma dalībnieki kopā ar speciālistiem no apzāģēto pludmales kārklu zariem veidos pinuma žodziņus.■

Latvijas Zilā karoga saņēmēji 2018. gadā

Peldvietu kategorijā: Engures novada kempinga “Abragciems” peldvieta, Daugavpils pilsētas peldvieta “Stropu vilnis”, Daugavpils pilsētas Stropu ezera peldvieta, Jēkabpils pilsētas Radžu ūdenskrātuves peldvieta, Jūrmalas pilsētas Jaunkemeru peldvieta, Jūrmalas pilsētas Bulduru peldvieta, Jūrmalas pilsētas Dubultu peldvieta, Jūrmalas pilsētas Dzintaru peldvieta, Jūrmalas pilsētas Kauguru peldvieta, Jūrmalas pilsētas Majoru peldvieta, Jūrmalas pilsētas Mellužu peldvieta, Kuldīgas pilsētas Mārtiņsalas peldvieta, Liepājas pilsētas Dienvidrietumu peldvieta, Liepājas pilsētas peldvieta pie stadiona, Liepājas pilsētas Beberīņu peldvieta, Limbažu novada Lielezera peldvieta, Rīgas pilsētas Vakarbuļļu peldvieta, Rīgas pilsētas Vecāķu peldvieta, Saulkrastu novada Centra peldvieta, Ventspils pilsētas pludmale.

Jahtu ostu kategorijā: Jūrmalas osta, “Liepāja Marina” un “Pāvilosta Marina”.

Kapteiņa bezatbildība, glābēju profesionalitāte

1993. gada 9. novembrī pie Apvienotajai Karalistei piederošajām Šetlendās salām netālu no Bresejas bākas notika viena no vērienīgākajām glābšanas operācijām Lielbritānijas vēsturē. Vētras laikā uz piekrastes klintīm tika uztriekts Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes saldētājtraleris "Lunohod 1". Pateicoties glābēju varonībai un profesionalitātei, kuģa apkalpe – aptuveni 80 cilvēku – tika izglābta, taču pats kuģis aizgāja bojā.

"Tā viennozīmīgi bija kapteiņa vaina – pārgalvība, neprofesionalitāte, situācijas nenovērtēšana. Es kapteini pazinu jau no jūrskolas laikiem, un viņš visu mūžu strādāja visādus brīnumus," saka Dainis Engēlis, bijušais Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes ģenerāldirektors, tagad Liepājas SEZ Hidrogrāfijas grupas vadītājs.

Jāatzīst, ka "Lunohod 1" kapteinis, kurš pēc šīs avārijas zaudēja gan darbu, gan kapteiņa diplomu, turpināja "strādāt brīnumus" un 1999. gada 4. decembrī, būdams zvejas kuģa "Sniegs" kapteinis, aizgāja bojā kopā ar visu kuģi, kad "Sniegs" vētras laikā tika uztriekts Liepājas molam. Toreiz gāja bojā visa zvejas kuģa apkalpe. Arī šī avārija notika kapteiņa neprofesionalitātes dēļ. Kā iespējams, ka kapteinis turpināja strādāt arī pēc diploma zaudēšanas, turklāt atļāvās būt tikpat pārgalvīgs un bezatbildīgs? Jāņem vērā, ka tie bija īsti juku laiki, saka Dainis Engēlis, un daļai jūrnīeku bija gan Latvijas, gan vēl joprojām arī PSRS diplomu. Viens tika anulēts, otrs palika, un kapteinis bez problēmām atrada darbu citā firmā.

Šodien ir faktiski neiespējami atrast kādu no izdzīvojušajiem "Lunohod 1" jūrnīkiem, jo gandrīz visi bija krievi, baltkrievi un ukraiņi, kas tagad pametuši Latviju, daži jau arī miruši. Taču par neaizmirstamo nakti, kad kuģis gāja bojā, ir gatavs pastāstīt kapteinis Ansis Daizis, Liepājas ostas Kuģu kustības dienesta vadītājs, kurš tālajā 1993. gada 9. novembra naktī ar savu kuģi atradās pavisam netālu no "Lunohod 1".

Mr. Kieran Murray,
20, Cairney Road Lane,
c/o 2 Kewunmanges Longridge,
mail.com WEST LOTHIAN,
L.D1501 771 430 EH 47 8 FD.
7th March 2018
Ambassador Brazil,
This November 9th 2018
is the 25th anniversary of the
greatest Maritime Helicopter rescue
in the United Kingdom.
The Fish Factory Ship
M.V. Lunohods I, with a crew of
60, struck rocks during severe
gale force winds, and started
sinking off the Shetland Islands
during the early morning 9th
November 1993. A total of 56
crew were winched into the
Rescue Helicopter (in two flights)
as the ship was sinking. 3
crew were recovered from a
liferaft and one managed
to make it to shore. All 60
lives were saved.
My name is Kieran
Murray and I was the rescue
crewman that night. I've
spent a total of 33 years
on the Coastguard Rescue Helicopter
in Shetland, but have now
retired and living outside
Edinburgh.
I have enclosed a
few copies from National Newspapers
that covered the story. I feel
that this upcoming anniversary
is worthy of notice.
Yours sincerely
Kieran Murray

Latvijas Republikas vēstniecība Lielbritānijas un Ziemeļlīrijas Apvienotajā Karalistē un Latvijas Jūras administrācija saņēma Kierana Murraja kunga vēstuli, kurš pirms 25 gadiem kā helikoptera vinčas operators bija piedalījies vienā no Lielbritānijas vērienīgākajām jūras glābšanas operācijām, un tagad interesējās par kuģa "Lunohod 1" izglābtās apkalpes šodienas gaitām. Viņa vēstule bija ierosme vēlreiz atgriezties pie 1993. gada notikumiem.



"Tas bija visstākais haosa laiks, mēs bijām priecīgi par jebkuru darbu. Bija piedāvājums pie Šetlendās salām saldēt skumbrijas. Tur apstākļi bija sarežģīti. Vajadzēja stāvēt uz enkura, mēs metām un metām enkuru, bet kuģis turpināja dreifēt. Mani izsauca Murmanskas bāzes kuģis un informēja: grunts ir ļoti akmegaina, met, cik vien tev

ir enkura ķēdes! Tā arī darīju, tad kuģis stāvēja. Arī citi Latvijas kuģi meta četras enkura ķēdes, bet vajadzēja vismaz sešas, pat astoņas. Mēs dalījāmies pieredzē, tā bija pieņemts. Tur bija kuģis "Pružāni", tā kapteinis bija ļoti pieredzējis, mēs ilgi runājāmies. Bet "Lunohod 1" kapteinim nekad nebija laika.

Tajā vakarā mēs bijām netālu no Lervikas. "Lunohod 1" bija atvedis man matrozi, kapteinis mani izsauca un teica, lai nāku un paņemu savu cilvēku. Atbildēju, ka šovakar ne, sola lielu vēju, pat viesuļvētru, ja tā būs, iešu atklātā jūrā. "Tu baidies?" viņš jautāja. Teicu, ka nebaidos, bet kāpēc man mocīties? Es tā arī

▶▶▶ 12. lpp.



►►► 11. lpp.

izdariju – pacēlu enkuru un izgāju atklātā jūrā, kādas astoņas jūdzes no Bresejas. Pūta ļoti spēcīgs rietumu vējš, bet "Lunohod 1" kapteinis pilnīgi neloģiski pārgāja uz citu vietu pie Bresejas bākas, tikai kādas četras piecas kabeļtauvas no klinšainā krasta. Manuprāt, šādai rīcībai nebija pilnīgi nekāda pamata. Mēs neviens to nesapratām. Arī "Pružāni" palika uz enkura, bet tikai tāpēc, ka viņi nepaspēja noņemties, jo pie borta bija cits kuģis. Tas otrs kuģis paspēja

attaukoties un aiziet, bet "Pružāni" vairs nepaguva, viņi arī palika klinšainā vietā. "Pružānu" kapteinis vēlāk teica, viņš neesot domājis, ka būšot tik grūti.

Bet mēs izgājām jūrā, un īsi pēc pusnakts otrais stūrmanis man zvanīja, ka saņemta ziņa – "Lunohod 1" esot uz akmeņiem. Ļoti drīz arī pārtrūka sakari. Mēs apgriezāmies un devāmies palīgā. Ierodoties redzēju, ka tur jau strādā velkoņi un liels helikopters. Taču velkoņi neko nevarēja palīdzēt, jo vējš spieda "Lunohod 1" klāt pie akmeņiem. Es sapratu, ka arī mēs nevaram palīdzēt, visas cerības bija tikai uz helikopteru. Aizsūtīju ziņu uz bāzi un gāju atpakaļ jūrā.

Nākamajā dienā atbrauca aģents, un mēs aizbraucām uz nelaimes vietu. Tur jau saimniekoja angļi, bet mēs arī "izsēdinājām desantu". Mans vecākais palīgs mēģināja aiziet līdz kuģa tiltiņam, bet tas jau bija zem ūdens.

"Lunohod 1" ekipāžu satikām pilsētā. Daudziem bija sasitumi, zilumi, taču visi bija dzīvi. Trīs vai četri tikuši izskaloti krastā un izglābti, bet visus pārējos nocēla britu helikopters. Pavisam tur bija ap 80 cilvēku. Helikopters evakuāciju veica divos piegājienos – vispirms nocēla pusi apkalpes, tad otru pusi. Savu matrozi es satiku pēc piecām dienām. Viņš negribēja daudz runāt par notikušo, tā bija ļoti smaga psiholoģiska trauma, tomēr pastāstīja, ka bijis otrajā grupā un kā bijis gaidīt, nezinot, kas notiks nākamajā brīdī. Dziļums tur bija vismaz 80 metru. Glābšanas operācija ilgusi četras piecas stundas. Matrozis nemācēja izstāstīt, kā nelaime notika – viņš esot izgājis uzpīpēt, pēkšņi bijis trieciens un parādījies ūdens.

Patiesībā jau tas ir brīnums, ka izdevās visus izglābt. Ļoti augsta līmeņa profesionalitāte britu glābšanas dienestam, ļoti augsta! Glābšana notika, var teikt, manu acu priekšā. Ko nozīmē noturēt helikopteru uz vietas tādos laika apstākļos un no vadību zaudējuša, faktiski jau grimstoša kuģa nocelt visus cilvēkus, un neviens pat netika nopietni ievainots!

Vispār angļu glābšanas dienests ir ļoti profesionāls un ļoti operatīvs. Zinu gadījumu, kad no krievu kuģa Jaungada nakti tika izšautas sarkanās raķetes, un angļu velkonis un helikopters tūlīt bija klāt. Tajā pašā

laikā angļi ļoti saprātīgi izvērtē situāciju. Man pašam bija gadījums, kad kuģis tika norauts no enkura un iznāca satikties ar pretim nākošo tankkuģi, bet es ļoti jutu, kā tiek nests mans kuģis, un teicu, ka izgriezšos! Tomēr ostas vadība bija dzirdējusi mūsu sarunu, un mūs izsauca ostas kapteinis. Es, protams, atvainojos tankkuģa kapteinim un paskaidroju, ka ļoti jutu savu kuģi un zināju, ka pagūšu izgriezties, parādīju arī eholotes papīru par situāciju. Viņi pilnībā saprata situāciju un iespējamās sekas. Angļi necenšas bez vajadzības "piekasīties", viņi vienmēr ļoti rūpīgi izvērtē reālo situāciju.

Taču, ja runājam par "Lunohod 1", tad avārijas iemesls bija vistīrākā nolaidība, nevajadzīga pārgalvība un situācijas nenovērtēšana. Mans personiskais viedoklis ir, ka viņi iedarbināja dzinēju tikai pēc tam, kad jau bija trieciens pa akmeņiem, taču vajadzēja ar dzinēju piestrādāt visu laiku, lai noturētu kuģi. Un, protams, kuģim nevajadzēja atrasties tur, kur tas atradās!"

Kapteinis Daizis atzīst, ka "Lunohod 1" bojāēja bijis dramatiskākais notikums viņa jūrnieka mūžā.

"Ir jau bijušas arī citas avārijas, bet ne tik dramatiskas. Nācām ārā no Mauritanijas, aiz manis nākošais kuģis uzsēdās smiltīs. Es pirms tam teicu, ka parādīšu, bet viņš – nē, pats zināšot. Ak jā, tas jau bija tas pats kapteinis, kurš pēc tam uz "Lunohod 1"!

Ir arī visādi kuriozi gadījumi. 1991. gadā iegājām Vācijas ostā ar PSRS karogu! Uz kuģa uzkāpa aģents un teica, ka tūlīt atvedīšot mums Latvijas karogu! Atbildēju, ka man taču vēl ir visi PSRS dokumenti! Vācieši mūs filmēja un fotografēja, bet locis mēģināja izlūgties, lai atstājam viņam PSRS karogu kā suvenīru. Ko tik nav nācies pieredzēt!"

Dainis Engēlis atceras, ka pēc "Lunohod 1" avārijas izveidota komisija avārijas iemeslu izvērtēšanai. Kuģa kapteinis pat nav varējis izskaidrot notikušo – tā vienkārši esot gadījies! Protams, šodien tādām kapteinim turpināt darbu nebūtu iespējams. Un, ja šādas iespējas nebūtu, tad, iespējams, arī kuģa "Sniegs" jūrnieki būtu dzīvi.■

Sarma Kočāne

Cilvēka faktors

Cilvēka faktors, cilvēka pieļautās kļūdas. Kāpēc kļūdas tiek pieļautas? Kāpēc joprojām notiek traģēdijas jūrā? Šie jautājumi ir nodarbinājuši un turpina nodarbināt cilvēku prātus.

Lai kaut daļēji atbildētu uz jautājumu, kāpēc, neskatoties uz uzlabojumiem kuģu

būves tehnoloģijās, arvien stigrākiem kuģošanas drošības noteikumiem un augstākiem jūrnieku izglītības standartiem, nav būtiski samazinājies jūrā notikušo nelaimju skaits un riski, ASV Krasta apsardzes Izpētes un attīstības centra speciāliste Anita Rotblūma veikusi pētījumu, analizējot pēdējos četrdesmit gados notikušos jūras negadījumus.

Speciālistes secinājums ir nepārprotams: tas tāpēc, ka kuģu tehnoloģiju kļūdu salīdzinājumā ar cilvēku pieļautajām kļūdām ir nedaudz, 75–96 procenti negadījumu jūrā notiek cilvēka kļūdas dēļ:

- 84–88% tankkuģu avāriju,
- 79% palīgflotes avāriju,
- 89–96% sadursmju,
- 75% ugunsgrēku un sprādzienu.

Holandē veiktais pētījums par kuģu avārijām parāda, ka cēlonis vienam konkrētam negadījumam var būt no septiņām līdz pat 58 cilvēku pieļautām kļūdām. Nelielas neprecizitātes un kļūdas summējoties izraisa liktenīgu un neatgriezenisku traģēdiju. Devīn-desmit sešos gadījumos no simta negadījumā konstatētas cilvēka pieļautas kļūdas, bet deviņ-desmit trijos gadījumos pat vairāku, lielākoties divu cilvēku kļūdas, un katrs pieļāvis vismaz divas. Pētījums parādīja, ka katra cilvēka kļūda varējusi kļūt par iemeslu avārijai, tātad, ja nebūtu pieļauta kaut viena no kļūdām, liktenīgā notikumu ķēde būtu pārrauta un nelaimes gadījums būtu varējis izpalikt.

Tomēr, lai cik ciniski tas liktos, katra jūras avārija sniedz nenovērtējamu

pieredzi, jo, analizējot reāli notikušus negadījumus, tiek dota iespēja plašāk izvērtēt notikušā iemeslus un nepareizās rīcības motīvus, lai nākotnē citi līdzīgas kļūdas nepieļautu, kas kopumā uzlabotu kuģošanas drošību. Diemžēl neviens gan līdz šim nav atcēlis veco patiesību, ka katrs mācās tikai no savām kļūdām, bet varbūt tomēr citu rūgtā pieredze kādam liek pārdomāt savu rīcību un labāk izprast savu atbildību.

Kā parasti tiek raksturotas cilvēku kļūdas?

Parasti saka: nepareizi pieņemts lēmums, nepareizi izdarīta darbība, bijusi bezatbildīga rīcība. Tomēr labākais veids, kā runāt par cilvēku kļūdām, ir analizēt konkrētus negadījumus.

Piemēram, kuģu "Santa Cruz" un "Cuyahong" sadursme, kas notika labos laika un redzamības apstākļos. Abi kuģi viens otru redzēja gan vizuāli, gan radarā, bet "Cuyahong" nogrieza ceļu "Santa Cruz", rezultātā sadursme un 11 jūrnieki zaudēja dzīvību. Kas nogāja greizi? Izmeklētāju

slēdziens bija, ka vainojama cilvēka kļūda, patiesībā vairākas kļūdas. Pirmā – "Cuyahong" kapteinis nepareizi interpretēja "Santa Cruz" lauzto gaismas konfigurāciju, tāpēc nepareizi noteica attālumu. Kad kapteinis lika veikt liktenīgo pagriezienu, viņš domāja, ka dara to kuģošanas drošības labad. Tālāk sekoja apkalpes kļūda: lai gan stūres vīrs redzēja, ka kapteinis pieņēmis nepareizu lēmumu, ne viņš, ne kāds cits pat nepajautāja, vai manevrs ir pareizs. Viņi vienkārši jāva notikt sadursmei. Šīs divas lietas pastiprināja vēl trešā, bet tā jau piekrit kuģa īpašnieka atbildībai. Taupot līdzekļus, apkalpes vīru skaits bija samazināts līdz minimumam, tāpēc jūrnieku slodze uz kuģa bija pārlieku liela, un tieši nogurums, visticamāk, bija tas, kas mazināja kapteiņa uztveres spēju un vairoja apkalpes bezatbildīgo apātiju.

Hrestomātisks piemērs

Par hrestomātisku piemēru ir kļuvusi kuģa "Torrey Canyon" katastrofa, kas notika 1967. gadā un kuras rezultātā jūrā izplūda vairāk nekā 120 tūkstoši

▶▶▶ 14. lpp.





►►► 13. lpp.

tonnu naftas. Izmeklēšana parādīja, ka avāriju izraisījušas vairākas cilvēku pieļautas kļūdas, bet par galveno vaininieku tomēr tika atzīts kapteinis. Pirmais bija ekonomiskais spiediens, kas kuģa kapteinim, neskatoties ne uz kādiem apstākļiem, lika dzelžaini ievērot grafiku. Kapteinis apzinājās, ka gadījumā, ja nepagūs ostā ierasties noteiktajā laikā, nāksies zaudēt vismaz piecas dienas, jo plūdmaiņu dēļ ostā nevarēs ieiet. Nākamā kļūda šajā kļūmju ķēdē bija kapteiņa nepareizi pieņemtais lēmums. Lai ietaupītu laiku, viņš nolēma iet starp salām, nevis tām apkārt, kā sākotnēji bija plānots. Visbeidzot, cilvēka kļūda bija nepilnīgs kuģa konstrukciju tehniskais risinājums, jo stūres selektorā neparādījās informācija par to, ka kuģa stūre ir ieslēgta autopilota režīmā. Kad kapteinis pavēlēja stūri pagriezt rietumu kanāla virzienā, kuģis nepakļāvās manevram, bet, kad aptvēra problēmas būtību un autopilots tika atslēgts, bija jau par vēlu veikt manevru. Šis traģiskais notikums ir spilgts piemērs, kas apliecina, ka jēdziens, ko esam pieņēmuši saukt par cilvēka faktoru, ir skatāms daudz plašāk, ne tikai kā viena cilvēka viena kļūda. Tā ir vesela sistēma: cilvēki, tehnoloģijas, organizatoriskie pasākumi un vide, kas viss kopā rada risku un var novest līdz traģēdijai.

Cilvēka spējas nav neierobežotas

Zināšanas, prasmes, spējas, atmiņa, motivācija – tas kopā veido ikviena jūrnika un jūras speciālista profesionalitāti. Tomēr, lai cik profesionāls

ir cilvēks, viņa spējas un iespējas nav neierobežotas.

Reizēm cilvēka lēmumu būtiski ietekmē kuģa tehnoloģijas, daudzi un dažādi organizatoriskie faktori, tai skaitā arī ekonomiskais spiediens: ļoti saspringti grafiki, kas jāievēro par katru cenu, jūrnīku nogurums, jo īpašnieks ir vēlējies ietaupīt uz samazinātas apkalpes rēķina. Vienmēr tiek uzskatīts un arī sagaidīts, ka kapteinis kopā ar apkalpi pielāgosies jebkurai sistēmai un tiks galā ar jebkuru problēmu. Tomēr tas nedarbojas, tāpēc vajadzētu darīt visu iespējamo, lai sistēmu pielāgotu cilvēkam, nevis cilvēku sistēmai. Ir jābūt izpratnei par cilvēka spējām un iespēju robežu, lai atbilstoši izstrādātu tehnoloģijas un pielāgotu darba vidi un tādējādi uzlabotu viņa veiktspēju. Tieši šāda pieeja var paaugstināt darba efektivitāti, samazināt kļūdu un negadījumu skaitu.

Pagaidām viss iet pa vecam un problēmas joprojām sagādā nogurums.

Protams, ne tikai nogurums, bet arī nepietiekama darbību koordinācija, speciālistu neapmierinošas tehniskās zināšanas, nepietiekama informācijas apmaiņa starp kuģiem, starp kuģi un VTS, kā arī vāja komunikācija starp loci un tilta apkalpi. ASV Krasa apsardzes Izpētes un attīstības centra pētījums parāda, ka 70% no sadursmēm notikušas, kad uz kuģa bijis locis. Speciālisti uzskata, ka kuģa tilta resursu pārvaldība ir viens no svarīgākajiem ceļā uz kuģošanas drošības uzlabošanu. Pētījums arī atklāj, ka 35% nelaimes gadījumu cēlonis ir speciālistu nepietiekamas vispārējās tehniskās zināšanas un pārlieku liela paļaušanās uz iekārtām, nemēģinot iegūt informāciju no alternatīviem avotiem. Nereti problēmas, ar kurām saskaras locis, ir atšķirīgie kuģu izmēri, aprīkojums un kravas specifika. 78% gadījumu specifisko zināšanu trūkums ir minēts kā iemesls, kas rada problēmas.

Galu galā par visu atbildīgs ir kapteinis

Pēdējais skaidrākais incidents notika 2012. gada 13. janvārī, kad pie Džiljo salas Toskānā zemūdens klintij uzskrēja kruīza kuģis "Costa Concordia". Avārijas brīdī uz kuģa atradās 4229 cilvēki, tostarp aptuveni 1000 apkalpes locekļi. 32 cilvēki gāja bojā. Kapteini Frančesko Sketīno atzina par vainīgu slepkavībā bez iepriekšēja nodoma, katastrofas izraisīšanā, kuģojot pārāk tuvu krastam, evakuācijas aizkavēšanā un kuģa atstāšanā, kamēr tā pasažieri un apkalpe vēl nebija evakuēti, un 56 gadus vecajam kapteinim piesprieda 16 gadu



Kapteinis Frančesko Sketīno izcieš sodu par slepkavību bez iepriekšēja nodoma.

un viena mēneša cietumsodu. Prese viņu nodēvēja par kapteini glēvuli. Lai gan kapteini atzina par vainīgu, daudzi joprojām ir pārliecināti, ka viņš tikai kļuva par grēkāzi. Lai ko arī kurš domā, tomēr nav izskaidrojama un attaisnojama kapteiņa rīcība, ka viņš pameta kuģi, atstājot pasažierus un apkalpi likteņa varā. Kapteiņa rīcībai nav attaisnojuma, bet tāpat attaisnojuma nav arī tai nevērībai, ar kādu tiesa izturējās pret izmeklēšanā pievienotajiem dokumentiem par kuģa tehniskajām nepilnībām un trūkumiem evakuācijas sistēmā. Kapteiņa advokāts Džims Volkers arī pirms avārijas kritizēja "Costa Concordia" operatoru "Costa Cruises" un apsūdzēja kuģa īpašnieku "Carnival Corporation" korupcijā, drošības procedūru neievērošanā un tehnisku nepilnību slēpšanā.

Arvien biežāk izskan publiski paziņojumi, ka milzīgā konkurence krūza kompāniju starpā nereti liek rīkoties pretēji veselajam saprātam un drošības prasībām. "Costa Concordia" gadījumā sūtot sveicienus krastam un izvēloties neadekvātu attālumu no krasta.

Tragēdijas un vainīgie

2017. gadā par vainīgu atzina Filipīnu konteinerkuģa kapteini, kura vainas dēļ konteinerkuģis Japānas ūdeņos sadūrās ar ASV karakuģi. Bojā gāja septiņi ASV kara jūrnīki, un tas bija lielākais ASV flotē dzīvību



zaudējušo skaits kopš 2000. gada, kad Adenas ostā Jemenā tika apšaudīts ASV karakuģis "Cole". ASV Jūras spēki atteicās komentēt notikušo un paskaidrot, kāpēc karakuģis pēkšņi bija parādījies konteinerkuģa kursā, lai gan konteinerkuģis, lai brīdinātu par iespējamām briesmām, bija raidījis brīdinājuma raķetes un darījis visu iespējamo, lai izvairītos no sadursmes.

Kapteiņa advokāts iesniedza apelāciju, tāpēc izmeklēšana ir atjaunota, patiesībā tās nu jau ir vairākas paralēlas izmeklēšanas, tai skaitā divas ASV Jūras spēku un ASV Kras-ta apsardzes iekšējās. Izmeklēšana turpinās, un tajā detalizēti tiks uz-klausīti liecinieki, lai saprastu, kā varēja gadīties, ka jūras iznīcinātājs, kas aprīkots ar jaunākās paaudzes

radariem, saduras ar kuģi, kas trīs reizes lielāks par pašu.

Diskusijas par seniem notikumiem

Laiku pa laikam atsākas diskusijas par notikumiem, kas risinājās 1956. gadā, kad Ņujorkas ūdeņos biezās miglas apstākļos sadūrās divi pasažieru kuģi – "Stockholm" un "Andrea Doria". Miglā "Doria" kapteinis pieņēma lēmumu pagriezt kuģi pa kreisi, lai, viņaprāt, nodrošinātu pienācīgu attālumu starp kuģiem,



bet šis manevrs tikai vēl vairāk satuvināja abus kuģus, sadursme kļuva nenovēršama, visi vēlākie centieni izvairīties no tās palika bez rezultātiem. "Doria" strauji sasniedza, un glābšanas laivas, kas atradās kuģa kreisajā pusē, kļuva nepieejamas. Astoņās labās puses glābšanas laivās varēja satilpt 1004 cilvēki, bet uz "Doria" bija 1762 pasažieri un apkalpes locekļi, tāpēc bija vajadzīga vērienīga glābšanas operācija.

"Doria" nogrima, un pasaule sāka meklēt vainīgo. Pirmais ātrais secinājums bija, ka vainīgs ir "Doria"

►►► 16. lpp.





►►► 15. lpp.

kapteinis, tomēr nopietni jūras negadījumu izmeklētāji trīs gadus turpināja izmeklēšanu un nāca klajā ar paziņojumu, ka avārijā vainīgs kuģa "Stockholm" kapteinis Karstens Johansens, kurš nepareizi nolasīja radara rādījumu, tāpēc uzskatīja, ka attālums starp abiem kuģiem ir 15 jūdzes, bet patiesībā tās bija vien piecas jūdzes.

Avārijā gāja bojā 53 cilvēki. Lai gan izmeklētāji veica savu darbu un izdarīja secinājumus, vairāk nekā 60 gadus šis jautājums nedod mieru jūras speciālistiem. Kā un kāpēc tomēr varēja notikt abu kuģu sadursme? Joprojām līdz galam paliek neatbildēti vairāki jautājumi: vai "Stockholm" veica bīstamu manevru? Vai iespējams, ka "Doria" nogrieza ceļu "Stockholm"? Vai "Stockholm" kapteinis tiešām nepareizi nolasīja radara rādījumu? Kāda ir ātruma un miglas ietekme uz sadursmi?

Nepareizo radara nolasījumu pieņēma par pamatu notikušajai avārijai, tomēr kapteinis šo versiju apstrīdēja. Patiesība tā arī skaidri nav pateikta. Ir tikai pieņēmumi, vienošanās un tiek izdarīti secinājumi.

Ar itāļu nacionālā lepnuma un ikonās "Andrea Doria" nogrimšanu beidzās luksusa kruīza laineru ēra. Pēc traģēdijas steidzami bija jāievieš daudzas izmaiņas kuģošanas drošības ziņā. Tā bija pirmā reize, kad pasaule šādai traģēdijai sekoja savos televizora ekrānos, jo notika tās translēšana.

Līdz pat šai dienai niršana uz "Andrea Doria" vaku ir ļoti populāra un arī ļoti bīstama, gadu gaitā tā prasījusi apmēram duci dzīvību.

Avārijas joprojām paņem cilvēku dzīvības

Honkongā par vainīgu 39 cilvēku slepkavībā, kas notika 2012. gadā, saduroties diviem kuģiem, tika atzīts prāmja kapteinis Lai Sai Mīns, un tā tiek uzskatīta par lielāko jūras traģēdiju Honkongā pēdējo 10 gadu laikā.

2014. gada oktobrī pie Dienvidkorejas krastiem nogrima prāmis un bojā gāja 294 cilvēki, lielākoties pusaudži, kuri skolas mācību programmas ietvaros devās apmeklēt uz salas esošo zinātnes centru.

Kapteinis Lū Joons pameta grims-tošo kuģi. Vēlāk reportieriem viņš teica, ka jūt patiesu nožēlu. "Man ir dziļš kauns, un es nezinu, ko teikt upuru ģimenēm. Esmu izdarījis nopietnu grēku un visu atlikušo mūžu lūgšos par bojā gājušajiem un viņu ģimenēm."

Kapteini atzina par vainīgu un piesprieda 36 gadu cietumsodu. Viņu nenotiesāja par slepkavību, bet gan par rupju nolaidību: pārslogotais pasažieru prāmis "Sewd" apgāzās, veicot pagriezienu, un tas notika visparastākā brauciena laikā.

2018. gada 6. janvārī Austrumķīnas jūrā pēc sadursmes ar Ķīnai piederošo sauskravas kuģi "Crystal" aizdegās Irānas tankkuģis "Sanchi" ar 136 tūkstošu tonnu jēlnaftas kravu. Bojā gāja visi 32 tankkuģa apkalpes locekļi, bet 21 "Crystal" jūrnieku izdevās izglābt.

Pirmais jautājums, ko prese uzdeva pēc sadursmes: vai uz abiem kuģiem bija ieslēgta AIS sistēma un vai tā darbojās pareizi? Preses komentāros daudzi speciālisti un arī kapteiņi atzina, ka dažreiz kapteiņi izslēdz AIS sistēmu, ja dara kaut ko nelikumīgu, piemēram, ja uz kuģa ir nelegāla krava vai ar kuģa īpašnieka ziņu tiek veiktas citas nelikumīgas un slēpjamas darbības. Tomēr šajā gadījumā tāds pieņēmums būtu absurds, jo abi kuģi veda legālu kravu un bija ceļā uz noteiktu ostu.

Pirmajā brīdī visi atzina, ka bez nopietnas izmeklēšanas neviens nevar



Sauskravas kuģis "Crystal".

Japāņu kuģis "Koshiki" cenšas dzēst "Sanchi" liesmas.



uzņemties atbildību un pateikt, kā tas varēja notikt. Tika izteiktas vien aizdomas, ka "Crystal" apkalpe nedarīja visu iespējamo, lai izvairītos no sadursmes. Visi ir vienprātis, ka atkal un atkal nākas uzdot tik triviālu jautājumu: kā vispār var notikt šādas sadursmes, ja kuģi ir aprīkoti ar GPS, datoriem, autopilotiem un citām modernām tehnoloģijām, kas it kā padara kuģi drošu?

Secinājums ir tikai viens: nekas nevar būt drošāks par profesionālu un atbildīgu speciālistu. "Meklējiet profesionālus kapteiņus un kuģu vadītājus, kas ir pietiekami atbildīgi, lai nezaudētu saikni ar realitāti, jo traģēdijas jūrā bieži vien notiek tieši tāpēc, ka cilvēks pārlietu paļaujas uz tehnoloģijām," aicina daudzi nozares speciālisti.

Joprojām turpinās "Crystal" un "Sanchi" sadursmes izmeklēšana. Irānas Negadījumu izmeklēšanas birojs 7. maijā nāca klajā ar paziņojumu, ka negadījumu varētu būt izraisījis cilvēku kļūda, jo "Crystal" apkalpe nemainīja kuģa virzienu pat tad, kad saņēma brīdinājumu no "Sanchi" apmēram 15 minūtes pirms sadursmes, savukārt, Ķīnas un Honkongas izmeklētāji domā, ka vienlīdz vainojamas abu kuģu apkalpes. Tagad jau tiesa lems, kuram būs jāuzņemtas vainas, taču neviens nespēs nedz atdot traģiski bojā gājušo 32 cilvēku dzīvības, nedz padarīt par



nebijušu nodarīto ekoloģisko kaitējumu, ko vides speciālisti uzskata par lielāko šajā reģionā pēdējo 30 gadu laikā.

Nav pieejama statistika, kas parādītu, cik lielus zaudējumus gadā rada cilvēku pieļautās kļūdas.

Pamatojoties uz NIOC aprēķiniem, "Crystal" un "Sanchi" katastrofas radītais finansiālais zaudējums pārsniegs 110 miljonus ASV dolāru. Cita informācija liecina, ka, piemēram, tikai viena vienīga uz rifiem uzskrējusā konteinerkuģa "Rena" glābšanas operācija izmaksājusi 700 miljonus ASV dolāru.

Cilvēku pieļautās kļūdas uz kuģiem tikai Apvienotajai Karalistei gadā nodara 541 miljonu dolāru lielus zaudējumus.

Kā to vērst par labu? Uz šo jautājumu katram jūras speciālistam jāatbild pašam. ■

Anita Freiberga



Pēc sadursmes ar kuģi "Crystal" deg tankkuģis "Sanchi".

Akadēmijā ir jautājumi, kas prasa atbildi un gaida risinājumu

Kopš 2016. gada 19. decembra, kad mūžībā aizgāja Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, akadēmijā rektora vietas izpildītājs ir Dr.sc.ing. Andrejs Zvaigzne. Lai gan 2017. gada 11. decembrī LJA Satversmes sapulce, balsojumam notiekot divās kārtās, par rektoru ievēlēja Dr.sc.ing. Andri Unbedahtu, Izglītības un zinātnes ministrija šos vēlēšanu rezultātus nevirzīja apstiprināšanai Ministru kabinetā, tāpēc akadēmijai nācās atkārtoti izsludināt rektora vēlēšanas. 2018. gada 28. maijā par LJA rektori tika ievēlēta Dr.sc.ing. Kristīne Carjova, kura 2007. gadā absolvēja LJA 2. līmeņa profesionālo augstākās izglītības programmu “Kuģu vadīšana”, iegūstot kuģu vadītāja kvalifikāciju, bet 2010. gadā LJA ieguva maģistra grādu “Jūras transports”, savukārt doktora disertāciju aizstāvēja 2016. gadā Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātē (MTAF) Aeronautikas institūtā (AERTI), nozarē “Transports un satiksme”.

Patlaban K. Carjova ir Latvijas Zinātņu padomes eksperte nozares “Transports un satiksme” apakšnozarē “Ūdens transports un infrastruktūra”. Piedalījies desmit starptautiskajos un nacionālajos zinātniskajos projektos. Viņas galvenie pētniecības virzieni – mašīnu konstrukciju un detaļu nesagraujošā kontrole un tehniskā diagnostika; mašīnu konstrukciju noguruma ilgzturība un drošums; gaisa kuģu un jūras kuģu konstrukciju un detaļu resursa prognozēšana; gaisa kuģu un jūras kuģu projektēšana un būve; materiālu fraktogrāfijas un metalogrāfijas pētījumi; reālu mašīnu konstrukciju stenda izmēģinājumi; ūdens, zem-ūdens un lidojošu robotu projektēšana un izstrāde u.c. K. Carjova ir autore 25 zinātniskajām publikācijām starptautiskos žurnālos un konferenču krājumos, kā arī 11 Eiropas un Latvijas patentu un dizainparaugu līdzautore.

Intervijai žurnālā “Jūrnieks” Kristīne Carjova piekrita tūlīt pēc ievēlēšanas, lai gan Ministru kabinets viņu vēl nebija apstiprinājis amatā. “Pirmais, ko daru, neskatoties



UZZIŅAI

No 2005. līdz 2008. gadam Kristīne Carjova strādāja “Latvijas kuģniecībā” kuģa virsnieka amatā, no 2008. līdz 2012. gadam LJA Jūras transporta nodaļā par lektori, prakses plānotāju un profesionālās pilnveides programmas vadītāja vietnieci. No 2009. līdz 2012. gadam strādājusi AS “PKL Flote” par azimutālo velkoņu kapteini Rīgas un Ventspils ostu akvatorijās. Kopš 2012. gada strādā RTU MTAF Aeronautikas institūtā un patlaban ieņem Lidaparātu teorijas un konstrukcijas katedras vadītājas, docenta un vadošā pētnieka amatu, kā arī ir RTU pētniecības platformu padomes platformas “Transports” koordinatore, ikgadējo valsts pārbaudījumu un prakses aizstāvēšanas komisiju locekle. Promocijas darbu “Helikoptera planiera noguruma bojājumu diagnostika ar defektu lokalizāciju” Latvijas Zinātņu akadēmijas korespondētājlocekļa, profesora A. Urbaha vadībā viņa aizstāvēja 2016. gadā Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātē (MTAF), Aeronautikas institūtā (AERTI) nozarē “Transports un satiksme”.

uz to, ka vēl neesmu apstiprināta amatā, ir darbs pie papildfinansējuma piesaistīšanas Latvijas Jūras akadēmijai. Kopā ar līdzšinējo rektora vietas izpildītāju A. Zvaigznes kungu kārtojam visu nepieciešamo Eiropas Savienības struktūrfondu iegūšanai tā sauktajiem SAM projektiem, kuru iesniegšanas termiņš noteikts līdz Jāņiem. Vienojamies, ka negaidām, kad formāli tikšu apstiprināta un iesaistīšos šo projektu izstrādāšanā, lai ieguvēja būtu akadēmija, tāpat mēs visi. Šajā uzsaukumā akadēmiskā personāla kvalifikācijas uzturēšanas un celšanas pasākumiem ir iespējams saņemt finansējumu 415 tūkstošu eiro apmērā vienam studiju virzienam, bet akadēmijā tādi divi. Finansējums paredzēts arī, lai paaugstinātu akadēmiskā personāla komunikācijas un valodas prasmes. Kvalifikācijas paaugstināšanas pasākumi ietver arī dažādus profesionālos jūrniecības kvalifikācijas celšanas kursus, stažēšanos jūrniecības uzņēmumos un kruinga kompānijās,” par savām pirmajām aktivitātēm pēc ievēlēšanas stāsta Kristīne. Un tomēr ir

kāds jautājums, kuru jaunievēlētajai LJA rektorei uzdot lūdza jurniecības nozares ļaudis, jo vairāk tāpēc, ka Kristīnes Carjovas līdzšinējais darbs bija saistīts ar Rīgas Tehnisko universitāti.

– Kāda būs jūsu virzītā politika un jūsu personīgā attieksme pret iespējamo Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, ņemot vērā, ka no Izglītības un zinātnes ministrijas puses jautājums tomēr nav pilnībā izlemts un nav zaudējis aktualitāti, jo atgriešanās pie tā skatīšanas tikai ir atlikta līdz 2020. gadam? Šis ir jautājums, kas patiešām nepazūd no ikvienas jurniecības sabiedriskās un profesionālās organizācijas darba kārtības.

– Kopš ievēlēšanas brīža šo jautājumu esmu uzklusījusi katru dienu. Atbilde uz to nevar būt vienkārša. Skaidrs ir tas, ka akadēmijai tika dotas tiesības uz autonomiju un ka šī autonomija ir jāsaglabā. Tāda ir mana nostāja. Bet ja mēs jautājumu skatām plašāk, ne tikai par vai pret, tad rodas virkne citu jautājumu un pārdomu. Kāpēc liels grib mazāko vai tā būtu RTU, vai kāda cita universitāte. Kad Izglītības un zinātnes ministrija aktualizēja jautājumu par LJA pievienošanu RTU, labi, ka Latvijas Jurniecības savienība kopā ar citām jurniecības organizācijām tolaik ļoti konsekvēnti puda savu viedokli un nostāju LJA autonomijas aizstāvēšanai. Cits jautājums, vai jurniecības nozare pirms tam pietiekami daudz atbalstīja LJA visās citās gaitās un vajadzībās? Bet kritiskajā brīdī visi tiešām apvienojās un parādīja savu nostāju. Mums jājautā pašiem sev – vai akadēmijā tiešām viss ir kārtībā un mēs esam gatavi jauniem

izaicinājumiem augstākās jurniecības nozares un augstākās izglītības jomās? Ja paši sev uzdodam šos jautājumus, tad paši varam arī objektīvi atbildēt, ka ir lietas, kas mums ir jāsakārto. Akadēmijā ir cilvēki, kuri visus LJA pastāvēšanas gadus ir spējuši noturēt akadēmijas neatkarību, tāpat uzturējuši akadēmisko un zinātnisko darbību. Lai gan akadēmijai tiek aizrādīts, ka zinātniskais darbs nav pietiekami spēcīgs, tas tomēr tiek uzturēts. Jāpiemin nu jau mūžībā aizgājušā profesora Dr.habil.sc.ing. J. Cimanska personība, kurš bija viens no akadēmijas zinātniskā darba vadītājiem. Un arī tagad akadēmijā ir cilvēki, kuri uztur zinātnisko garu, atliek vien aktivizēt un izvērst zinātnisko darbu. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka mums ir cilvēki, kuri šo darbu dara.



Pašlaik nedomāju tādās kategorijās, ka man kāds būtu jāatbrīvo no darba, un ceru, ka visi kopā varam strādāt kā viena komanda...

– Vai pēc ievēlēšanas rektores amatā vairāk esat izjutusi kolēģu atbalstu vai pretdarbību, bet varbūt viņu attieksme ir bijusi piesardzīga?

– Neesmu izjutusi nedz pretdarbību, nedz piesardzīgu attieksmi. Jau nākamajā dienā pēc ievēlēšanas man zvanīja akadēmijas darbinieki, kuri vēlējās noskaidrot, piemēram, vai neatlaidīšu pensionārus, vai darbinieki saņems manu atbalstu kādam projektam. Pašlaik nedomāju tādās kategorijās, ka man kāds būtu jāatbrīvo no darba, un ceru, ka visi kopā varam strādāt kā viena komanda. Saproto, ka ir daudz jautājumu, uz kuriem nāksies atbildēt, bet es apzināti nelietoju vārdu "problēma", jo akadēmijā nav problēmu, bet ir jautājumi, kas prasa atbildi un gaida risinājumu. Ir lietas, kas jārisina darba kārtībā. Latvijā cilvēku ir maz, tāpēc mums ir jāpiecējas, ka akadēmijā ir tik kupls profesionāļu pulks: gan akadēmiski vēlētais personāls, gan tie, kuri šeit darbā ir pieaicināti, tāpēc runāt par to, ka kādu no šī kolektīva vajadzētu izņemt laukā, būtu nepareizi.

– Vai jūtat, ka jums nāksies saliedēt kolektīvu, jo tikai pozitīvā darba vidē cilvēks var produktīvi strādāt?

– Tiešām saprotu, ka man būs jāsaliedē kolektīvs kopīgu mērķu sasniegšanai. Patiesībā esmu ļoti labā situācijā, jo ne ar vienu neesmu konfliktā un redzu

►►► 19. lpp.

situāciju it kā no malas. Pašlaik visvairāk man rūp, lai personāls turpinātu darīt savu darbu, lai viņi būtu aktīvi, ar iniciatīvu un lai ietu uz priekšu savas profesionālās izaugsmes pilnveidošanā. Akadēmijā ir bijusi sarežģīta situācija. Vispirms jau pastāvēja pievienošanas draudi, tad kolektīvu šķēla rektora vēlēšanas, kas tiešām bija mokoši, tāpēc virzībai uz priekšu bieži vien pietrūka enerģijas. Apziņas, kas man stāv priekšā un kas jāpaveic. Varu teikt, ka reizēm divu darbu man ir par maz, man vajag vismaz piecus, tāpēc visiem, kas strādās kopā ar mani, jāsaprot un jāapzinās, ka viņiem vajadzēs tikt līdzī šādam ritmam.

– Kādi akadēmijā ir tie – viens, divi, trīs jautājumi, kuru risināšanu esat izvirzījuši par savu prioritāti?

– Pirmais ir Eiropas un nacionālā finansējuma piesaistīšana akadēmijas izaugsmei un attīstībai, kam jāraksta projekti, jo tāpat vien nekas nenotiek. Otrais ir studentu piesaistīšana. Protams, tā ir konkurence augstskolu starpā, taču Mums ir jāparāda, ko pēc akadēmijas absolvēšanas var sasniegt jaunais speciālists, un jāpasaka, ka šajā profesijā ir darbs. Vasara ir laiks, kad jādomā, kas notiks rudenī, cik studentu uzsāks studijas Jūras akadēmijā un lai šis skaits būtu lielāks kā iepriekšējos gados. Vasara ir arī laiks, kas mums jāizmanto

kas interesējas par jūrnieka profesiju, visvairāk uzticas tieši saviem vienaudžiem, jau esošajiem studentiem, kuri vislabāk var atbildēt uz viņu jautājumiem. Vērojot, kā RTU tiek panākta jauniešu uzmanība, kur attiecīgās jomas popularizēšanā strādā vesels departaments, esmu sapratusi, ka mūsdienu jaunatnei ir klipveida uztvere, tāpēc nepieciešama pavisam cita pieeja, jo tādi bukleti ar burinieku, kādi ir LJA, uz viņiem neatstāj nekādu iespaidu, jaunatne uz tiem nereaģē. Mobilās lietotnes, ko jaunieši ikdienā izmanto, no mums prasa lielāku dinamiku.

Trešais aktuāli risināmais ir personāla jautājums. Ir jāpaaugstina LJA vēlētā akadēmiskā personāla skaitu attiecībā pret pieaicināto lektoru skaitu, ievērojot, protams, Augstskolu likumā iekļautās prasības. Tāpēc jāturpina piesaistīt LJA absolventus un jūrniecības nozares pārstāvjus aktīvam akadēmiskam darbam rosinot viņu akadēmisko un zinātnisko izaugsmi.

– LJA Jūrskola gadiem ir bijusi neatrisināts un sasāpējis jautājums. Jūrskolas absolventi neraujas tālāk studēt akadēmijā. Vai jums ir idejas par jūrskolas turpmāko darbību?

– Jūrskolas jautājums tiešām nav atrisināts, un tagad, kad tiks ieviesta jaunā mācību programma, vēl mazāk jūrskolas beidzēju nāks studēt uz LJA, jo dosies darba gaitās.

(LJK), "Novikontas" Jūras koledžu un visiem citiem, lai kopīgi risinātu jautājumus. No mūsu puses nebūs nekādu šķēršļu sadarbībai, jo vairāk tur strādā mani studiju biedri. Mēs visi esam tie, kam gan akadēmija, gan jūrniecības izglītība ir vajadzīga. Tas, ka nebijām vēl tuvāk akadēmijai, iespējams, bija tāpēc, ka pati akadēmija neizrādīja vajadzību pēc mūsu līdzdalības. Nenoliegšu, ka arī no mūsu puses ir bijusi pasivitāte: LJA Absolventu asociāciju sākām dibināt jau 2010. gadā, kad uzrakstījām statūtus, bet līdz Uzņēmumu reģistram tie nonāca tikai šogad: 17. maijā tā tika pierēģistrēta un tagad ir gatava darbam, lai piesaistītu jaunus studentus un sadarbotos ar nozares uzņēmumiem. Kopumā runājot par jūrniecības industriju, mēs nākam no šīs augstskolas, tā mums devusi izglītību. Varu teikt, ka daudzi mani skolas biedri ir aizbraukuši no Latvijas, bet mani studiju biedri strādā labi atalgotu darbu. Jūrniecības nozarē ir darbs, tā nodrošina cilvēku un ienes naudu valsts budžetā. Cilvēkam ir darbs arī tad, ja viņš pieņem lēmumu vairs neiet jūrā, jo ar savu izglītību un pieredzi noteikti atradīs darbu arī krastā. Tas, ko mums iedeva un joprojām dod LJA, tiešām ir liela vērtība.

– Bet kāpēc pati tomēr esat izvēlējusies krastu, nevis jūru?

– Vispār es izvēlējos jūru, bet sievietes liktenis ir bērni un ģimene, kas patiesībā palīdz atrast savu ceļu un profesionālo karjeru krastā. Tu saproti, ka krastā vari vairāk sasniegt un vairāk dot arī citiem gan akadēmiskajā, gan zinātniskajā darbā. Taču joprojām ir brīži, kad gribas sakravāt čemodānu un doties jūrā. Tā ir pavisam īpaša sajūta, jo jūrā ir īpaša dzīve. Vēlos uzsvērt, ka arī bērni sievietes neattur no izglītības, mums tikai jāspēj izdarīt vairāk.

– Vai kā sieviete esat izjutusi spiedienu vai diskrimināciju profesionālā ziņā?

Diskriminācija dažkārt bija jūtama. Jau tad, kad stājos akadēmijā, tikai piecpadsmit procenti no visiem studentiem tika uzņemtas meitenes. Ja puisis akadēmijā varēja iestāties ar vidējo atzīmi seši septiņi, tad meitei vajadzēja vismaz astoņi deviņi.

Labprāt iešu un runāšu ar Liepājas Jūrniecības koledžu, "Novikontas" Jūras koledžu un visiem citiem, lai kopīgi risinātu jautājumus...

racionāli, lai popularizētu jūrnieka profesiju. Vispirms jau sociālie tīkli, kuros vasarā atradīsies vidusskolu absolventi pat tad, ja viņi būs atpūtā jūras krastā, tāpēc mums jāprot sociālajos tīklos viņiem pasniegt jūru. Tāpat, lai padarītu saprotamu jūrnieka profesiju, kopā ar studentu pašpārvaldi jāorganizē ekskursijas uz jūrniecības uzņēmumiem un ostām. Ko mēs varam parādīt atvērto durvju dienās LJA, lai jauniešiem rastos priekšstats par profesiju? Kuģi uz akadēmiju mēs nevaram atvest, bet jauniešus uz kuģi varam. Studentu pašpārvaldei arī jānāk talkā, jo tie,

Likums neļauj vidējās izglītības iestādē iegūtos kredītpunktus pārskaitīt uz augstākās izglītības iestādi, bet ir iespējams šo jautājumu risināt esošās likumdošanas ietvaros, un mums tas noteikti būs jā dara kopā ar Izglītības un zinātnes ministriju, Latvijas Jūrniecības savienību un citām nozares organizācijām, diskutējot par to, kādā veidā ņemt vērā jūrskolā apgūtos specializētos jūrniecības priekšmetus. Varu teikt, ka man nepiemīt nevajadzīga lepnība, kas neļauj lūgt palīdzību, sadarbīties un strādāt kopā. Labprāt iešu un runāšu ar Liepājas Jūrniecības koledžu

Bet tad, kad kāds vīrietis norāda uz tavu vietu, jo tev mugurā ir svārki un tāpēc nevajadzētu kāpt pa karjeras kāpnēm, par laimi, atrodas citi spēcīgi vīrieši, kuri uzskata sievietes par līdzvērtīgām. Domāju, ka diskriminējoša attieksme pret sievietēm Latvijā jau kļūst par vēsturi, un apliecinājums tam ir kaut vai fakts, ka no sešām universitātēm četrās rektores ir sievietes, tātad mums ir iespējas izaugsmei.

– Uz ko jūs aicinātu savus kolēģus un arī jūrniecības nozares cilvēkus?

– Mums ir jāparāda akadēmiju kā autonomu augstskolu. Vai būs vēl otra tāda iespēja? Vai esam pārliecināti, ka industrija vēl arī turpmāk mūs atbalstīs, ja paši nebūsim izdarījuši visu, kas no mums ir atkarīgs? Aicinu uz sadarbību, uz atvērtām durvīm, jo mēs noteikti iesim un lūgšim atbalstu Meklēsim jaunas iespējas studentu, tai skaitā arī ārzemju studentu piešķiršanai. Bet no savas puses darīsim visu, lai akadēmija sagatavotu tādus speciālistus, kādi ir vajadzīgi un kādus gaida jūrniecības industrija.

Kristīnes Carjovas karjera ir apskaužama. Trīsdesmit četrus gadus vecumā viņa ir paguvusi aizstāvēt doktora disertāciju, tika ievēlēta par Latvijas Jūras akadēmijas rektori, un ir mamma trim bērniem. Viņa ir cieši pārliecināta, ka Latvijas Jūras akadēmijas studenti atšķiras no citu augstskolu studentiem. "Varbūt tas ir tāpēc, ka Latvija ir jūras valsts un mums visiem jūra ir asinis, jūra ir daļa no mums, vienalga, cik tālu mēs no tās atrodamies," saka Kristīne. Reiz, kad mācījusies 11. klasē, viņa Kronvalda bulvāra slidotavā redzējusi slidojam puiši LJA formā un jautājus, kur šādā formas tērpā var studēt. Puišis atnesis Jūras akadēmijas bukletus. Tā bija 2001. gada ziema. Vēlme iestāties akadēmijā bija tik liela, ka Kristīne 11. un 12. klasi pabeigusi četros mēnešos. "Mans vectēvs bija jūrniece, kapteinis, un tas tikai liecina, ka jūras gars manī ir mitis, bet LJA bukleti tajā ziemā bija tā atslēga, kas atvēra ceļu uz jūru. Mums jāpalīdz jauniešiem atrast pareizo atslēgu, kas atvērtu arī viņiem ceļu uz jūru," uzskata jaunievēlētā LJA rektore Kristīne Carjova.

Anita Freiberga

Esmu pārliecināts, ka šis darbs man ir piemērots

Latvijas Jūras akadēmijas jaunās paaudzes pasniedzējs Kristaps Lūkins pats šo akadēmiju absolvēja pirms desmit gadiem, tad izbrauca vienu reisu par jaunāko stūrmani un jūru nomainīja pret krasta dzīvi un pasniedzēja darbu LJA. Lai gan rados bija jūrniece, skolas laikā Kristaps vienmēr esot teicis, ka jūrniece nevēlas būt, tomēr pēc vidusskolas pabeigšanas Latvijas Jūras akadēmija bija viena no divām augstskolām, kur iesniedza dokumentus. "Kad bija jāizdara izvēle, nosliecos par labu Jūras akadēmijai, laikam jau tāpēc, ka šeit iestāšanās bija grūtāka un prasīja lielāku piepūli – trīs dienas, kamēr izgāju visus pārbaudījumus," atceras Kristaps. "Un mācoties šī profesija mani aizrāva."

– Un tomēr darbs Jūras akadēmijā, nevis kapteiņa karjera jūrā. Kāpēc tā, vai vainojama jūras slimība?

– Nē, nepaveicās ar kuģu kompāniju, jo tā gāja uz bankrotu. Atnācu krastā, iestājos maģistrantūrā, sāku piestrādāt un lasīt lekcijas. Tā nu esmu šeit, un esmu pārliecināts, ka šis darbs man ir piemērots.

– Pēc starptautiskiem statistikas datiem vairāk nekā deviņdesmit procenti jūrniecības mācību iestādes beigušie veido jūras karjeru, un tas attiecas arī un LJA absolventiem. Vai jūs šāda vēlme nekad neurda?

– Reizēm par to mēdzu aizdomāties, jo jūras darba specifika ļauj izrauties no krasta ikdienas un sadzīves rūpēm. Pieļauju, ka varētu aiziet jūrā, bet tikai uz īsu kontrakta laiku.

– Tāpēc, ka krastā ir ģimene?

– Ģimene un darbs krastā man dod stabilitātes sajūtu, bet jūra man šādu stabilitāti nedeva, īpaši, kad redzēju kuģošanas kompānijas problēmas.

– Tā jau nebija vienīgā kuģošanas kompānija, kas jūrniecekam dod darbu.

– Nē, protams, bet es nevēlos mēģināt apkārt.

– Un arī atalgojums, kas jūrā tomēr varētu būt lielāks nekā krastā, nav pietiekami pārliecinošs arguments par labu jūrai?

– Atalgojums ir viena lieta, otra ir izmaksas, kas saistītas ar atvaļinājuma krastā. Atvaļinājuma laikā, protams, uz darbu nav jāiet, bet, no otras puses, ģimene un draugi šajā laikā ir darbā. Atalgojumu jau vienmēr var vēlēties lielāku, bet domāju, ka ir daudz vecāko stūrmaņu un kapteiņu, kuri arī gribētu pelnīt vairāk. Aug ienākumi un līdz ar tiem aug arī vajadzības, prasības un izdevumi. Par savu atalgojumu nesūdzos, kas gan nenozīmē, ka nākotnē nevēlētos labākus apstākļus, bet ir OK.

– Kā jūs savus studentus varat iedvesmot darbam jūrā?

– Domāju, ka daļa no tiem, kas atnākuši studēt uz akadēmiju, jau ir pieauguši cilvēki un saprot, ko grib, viņi ar pārliecību ir izvēlējušies savu ceļu un pie savas pārliecības arī paliek. Pārējos, kuri varbūt ir tā svārstīgā daļa, mudinu – ja jūrniece profesija ir aicinājums, tad lai to arī realizē un dod profesijai no sevis to labāko. Bet kādu pārliecināt palikt pie šīs profesijas vai iet citu ceļu nav mans mērķis. Žēl, ja cilvēks pēc akadēmijas pabeigšanas neizvēlas jūru vai ar

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

jūrnieceības nozari saistītu darbu, bet aiziet pavisam citā, ar jūru nesaistītā sfērā. Tad rodas pārdomas, vai enerģija nav izšķiesta pa tukšo, jo esmu taču gatavojis topošos stūrmaņus. Ir loģiski un normāli, ja akadēmijas absolventi izvēlas darbu Latvijas Jūras administrācijā, kruinga kompānijās vai citās ar jūrnieceības nozari saistītās profesijās.

– Reāli nu jau daudzus gadus nesat bijis jūrā, bet, ja tagad vēlētos atgriezties, kāda procedūra stāvētu priekšā?

– Būtu jāatjauno dokumenti, Jūrnietu reģistrā jāapliecina kompetence, un tas būtu visai laikietilpīgs pasākums. Kad beidzu akadēmiju, piemēram, nevajadzēja kārtot komandtiltiņa resursu vadību, to ieviesa vēlāk, un tas ir visai apjomīgs kurss. Vajadzētu atsvaidzināt zināšanas par tēmām, ar kurām ikdienā nenodarbojos, jo nav nekāds noslē-

Ar katru gadu kļūst arvien grūtāk studentiem argumentēt, kāpēc viņiem vajadzētu apgūt pamatus uz papīra kartēm.

pums, ka tas, ko nelieto, piemirs-tas. Esmu pārliecināts, ka tas viss ir iespējams, un man tas kā plāns B vienmēr pastāv, bet ceru, ka to nevajadzēs izmantot. Taču pateikt, ka nekad neiešu jūrā, arī nevaru. Nekad nesaki nekad, jo šodien mūsu valstī neviens nevar būt pārliecināts par to, kas būs rīt.

– Kapteinis Šmulāns ilgus gadus Jūrnietu reģistrā piedalījās jūrnietu kompetences novērtēšanā, bet tagad ir pateicis – viss, viņš to vairs nedarīs, jo pats ilgu laiku nav bijis jūrā, tāpēc nejūtas tiešs pārbaudīt aktīvos jūrniekus. Kā ir ar pasniedzēju, kuram ilgāku laiku nav bijusi jūras prakse, bet jāpasniedz kuģu vadīšana? Ko tas no jums prasa?

– Tas, protams, prasa nopietnu sekošanu līdzī laikam un lielu paša darbu. Lai sevi uzturētu formā, pašam daudz jāstrādā un jāinteresējas. Es pasniedzu navigāciju, pārsvarā tas ir

darbs ar papīra kartēm, kuras, lai-kam ejot, jau kļūst par vakardienu un tiek aizstātas ar elektroniskajām kartēm. Ar katru gadu kļūst arvien grūtāk studentiem argumentēt, kāpēc viņiem vajadzētu apgūt pamatus uz papīra kartēm. Lasot lekcijas par sardzes nodrošināšanu, piemēram, analizējam pēdējo gadu negadījumus, kas notikuši augsto tehnoloģiju laikmetā. Protams, par labiem piemēriem kalpo arī pirms četrdesmit un vairāk gadiem notikušie, bet tie jau tiek apskatīti pavisam citā kontekstā.

Lai atsvaidzinātu atmiņu un papildinātu praktiskās zināšanas, biju arī komandējumā uz kuģa un strādāju kopā ar apkalpi. Jaunas atziņas gūstu sarunās ar studentiem, kuri atgriežas no jūras prakses un daļās pieredzētā uz kuģa, tāpat kolēģu vidū notiek informācijas apmaiņa, tāpēc nevar teikt, ka jūra man ir tumša bilde. Darbs jūrā pēdējo gadu laikā ir stipri mainījies, dokumentācijas un birokrātijas ziņā vide uz komandtiltiņa ir ļoti mainījusies, arī elektronisko karšu lietošana to ir stipri mainījusi, bet tas nekādā ziņā man nerada problēmas nodrošināt mācību procesu profesionālā līmenī, rādot labāko piemēru, un labākais darba rādītājs ir tas, kā spēju noturēt auditorijas uzmanību.

– Arī augsto tehnoloģiju laikmetā cilvēka kļūdas jūrā neviens nav atcēlis un avārijās joprojām notiek.

– Tehnoloģijas ir palīg līdzekļi, bet, ja nesaprot, kā tās var palīdzēt un nav kam palīdzēt, tad ir bēdīgi, un avārijas ir rezultāts. Pajautāji jebkuram, kurš pārzina kuģošanas sfēru, kāpēc magnētiskais kompass joprojām ir galvenais kompass uz kuģa? Tas ir tāpēc, ka tas darbojas neatkarīgi no elektroierīcēm. Pāriešanu uz elektroniskajām kartēm var salīdzināt ar digitālajām fotogrāfijām, kas lielākajai daļai glabājas elektroniski. Ja pazūd zibatmiņa vai ārējais cietais disks, tad pazūd viss, bet papīra fotogrāfiju gadījumā savulaik kā rezerve vēl palika filmiņa. Līdzīgi tagad ir ar elektroniskajām kartēm, kad nav rezerves varianta. GPS parāda variāciju konkrētā pozīcijā, bet, ja nebūs papīra kartes, nebūs arī variācijas. Tam, ka papīra kartes mētājas kaut

kur noliktavā, nav nozīmes, svarīgi, lai tās tiešām tiktu izmantotas praksē un lai jūrnietki zinātu, kā tās lietot, nevis tikai uzklīkšķinātu monitorā un procesam sekotu kā ECDIS operatori, ne kā stūrmaņi. Tāpat zinu, ka mani kolēģi saskaras ar grūtībām, liekot studentiem veikt aprēķinus, jo ir taču programmas, kas kalkūlē kuģa stāvokli, stiprību un noturību, un kāpēc gan vajagot zināt, kā tas viss notiek? Bet programma tikai parāda, ka kaut kas nav kārtībā, un tikai pašam vien ir jāizdomā, kā to atrisināt. Ir jāsaprot, ko dara un par ko runā, nevis jāplāta rokas – man sarkanā lampiņa uz ekrāna mirgo. Pasaule bīstami iet uz atkarību no modernajām tehnoloģijām un cilvēka domāšanas izslēgšanu. Laikam jau elektroniskajā laikmetā pagaidām vēl nav noticis pietiekami daudz negadījumu, bet, ja noticis negadījums, mēdz teikt, ka stūrmanis to nezināja, un ar to arī aprobežojas. Bet patiesība ir tāda, ka stūrmanis nemaz neprot izmantot viņam dotās ierīces.

– Tas nozīmē, ka jaunās tehnoloģijas apsteidz cilvēka spēju tās izmantot un cilvēks netiek tam visam līdzī?

– Domāju, ka tiek līdzī, tikai pārāk paļaujas uz tehnoloģijām un tā iemidzina savu uzmanību. Cilvēks domā, ka elektronika atrisinās viņa problēmas, bet tā nav! Palīgierīces neaizvieto paša zināšanas un iemaņas, bet ar izglītību to var sakārtot.

– Ko jūs domājat par jauniešiem, kuri izvēlējušies studijas LJA?

– Domāju, ka mainās jauniešu uzskati par to, kāpēc viņi vispār ir šeit. Ja cilvēks var spļaut pie iestādes durvīm, kur pats iegūst izglītību un savu nākotni, tas tikai parāda, kāds ir šis cilvēks. Tas nebūt neattiecas uz visiem, jo ir cilvēki, kuri mērķtiecīgi strādā, patiesībā to darījuši jau vidusskolā un tagad turpina, jo zina savu ceļu un savu mērķi. Ir labi audzināti jauni cilvēki ar attieksmi un cieņu pret manu un savu darbu. Tomēr ir lietas, kas valsts līmenī izbrīna. Kaut vai pieņemtā norma, ka vidusskolas atestātu saņem tie, kuri valsts eksāmenos sasnieguši piecu procentu līmeni, bet jūrnietiem vajag septiņdesmit procentus. Ja salīdzina tās prasības, kas jauniešiem bija vidusskolā, ar prasībām augstskolā,

var teikt, ka viņš saņem aukstu dušu un šoku. Jaunie cilvēki ir izluti nāti un grib saņemt visu par neko, bet tā nevar būt! Jaunieši saskaras ar grūtībām, pie kurām nav radušies – nedrīkst kļūdīties un jāstrādā uz augstāko rezultātu. Par to runā daudzās līmeņos, arī žurnāla "Jūrnieks" intervijā LJA pasniedzējs Koržeņevskis runā par to pašu problēmu – ka viss tiek vienkāršots. Piemēram, LJA Jūrskolas matemātikas eksāmenā redzu, ka 3. kursa studenti pat nepūlas domāt, bet lieto kalkulatoru, kaut, loģiski domājot, bez tā lieliski visu var atrisināt. Viss ir kļuvis pārāk humāns, tāpēc rodas pārliecība, ka demokrātija ir visatļautība, bet tā nav, ir jāstrādā pašam. Reti kurš ir ieskatījies mācību programmā, paredzētas arī patstāvīgā darba stundas. Ir labi piemēri, kad studenti atnāk sagatavojušies, zina tēmu, par ko runāsim, un ir ieinteresēti uzzināt iespējami vairāk. Ar šiem studentiem ir viegli strādāt, viņi jau ir domājuši par attiecīgo tēmu, un tas iepriecina, jo tiek novērtēts arī mans darbs un ieguldījums. Mans mērķis taču nav viņiem lasīt priekšā tekstu un ar to aprobežoties, mans mērķis ir rosināt domāt, kā tālāk to izmantot, kur mans dotais piemērs var noderēt vai arī kā uzdevumu var paveikt savādāk.

– Jūsprāt, studenti prot strādāt ar informāciju un to izmantot?

– Tam noteikti ir jāpievērš lielāka vērība. Visi runā par datoru un interneta izmantošanu, par visām iespējamām aplikācijām. Bet lielais vairākums no visa tā paņem izklaides, nevis darba virzienu. Jautājums ir, vai cilvēki prot izmantot visas iespējas,

Mans mērķis taču nav viņiem lasīt priekšā tekstu un ar to aprobežoties, mans mērķis ir rosināt domāt, kā tālāk to izmantot, kur mans dotais piemērs var noderēt vai arī kā uzdevumu var paveikt savādāk.



ko piedāvā datu apstrādes rīki, kaut vai tas pats EXCELS? Visi ir par informācijas pieejamību, bet īsti nezina, ko ar to darīt. Vēl viens jautājums: vai studenti var nosaukt esošās datu bāzes? Un kad akadēmijas studenti ir bijuši Nacionālajā bibliotēkā, lai mērķtiecīgi pastrādātu ar datu ieguvī? Tāpat lielāks uzsvars jāliek uz informācijas apstrādi, jo informācija vēl nav zināšanas, ir jāzina, kā šo informāciju izmantot.

– Dzīve akadēmijā ir viena lieta, bet kādi studenti atgriežas pēc pirmās jūras prakses?

– Pieaugušāki. Nobriedušāki. Saprot, ka uz kuģa ir citāda disciplīna, nekā bija mājās. Veidojas priekšstats par subordināciju. Noslēgta vide: seši tūkstoši kvadrātmetru, 30 reiz 200 metru liels kuģa klājs, un nekur citur nav, kur palikt. Ir kontrakts, ir jāstrādā, ir jāsadarbojas un jāsaprot, ko pats vari darīt labāk, ko no citiem

vari sagaidīt. Pēc pirmās jūras prakses studenti labāk spēj komunicēt savā starpā un labāk sadarboties.

– Kāda pašam savulaik bija pirmā jūras prakse?

– Lieliska. Kuģojām Āfrikā, Amerikā, bija dažādi kapteiņi ar atšķirīgām prasībām. Viens vairāk jāva būt kopā ar stūrmaņiem, cits vairāk lika iepazīt pārējo kuģi. Esmu strādājis gan virtuvē, gan uz klāja, gan stāties ar stūrmani sardzē, reiss no reisa jau atšķiras. Pirmo nedēļu gan staigāju pa kuģi un brīnījos, kā viss izskatās dzīvē, bet no prakses atgriezos apmierināts.

– Vai prakse ļauj gūt pārliecību, ka profesijas izvēle ir bijusi pareiza?

– Šaubīgajiem reizēm ar pirmo praksi nepietiek, bet pēc otrās tiešām kļūst skaidrs, ka jūra nav domāta

►►► 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

viņiem. Kā jau minēju, katrs reiss atšķiras, un darba specifika uz dažādiem kuģiem arī ir atšķirīga. Studentam vienā praksē gadās līniju kuģis, kas kursē kā tramvajs, bet citā praksē tālie reisi, kas norit neregulārā ritmā, kad paliek laiks arī baudīt jūras romantiku. Īsajos reisos praktiski nav atelpas, tu pat nezini, kā notiks nākamā kravas kraušana – ostā vai reidā. Tas, protams, prasa nervus un spēkus. Vecākais stūrmanis stāstīja, ka viņam četrus mēnešu kontraktā ir bijušas piecdesmit divas kraušanas operācijas, bet citam, ja kuģis ostā ieiet reizi nedēļā, tik daudz operāciju sanāk gada laikā. Pārsvarā gan Jūras akadēmijas absolventi ir atbilstoši sagatavoti un spējīgi sevi realizēt jūrā, un katrs jau tomēr atrod kuģi, kas atbilst viņa izvirzītajam mērķim, veidojot jūras karjeru.

– Viena no pasaules kuģošanas nozares lielajām tēmām, kas arvien vairāk tiek apspriesta, ir kuģošana ar bezpilota kuģiem. Kāda tad, jūsuprāt, ir nākotnes vīzija, cik drīz varētu pienākt laiks, kad par pagātni būs kļuvušas diskusijas par jūras karjeru?

– Nopietni sekoju šai tēmai un zinātniskajām publikācijām, kur zinātnieki pauž savu viedokli un diskutē par bezpilota kuģiem. Ko šajā sakarā esmu novērojis un ko domāju? Piemēram, kompānija "Uber" atteicās no bezpilota taksometru projekta, jo nevarēja sakārtot apdrošināšanas jautājumus – kas atbildēs, ja notiks negadījums? Kuģošanas biznesā atbildība ir daudzkārt lielāka. Manā skatījuma tehniski jau to var realizēt, un viss strādās, bet līdz pirmajai ķibelei. Un tad būs jautājums, kurš tad ir vainīgs: tas, kurš programēja aparāturu, tas, kurš nospieda podziņu, vai tas, kurš pakrita zem pasgājēja. Tēma ir interesanta, bet, lai tas notiktu, ir jāsakārto jautājumi par atbildību, arī par apmācību, jo tā ir pavisam jauna un vēl nezināma joma. Piedevām vēl viena lieta: ja ienāks bezpilota kuģi, kā tiks risināts jūrnieku bezdarba jautājums? Ja tagad uz kuģa vajag, piemēram, divdesmit jūrnieku, tad bezpilota kuģa gadījumā būs vajadzīgs viens, kurš nospiež podziņu, un otrs, kurš visu pārbauda, varbūt vēl pāris, kas visu saplāno. Tomēr šodienas realitāte ar



moderno tehnoloģiju izmantošanas prasmēm man liek aizdomāties, kas būs, ja radīsies problēmas. Uzdodu jautājumu studentiem: jūs mākat rīkoties ar elektroniskajām kartēm, bet ko darīsiet, ja negadījuma pēc uz datora klaviatūras uzlīs kafija, vibrācijas vai karstuma dēļ, kāds, piemēram, ir Arābijā, atslēgsies serveri un nedarbosies pat rezerves variants? Ko tad? Tāpēc mēs gatavojam speciālistus ne jau tiem gadījumiem, kad viss kārtībā, tas pats par sevi, bet gan tam, ka kaut kas noiet greizi, lai speciālists šādai situācijai būtu sagatavots.

– Vai Latvijas Jūras akadēmiju varam uzskatīt par laikmeta garā atbilstošu mācību iestādi?

– Profesionālo priekšmetu pasniedzēji ir savas jomas profesionāļi, arī tehniski akadēmija ir labi nodrošināta, nevis tāda, kāda tā bija pirms gadiem desmit, kad es šeit mācījos. Protams, vienmēr jācenšas profesionāli pilnveidoties, papildināt un modernizēt tehnisko aprīkojumu, kā arī sekot pasaules aktualitātēm, tai skaitā tam, kas notiek mūsu

kaimiņvalstu jūrniecības izglītības iestādēs. Tomēr Latvijas Jūras akadēmijai nav akli jākopē Igaunijas, Lietuvas vai citu valstu jūrniecības izglītības sistēmas metodes, bet idejas pasmelties varam un vajag. Mums jau patīk salīdzināties ar citiem, jo kaimiņu sētā vienmēr dzīve liekas labāka, taču LJA mērķis ir skaidrs un nemainīgs – būt patstāvīgai augstskolai, sniegt studējošajiem augstāko profesionālo jūrniecības izglītību un veicināt tās attīstību.

– Ko jūs gribētu sagaidīt no akadēmijas studentiem?

– Lai viņi lietām pieiet nopietni, ciena pasniedzēju laiku un tur savu kursu uz mērķi. Lai izlaidumā nav kauns un lai ir izdevusies karjera. Reizēm bijušie studenti pēc jūras atnāk un saka: tagad es saprotu, kāpēc ir jā-mācās. Ja studiju laikā viņi daudz palaida gar ausīm, tad jūrā saprata, ka zināšanām un izglītībai ir nozīme. Gribētos, lai būtu lielāka savstarpējā cieņa un studenti apzinātos, kāpēc viņi ir šeit, kāpēc es esmu šeit un kādas iespējas sola nākotne.■

Anita Freiberga

Trešais izlaidums "Novikontas" Jūras koledžā

Divpadsmit jaunie "Novikontas" Jūras koledžas absolventi ir saņēmuši kuģa vadītāja un kuģa mehāniķa diplomus. Kvalifikācijas eksāmenā bija gan teorētiskie testi, gan praktiskie uzdevumi, kas jāizpilda uz dažādiem simulatoriem, kā arī rakstiskais pārbaudījums – atbildes uz eksāmena jautājumiem un kvalifikācijas darba aizstāvēšana. Eksāmenu kārtošana un kvalifikācijas darbu aizstāvēšana notika angļu valodā, kas ir arī studiju kursa mācību valoda. Visi studenti nokārtoja gala pārbaudi ar labām atzīmēm un saņēma ne tikai diplomu par koledža pabeigšanu, bet arī – bez papildu pārbaudes – jūras



virsnieka darba diplomu. Eksaminācijas komisijā bija Jūras administrācijas un kruinga kompāniju pārstāvji, kā arī pieredzējuši kuģu vecākie mehāniķi un kuģu vadītāji. Pirms diplomu saņemšanas saskaņā ar "Novikontas" Jūras koledžas tradīciju tika pārbaudīta absolventu drosme, traucoties pa Daugavas viļņiem galvu reibinošā ātrumā. Vairāki absolventi – jaunie kuģu virsnieki – jau nākamnedēļ dosies reisā.

"Novikontas" komanda pamatoti lepojas ar saviem absolventiem. Šis ir jau trešais "Novikontas" Jūras koledžas izlaidums. ■

Hersonas Valsts Jūras akadēmijas studenti apgūst HIV/AIDS profilaksi

Ukrainas Jūras transporta darbinieku arodbiedrība (MTWTU) sadarbībā ar ITF ir ieviesusi HIV/AIDS profilakses moduli Hersonas Valsts Jūras akadēmijā, un tas ir pirmais šāds projekts Eiropas jūrniecības izglītības iestādēs.

Lai saņemtu bakalaura grādu kuģu navigācijā un elektrotehnikā, no 2018. gada 1. janvāra visi 300

Hersonas Valsts Jūras akadēmijas (KSMA) studenti strādā ar šo moduli un apgūst HIV/AIDS profilaksi kā daļu no darba drošības un darba aizsardzības, un šis projekts ir daļa no ITF un MTWTU kopējā jūrnieku labklājības projekta.

MTWTU viceprezidents Oļegs Grigorjuks: "Mūs kā jūrnieku arodbiedrību nodarbina visi tie jautājumi,

kas saistīti ar jūrnieku darba apstākļiem, atalgojumu un labklājību, un arī topošo jūrnieku veselības saglabāšanas preventīvie pasākumi ir ļoti svarīgi. Hersonas Valsts Jūras akadēmija ir vienīgā izglītības iestāde Ukrainā, kas pastāvīgi ievieš inovatīvas mācību metodes, un tieši tāpēc mēs izvēlējamies ar to sadarboties." ■

Konkursā “Enkurs 2018” uzvar Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda

Noslēdzies jūrniecības nozares konkurss vidusskolēniem “Enkurs 2018”, kurš notiek jau divpadsmit gadus. Šogad finālā uzvaru izcīnīja Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda, otrajā vietā atstājot Ernsta Glikas Alūksnes Valsts ģimnāziju un trešajā – Liepājas Valsts 1. ģimnāziju.



Pavisam nedaudz aiz pirmā trijnieka palika Rēzeknes Valsts 5. vidusskola. Pārējās astoņas finālā iekļuvušās skolas no pirmā četrinieka atpalika par vairāk nekā 20 punktiem.

Bauskas komanda konkursā “Enkurs” piedalās jau no tā pirmsākumiem un divpadsmit gadu laikā izcīnījusi četras pirmās un sešas otrās vietas. Savukārt liepājnieki konkursā piedalās vienpadsmito gadu, un šajā laikā piecas reizes bijuši pirmajā, trīs – otrajā un divas – trešajā vietā. Arī alūksnieši jau paguvuši

pabūt laureātu godā, līdz šim divas reizes izcīnot pirmo un divas reizes trešo vietu.

Konkursa fināls tradicionāli norisinājās Latvijas Jūras akadēmijā, tā organizēšanā piedalījās akadēmijas studenti, sagatavojot fināla uzdevumus un iejūtoties konkursa tiesnešu un instruktoru, kā arī komandu pavadīto lomās.

Jau otro gadu fināla norisē iesaistījās arī Nacionālo bruņoto spēku Rekrutēšanas un atlases centrs ar īpaši sagatavotu uzdevumu.

“Enkura” atlases kārtā Rīgas brīvostā

Konkursa “Enkurs 2018” pēdējā atlases kārtā, kas notika Rīgas brīvostas teritorijā, skolu komandas mērojās spēkiem, veicot atraktīvus uzdevumus reālā vidē.

Divus uzdevumus bija sagatavojuši Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (KAD) speciālisti. Lai izpildītu pirmo uzdevumu, bija jāprot darboties ar sakaru sistēmu, noteikt “cietušā” koordinātas, atlikt tās uz kartes un tad pēc kartes atrast pašu “cietušo” ostas akvatorijā, izmantojot KAD ātrgaitas kuteri. Otrs



uzdevums izrādījās fiziski vissmagākais – aizīrēt glābšanas plostu pa noteiktu maršrutu. Šī uzdevuma veikšanu kavēja gan spēcīgais vējš, gan pretstraume, tomēr visām komandām to izdevās izpildīt.

Dalībnieki par interesantu atzina uzdevumu uz ledlauža “Foross” – orientēties uz kuģa un sameklēt

Kruīzs uz Stokholmu – godam nopelnīta balva

Jūnijā konkursa “Enkurs” uzvarētājas komandas izmanto godam nopelnīto balvu – kruīzu uz Stokholmu ar kādu no AS “Tallink Latvija” kuģiem. Šogad pirmo trīs vietu ieguvēji ir Bauskas Valsts ģimnāzijas, Alūksnes Valsts ģimnāzijas un Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komandas.

Enkurieši ceļojuma laikā pagūst gan paciemoties uz kuģa komandtiltiņa, gan kopīgi izbaudīt uz kuģa piedāvātās izklaides, gan arī apskatīt Zviedrijas galvaspilsētu.

Nav noslēpums, ka konkursā “Enkurs” piedalās komandas, kam gadiem ilgi neizdodas iekļūt finālā, kur nu vēl cīnīties par galveno balvu. Tomēr tas nemazina skolēnu vēlmi piedalīties, viņu skatījumā jau pats konkurss ir neaizmirstams piedzīvojums, un arī no šīm skolām bijušie konkursa dalībnieki turpina izglītību augstākajās jūrniecības mācību iestādēs.

Taču ir arī komandas, kas katru gadu ar maksimālu atdevi cīnās



par pirmajām vietām, lai gan tas, kā atzīst gan skolēni, gan skolotāji, prasa ieguldīt nopietnu papildu darbu. Kāda tad ir motivācija? Apstājoties “Enkurs 2018” uzvarētāji skaidro, ka paralēli vēlmei apgūt ko jaunu un interesantu ļoti spēcīgs ir arī azarts un iespēja sevi apliecināt. Un, ja izdodas iegūt galveno balvu – braucienu uz Stokholmu, tad lielākais prieks esot tieši par iespēju izbaudīt ceļojumu kopā ar draugiem – komandu, kas konkursa laikā kļuvusi saliedēta un vienota. Tas noteikti esot tā vērts – kopīgi strādāt un gatavoties konkursam,



kopīgi cīnīties un uzvarēt un galu galā kopīgi izbaudīt “sūrā darba saldus augļus”!■



konkrētus objektus pēc apraksta. Šajā uzdevumā ļoti svarīga bija spēja loģiski domāt un savstarpēji sadarboties.

Neiztrūka arī pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas uzdevuma un virves vilkšanas – šie konkursa elementi ietilpst visās atlasēs kārtās un arī finālā.

Pirmo vietu atlasēs kārtā izcīnīja Bauskas Valsts ģimnāzijas puīši, nedaudz no viņiem atpalika Alūksnes novada vidusskola un konkursa finālā iekļuva arī Rīgas Ķengaraga vidusskolas un Rīgas 10. vidusskolas komandas.■

Jaunās tehnoloģijas piedāvā drošu grafiku un datu atjaunošanu

Saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) prasībām, sākot no 2018. gada jūlija, visiem kuģiem papīra navigācijas kartes jāaizstāj ar elektronisko sistēmu, izmantojot ECDIS. Jauno tehnoloģiju ražotāju tirgus, protams, reaģē uz šo prasību un piedāvā jaunus risinājumus tehnoloģiju pasaulē.

Kompānija "Marine MTS" ir sākusi tirgot "Silverbox" – jaunu tehnoloģiju, kas paredzēta droša grafika un datu atjaunošanas nodrošināšanai. Reklamējot savu produktu, "Silverbox" izstrādātāji apgalvo, ka tas palīdzēs kuģu īpašniekiem un operatoriem uzlabot reisu plānošanu, drošību un sagatavoties automatizācijas nākotnei. Sistēma nodrošinās drošus un automātiskus navigācijas karšu atjauninājumus uz kuģiem, kuri izmanto elektronisko diagrammu displeju un informācijas sistēmu (ECDIS), kas ar esošo ECDIS tehnoloģiju pašlaik nav iespējams.

Kompānijas speciālisti uzsver, ka "Silverbox" ieviešana nozīmē, ka kuģu īpašnieki un operatori pirmo reizi spēs pilnībā izmantot savu navigācijas sistēmu potenciālu. Pašreizējā ECDIS ir saistīta ar pirmās paaudzes "SatNav", kas automātiski nesinhronizējas ar jaunākajiem datiem, un līdz ar to dati netiek atjaunināti. Kompānija pie jaunā produktu strādāja piecus gadus, un "Silverbox" izgājis nopietnu testēšanas procedūru. Jaunās tehnoloģijas radītāju ambīcijas ir kapitalizēt apmēram viena miljarda ASV dolāru lielu tirgus daļu. ■

"Bureau Veritas" ievieš "Mans degvielas patēriņš" pirmo fāzi

"Bureau Veritas" turpina paplašināt atbalstu kuģu īpašniekiem un nozarei, ieviešot "Mans degvielas patēriņš" pirmo fāzi – mākoņdatošanas un droša tīmekļa lietotāju programmu, ko var izmantot datoros, mobilajās ierīcēs un planšetdatoros. "Mans degvielas patēriņš" ļauj vienkāršot procedūru, veicot digitalizāciju dažādos IMO-DCS posmos (degvielas patēriņa deklarācija) un ES MRV noteikumos (CO₂ emisijas). Šo noteikumu mērķis ir samazināt emisijas un aizsargāt vidi. ■



Pieņemta visaptveroša stratēģija kuģu siltumnīcefekta gāzu emisiju pakāpeniskai pārtraukšanai

Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) priekšsēdētājs Esbens Poulsens 26. aprīlī Singapūras Jūras nedēļā paziņoja, ka ANO Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) ir pieņēmusi visaptverošu stratēģiju kuģu siltumnīcefekta gāzu emisiju pakāpeniskai pārtraukšanai un aicināja visus atturēties no kļūmīgu reģionālo pasākumu īstenošanas, kas varētu nebūt efektīvi un ievērojami kaitētu globālajai tirdzniecībai.

ICS priekšsēdētājs atgādināja par ambiciozo IMO stratēģiju, kas paredz līdz 2050. gadam kuģu kopējās gāzu emisijas samazināt vismaz par 50% salīdzinājumā ar 2008. gadu, līdz 2030. gadam sasniedzot 40% samazinājumu. "Ir svarīgi, lai valdības akceptētu IMO pieņemto stratēģiju. Lai gan galvenais mērķis ir nulles emisijas, kopējais samazinājums par 50% līdz 2050. gadam patiešām ir ļoti vērienīgs un ambiciozs projekts, īpaši ņemot vērā pašreizējās tirdzniecības izaugsmes prognozes," sacīja Poulsens.

Nereti kuģošanas nozari kritizē, ka tā par maz domā par vides ilgtspējīgu attīstību, bet jaunā IMO CO₂ samazināšanas stratēģija nepārprotami liecina, ka pasaules kuģniecības nozare ir tālu priekšā citām ekonomiskās nozarēm.

ICS ir pārliecināta, ka jaunās tehnoloģijas, LNG un biodegvielas izmantošana kuģu darbināšanai nodrošinās IMO mērķu sasniegšanu. Iespējams, ka nav tālu tas laiks, kad

radīsies jauni kurināmie, piemēram, ūdeņradis, varbūt vēl kāds cits risinājums, par kuru pašlaik neviens vēl pat nenojauš, bet pie kura radīšanas strādā pasaules vadošie zinātnieki un zinātniskie institūti.

Tomēr joprojām visvairāk diskusiju izraisa jautājums par tirgus pasākumiem (MBM), ko paredzēts īstenot CO₂ emisiju samazināšanas nolūkā. ICS nostāja šajā jautājumā joprojām ir dziļi skeptiska. Degviela jau tagad veido vislielākās kuģu īpašnieku izmaksas, un paredzams, ka tās ievērojami pieaugs, 2020. gadā stājoties spēkā IMO noteiktajam obligātajam sēra satura ierobežojumam kuģu degvielā.

"Tā kā IMO vēl debatēs par to, kā vislabāk īstenot savu stratēģiju, mēs tomēr gribētu vairāk koncentrēties uz turpmākiem tehniskiem CO₂ samazināšanas pasākumiem, tostarp veicinot nulles CO₂ degvielas attīstību", sacīja Poulsens. "Tomēr, ja IMO pieņemtu lēmumu, ka ir politiski nepieciešams izstrādāt MBM, kuģošanas nozare nepārprotami priekšroku dotu bunkura degvielas maksājumam, kas jāmaksā kādam IMO klimata fondam. Ja tiktu ieviesta šāda nodeva, tad iegūtie līdzekļi būtu jāizmanto, lai atbalstītu pētījumus par jaunām tehnoloģijām ar zemu oglekļa emisiju līmeni vai arī lai atbalstītu jaunas, finansiāli ietilpīgas degvielas uzpildes infrastruktūras izveidi, kas būs nepieciešama, lai piegādātu nulles CO₂ līmenim atbilstošu degvielu." ■

“Wärtsilä” Singapūrā nodibina pasaules klases Kiberdrošības akadēmiju

Augsto tehnoloģiju grupa “Wärtsilä” sadarbībā ar kiberdrošības uzņēmumu “Templar Executives” nodibinājusi pasaules klases Kiberdrošības akadēmiju Singapūrā, kas durvis vēra 2018. gada 1. maijā un piedāvās kursu, lai atbalstītu kuģošanas nozarē iesaistītos un uzlabotu kuģošanas kopienas, jo īpaši kuģu operatoru un kuģu īpašnieku zināšanas un informētību kiberdrošības jautājumos.

“Uzskatām, ka šis ir pirmais izglītības centrs, kas specializējies kiberdrošības jautājumos un sniegs profesionālu palīdzību kuģošanas nozarei, ņemot vērā, ka kibernetizācijas skaits pieaug ne pa gadiem vai mēnešiem, bet pa dienām,” sacīja “Wärtsilä” galvenais digitālo tehnoloģiju speciālists Marko Rijans. “Kiberdrošības kursi aptvers virkni aktuālu tēmu, sākot no kiberdrošības vecāko vadītāju apmācības un beidzot ar informāciju par kibernetizācijas kopumā un reāli risināmiem jautājumiem jūrniecības nozarē.”

“Prognozes liecina, ka līdz 2021. gadam kibernetizācijas radītie zaudējumi pasaulē sasniegs sešus triljonus dolāru gadā. “NotPetya” kibernetizācijas uzbrukums 2017. gadā deva jūrniecības nozarei signālu, ka, reaģējot uz arvien pieaugošajiem kiberdraudiem,



nepieciešama paradigmas maiņa. Mūsu iniciatīva ir vērsta uz to, lai izveidotu pirmo militāro kibernetizācijas reaģēšanas vienību un sniegtu atbalstu kuģošanas nozarei pasaules mērogā,” sacīja “Templar” izpilddirektors Endrū Ficmoriss.

Īstenojot šo iniciatīvu, “Wärtsilä” un “Templar” speciālisti aktīvi piedalīsies ilgtspējīgā kiberdrošības jautājumu risināšanā pasaules jūras vidē, nodrošinot diskretus un vērtīgus risinājumus, kas palīdzēs celt drošību.■

Izstrādāta pasaulē ātrākā kuģu izsekošanas sistēma

“Eart Ship View 2.0” ir pasaulē ātrākā kuģu izsekošanas platforma, kas ieviesusi ievērojamus uzlabojumus, ļaujot trīs gadus saglabāt informāciju par kuģu veiktajiem maršrutiem, kā arī iegūt neierobežotu piekļuvi kuģa kustībai visa reisa garumā.



“ShipView 2.0” ir ideāls instruments, lai veiktu kuģa darbības efektivitātes analīzi, jo konfigurējami brīdinājumi, iebūvēta filtrēšana un lejupielādējami dati ir tikai daži no platformas piedāvātajiem elementiem.■

Mākslīgais intelekts uzlabo tranzīta operācijas

Kompānija “Sea Machines Robotics”, kuras birojs atrodas Bostonā, paziņojusi, ka parakstījusi līgumu ar pasaules vadošo kuģošanas sabiedrību “AP Moller-Maersk”,



lai izmēģinātu savu nozares uztveres un situācijas izpratnes tehnoloģiju kompleksu vienā no šīs kompānijas jaunbūvētajiem “Winter Palace” ledus klases konteinerkuģiem. Darījums ir nozīmīgs ne tikai kompānijām “Robotics” un “Maersk”, bet arī visai jūrniecības nozarei, jo pirmo reizi uz konteinerkuģa tranzīta operāciju uzlabošanai tiek lietotas datorierīces, kas nodrošina tā sauktās “Gaismas atklāšanas, virzīšanas un uztveršanas programmatūras” (LIDAR) izmantošanu.

“Maersk” izraudzītais risinājums ir jaunākais kompānijas portfelī, kura mērķis ir uzlabot situācijas izpratni jūrniecībā, izmantojot mākslīgo intelektu (AI).■

Tarifu karš var palēnināt globālās ekonomikas atveseļošanu

Eiropas Centrālā banka paziņojusi, ka muitas tarifi, ko Amerikas Savienotās Valstis ieviesušas pēdējos mēnešos, tikai nedaudz ietekmējuši pasaules ekonomiku, tomēr būtisks spriedzes pieaugums var



negatīvi ietekmēt pasaules ekonomikas atveseļošanu. ASV pieņemtais tirdzniecības karš varētu palielināt importa cenas, paaugstināt ražošanas izmaksas un mazināt mājsaimniecību pirkatspēju, negatīvi ietekmējot patēriņu, ieguldījumus un nodarbinātību.

ECB paziņojusi, ka nenoteiktības palielināšanās varētu veicināt nestabilitāti pasaules finanšu tirgos un ilgtermiņā negatīvi ietekmēt ekonomikas potenciālu un produkcijas ražošanu.■

Kuģošanas biznesa attīstību kavē stagnācija

No 6. līdz 8. martam Vankūverā notika "Transas" starptautiskā konference, kurā centrālais jautājums bija jūrniecības nozares modernizācija un domāšanas maiņa. Pāreja no gudras runāšanas uz praktiskiem risinājumiem un pieredzes pārņemšana no citām nozarēm bija konferences diskusiju centrā.

Tehnoloģijas ir tikai līdzeklis, bet jūrniecības nozarei ir jābūt gatavai mainīt savu modeli, lai virzītos uz gudrāku digitālo nākotni. Konferenču moto "Domāšanas maiņa" apvieno globālo kompāniju vadītājus, tehnoloģiju distributorus, zinātniekus un citus jūrniecības speciālistus, lai pētītu digitalizācijas vīzijas un praktiskos risinājumus. Triju dienu gaitā konferences dalībnieki apsvēra, kā digitālie uzņēmējdarbības modeļi, kas pārveidojuši globālās nozares, var tikt izmantoti jūrniecībā, lai paugstinātu konkurētspēju, palielinātu ieņēmumus un nodrošinātu drošību jūrā.

Asi un bez diplomātijas savu viedokli puda "Transas" ģenerāldirektors un šīs konferences galvenais organizators Frenks Kouls. Viņš uzskata, ka uzņēmējdarbības vides maiņa prasa, lai jūrniecības nozare kļūtu atvērta jaunām idejām, izprastu pieejamos digitālos risinājumus un apzinātos digitalizācijas sniegtos ieguvumus.



Frenks Kouls: "Jūras pārvaldījumu bizness ir arhaisks, to steidzami nepieciešams modernizēt, jo vecās struktūras un to lobiji vairs neatbilst jaunās pasaules prasībām. Ko tas nozīmē? Tikai to, ka daudzi kuģošanas biznesā iesaistītie nepārvietojas pietiekami ātri, lai tiktu mūsdienu tempam līdz. Tieši viņu attieksme ir vainojama nespējā mainīties. Piemēram, klasifikācijas sabiedrības un karoga valstis vēl arvien tiek pakļautas kuģu īpašnieku un arodbiedrību



spiedienam, kas iedragā kuģošanas drošību un vairo risku."

Kouls kritizēja arī iedibināto un joprojām nemainīgo pasaules jūrniecības pārvaldes struktūru: "Šodien visi lēmumi tiek pieņemti politiskā spiediena rezultātā. IMO plenārsēdēs un komitejās, kur puse auditorijas parasti guļ, daļa apzinās, ka nespēj ietekmēt lēmumus, bet daži ir motivēti un aktīvi lobē savas intereses, notiek balsošana. Esam nonākuši pie kļaidīgas jautājumu kārtības, kurā kuģu un kravu īpašnieku lobiji IMO komitejās izkārto birokrātisku šķēršļu radīšanu, lai problēmas netiktu loģiski risinātas, tāpēc daudzu neatliekamu lēmumu pieņemšana ilgst gadiem. IMO komitejās bezjēdzīgi tiek tērēti miljoniem daudz stundu, lai teikuma iekļautu vienu vai otru vārdu. Drošībai ir jābūt iestrādātai visā, ko mēs darām, nevis tikai jāizliekas, ka darām visu drošības labā."

Runājot par arvien pieaugošo šķēršanos loģistikas un jūras operāciju nozaru starpā, Kouls atzīmēja, ka pozitīvo pārmaiņu temps pirmajā ievērojamā pārsniedz to tempu, kas vērojams jūras operācijās.

F. Kouls: "Lai kā negribētos, tomēr nākas atzīt, ka jūras operācijas un procesi flotē joprojām netiek pienācīgi kontrolēti. Informācija, kas tiek nodrošināta drošā navigācijā, diemžēl ir maldinoša. Mēs esam nonākuši

punktā, kur tehnoloģiskie risinājumi ir sadrumstaloti, kur sakari, elektronika un navigācijas iekārtas ir preces, un pircēji izvēlas izdevīgāko, tātad lētāko piedāvājumu. Tas nozīmē, ka mums jārēķinās ar sekām – zemākās izmaksas un sadrumstalotais pirkuma modelis veido vāju kiberdrošības vidi. Tēlaini sakot, mēs nevaram samierināties ar ēzeli, ja mums ir vajadzīgs zirgs. Mums ir jāveido kuģi ar savstarpēji integrētām sistēmām, nevis atsevišķu lietotājprogrammu kiš-miš.

Parasti, runājot par kuģošanas biznesu, tiek aizmirsts būtiskākais jautājums – cilvēka faktors. Tehnoloģijas ir tikai ielāps, nevis risinājums jūrniecības kultūras uzlabošanā. Esmu pārliecināts, ka nākotnes kuģošanai ir jābūt zaļai, drošai un efektīvai kravu transportēšanai, kur līdz minimumam samazināts cilvēka faktora radītais risks. Tā noteikti ir tāda kuģošanas vide, kurā jaunā paaudze vēlas veidot savu jūras karjeru. Diemžēl pagaidām jūras biznesa un infrastruktūras domāšana mainās gliemeža gaitā. Šķiet, ka nozare ir apmierināta ar vecmodīgiem kuģiem un vecmodīgu darbību. Aviācijas un kodolenerģijas nozarēs vai kosmosa programmās viss darbojas augstākās kvalitātes līmenī, nevis pieļaujamā riska robežās. Lai ienāktu jaunais, vecajiem dinozauriem ir jāaiziet."■

Dienvidāzijā kuģu sagriešanas laukumos liels nāves gadījumu skaits

2018. gada pirmajā ceturksnī kopumā tika sagriezti 206 kuģi, no tiem 152 Dienvidāzijas pludmalēs. Bīstamo, kriminālo darba apstākļu un jebkuru darba drošības noteikumu neievērošanas dēļ tikai Čitagongā (Bangladeša) vien šogad 10 cilvēku jau zaudējuši dzīvību, bet divi strādnieki nopietni ievainoti. Vēl par divu darba ņēmēju nāvi tika ziņots pēc nelaimes gadījuma kuģu demontāžas laukumā Alangā, Indijā.

Cilvēki iet bojā ugunsgrēkos, kas izceļas, demontējot tankkuģus, iet bojā, krītot no liela augstuma, viņus nosit krītošas kuģu atlūzas. Trīs cilvēki gāja bojā tankkuģa "Ekta" demontāžas darbu laikā. "Ekta" piederēja Grieķijas uzņēmumam "Anangel Group", bet pēdējās nedēļās pirms nodošanas sagriešanai pārgāja kompānijas "Wirana" īpašumā, kura pazīstama kā viena no pasaulē lielākajiem kuģu uzpircējiem.

Lai gan cilvēki iet bojā kuģu demontāžas darbos, vietējā policija un kuģu sagriešanas laukumu īpašnieki apgalvo, ka vieniem nāves cēlonis bijusi sirdslēkme, citi gājuši bojā ceļu satiksmes negadījumos vai vēl kādā citā veidā, tikai ne no gūtajām traumām darba vietā. Piemēram, Alangas demontāžas laukumos oficiāli nav reģistrēts neviens nelaimes gadījums. Pasaules darba drošības

un veselības aizsardzības dienā 28. aprīlī darba aizsardzības organizācijas OSHE un YPSA Čitagongā rīkoja demonstrāciju, protestējot pret nopietniem darba drošības pārkāpumiem kuģu demontāžas darbos un nosodot nepieļaujami lielo nelaimes gadījumu skaitu.

Neskatoties uz visām tām šausmām un nelikumībām, kas notiek Dienvidāzijas kuģu demontāžas uzņēmumos, uz nožēlojamiem darba apstākļiem un darbinieku pilnīgu neaizsargātību, kuģu īpašnieki, tai skaitā triju Eiropas valstu – Beļģijas, Itālijas un Norvēģijas kuģu īpašnieki turpina pārdot šavus kuģus šiem uzņēmumiem. Šā gada pirmajā ceturksnī Dienvidāzijā kuģu cenas bija augstas, īpaši salīdzinājumā ar iepriekšējā gada rādītājiem – aptuveni USD 450 / LDT, bet turku un ķīniešu kuģu demontāžas uzņēmumos attiecīgi USD 280 / LDT un USD 210 / LDT.

Gandrīz puse no kuģiem, kas šā gada pirmajā ceturksnī pārdoti Dienvidāzijā, tikai dažas nedēļas pirms nonākšanas sagriešanas laukumos nomainīja karogu uz *pelēko* vai *melno* sarakstu – tika pārreģistrēti Komoru šālās, Palau vai Sentkitsā un Nevisā. Šie reģistri parasti netiek izmantoti kuģu ekspluatācijas laikā un piedāvā "pēdējā reisa reģistrācijas" atlaidi. ■

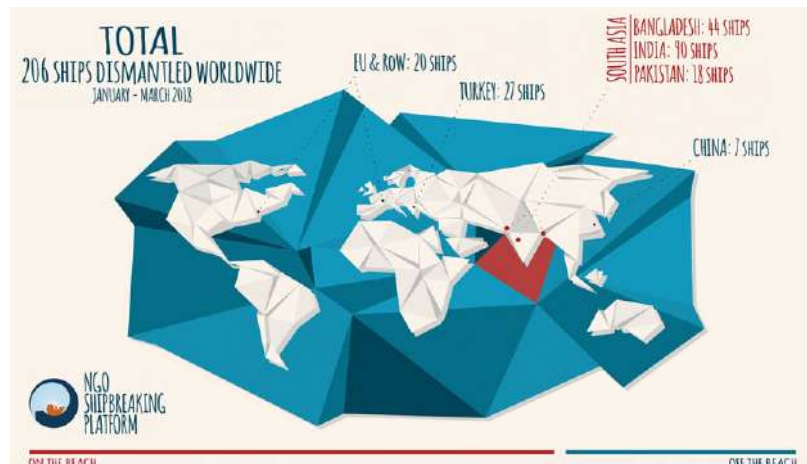
Irāna paziņo, ka jaunas sankcijas neapturēs naftas rūpniecību

Teherāna paziņojusi, ka Irānas naftas nozare turpinās attīstīties pat tad, ja ASV lauzīs 2015. gadā noslēgto kodollīgumu. Tramps norādīja, ka, "ja es ļautu līgumam palikt, tad drīz būtu kodolbrūkošanās sacensība". Vašingtona atjaunos visas sankcijas, kas tika noņemtas kodollīguma ietvaros, kā arī noteiks Teherānai visaugstākā līmeņa ekonomiskos ierobežojumus, paziņoja Tramps.



Tramps Baltajā namā paziņoja, ka Amerika nevēlas būt Irānas kodolšantāžas ķīlniece. Mediji ziņo, ka ASV ārvalstu aktīvu kontroles pārvalde nekavējoties sāks pildīt prezidenta rīkojumu un uzņēmumiem 180 dienu laikā būs jāpārtrauc sadarbība ar Irānu. Atbalstu Trampa lēmumam paiduši vairāki ASV diplomāti. Vēstnieks Vācijā Ričards Grenels aicinājis šīs valsts uzņēmumus nekavējoties izbeigt darbību Irānā. Irānas prezidents Hasans Ruhani Trampa lēmumu nodēvēja par "psiholoģisku karadarbību" pret Irānu un pavēstīja, ka, neskatoties uz ASV izstāšanos, Irāna paliks kodollīgumā ar pasaules lielvarām. Viņš norādīja, ka vēlētos apspriest Trampa lēmumu ar līgumslēdzējām pusēm – ES, Krieviju un Ķīnu. Francija, Vācija un Lielbritānija pauduša nožēlu par Trampa lēmumu.

Kopš 2016. gada janvāra pēc starptautisko sankciju atcelšanas Irāna atkal ir kļuvusi par nozīmīgu naftas eksportētāju. Irāna plāno nākamajos četros gados palielināt jēlnaftas ražošanas jaudu līdz 4,7 miljoniem barelu dienā, lai gan eksporta plānus varētu ietekmēt Trampa atjaunotās sankcijas pret šo valsti. ■



Augstākie vides drošības un darba aizsardzības standarti

Simtiem kuģu katru gadu tiek izņemti no ekspluatācijas un nodoti metāllūžņos. Tā kā kuģu demontāža bieži rada ievērojamu vides piesārņojumu un apdraud cilvēku veselību un dzīvību, 2017. gadā Starptautiskā banku aliance pieņēma "Atbildīgus kuģu pārstrādes standartus" (RSRS), un šai iniciatīvai šogad pievienojās arī viena no piecām lielākajām pasaules bankām, kas finansē kuģošanas nozares projektus, – "KfW IPEX-Bank", tā parādot savu attieksmi un, piešķirot finansējumu, pieprasot augstāko vides un sociālās drošības standartu nodrošināšanu.

RSRS iniciatīvas mērķis ir saskaņā ar starptautiskajiem standartiem, tostarp Honkongas konvenciju, kredīta līgumos iestrādāt arī noteikumus par kuģu nodošanu sagriešanai, kā arī pienākumu kuģniecības sabiedrībām nodrošināt, lai visiem kuģiem ir "zaļā pase", kas sniedz pilnīgu pārskatu par visiem bīstamajiem materiāliem uz kuģa. "Pievienošanās šai iniciatīvai mums ir vēl viens nozīmīgs solis, lai kopā ar klientiem turpinātu jūrniecības nozares ilgtspējīgu attīstību," paziņoja "KfW IPEX-Bank" valdes loceklis Andreass Ufers. "Mēs uzskatām, ka RSRS iniciatīva ir ilgtermiņa projekts, kas turpinās attīstīties un kam pievienosies arvien vairāk dalībnieku visā pasaulē. RSRS iniciatīvas mērķis ir nodrošināt, lai kuģošanas sabiedrības ievērotu minimālos darba drošības un vides aizsardzības standartus, un kuģu nodošana metāllūžņos ir viena no svarīgiem ķēdes posmiem šo standartu nodrošināšanā."■

"Wallem" saņem ISWAN "Gada kuģniecības kompānijas" balvu

2018. gada 23. aprīlī Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) mītnē Ženēvā Starptautiskā jūrnieku labklājības un palīdzības tīkla (ISWAN) piešķirto "Gada kuģniecības kompānijas" titulu saņēma kompānija "Wallem Ship Management".■

Narkotiku kontrabandisti sadedzina kuģi Klusā okeāna austrumos

Kontrabandisti aizdedzināja un pameta kuģi, jo ASV Krasta apsardze un ASV Jūras spēku flote uzsāka kuģa pārtveršanas operāciju. Operācijas laikā Klusā okeāna austrumu daļā ASV Krasta apsardze un ASV Jūras spēku flote pārtvēra vairāk nekā 1000 mārciņu kokaīna, ko nelegāli transportēja neliela izmēra ātrgaitas kuģis LPGFV. Šāda tipa kuģus būvē pēc narkotiku tirgotāju pasūtījuma, lai veiktu nelegālus pārvadājumus. Nelielie kuģi galvenokārt ir izgatavoti no stikla šķiedras un pārvietojas pa ūdens virsmu, kas padara tos grūti saskatāmus un atklājamus ar radariem.



Visi četri aizdomās turētie kontrabandisti, kuri pameta degošo kuģi, tika izglābti, pirms tas tika nogremdēts.■

ITF saasina jautājumu par likteņa varā pamestajiem jūrniekiem



2018. gada 24. aprīlī Starptautiskās jūrniecības organizācijas (IMO) galvenajā mītnē Juridiskās komisijas 105. sesijā Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) delegācija publicēja ILO jaunākos datu analīzes rezultātus, kuri atspoguļo informāciju par jūrnieku pamešanas gadījumiem. ITF prezentācijas nosaukums bija "Cilvēka pamešanas izmaksas".

Ir zināmi daudzi gadījumi, kad jūrnieki, kopā ar saviem kuģiem pamesti likteņa ziņā, kļuvuši par negodīgu darba devēju bezatbildības un visatļautības upuriem. ITF ir daudz strādājusi, lai atrisinātu bez līdzekļiem un apgādes pamesto jūrnieku problēmu, īpašu uzmanību pievēršot tādiem jautājumiem kā repatriācija un nesamaksāta alga. Problēmas risināšanā ir iesaistītas daudzas puses: Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūras, valstu administrācijas,

starptautiskās organizācijas, kuģošanas kompānijas, kuģu īpašnieki un apkalpojošie dienesti.

ITF pārstāvis IMO Branko Berlans uzsvēra problēmas pozitīvo virzību, apspriežot šos jautājumus IMO: "Tā bija pirmā reize, kad IMO komitejas sanāksmē tika uzklusāta prezentācija par jūrnieku pamešanu. IMO dalībvalstis un dalīborganizācijas ļoti atzinīgi novērtēja gan ITF ziņojumu, gan līdzšinējo darbību jūrnieku tiesību aizsardzībā. Mēs savukārt īpaši akcentējam jūrnieku labklājības un tiesību ārkārtīgi svarīgo nozīmi, mudinot IMO dalībvalstis un dalīborganizācijas pildīt savus pienākumus un šajā darbā solidarizēties ar mums."■



ITF eksperts Džeimss Makdonalds (no kreisās), ITF pārstāvis IMO Branko Berlans un ITF pārstāvis Runs Malteruds.

Starptautiskajā diskusiju forumā panāk vienošanos jūrnieku labklājības nodrošināšanā

Starptautiskās Transporta federācijas (ITF) "The International Bargaining Forum" (IBF) komiteja, kas pārstāv pasaules kuģošanas nozares lielāko darba attiecību kolektīvu un tā intereses, 2018. gada februārī Manilā notikušajā Starptautiskajā kuģošanas nozares tālākās darbības stratēģijas diskusiju forumā noslēdza galīgo sarunu kārtu ar "The Joint Negotiating Group" (JNG), kas pārstāv starptautiskās kuģošanas darba devēju intereses, par 2019.–2022. gada pamatnostādnēm attiecībā un darba ņēmēju tiesībām.

UZZIŅAI

IBF tika izveidots 2003. gadā kā mehānisms diskusijām starp jūrniecības darba devējiem un darba ņēmēju pārstāvjiem par darba algu un darba apstākļiem jūrniekiem, kas strādā uz ārvalstu karoga kuģiem, uz kuriem attiecas ITF īpašie nolīgumi.

Laikā, kad pasaules ekonomika ir saspringta, arī kuģošanas nozare atrodas sarežģītā situācijā un sarunas starp darba devējiem un darba ņēmējiem nav vedušās viegli. Abas puses ir vienprātīgas, ka ir ļoti svarīgi panākt tirgus izaugsmi, tāpat jādara viss iespējams, lai saglabātu ilgtspējīgu attīstību kuģošanas nozarē un nodrošinātu pienācīgus darba apstākļus un taisnīgu atalgojumu jūrniekiem, kuri strādā uz JNG kuģiem pasaulē.

Nolīgumā ietvertais būs spēkā turpmākos četrus gadus, pārskatot jūrnieku algas ik pēc diviem gadiem. Nolīguma galvenie punkti nosaka, ka no 2019. gada 1. janvāra algas pieaugums būs par 2,5%, atlaides, ko ITF labklājības fonds piešķir JNG dalībniekiem, palielināsies līdz 16%, plus vēl papildus 2% procenti, pamatojoties uz stimulēšanas sistēmu, lielāka uzmanība tiks pievērsta kuģošanai Somālijas piekrastē un citos pirātu apdraudētajos reģionos.

ITF jūrnieku sekcijas priekšsēdētājs Deivs Heindels: "Mēs esam apņēmies nodrošināt godīgu algu un drošus darba apstākļus jūrniekiem un dokeriem visā pasaulē. Ir svarīgi, izmantojot visas iespējas, tai skaitā esošo vienošanos, veidot stabilu turpmākās sadarbības stratēģiju starp darba devējiem un



darba ņēmēju pārstāvjiem, šajā gadījumā – arodbiedrību."

ITF prezidents Pedijs Krumlins: "Jūrnieki un dokeri ik dienas saskaras ar nopietnām problēmām, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai viņu vajadzības būtu šo sarunu galvenā tēma. Pašlaik mēs visi kopā pārdzīvojam grūtus laikus, taču, ievērojot koleģialitāti un savstarpēju sapratni, esam vienojušies par jaunu nolīgumu."

JNG pārstāvis sarunās kapteinis Rādžešs Tandons: "Pēdējie četrpadsmit mēneši ir bijuši īpaši grūti. Ar domu noslēgt vienošanos forums diskusijas

sāka jau 2017. gada jūlijā Tokijā, tomēr neviena no pusēm nebija gatava piekāpties, un sarunas nonāca strupceļā. Tikai sarunu otrajā kārtā mums izdevās rast kopīgu viedokli."

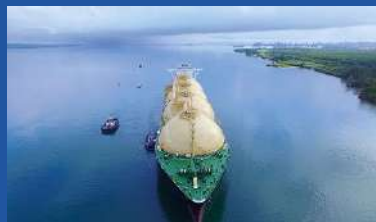
Pēc nolīguma parakstīšanas JNG priekšsēdētājs kapteinis Koiči Akamins sacīja: "Tas, ka, neskatoties uz visai sarežģītajiem tirgus apstākļiem, esam spējuši atgriezties pie sarunām un noslēgt jaunu nolīgumu, liecina, ka IBF process dod rezultātus. Tas stiprina savstarpējo cieņu un uzticību starp darba devējiem un arodbiedrību, ko abas puses spējušas panākt pēdējo 15 gadu laikā, ņemot vērā, ka runa ir par vairāk nekā 200 tūkstošu darba ņēmēju tiesību aizsardzību."

UZZIŅAI

Jūrnieku darba devēju pusi pārstāv Starptautiskā jūrnieku darba devēju padome (IMEC), Starptautiskā kravu pārvadājumu darba devēju grupa (ISEG), kurā ietilpst Japānas Starptautiskā jūrniecības vadītāju asociācija (IMMAJ), Taivānas kompānija "Evergreen" un Korejas kuģu īpašnieku asociācija. Visi kopā tie veido "The Joint Negotiating Group" (JNG), kas dod tiem tiesības jūrniecības darba devēju vārdā ITF paust pasaules kuģošanas kompāniju, tālāk darba devēju, saskaņotu viedokli.

Pieaug Panamas kanāla loma sašķidrinātās dabasgāzes pārvadājumos

Centrālamerikā un Karību jūras reģionā aizvien pieaug Panamas kanāla loma sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) pārvadājumos. Peru, Trinidāda un Tobāgo ir kļuvušas par vadošajām LNG eksportētājām. Saskaņā ar Panamas kanāla administrācijas datiem Peru, izmantojot Panamas kanāla pakalpojumus, 2018. gadā jau ir piegādājusi 575 529 tonnas sašķidrinātās dabasgāzes Eiropas tirgum, Trinidāda un Tobāgo ir eksportējusi 1 340 396 tonnas Āzijai, Meksikas rietumu krastam un Čīlei, un šie pārvadājumi veido gandrīz vienu piektdaļu no visa LNG jūras tranzīta.



Sašķidrinātās dabasgāzes kuģis, kas no Trinidādas un Tobāgo dodas uz Čīli, izmantojot Panamas kanālu, ceļā ietaupa vairāk nekā sešas dienas, bet kuģi, kas no Peru ved kravas uz Spāniju, ceļā var ietaupīt līdz pat astoņām dienām uz vienu pusi.

Kopš Panamas kanāla rekonstrukcijas, kas ļauj šeit kuģot *neopanamax* kuģiem, Meksika, piemēram, ir importējusi aptuveni 3,1 miljonu tonnu sašķidrinātās dabasgāzes, bet Čīle aptuveni 1,1 miljonu tonnu. Tiek prognozēts, ka ASV LNG eksports caur kanālu 2018. gadā sasnies 11 miljonus tonnu, bet 2019. gadā tas būs aptuveni 20 miljoni tonnu. Pēdējo divu gadu laikā, palielinoties pieprasījumam, sašķidrinātās dabasgāzes tirgus ir ievērojami mainījies. Dienvidkoreja un Ķīna ir kļuvušas par galvenajām importētājvalstīm.

“Tā kā pieprasījums turpina pieaugt un nosūtītāji cenšas ietaupīt laiku un izmaksas, Panamas kanāls piedāvās nepieciešamo jaudu, lai nodrošinātu, ka partneri Centrālamerikā, Karību jūras reģionā un visā pasaulē gūst labumu no šī strauji augošā segmenta,” paziņojusi Panamas kanāla administrācija.■



Pabeigta uz “Maersk Interceptor” notikušā nāves gadījuma izmeklēšana

“Petroleum Safety Authority Norway” (PSA) maijā pabeidza 2017. gada 7. decembrī uz naftas platformas “Maersk Interceptor” notikušā nāves gadījuma izmeklēšanu un publicēja tās rezultātus. Ziņojumā secināts, ka traģēdija notikusi nepareizi nostiprinātas pacelšanas iekārtas un pienācīgi nenostiprināta ūdens sūkņa dēļ, kurš iekritis jūrā. Nelaimes gadījumā viens cilvēks gāja bojā un viens guva nopietnus ievainojumus.

“Gan kompānija “Maersk Drilling”, gan “Aker BP” piekrīt PSA ziņojumā paustajiem secinājumiem, tie atbilst arī mūsu iekšējās izmeklēšanas

rezultātiem. Negadījums uz “Maersk Interceptor” šokē mūs visus, jo līdz šim tādas traģēdijas nebija notikušas. Mēs esam pilnībā sadarbojušies ar PSA izmeklēšanā un apņēmīties darīt visu, kas mūsu spēkos, lai novērstu līdzīgu traģēdiju atkārtosanos. Mēs arī turpināsim dalīties pieredzē, lai citi varētu izvairīties no tamlīdzīgiem incidentiem,” sacīja “Maersk Drilling” ģenerāldirektore Angela Durkina.

Ir izveidota arī pārbaudes grupa, kas pārbauda “Maersk” naftas platformu darbu, lai novērstu PSA izmeklēšanas ziņojumā norādītās nepilnības.■

Nepareizi nostiprinātu kāpņu dēļ traumu gūst apkalpes loceklis

Kad tankkuģis ieradās ostas terminālī, apkalpei bija paredzētas mācības – manevri ar glābšanas laivām, kas bija daļa no plānotās mācību sērijas. Glābšanas laivas tika nolaistas ūdenī, bet pirms tam jūrnieki pa īpašām kāpnēm iekāpa tajās, lai atbrīvotu no āķiem. Kad mācības uz ūdens bija beigušās, laivas atkal tika nogādātas savās vietās uz kuģa un nostiprinātas atbilstoši prasībām. Pēc visu darbību pabeigšanas trīs apkalpes locekļi

veiksmīgi uzkāpa pa kāpnēm, bet ceturtais, kurš pēkšņi sajuta spēku izsīkumu, no aptuveni četriem metriem liela augstuma iekrita ūdenī. Pēc pirmās palīdzības sniegšanas viņš tika nogādāts slimnīcā, kur jūrniekam konstatēja nopietnu muguras traumu, kuras dēļ viņš tika norakstīts krastā. Notikuma izmeklēšanā atklājās, ka kāpnes nebija pareizi uzstādītas un nostiprinātas, tāpēc nebalstījās pret kuģa korpusu, kā tam vajadzētu būt.■

Tranzīta un loģistikas nozare liek akcentu uz Āzijas kravām

Šā gada pirmajā ceturksnī kravu apgrozījums Latvijas ostās un dzelzceļā samazinājies par aptuveni 15%. Vislielāko kritumu piedzīvojušas naftas produktu un akmeņogļu kravas, kas lielā mērā skaidrojams ar Krievijas īstenoto politiku par kravu novirzīšanu uz savām ostām.

Tai pašā laikā ir arī pozitīvas tendences – kravu apjoma pieaugums Liepājas ostā, pievienotās vērtības, kā arī konteinerkravu apjoma pieaugums Latvijas ostās par 4,2% un *ro-ro* kravu apjoma palielināšanās par 18,4%. Šobrīd nozari negatīvi ietekmē nestabilā ģeopolitiskā situācija, tāpēc ostas piesardzīgi strādā pie projektiem, kas ļautu nodrošināt un uzturēt stabilitāti.

Jau aprīļa beigās Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Kaspars Ozoliņa vadībā notika Loģistikas nozares padomes sēde, kurā apsprieda tranzīta un loģistikas nozares aktualitātes, tai skaitā pārrunāja arī banku sektora ietekmi uz tranzīta nozari. Ostu pārstāvji norādīja, ka sarūkošais kravu apjoms neviens optimisms, un visi bija vienprātīgi, ka jāturpina aktīvi strādāt pie Āzijas kravu piesaistes, jo arī turpmāk Krievijas politika nemainīsies un tā savas stratēģiskās kravas turpinās virzīt caur savām ostām. Tāpat daudz jāstrādā, lai attīstītos jauni kravu maršruti, tai skaitā konteinerlīnijas. Padomes locekļi iepazinās ar dzelzceļa infrastruktūras attīstības indikatīvo plānu 2018. – 2022. gadam un sniedza savus komentārus. Padomes locekļi puda gandarījumu, ka minētais dokuments iekļauj būtiskus infrastruktūras attīstības principus un skaidri iezīmē visu pušu saistības, un atbalstīja dokumenta tālāku virzīšanu apstiprināšanai valdībā.

Darba kārtībā Āzijas virziens

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups informēja Loģistikas nozares padomi par notikušajiem un plānotajiem starptautiskajiem



Latvijas tranzīta, loģistikas un ostu pārstāvji izstādē „Transport Logistic China”.

pasākumiem, aicinot nozares pārstāvjus aktīvāk iesaistīties plānotajos pasākumos un vizītēs uz Āziju, īpašu uzmanību pievēršot sadarbībai ar Ķīnas uzņēmējiem. Savukārt transporta atašējs Ķīnā Helmutš Kols informēja par konkrētām iespējām iesaistīties sadarbībā ar Ķīnu un aicināja nozari aktīvi piedalīties izstādēs, organizācijās, sadarbībā 16+1 formātā, izvērtējot ieguvumus, ko paver dalība šādos pasākumos.

Apliecinājums interesei par kravu pārvadājumiem no Āzijas bija Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmumu dalība vienā no lielākajām izstādēm Āzijas reģionā – „Transport Logistic China”, kas notika Šanhajā un kuras laikā notika sarunas ar virknes Eiropas un Āzijas lielāko loģistikas kompāniju pārstāvjiem.

Izstādes ietvaros notika arī Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes tikšanās un diskusija, kurā Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš pastāstīja, ka osta ciešā sadarbībā ar „Latvijas dzelzceļu” pašlaik strādā pie pārvadājumu un Latvijas tranzītkoridora attīstības.

Ansis Zeltiņš: „Sarunās piedalījās Ķīnas, Krievijas, Kazahstānas un Vācijas dzelzceļi, Ķīnas kravu

pārvadātājs „Sinotrans”, Krievijas „TransContainer”, „Stena Line”. Šāds dalībnieku saraksts komentārus neprasa, un jautājums, kādēļ Latvijai tur jābūt pārstāvētai, ir lieks! Koordinācijas padomes tikšanās laikā vairākkārt tika uzsvērts plāns četrkāšot konteineru pārvadājumu apjomus pa Transsibīrijas maģistrāli, tāpēc mums jāizmanto katra iespēja demonstrēt savas ģeogrāfiskās priekšrocības, pakalpojumu kvalitāti un gatavību iesaistīties Austrumu – Rietumu kravu pārvadāšanas ķēdē, un Transsibīrijas koordinācijas padome tam ir izcila platforma.”

Latvijas pārstāvji piedāvāja izmantot Latvijas tranzīta koridoru kravu transportēšanai no Āzijas uz Ziemeļeiropas valstīm un Lielbritāniju, kopīgi izstrādāt izdevīgus loģistikas piedāvājumus nozares uzņēmumiem un kravu īpašniekiem, kā arī kopā organizēt konteineru pārvadājumus pa dzelzceļu maršrutā Ninbo – Rīga. Puses vienojās, ka Ninbo municipalitātes pārstāvji sagatavos oficiālu ziņojumu vadībai, lai Ķīnas puse izskatītu Latvijas piedāvājumu.

Banku sektors ietekmē tranzīta nozari

Plašas diskusijas risinās jautājumā par banku sektora ietekmi uz tranzīta nozari. Padomes locekļi Finanšu ministrijas, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas, Latvijas Komercbanku asociācijas un Ārlietu ministrijas pārstāvjiem minēja konkrētas problēmas, ar kurām saskaras tranzīta nozare sadarbībā ar bankām un kredītiestādēm, piemēram, kontu atvēršanā, maksājumu veikšanā, atsevišķu investīciju projektu īstenošanā. Banku nozares pārstāvji centās

▶▶▶ 36. lpp.

►►► 35. lpp.

skaidrot saistības, kas bankām jāpilda, lai nepieļautu Latvijas finanšu sistēmas izmantošanu noziedzīgiem mērķiem, norādot uz riskiem, problēmsituācijām, neatrisinātiem jautājumiem. Karstās diskusijas noslēgumā padomes locekļi un banku pārstāvji vienojās, ka noteikti arī katrā konkrētā situācijā ir iespējams rast risinājumu, un banku pārstāvji aicināja uzņēmumus skaidrot tranzīta un loģistikas uzņēmumu darbības nianšes, lai turpinātu konstruktīvu dialogu.

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē lemj par aktuālo tranzīta un loģistikas nozarē

Arī 6. jūnijā notikušajā Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē, ko vadīja Ministru prezidents Māris Kučinskis, izskatīja vairākus svarīgus nozares jautājumus, tajā skaitā par plānotajiem infrastruktūras modernizācijas pasākumiem Latvijas – Krievijas un Latvijas – Baltkrievijas robežšķērsošanas vietu caurlaides spēju palielināšanai, kravas transportlīdzekļu rindu mazināšanai un kapacitātes nodrošināšanai, kā arī par tranzīta kravu pārveidājumus traucējošiem faktoriem un priekšlikumiem to novēršanai.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija padomi informēja par aktualitātēm vides aizsardzības jomā, no kurām viena no svarīgākajām ir Starptautiskās konvencijas par kuģu balasta ūdens kontroli un apsaimniekošanu ieviešana, ziņojumu par kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanu un izmaiņām ES likumdošanā, kā arī par Latvijas pozīciju attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas "Par ostas pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai" projektu. Ekonomikas ministrija padomi informēja par atbalsta iespējām tranzīta un loģistikas nozarei ārējo tirgu apguvē un ārējā mārketinga sekmēšanā. Savukārt Rīgas brīvdostas pārvalde padomi informēja par projekta "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu" attīstību. Padome izskatīja jautājumu par nodokļu atvieglojumiem, lai mazinātu jūras transporta ietekmi uz vidi. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2013.–2018.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	8 216,1	9 388,8	9 684,4	8 844,4	9 246,2	9 537,9	3,2
ķīmiskās beramkravas	674,7	915,4	1 158,0	1 217,3	1 064,8	869,2	-18,4
ogles	5 542,8	6 151,1	6 224,9	5 009,2	5 531,7	5 877,0	6,2
koksnes šķelda	417,5	238,2	226,7	282,7	323,6	378,9	17,1
Lejamkravas	3 385,4	4 703,0	4 862,4	4 130,0	2 880,5	1 764,6	-38,7
naftas produkti	3 361,8	4 683,6	4 823,8	4 111,1	2 845,5	1 742,7	-38,8
Ģenerālkravas	2 735,4	2 953,7	2 690,2	2 532,1	2 753,0	3 402,9	23,6
konteineri	1 562,0	1 607,3	1 633,4	1 622,3	1 832,9	1 996,9	8,9
skaitis TEU	151 171	154 342	152 102	154 670	174 585	190 592	9,2
Roll on/Roll of	243,3	251,3	101,2	103,7	145,5	210,5	44,7
skaitis	39 565	39 886	24 220	22 850	28 890	32 976	14,1
koksne	879,9	889,6	825,9	730,3	643,8	1 012,7	57,3
tūkst. m ³	1 064,9	1 078,6	1 029,7	901,3	760,3	1 182,2	55,5
melnie metāli un tā izstrādājumi	21,2	137,3	101,5	56,6	76,4	147,0	92,4
Kravas kopā	14 336,9	17 045,5	17 237,0	15 506,5	14 879,7	14 705,4	-1,2

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2013.–2018.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	5 165,4	4 589,2	3 222,2	2 289,0	3 939,1	2 426,1	-38,4
ķīmiskās beramkravas	593,0	1 092,4	138,6	62,4	164,9	243,6	47,7
ogles	3 716,1	3 368,7	2 662,8	1 499,5	2 728,8	1 393,4	-48,9
koksnes šķelda	49,3	39,9	44,4	58,9	77,5	69,9	-9,8
Lejamkravas	8 137,1	7 991,0	7 647,2	5 684,4	5 804,0	4 814,4	-17,1
naftas produkti	7 846,1	7 681,2	7 358,9	5 400,9	5 543,3	4 514,9	-18,6
Ģenerālkravas	957,2	961,8	911,5	982,2	1 028,1	1 138,9	10,8
konteineri	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	18,1	-100,0
skaitis TEU	0	0	322	0	0	1 966	-100,0
Roll on/Roll of	772,5	751,5	739,9	798,7	867,7	937,3	8,0
skaitis	28 607	28 337	23 711	31 380	33 797	37 478	10,9
kokmateriāli	160,3	190,3	162,6	181,3	153,6	179,6	16,9
tūkst. m ³	177,6	202,5	178,4	196,9	165,1	197,7	19,7
melnie metāli un tā izstrādājumi	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	14 259,7	13 542,0	11 780,9	8 955,6	10 771,2	8 379,4	-22,2

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2013.–2018.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	1 032,2	1 513,5	1 497,7	1 675,9	2 232,4	2 407,4	7,8
labība un tās produkti	648,0	1 158,3	1 109,7	1 182,3	1 045,8	1 374,1	31,4
koksnes šķelda	78,7	34,3	30,5	68,9	150,7	94,4	-37,4
Lejamkravas	183,7	202,0	135,7	164,2	223,0	202,7	-9,1
jēlnafts	65,7	78,0	24,3	24,1	12,8	13,0	1,6
naftas produkti	76,3	90,9	94,3	111,8	187,9	159,8	-15,0
Ģenerālkravas	861,5	545,3	632,4	478,9	435,1	574,5	32,0
konteineri	16,3	17,9	14,8	16,9	24,2	18,6	-23,1
skaitis TEU	2 045	1 623	1 279	959	1 657	1 197	-27,8
Roll on/Roll of	297,0	319,1	293,6	231,2	231,1	311,5	34,8
skaitis	13 155	14 056	14 267	12 719	13 308	15 929	19,7
koksne	232,1	187,2	243,6	157,7	142,6	214,1	50,1
tūkst. m ³	252,2	208,6	263,5	173,1	161,9	232,1	43,4
melnie metāli un tā izstrādājumi	182,4	0,0	62,2	43,7	5,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	2 077,4	2 260,8	2 265,8	2 318,7	2 890,5	3 184,6	10,2

Satiksmes ministrijas informācija

LDz nākotne – jaunu loģistikas un tehnoloģisko risinājumu attīstība

Transporta nozarē pasaulē notiek visaptverošas pārmaiņas, ienāk jauni augsto tehnoloģiju risinājumi un veidojas jaunas kravu un cilvēku mobilitātes plūsmas. Arī Latvijas transporta nozarei tas ir liels izaicinājums, un tai jāspēj pārorientēties.

VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) prezidents Edvīns Bērziņš, iepazīstinot ar uzņēmuma nākotnes redzējumu, uzsvēra, ka vislielākā uzmanība turpmākajos desmit un vairāk gados tiks veltīta loģistikas un tehnoloģisko risinājumu attīstībai, tai skaitā viedo tehnoloģiju plašākai ieviešanai un integrācijai uzņēmuma darbībā. Vienlaikus ar jauniem projektiem un darbības virzieniem LDz turpina attīstīt tradicionālās transporta tehnoloģijas. Taču arī šajā jomā tiek meklēti inovatīvi risinājumi un iespējas, ko sniedz citas nozares, piemēram, 3D printeru attīstība vai udegrāža tehnoloģijas.

Savukārt plašākā skatījumā LDz redz Latviju kā Baltijas un pat Ziemeļeiropas reģiona transporta un loģistikas izcilības centru, kura izveidē līdzdarbojoties visiem nozares dalībniekiem ir iespējas paaugstināt ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā.

„Turpmākajos gados, mūsaprāt, visnozīmīgākās Latvijas nākotni veidojošās pārmaiņas notiks tieši transporta un loģistikas nozarē. Te ir runa gan par jaunas infrastruktūras attīstību, gan saplūstošu transporta apakšnozaru – dzelzceļa, ostu, loģistikas uzņēmumu – darbību, gan arī to, kā savā darbībā integrēsim un paši radīsim jaunas tehnoloģijas, kas palīdzēs strādāt efektīvāk un sniegt tādus pakalpojumus, kādi klientiem vēl tikai būs vajadzīgi. Esmu pārliecināts, ka ne tehnoloģiju ziņā, ne ģeogrāfiski mums nekas nav par tālu,” pauda E. Bērziņš.

Lai īstenotu šo redzējumu praksē, LDz ir izveidotas desmit iniciatīvas grupas, kurās darbojas speciālisti no dažādām LDz koncerna struktūrām un uzņēmumiem, strādājot pie jauniem risinājumiem tehnoloģiju, pakalpojumu, starptautiskā biznesa attīstības, ilgtspējīgu transporta



Edvīns Bērziņš.

risinājumu, tehniskās un loģistikas izglītības, nozares kompetenču un zinātnes centra izveides, drošības risinājumu un citās jomās.

Tostarp vairākas iniciatīvas grupas jau izstrādājušas konkrētus projektus un aktivitātes – piemēram, kompetenču un zinātnes centra izveides grupa strādā pie starptautiski konkurētspējīga jaunu dzelzceļa tehnoloģiju testa poligona izveides un nesen sekmīgi piedalījās IT klastera organizētajā X-industriju hakatonā, kurā tālākai attīstībai virzītas divas ieceres par IT risinājumu izstrādi kravu pārvaldības sistēmas mobilajai aplikācijai un drošības risinājumam uz dzelzceļa pārbrauktuvēm.

Viedā dzelzceļa iniciatīvas grupa strādā pie iekšējo procesu digitalizācijas un jaunu risinājumu attīstības, drošības viedobjekta grupa izstrādā

risinājumu iespējami efektīvākam IT tehnoloģiju pielietojumam sākotnēji dzelzceļa staciju, bet ar laiku ar cita veida objektu uzraudzībā, bet izglītības izcilības jomā būtiska uzmanība tiek pievērsta loģistikas izglītībai Latvijā un plašākā reģionā.

Līdztekus nākotnes redzējumam LDz iepazīstināja arī ar nu jau otro ilgtspējas pārskatu, kas sagatavots, balstoties uz starptautiski atzītām GRI (*Global Reporting Initiative*) vadlīnijām. Šajā pārskatā LDz atskatās uz 2017. gadā paveikto gan finanšu, gan nefinanšu jomā, tostarp uz uzņēmuma ekonomisko ietekmi, sociālajiem aspektiem un ietekmi uz vidi. Pārskats sniedz ieskatu uzņēmuma saimnieciskās darbības un finanšu rādītājos, nozīmīgāko projektu īstenošanā, LDz ikdienas darbībā, kā arī sabiedriskajās un starptautiskajās aktivitātēs.

Ilgspējas pārskats ir integrēts ar VAS „Latvijas dzelzceļš” gada pārskatu un konsolidēto koncerna pārskatu, kas atspoguļo informāciju par finanšu rādītājiem uzņēmuma un visa koncerna līmenī. LDz ir pirmais loģistikas uzņēmums Baltijā, kas pārskatu sagatavo, balstoties uz starptautiski atzītajām GRI vadlīnijām.■

UZZIŅAI

2017. gadā LDz koncerna uzņēmumi aktīvi piedalījās dažādos starptautiskos pasākumos, prezentējot Latvijas transporta un loģistikas nozares pakalpojumus jaunus tirgos, tostarp dažādos Āzijas reģionos. Ilgtspējas pārskatā sniegta izvēsta informācija par starptautiskajām aktivitātēm, tai skaitā par dalību starptautiskajā izstādē „EXPO Astana 2017”, kas gada otrajā pusē LDz ļāva noslēgt vairākus svarīgus sadarbības līgumus.

Ogļrūpniecības krīze ir neizbēgama

Krievijas Klusā okeāna ostas pilsētas Nahodkas ziemā aizsalušais līcis, pilsētas ielas un māju jumti klāti ar biezu, melnu putekļu kārtu. Nav jābūt īpaši erudītam, lai atbildētu uz jautājumu, kas ir šā piesārņojuma avots. Tās ir ogļu kravas, ko apstrādā Nahodkas ostas ogļu termināļos un kas gaida savu kārtu nosūtīšanai uz Japānu, Dienvidkoreju, Ķīnu un citām Āzijas Klusā okeāna reģiona valstīm.

Pirms vairākiem gadiem Nahodka pilnībā pārgāja uz akmeņogļu pārkraušanu, atsakoties no tādām kravām kā metāls un kokmateriāli. Un tas ir tikai loģiski, jo šīs kravu grupas sadzīvo visai problemātiski. Tikpat problemātiski ar ogļu apstrādes un uzglabāšanas procesā radītajiem putekļiem sadzīvo pilsētas iedzīvotāji. Vēl pirms gadiem trīsdesmit Nahodka bija tīra pilsēta un cilvēki varēja peldēties Nahodkas līcī, bet tagad pilsētas iedzīvotāji sūdzas, ka pat tad, ja vēja nemaz nav, putekļi ne-traucēti klīst pa pilsētu, bet, ja laiks ir vējains, tad labāk vispār nespert soli ārpus telpām. Būtībā pilsētnieki dzīvo gandrīz vai ogļraktuvēs.

Pēdējos desmit gadus pilsētas iedzīvotāji ļoti cieš no elpceļu slimībām, pneimonijas un plaušu vēža, kā arī sirds un asinsvadu slimībām. Onkoloģisko slimību skaits šajā laikā ir dubultojies.

Diemžēl Nahodkas ostas ogļu termināļu operatori neiegulda līdzekļus modernu tehnoloģiju ieviešanā un ogļu kravu uzglabāšanai un apstrādei izmanto pagājušā gadsimta sešdesmito un septiņdesmito gadu tehnoloģijas.

Cilvēki par savām problēmām publiski runāt baidās, jo daudzi aktīvisti, kuri uzdrošinājušies kritizēt esošo kārtību, ir saņēmuši anonīmus draudus. Tomēr Nahodkas pilsētas vadība nevarēja ignorēt protesta akciju, kuras laikā ielās izgāja tūkstošiem iedzīvotāju un kurā iesaistījās arī federālie plašsaziņas līdzekļi. Krievijas Federācijas prezidentam Vladimiram Putinam kāds Nahodkas skolēns nosūtīja vēstuli ar lūgumu pēc palīdzības. Putins zēnam apsūtīja neatstāt problēmu bez risinājuma. Primorskas novada gubernators Andrejs Tarasenko parakstīja līgumu ar Nahodkas uzņēmumiem, saskaņā ar kuru tie apņēmas samazināt ogļu putekļu



kaitīgo ietekmi uz vidi, modernizējot iekraušanas tehnoloģijas. Tomēr pilsētnieki joprojām ir skeptiski, jo īstenotie pasākumi ir tikai kosmētisku ielāpu uzlikšana smagajai piesārņojuma problēmai. Ostā uzstādīti neefektīvi ogļu putekļu aizsargžogi, kas būtībā nerisina krīzes situāciju, bet vairākas kuģniecības sabiedrības, kas atzītas par vainīgām vides tiesību aktu pārkāpšanā, ar lielāko prieku maksā naudas sodus un turpina strādāt pa vecam.

Neraugoties uz daudzajiem solījumiem, oficiālajām sanāksmēm un veiktajiem pasākumiem, nekas nav mainījies.

Ekoloģiskā katastrofa vēl nav saņiegusi Slavjankas ostu, kas atrodas 200 kilometrus uz dienvidiem no Vladivostokas, tomēr pilsētas iedzīvotājus jau pārgņēmis satraukums, jo ir paziņots par jauna ogļu termināļa būvniecību. Pilsētnieki baidās, ka viņus var piemeklēt Nahodkas liktenis, jo nav drošu garantiju, ka jaunuzceltais ogļu terminālis nekļūs par piesārņojuma avotu.

Lai gan cilvēkiem ir tiesības paust savu viedokli un izteikt savas vēlmēs, pilsētas vadība atzīst, ka tirgum piederēs pēdējais vārds. "Ja tirdzniecība ir rentabla, būs tirdzniecība, neatkarīgi no tā, ko cilvēki vēlas," ir teicis Slavjankas mērs Maksims Brenkakovs. "Cilvēki nāk

un iet, bet biznes paliek. Bizness vienmēr dominē."

Tālo Austrumu akmeņogļu eksporta pieaugumu izraisīja pieprasījuma kāpums Āzijas valstīs, kas Krievijas ogļu eksportam nāca kā glābiņš pēc tam, kad strauji kritās pieprasījums pēc ogļiem Eiropas tirgū. Tomēr Āzija neizglābs Krievijas ogļu rūpniecību, par ko liecina arī Krievijas Federācijas valdības analīzes centra dati: sakarā ar globālā pieprasījuma samazināšanos pēc Parīzes klimata līguma parakstīšanas eksporta apjoms līdz 2040. gadam saruks par 35–39% salīdzinājumā ar 2015. gadu.

Pat Ķīna, kas ir lielākā Krievijas fosilā kurināmā importētāja, samazina patēriņu un ieguldījumus ogļu sektorā, pārejot uz tīrākiem enerģijas avotiem. Arī transporta izmaksas ievērojami ietekmē Krievijas ogļu konkurētspēju Āzijas tirgos: lielās Kuzbasa ogļraktuves atrodas tūkstošiem kilometru attālumā no Tālo Austrumu ostām, tāpēc bez pastāvīgām valsts subsīdijām ogļu uzņēmumi nespēs izturēt konkurenci un saglabāt rentabilitāti.

Neraugoties uz negatīvajām ilgtermiņa prognozēm, īstermiņā sagaidāms Krievijas ogļu ieguves un eksporta uz Austrumiem pieaugums, tomēr ogļrūpniecības krīze ir nenovēršama, tā ir globāla tendence, kam jāgatavojas. ■

“Riga Bulk Terminal” investē multifunkcionāla beramkravu termināļa izveidē Kundziņsalā



SIA “Riga Bulk Terminal” beramkravu termināļa pirmajā kārtā uzbūvēja piestātņi *panamax* kuģiem.

Rīgas brīvēstā strādājošais uzņēmums SIA “Riga Bulk Terminal” pēdējo gadu laikā ir investējis vairākus desmitus miljonu eiro jauna, moderna multifunkcionāla beramkravu termināļa izveidē Kundziņsalā. Sekojot globālajām tendencēm transporta un loģistikas nozarē, šāds multifunkcionāls terminālis, kas spēj nodrošināt dažāda veida beramkravu plūsmu apstrādi, gan iekraujot tās kuģos, gan izkraujot, ļauj nodrošināt kravu diversifikāciju un būtiski paaugstina gan uzņēmuma, gan kopumā visas Rīgas ostas konkurētspēju. Termināļa otrās kārtas ietvaros ir uzbūvēta automatizēta līdz 35 tūkstošu tonnu ietilpības noliktava, kuras unikālos inženiertehniskos risinājumus augstu novērtējuši profesionāļi, piešķirot objektam pirmo vietu konkursa “Latvijas būvniecības gada balva 2017” nominācijā “Ražotne”. Nolikta projekta izstrādāja uzņēmums “AI Engineering”, būvniecību veica “Ostas celtnieks”, bet būvuzraudzību – uzņēmuma “Būvniecības konsultants” būvuzraugs Egils Morītis.

UZZIŅAI

“Riga Bulk Terminal” var strādāt ar dažāda veida kravām abos virzienos – gan iekraujot, gan izkraujot. Terminālis nodrošina visdažādāko pārtikas un nepārtikas beramkravu apstrādi. Tāpat kompleksā ir uzstādīta specializēta līnija mālzeses kraušanai, ko izmanto alumīnija ražošanai Krievijā. Termināļa tehnoloģijas ļauj ātri un efektīvi iekraut un izkraut dažāda lieluma kuģus, ieskaitot *panamax* tipa.

“Jaunais terminālis ir moderns un multifunkcionāls – mēs varam strādāt ar dažādiem klientiem un dažādām kravām, tas ļauj mums būt neatkarīgiem no daudziem faktoriem. Kravu loģistikas eksperti visā pasaulē atzīst, ka mūsdienās prognozēt kravu plūsmas ilgtermiņā kļūst praktiski neiespējami, tāpēc vienīgais risinājums, lai šajā nozarē saglabātu konkurētspēju, ir veidot daudzfunkcionālus termināļus, kas spēj ātri pielāgoties mainīgajām kravu plūsmām un klientu prasībām,” uzsver SIA “Riga Bulk Terminal” izpilddirektors Vladislavs Jakovļevs.

“Objekta projektēšanas un būvniecības gaitā bija jāņem vērā vairāki būtiski faktori. Pirmkārt, noliktavai bija jābūt daudzfunkcionālai, piemērotai dažādiem kravu veidiem, kraušanai gan no kuģiem, gan uz kuģiem, kā arī vienlaicīgai kraušanai no automašīnām un vilcienu vagoniem. Otrkārt, lielas noslodzes būvi bija nepieciešams uzbūvēt nelielā teritorijā uz piestātnes ļoti sarežģītos ģeoloģiskos apstākļos, kas prasīja milzu darbu un daudz inovatīvu risinājumu,” akcentē projekta būvuzraugs Egils Morītis.

SIA “Riga Bulk Terminal” beramkravu termināļa pirmā kārtā tika nodota ekspluatācijā 2014. gadā, un tā ietvēra *panamax* tipa kuģiem piemērotas piestātnes izbūvi, beramkravu izkraušanas un iekraušanas sistēmas izveidošanu. Otrā kārtā paredz divu automatizētu beramkravu noliktavu izbūvi ar kopējo uzglabāšanas apjomu līdz 60 tūkstošiem tonnu, kā arī mūsdienīgas kuģu kraušanas mašīnas nodošanu ekspluatācijā. ■

Novocojušas tehnoloģijas kavē konteineru nozares attīstību

Jaunās tehnoloģiskās tendences konteineru nozarei sola vienkāršot uzņēmējdarbību un ievērojami samazināt izmaksas.

Apvienotās Karalistes kuģniecības konsultāciju firma “Drewry” aprēķinājusi, ka 2017. gadā 207 miljonu lielo jūras konteineru pārvadājumos vajadzēja izsniegt, pārbaudīt, apmaksāt un saskaņot aptuveni 1,26 miljardus rēķinu.

“Ņemot vērā pašreizējo zemo maksājumu procesa automatizācijas līmeni kravu nosūtīšanā, ekspeditoru pakalpojumus un kuģniecībā, mēs rēķinām, ka kopējās ražošanas izmaksas gadā sasniedz 34,4 miljardus ASV dolāru,” sacīja “Drewry” analītiķis.



Efektivitātes kāpumu var panākt ar tehnoloģiskiem risinājumiem, kas paātrina rēķinu samaksu, palīdz vienkāršot un/vai automatizēt norēķinus, jo īpaši maziem un vidējiem kravas nosūtītājiem un ekspeditoriem gadījumos, kad nepieciešamas maksājumu papildu garantijas starp ieinteresētajām pusēm. Maksājumu automatizēšanas gadījumā iepriekšējā prakse “nauda pret dokumentiem” vairs nav nepieciešama.

Transporta konsultāciju birojs uzsver, ka automatizēti maksāšanas risinājumi jūras pārvadājumos gandrīz nepastāv. Globālajos konteinerpārvadājumos visbiežāk tiek izmantoti tādi maksājumu veidi kā bankas pārskaitījumi un čeki, bet maksājumi ar kredītkartēm notiek reti.

Ja rēķinus izraksta manuāli, kļūdu iespējamība ir visai augsta, tāpēc vēl jo vairāk nepieciešama jaunas un mūsdienu tehnoloģijām atbilstošas sistēmas ieviešana, izstrādājot kopējas platformas vai uz tehnoloģijām balstītus pakalpojumus. ■



Kā radīt ilgtspējīgu un vienotu politiku kruīza ostām Eiropā?

Kruīza tūrisms ir viens no pasaulē visstraujāk augošajiem tūrisma segmentiem. Iespēju doties kruīzā ik gadu izmanto aptuveni 23 miljoni pasažieru, un prognozes liecina, ka līdz nākamās desmitgades beigām šis skaits pieaugs vēl par trešdaļu. Arī Rīgas ostā katru sezonu tiek uzstādīti jauni kruīza satiksmes rekordi. 2017. gadā kruīza pasažieru skaits pieauga par 22,4%, sasniedzot 87,4 tūkstošus, kas ir absolūtais Rīgas ostas rekords. Pērn Rīgu apmeklēja 86 kuģi, bet šogad jau pieteiktas vairāk nekā 90 kruīza kuģu vizītes. Savukārt Rīgas ostā ienākošo kruīza kuģu izmēri pēdējās desmitgades laikā ir gandrīz dubultojušies: 2008. gadā kruīza kuģu vidējais kravnesības rādītājs bija 23,7 tūkstoši GT, bet 2017. gadā tas jau sasniedza 42,8 tūkstošus GT. 25. un 26. aprīlī "Green Cruise Port" projektā iesaistīto ostu pārstāvji pulcējās Rīgā, lai diskutētu par lielāko nākotnes izaicinājumu – kā radīt ilgtspējīgu un vienotu kruīza ostu politiku Eiropā.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna: "No vienas puses, mēs saskaramies ar pastāvīgu kruīza tūristu skaita pieaugumu, kuģu izmēru palielināšanos un augošām kruīza pasažieru komforta prasībām. No otras puses, mums jāievēro aizvien stingrāki vides standarti, jā saglabā pilsētas vēsturiskās vērtības un jārespektē pilsētas iedzīvotāju dzīvesveids, un tas rada nopietnus izaicinājumus visām Eiropas kruīza ostām, tai skaitā arī Rīgai."

"Mums ir nepieciešama standartizācija, tāpēc ir svarīgi sanākt kopā un saprast, kas notiek Hamburgā, Stokholmā vai Rīgā. Šādi projekti ļaus mums padarīt ostas draudzīgākas biznesam, videi un cilvēkam," norāda projekta "Green Cruise Port" koordinators Hanss Ulrihs Volfs.

Lai rastu risinājumus ar kruīza biznesu saistītiem izaicinājumiem, Rīgas brīvosta kopā ar citām Eiropas ostām iesaistījusies Eiropas Savienības Reģionālās attīstības fonda finansētā projektā "Zaļā kruīza osta – kruīza

ostu ilgtspējīga attīstība" ("Green Cruise Port"). Projekta gaitā ostas kopīgiem spēkiem analizē situāciju un meklē risinājumus aktuālajām problēmām trijos galvenajos virzienos:

- ilgtspējīga ostas infrastruktūras attīstība,
- videi draudzīgi sauszemes pasažieru transporta savienojumi ar ostu,
- kruīza pasažieru ekskursiju ekoloģiskā un ekonomiskā ietekme uz ostas pilsētām.

Rīgas ostai ļoti svarīga ir arī iespēja "Green Cruise Port" projekta ietvaros apmainīties ar informāciju un pieredzi ar citām Eiropas kruīza ostām. Lai gan kruīza kuģu skaits, salīdzinot ar tādām ostām kā Hamburga vai Amsterdamā, kur gadā ienāk ap 200 kuģu, vēl ir ievērojami mazāks, interese par Rīgu kā kruīzu galamērķi ar katru gadu pieaug. "Mēs uzskatām, ka Rīgai ir ļoti liels potenciāls kruīzu biznesa attīstībai, tādēļ Rīgas ostas dalība šajā projektā ir būtiska," uzsver Hanss Ulrihs Volfs. ■

Vecmīlgrāvja iedzīvotāji rīko akciju “Mūsu ostas sēta”

Jau astoto gadu Vecmīlgrāvja iedzīvotāji rīko akciju “Mūsu ostas sēta”, kuras ietvaros šogad uz Rīgas kuģu būvētavas dzelzsbetona sētas tika atveidotas Vidzemes un Zemgales tautiskās jostas. Atbalsts un sadarbība ar tuvējās apkāmes iedzīvotājiem jau kļuvusi par ikgadēju Rīgas brīvdostas pārvaldes tradīciju. Vecmīlgrāviešiem tautisko rakstu un Latvijas 100. dzimšanas dienas dāvanas veidošanā pievienojās arī Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Kopš 2010. gada sociālās sabiedrības saliedētības akcijas “Mūsu ostas sēta” laikā Vecmīlgrāvja skolu jaunieši radījuši gleznojumus uz sētas, kas

apjož Rīgas brīvdostas teritoriju. Šo gadu laikā apmēram 700 metru garumā radīta lielformāta izstāde ar vairāk nekā 300 zīmējumiem, kurus ik dienas var aplūkot ikviens interesents.

Pagājušajā gadā tika sākta Rīgas kuģu būvētavas sētas apgleznošana, kur apmēram 300 metru garumā tika uzgleznoti Kurzemes un Latgales tautisko jostu fragmenti. Šogad tiem pievienojās Vidzemes un Zemgales jostas. Akcijas noslēgumā sētu, uz kuras nu 700 metru garumā vijas četrus Latvijas novadu tautiskās jostas, simboliski pasniedza Latvijai 100. dzimšanas dienā.■

Rīgas osta ir mūsdienīgs un tehnoloģiski attīstīts sadarbības partneris

Maija vidū Latvijā viesojās Apvienoto Arābu Emirātu (AAE) uzņēmēju delegācija Dubaijas tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētāja Madžida Saīda al Guraira vadībā. AAE uzņēmēji apmeklēja Rīgas brīvdostu un kompānijas “TFS Trans” loģistikas centru, jo izskata iespēju paplašināt sadarbību ar Latvijas uzņēmējiem, lielu interesi izrādot par Latvijas, īpaši Rīgas ostas transporta un loģistikas biznesa iespējām. “Esam gandarīti, ka AAE uzņēmēji atzinīgi novērtēja mūsu noliktavas tehnoloģijas un atzina tās par konkurētspējīgām arī pasaules līmenī,” puda “TFS Trans” mārketinga vadītājs Mihails Frolovs.

Kompānijas “TFS Trans” mūsdienīgā loģistikas centra Rīgas brīvdostā pilnībā automatizētā noliktava ar 30 metrus augstiem plauktiem un palešu pārvietošana ar ātrumu līdz pat 60 kilometriem stundā pārsteidza pat daudz pieredzējušos viesus no Dubaijas.

Pēdējo gadu laikā Latvijas un AAE ārējās tirdzniecības apgrozījums ir dubultojies, un redzamākais ieguldījums tajā ir Latvijas pārtikas preču eksportam. 2017. gadā pārtikas preču eksports pieauga par 48%. Arī Dubaijas tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētājs apliecina: “Mēs importējam 90% no tās lauksaimniecības produkcijas, ko patērējam.” Savukārt Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš piebilda, ka lielākā daļa no pārtikas preču eksporta uz AAE notiek caur Latvijas ostām: “Uz AAE un šo reģionu caur Rīgas ostu tiek eksportēta liela daļa no Latvijas graudu ražas, veicam arī pārtikas produktu tranzītkrāvu apkalpošanu.”

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzsver, ka osta būtu ieinteresēta sadarbībā ar Dubaju arī ostu termināļu attīstības biznesā: “Kompānija “DP World”, kas dibināta vien pirms nepilniem divdesmit gadiem, lai pārvaldītu Dubaijas ostas termināļus, tagad jau darbojas piecos kontinentos un ir 78 jūras un iekšzemes ostu termināļu operators. Sadarbībā ar vienu no pasaulē lielākajiem un veiksmīgākajiem termināļu operatoriem neapšaubāmi būtu ieinteresēta arī Rīgas osta. Vīzīte “TFS Trans” jaunajā loģistikas centrā AAE uzņēmējiem lieliski pierādīja, ka Rīgas osta ir mūsdienīgs un tehnoloģiski attīstīts sadarbības partneris.” ■



Osta neapšaubāmi ir ļoti būtiska sastāvdaļa mūsu biznesā

Lai gan SIA "Kurekss" nedarbojas brīvostas teritorijā un pat neatrodas Ventspilī, tas ir viens no svarīgākajiem klientiem ostas termināļiem, kuri nodarbojas ar koksnes transportēšanu. Uzņēmumā neslēpj, ka sadarbība ir ļoti izdevīga arī viņiem.

Ar kuģiem aizceļo 70% saražotā

Patiesībā uzņēmums ar ostu bijis saistīts vienmēr, jo pirmsākumos "Kurekss", tolaik vēl "Kurland Export Company", nodarbojās tieši ar kokmateriālu eksportu, un tikai pēc tam nāca kokzāģētava, kurā šiem materiāliem sagādāja pievienoto vērtību. Šobrīd tieši no ostas pietātnēm ceļu uz citām valstīm sāk lielākā daļa no uzņēmumā saražotā. 2017. gadā pēc "Kurekss" zāgmateriāliem Ventspils ostā kuģi pietāja 39 reizes, aizvedot apmēram 140 000 m³ jeb ap tuveni 70% no gada laikā saražotā.

"Lielākā daļa zāgmateriālu ir ar augstu pievienoto vērtību – konstrukciju kokmateriāli, terases dēļi un citi produkti, kas uzreiz gatavi lietošanai. Galvenie tirgi šim apjomam ir Lielbritānija, Ēģipte un Francija. No Ventspils mūsu kokmateriāli ceļo arī konteineros uz Tālajiem Austrumiem, taču nevar teikt, ka šobrīd tie būtu regulāri sūtījumi," skaidro SIA "Kurekss" apstrādes vadītāja vietnieks Ernests Skaistkalns.

Papildus tam, kas tiek krauts kuģos, gandrīz 15 000 m³ jeb apmēram 8% tiek eksportēti uz Rietumeiropas valstīm ar autotransportu, kurš itin bieži daļu ceļa veic ar prāmi. Līdz ar zāgmateriāliem uzņēmums eksportē arī ražošanas blakusproduktu šķeldu, kuras galvenais tirgus ir Skandināvija. Pagājušajā gadā no Ventspils ostas eksportēja 320 000 m³ šķeldas. "Ostas tuvums neapšaubāmi ir tas, kas ļāvis mums attīstīties un kļūt par tādu uzņēmumu, kāds tas ir šodien. Šis lielais un salīdzinoši lētais transports atrodas vien pāris kilometru attālumā, kas ļauj strādāt optimālās grafikos un veikt lielus sūtījumus bez būtiska sadārdzinājuma, kāds kopš sankciju noteikšanas Krievijai mēdz



būt autotransportam. Automašīnas, kas kaut ko no Latvijas ved uz Rietumeiropu, atpakaļceļā visbiežāk veda citu kravu uz Krieviju, taču nu šīs kravas ir pazudušas, tāpēc fraktēšanas izmaksas pieaug. Ūdens transports šajā ziņā ir daudz noturīgāks," atzīst Skaistkalns.

Kokus arī ievēd

Pretstatā daudz dzirdētajam mītam, ka no Latvijas tiek eksportēts milzīgs apjoms lietaskoku, "Kurekss" daļu savu izejmateriālu – zāģbalku – importē no Norvēģijas, Igaunijas un Lietuvas, jo ierobežotās pieejamības un augstās konkurences dēļ nav iespējams nodrošināt ražošanu tikai ar vietējiem resursiem. 2017. gadā Ventspils ostā pietauvojās septiņi kuģi ar zāģbalkiem no Norvēģijas un Igaunijas, kopā atvedot gandrīz 23 000 m³ SIA "Kurekss" patēriņam.

Šogad piegāžu apjomu plānots palielināt, sagaidāmas arī kravas no Somijas. Arī brīžos, kad izejmateriāli ir jāieved no citām valstīm, uzņēmumā novērtē Ventspils ostas tuvumu. Šāda importa rentabilitāti ievērojami samazina katrs kilometrs, ko nepieciešams mērot, lai balķus no ostas nogādātu pie ražotāja. "Kurekss" gadījumā tie ir tikai daži kilometri, tāpēc lauzīt galvu par rentabilitāti šā iemesla dēļ nenākas.

Laulība pēc ilgstošas kopdzīves

Vēl nesenā pagātnē uzņēmumam "Kurekss" piederēja 33% SIA "Kurzemes granulas" kapitāldaļu, bet tagad tas kļuvis par Ventspils brīvostas teritorijā strādājošā uzņēmuma vienīgo īpašnieku. Granulu ražotājs vienmēr bijis stratēģiski nozīmīgs "Kurekss" partneris, kas ļauj maksimāli racionāli izmantot ražošanas blakusproduktus ar ierobežotu pielietojumu – zāģskaidas, ēvelskaidas un sauso šķeldu. Savukārt uzņēmumu tuvums ļauj darboties efektīvi, nezaudējot konkurētspēju transporta izmaksu dēļ. Uzņēmumā skaidro, ka "Kurzemes granulu" pārņemšana nebija īpaši plānota un organizēta. Pārējie īpašnieki bija izlēmuši pārdot savas daļas, un "Kurekss" izmantoja likumdošanā noteiktās pirkuma tiesības.

"Iepriekšējos gados neviens ar šādiem priekšlikumiem nebija nācis, un mēs neko tādu arī neplānojām. Kad tas notika, sapratām, ka tā ir mūsu iespēja, kas noteikti jāizmanto, un tā arī rīkojāmies," skaidro SIA "Kurekss" valdes priekšsēdētājs Jānis Apsītis. Tas bijis tikai loģisks solis, jo tagad blakusprodukti vairs netiek pārdoti, bet tiem tiek pievienota vērtība un pārdots produkts. Mazinājusies arī granulu ražotāju atkarība no

svārstīgajām izejmateriālu cenām, tāpēc ekonomiskie rādītāji vērtējami jau pavisam citādi. "Kurzemes granulū" pārņemšana ir kā laulība pēc ilgstošas kopdzīves – nekas būtiski nemainās, tikai attiecību juridiskais formulējums un paveiktais tiek skatīts kopīgi.

Attīstības pamatā ir darbinieki

Uzņēmumā šobrīd strādā nedaudz vairāk par 190 cilvēkiem, bet kopš darbības sākuma 1995. gadā to skaits pieaudzis desmitkārt. Savukārt saražotā apjoms, salīdzinot ar laiku, kad tika sākta ražošana, palielinājies gandrīz 40 reizi. Tāpēc uzņēmums uzsver, ka tā attīstības un konkurētspējas pamatā ir tieši darbinieki, kam tiek atmaksāts ar konkurētspējīgām darba algām un izaugsmes iespējām. Izaugsmei tehnoloģijā un apjomos jāiet roku rokā ar izaugsmi darba apstākļos un darba ētikā. Protams, šī izaugsme un mūsdienīgā darba vide uzņēmuma darbiniekam ir labāk sajūtama nekā pieaugošie pārstrādes apjomi un ekonomiskie rādītāji, bet "Kureksā" līdzsvarā ir šīs abas lietas.

Novērtējam ostas tuvumu un iespējas

"Osta neapšaubāmi ir ļoti būtiska sastāvdaļa mūsu biznesā, jo mums taču jānosūta saražotie materiāli," saka SIA "Kureks" valdes priekšsēdētājs Jānis Apsītis. "Ventpilī ir labākie apstākļi Latvijā tieši kokmateriālu nosūtīšanai. Mēs jūtamies ļoti labi, sadarbojoties ar "Noord Natie" termināli un "Ventplac" ir teicama. Vienmēr spējam vienoties par to, kas mums ir vajadzīgs, un viss arī realizējas dzīvē. Būtisks ir arī attālums līdz ostai, kā arī tas, ka mums nav nekādu kuģu iegrimes ierobežojumu. Ostas tuvums ļabi izjūtam, kad nepieciešams importēt balķus no Norvēģijas, Somijas, epizodiski arī no Krievijas un Igaunijas, jo, ja mēs būtu tālāk, šī ekonomika tik ļoti, iespējams, nestrādātu. Šobrīd tā strādā abos virzienos – gan eksportējot, gan importējot. To pašu var teikt par "Kurzemes granulū" produkciju, jo arī tās nosūtīšanā svarīgs ir ostas tuvums. Tā ka šī sadarbība mums ir ļoti svarīga un par to varam teikt tikai to labāko.■

Vienaldzīgs nevar būt nekad

Kapteinis KĀRLIS SESKIS nu jau pāris gadus kā pārkāpis astoņdesmit gadu sliekšni un joprojām ir stalts un pilns enerģijas. Pirms desmit gadiem, 2008. gada decembrī, kad komandkapteinim Hugo Legzdiņam pie viņa mājas atklāja piemiņas plāksni, tas iekritis tieši Gunāros, tāpēc kapteinis Gunārs Zakss pēc svinīgā brīža aicinājis draugus uz krogu, lai vārda dienā uzsauktu pa sotelim un visi kopā pieminētu savu skolotāju. Tā nu trīs vīri – kapteinis Andrejs Reinsons, kapteinis Gunārs Zakss un kapteinis Kārlis Sesskis todien dibinājuši klubu – "Dzīvosim 194 gadus!". "Nospriedām, ka mēs dzīvosim! Reinsona Andrejs nu jau ir miris, bet mēs ar Zaksu vēl turamies." Katru gadu sarūk veco jūrnieru pulciņš, kas dodas uz Igates kapjiem, lai godinātu Hugo Legzdiņa piemiņu, mazliet skumji secina kapteinis Sesskis.

"Laimonis Sīlis, Kalpiņš Jānis, Jēgermans Valdis – nu viņi visi jau ir aizgājuši mūžībā. 1954. gadā mēs bijām divas stūrmaņu grupas – 34 vīri, kas beidzām Zālīša jūrskolu, bet nu dzīvi vairs esam palikuši tikai trīs – es Rīgā, Gundars Ģīlis Liepājā un Nikolajs Nahilčonoks Murmanskā. Jūrskolā mēs bijām viens par visiem un visi par vienu, jo, paklau, savādāk jau nevar. Jūrskolas priekšnieks Zālītis mūs tīri ļoti audzināja pa to jūrnierības līniju. Nevien no mūsējiem jūrā nav noslicis un nevien no mūsējiem kuģi uz akmeņiem nav uzsedzinājis. Visi bijuši kārtīgi jūrnieri, bet tajā pašā gultā vien visi ir nomiruši. Vienīgi Māris Vinovskis nomira jūrā, lai arī kapteinis Jēgermans ar kuģi skrēja uz Klaipēdu, lai nogādātu viņu slimnīcā, bet nespēja."

Kārļa Seska tēvs kara laikā bija pazudis bez vēsts, arī materiālā puse bija visai knapa, un, kad 1950. gadā viņš pabeidza septiņgadīgo skolu, īsti nemaz nav zinājis, ko darīt tālāk, un arī tagad īsti nevar pateikt, kāpēc domas aizķērās pie jūrniera aroda. Protams, toreiz visas lielās cerības



Kārlis Sesskis. Fotografijas otrā pusē rakstīts: Par atmiņu no stažirovka laikiem Ventpilī man pašam personīgi. 1954.gada 7.augustā.

saistījušās ar jūrskolu Kronvalda bulvārī 6/8, kur sagatavoja jūrnierus tirdzniecības flotei. Taču tajā gadā no viņa papīrus pretī neņēma: tu, čalīt,

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

esi par jaunu. Tā arī bijis, jo vajadzīgie piecpadsmit gadi Kārlim Seskim palika tikai 21. septembrī. Otrā lielā problēma bija krievu valoda – vienīgais priekšmets, kurā, skolu beidzot, bijis trijnieks. Kad pēc gada, kuru aizpildījis ar mācībām Tirdzniecības tehnikumā, jaunais censonis atkal mēroja ceļu uz Rīgas jūrskolu Kronvalda bulvārī, tur šoreiz problēmas radušās bezvēsts pazudušā tēva dēļ. Tad Kārlis devies uz jūrskolu Bezdelīgu ielā, neskatoties uz to, ka skolas prestižs nav bijis nekāds augstais, bet ko cilvēks nedarīs, ja ir nonācis uz sēkļa. Iesniedzot dokumentus uzņemšanas komisijā, savu vājo krievu valodas zināšanu dēļ uztraukumā pat īsti neko nav varējis pateikt, tāpēc kāda no uzņemšanas komisijas dāmām ieteikusi doties uz Lašu ielu 1, kur jūrskolā mācības notiek latviešu valodā. Togad Jungu skola bija likvidēta un tās vietā atvērta Zvejniecības jūrskola.

“Ar kuģīti aizbraucu līdz Vecmīlgrāvim. Skolas priekšnieks bija Edgars Zālītis, mācību pārzinis Krastiņš Kārlis, mans vecums bija derīgs un mani papīri bija kārtībā. Būtībā jau Zvejniecības jūrskola bija tāda nepilnvērtīga, jo gatavoja jaunos speciālistus tuvbraucēju stūrmaņu un trešo mehāniķu arodam,” stāsta kapteinis.

Lai nu kā, bet 1954. gadā izglītības dokuments bija kabatā un Kārlis Sesskis kopā ar vēl trīspadsmit jūrskolas beidzējiem pēc sadales nonāca Murmanskas zvejas flotē, kur nostrādāja trīs obligātos gadus un vēl vienu pa virsu pieķēra klāt. No Latvijas pirmā ekspedīcija uz Atlantiju zvejojot siļķes aizgāja 1954. gada pavasarī, bet Murmanskas flotei šajā darbā tolaik bija liela pieredze, jo tā jau 30. gados zvejoja ar traļiem, un arī kadru jautājums bija pamatīgāk atrisināts – cilvēki savu arodu zināja. Vēl kāds bonuss bija polārā piemaksa, lai arī tā nebija nekāda lielā, tomēr nosedza valsts obligāciju izmaksas, ko tolaik brīvprātīgi, bet obligāti vajadzēja pirkt. Arī no Latvijas zvejas kuģi gāja zvejojot uz tiem pašiem rajoniem, bet Latvijas zvejniekiem nekādas polārās piemaksas nav pienākušas.

Divos gados reizi, iekrājis 96 atvaļinājuma dienas, Kārlis Sesskis brauca



Atlantija. Sešdesmitie gadi.

uz mājām. Viņu, īstu latviešu puiku, ļoti vilka uz mājām. “Atgriezies Latvijā un meklēju darbu Ekspedīcijas zvejas pārvaldē, sauktā par UELu. 1958. gadā aizgāju pirmajā reisā par kapteini uz Ziemeļjūru. Patiesībā biju vēl pavisam jauns puiselis, divdesmit trīs gadi, bet tolaik mēs tādi kapteiņi bijām – jauni un nepieredzējuši. Tā tev ir atbildība, ko jāspēj panest. Kamēr vēl strādāju Murmanskā, biju tuvbraucēja stūrmaņa diplomu nomainījis pret tuvbraucēja kapteiņa diplomu, un 1961. gadā pabeidzu tālbraucēju stūrmaņu kursu. Iestājos arī Liepājas jūrskolas neklātie-nē, lai iegūtu vidējo izglītību. Tolaik skolotājs Hugo Legzdīns nemitīgi atkārtoja: “Seski, kaut uz trijniekiem, bet Liepāju tu pabeidz, lai tev vidējā ir!” 1965. gada pavasarī ar sarkano diplomu pabeidzu Liepājas jūrskolu.”

Tu atbildi par cilvēkiem

Tagad, kad tik populāri piesaukt cilvēktiesības un runāt par cilvēka cieņīgu dzīvi, ir grūti pat iedomāties, kādos apstākļos strādāja zvejnieki, kuri uz vairākiem mēnešiem ar nelieliem zvejas kuģīšiem devās Atlantijas zvejā. Oficiāli skaitījās, ka reisa ilgums ir 105 dienas, bet reāli gadījās visādi. “Ja bija kaut cik labs kuģis, tad pat pa pusgadam bija jāpaliek zvejā. Priekšniecība saka: nu, jums ir ļoti labs reiss, zivis nāk, vajag palikt vēl. Tad sasauca sapulci, lai apspriestos ar vīriem, kā teiks, tā būs. Ja teiks nē, tad iesim mājās. Bija visādi, kā kuru reizi – gan palikām, gan gājām mājās. Tie sadzīves apstākļi uz mazajiem zvejas kuģiem jau tomēr bija briesmīgi. Divdesmit pieci vīri strādāja smagos un netīros

apstākļos, bet labi ja tikai reizi mēnesī iznāca pirtī nomazgāties. Tā arī dzīvojām. Ļoti skaudri.”

Tos, kas nav bijuši jūrā, kur nu vēl Atlantijas ūdeņos silķu zvejā, vienmēr interesē, kā tad tur īsti ir, kāda ir zvejnieka darba diena, kad tā sākas un kad beidzas? Un vai vispār tā sākas un beidzas? “Tas ir interesants jautājums,” smeļot nosaka kapteinis Seskis. “Ja kuģis nav zvejas rajonā, bet pārgājienā, tad ik pa četrām stundām mainās vaktis, izdara, kas jādara, un miers. Bet, ja ir zvejas rajonā, tad neko nevar darīt – vakarā tīklus met laukā un no rīta ceļ augšā. Tad stundas neskaita. Vienīgi jāskatās uz laika apstākļiem, ja liela vilņošānās, cilvēkus uz klāja ārā nesūtīs un tīklus iekšā nevilks, tad lēkā uz to saucamo *važaku*, ar mašīnu piestrādā klāt. Darbs ir vai, vai, vai... Un kur tad kapteinim tā atbildība. Mīļie cilvēki, galu galā katrs gāja nopelnīt ar domu, ka atnāks atpakaļ. Ja tev pēc reisa ienāks kajītē tēvs un teiks: ar tevi jūrā aizgāja mans dēls, atdod tagad manu dēlu! Tā ir.”

– Vai jums tā ir gadījies?

– Man negadījās, paldies Dievam, man tas nebija. Jo redzi, var jau nelaimes gadījumi notikt gan šā, gan tā, jo katra ražotne tam ir pakļauta, bet nāves gadījumi, tā ir bēdīga lieta.

– Kādam kapteinim no jūsu draugiem ir nācies ar to saskarties?

– Bija, ka noskalo no borta tajos trakajos vilņos un vairs neatrod cilvēku. Vilņi kā nu kurā jūrā, bet Ziemeļjūrā pie Atlantijas okeāna trīs stāvu mājas augstumā. Tādos vilņos kuģi jānotur pret viļni, bet vilnis var arī plīst un uz klāja visu atsist vajā. Kā ar to visu tikt galā, tā jau ir jūras prakse. Vētra visur ir draņķīga padarīšana, arī Rīgas jūras līcī. Reiz ziemā atgriezāmies no Atlantijas zvejas un tepat Baltijas jūrā, gandrīz jau mājās, stūres mājai vētrā izsita logu, un tad nu nemaz nav patīkami vīriem tur stāvēt līdz viduklim ūdenī. Tā tik liekas – esam Baltijas jūrā, cik nu palicis un kas te var notikt, bet šie tev!

– Kur tālākais ir zvejots?

– Džordža banķi ir bijis tālākais. Pāri Atlantijai pie Amerikas krastiem, un arī tur bija krievu zvejas bāzes un tā pati krievu sistēma – pa vienu bortu iekšā, pa otru bortu ārā, ja neviena

Zvejnieku svētkos Engurē Kārlis Seskis kopā ar Elzu Radziņu.



bāze zivi neņem, tad nozvejoto pār bortu ārā! Paskrien mazliet tālāk, zvejo atkal, varbūt palaimēsies nodot. Paklau, tā taču ir izniekota zivs, kas paliek uz grunts un pūst. Labas zvejas vietas bija Dienvidatlantijā pie Āfrikas, pie Gvinejas līča, un arī tur zivis nodeva bāzei. Tolaik zveju rajoni bija stingri noteikti, un, protams, nedrīkstēja taču zvejot citas valsts ūdeņos. 1955. gadā bija milzīgs starptautisks skandāls. Es ar savu kuģi ziemā biju Murmanskā remontā, kad norvēģi aizturēja

veselu baru krievu zvejas flotes kuģu. Murmanskiešiem arestēja pat bāzes kuģi, uz kura virsū bija ekspedīcijas bāzes priekšnieks. Silķe bija piegājusi tuvāk pie krasta, un kuģi, protams, tai pakāj. Ar domu, vai tad mēs nevaram? Ar trali aizmukšana būtu vienkāršāka, pacel trali un laidies, bet ar tīklu tā neiet, tīkls jāceļ ārā, un ja nu vēl tas pilns ar zivīm, tad tas pavisam viegli neiet. Arī kādi Latvijas kuģi toreiz bija aizturēti, bet samaksāja sodu, un visus palaida vajā.

– Noteikti ir kāds notikums, kas īpaši iespaidies atmiņā.

– Redz, kas par lietu, ar laiku cilvēks notrulinās. Kad tu pirmo reizi atnāc uz vakti – pūš, vilņi gāž, tad sajūtas ir trakas, bet, kad tu jau ceturto reizi atnāc uz vakti, tad – āhā, pūš, lai pūš! Bet vienaldzīgs nu gan nekad nevar būt! Ir gan kāds notikums, kas palicis atmiņā. Zivju meistaram krastā bija nomiris dēls, un man nebija iespējas viņu uz mājām aizsūtīt. Sieva atsūtīja radiogrammu, radists to man iedod un saka: nevaru šo zīgu viņam pateikt. Izvilcām tīklus, un saku stūrmanim, lai zivju meistaru atsūta pie manis uz kajīti. Bez liekiem vārdiem iedevu viņam telegrammu, un vienīgais, ko teicu: izsaku tev līdzjūtību, bet viņš tikai

►►► 46. lpp.



Atlantija. Sešdesmitie gadi. Silķe nāk.

▶▶▶ 45. lpp.

noteica – *mge ņevēzjot* (man neveicās). Tā arī zivju meistars palika līdz reisa beigām, atnāca krastā, bet dēla vairs nav. Nāve, tas ir nepatīkams moments, bet pieder pie dzīves. Bija jau arī priecīgi brīži, piemēram, ja kādam bija piedzimis bērniņš.

Jā tikai papurina maisus

– Jūs piedzīvojāt tos laikus, kad visam pāri bija padomju ideoloģija un čēkas visu redzošā acs. Kā jūs to visu pārdzīvojāt un izturējāt?

– Redz, kas par lietu. It kā jau viņi bija lieli malači uz to slepenību un tā tālāk, bet šis un tas jau lida kā īlens no maisa laukā. Nu, labi (kapteinis Seskis krietnu brīdi domīgi klusē). Viņš jau ir miris, tāpēc par to tagad var stāstīt. Manā izlaidumā bija tāds Voldemārs Maculevičs, viņš strādāja ar čeku un darīja to diezgan atklāti.

– Bijāt viņu atkoduši?

– Jā. 1961. gadā mēs kopā ar viņu beidzām tālbraucēju stūrmaņu kursus. Iestājāties Liepājas jūrskolā, lai iegūtu vidējo izglītību. Izrādījās, un viņš pats man to vēlāk pateica, ka viņš tiešām iestājies neklātienē,



Kopā ar Gunāru Žaksu.

1954. gads. Kārļa Seska (no labās) matroža laiki uz tvaikona "Pamjat Iljiča" kopā ar Robertu Žildi.



bet tikai čēkas skolā Maskavā. Reiz viņš man jautā: "Kārli, ko man darīt, man piedāvā manu dzimto rajonu?" Katrā rajonā jau bija čēkas nodaļas. Es savukārt viņam jautāju: Voldemār, kāda tev dienesta pakāpe? Viņš atbild: *staršij leitenant* (vecākais leitnants). Es atkal jautāju, vai viņš ar šito švako pakāpi tagad taisīs sev karjeru? Viņam tolaik jau bija 48 gadi un vajadzēja būt vismaz majoram. Tā savas jūras gaitas viņš pabeidza uz Liepājas bāzes kuģiem un visu laiku bija kopā ar čeku.

Bija jau visādi. Pienāk brīdis, kad komanda jau nokomplektēta un kuģim jāiet jūrā, bet tev kā kapteinim pasaka – raksti ko gribi no kuģa nost, bet tev jāņem līdzī šo. Tas ir netīrs darbs. Tādās reizēs kapteiņi teica robežsargiem – svītro kādu ārā, es nesvītrošu. Ja šādā veidā kādu atsūta un liek ierakstīt komandā, tad skaidrs, kas tas bija. No čekistiem. Un tu nekad īsti nevarēji būt drošs, par ko var sanākt ziepes. Šitā bija netaisnība Jēgermaņa Valdim. Viņš Vecmīlgrāvī pie Baltās baznīcas sēdīses autobusā, kad pienāk džeks prievātā un saka: nāciet, mēs jūs aizvedīsim. Un aizveda uz Stūra māju. Nu, kas tad viņam tajā reisā bija, nekas vairāk kā parasti. Radists visus reisu līdzī vadāja mazkalibra šauteni, ar kuru plukšķināja pa kaijām. Līdz šim par to neviens nezināja, un tagad pēkšņi saceļas trobele. Skaidrs, uz kuģa vienīgais jaunais bija motorists, saprotams, no kurienes dūmīnāk. Tas pats motorists gan Valdim

taisnojies, ka neko par tādām lietām nezina. Kā tad! Valdis stāstīja, ka Stūra mājā viņam esot teikuši: mums ir savas ausis. Redz, kas par lietu, tie stukači taču par to nekādu atlīdzību nesaņēma, ja nu varbūt kādu krūšu nozīmīti piesprauda. Kas to zina, vai aiz pārliecības viņi to darīja, varbūt cilvēks kādreiz kaut ko bija pastrādājis, viņu pasauca un teica, vai nu tu strādāsi mums, vai arī kāpsi no kuģa nost. Cilvēks glāba savu ādu.

Dzīvē gāja visādi, arī pats nonācu sliktu puiku sarakstā, jo toreiz bija ceka un čēka. Ceka bīdīja pa darba līniju, bet čēkai bija citas intereses. Un man aizklapēja vīzu ciet.

Lai gan kapteinis par to runā nelabprāt, noprotu, ka vīzas aizvēšana ir bijis viens no sāpīgākajiem brīžiem viņa karjerā. "Jā, jā, biju sliktais puika, visādi gadās," tā kapteinis it kā pie sevis nosaka vairākas reizes. "Izšķīros ar sievu, Rudīte ir mana otrā sieva." Bet kapteiņa kundze pa to laiku jau paguvusi ieliet kafiju un cienā ar lašmaizītēm. Arī bilžu albumā vajadzīgajās vietās ielikta atzīmes. Nē, šis ir sadzīvīskās, tās jums nederēs, un atšķir lapu, kur Engures zvejnieku kolhozs "Padomju zvejnieks" svin Zvejnieku svētkus un Jūras māte ir pati dižā aktrise Elza Radziņa.

Kad aizvēra vīzu un bija skaidrs, ka tālējūras karjerai strīpa pāri, Kārlis Seskis nonāca Engurē un tur nostrādāja vairāk nekā trīsdesmit gadus,

tai skaitā bijusi zvejošana Baltijas jūrā un arī krasta darbs.

“Kad vīzu atkal atvēra, tad kolhozā vairs nebija kuģu, ar kuriem iet Atlantijā, tos ekspluatēt bija grūti, lika ļoti lielus plānus, un kolhoza priekšsēdētājs tāljūras kuģus sāka izpārdot, palika tikai Baltijas flote. Pavisam jūrā esmu nogājis 45 gadus. Engures jūrskolas direktors Kārlis Ēdelnieks 1988. gadā uzaicināja mani strādāt jūrskolā par pasniedzēju. Abi ar kapteini Viktoru Kleinu tīri labi strādājām un topošajiem stūrmaņiem mācījām jūras navigāciju, astronomiju un citas zinības. Visu to, ko man savulaik bija mācījis Hugo Legzdiņš, tagad puīšiem mācīju es, bet Legzdiņš brauca uz Enguri valsts eksāmenu komisijas sastāvā. Engures jūrskolā mācījās puīši no visas Latvijas. Tā parēķināju, kamēr tur strādāju, jūrskolai cauri izgāja 236 puīši.”

Sirmie kapteiņi ar lielu sāpi spriež par to, ka Latvijai nav savu kuģu, ka “Latvijas kuģniecības” privatizācija nav bijusi īsti riktīga un diemžēl Latvijas karogs neplīvo uz mūsu kuģiem. Patiesībā tieši ar Latvijas kuģu jautājumu arī aizsākās mūsu saruna ar kapteini Kārli Seski. Un to var saprast, jo Atmosdas laikā šie bija jautājumi, par kuriem sprieda, diskutēja un arī sapņoja vispirms jau tie jūrnieki, kuri savus labākos jaunības un pilnbrieda gadus bija dzīvojuši ar Damokla zobenu virs galvas. Vīzu varēja atvērt, bet tikpat ātri to atkal varēja aizklāpēt ciet. Jūrnieku varēja noņemt no trases tāpēc vien, ka viņam nebija pareizie raduraksti vai kāds ziņotājs par viņu uzrakstīja tā saukto *kļauzu*. Tolaik, kad kapteinis Sesskis zvejoja Atlantijā, pat ārzemju ostā drīkstēja iet tikai tad, ja bija kāds nopietns iemesls, piemēram, kādam bija nepieciešama ārsta palīdzība. “Ziemeļu jūrā nāk vētra, mēs uz klāja visu nostiprinām un turam kuģi ar degunu pret vilni, bet mums blakus zvejojošie poļi saka: mēs ejam uz Aberdīnu, tā ir osta Šotlandē, alu dzert. Dieva dēļ, mēs nedrīkstējām iet ostā! Liecies mierā, tu esi *sovetskij morjak* (padomju jūrnieks) un tev ostā nav ko meklēt! Tagad, par laimi, ir citi laiki, un mūsu puīšiem rokas brīvas, ja nu vienīgi būtu vēl arī pašiem savi kuģi...”

Anita Freiberga



Salacgrīvā ceļ godā reņģi

“Reņģēdāju festivāls 2018. gada 19. maijā notiks jau trešo reizi. Svētkos atkal celsim godā reņģi. Ne tikai godā, bet arī galdā celsim. Svarīgākais notikums, kā jau arī iepriekšējos gados, būs svaigu reņģu vešana malā no selgas, kur katram gribētājam tiks pa spainītim sidrabotā labuma. Līdz ar svaigo reņģu vedumu savus “aparātus” sāks darbināt reņģu ēdienu meistari. Uz pannām, griliem, katlos gatavosies gardas reņģu pusdienas, kas pamazām pārvērtīsies launagā un vakariņās...” – tā ap Ziemassvētkiem, kad aizsākās gatavošanās vasaras ieskaņas lielākajam notikumam Salacas krastos, savās vīzijās dalījās Reņģēdāju festivāla idejas autors un satura virzītājs kuivižnieks Dzintris Kolāts.

Reņģēdāji – amata meistari

Trešais reņģēdāju festivāls īpaši uzrunāja amatniekus – pavārus, jumīkus, kalējus, namdarus, skursteņu un krāšņu mūrniekus, motoru un motociklu speciālistus. Viņi bija klāt, tāpat kā atraktīvie “Jawa klubs” biedri, kuri sava šefa Jura Bērziņa virsvadībā 50 ekipāžās izducināja cauri Salacgrīvai.

Kāds mazs puīselis īpaši priecājās par karošu grebēju Laimoni Lapsu, kamēr mazsaticīgs laulātais pāris turpat 50 tirgotāju stendos meklēja mīklas rullīti. Te netrūka ne dzintara, ne zivju, bet īpaši pieprasīti bija AS “Brīvais vilnis” labumi un SIA “Lienes konditoreja” ekskluzīvā reņģu maize. Lija alus, degustācijai tika pasniegts Bocmaņa uzlējums, reņģu tīkotāji

►►► 48. lpp.

►►► 47. lpp.

stāvēja turpat simtmetrīgās rindās, lai tiktu pie zvejnieku Jāņa Krūmiņa un Andra Skujas ar pušelnieku sarūpētā loma.

Kad pavāru komandas (šoreiz sacentās ģimenes!) ķīķēja reņģes, kuivižniece Inga Treija deva startu pašas gatavotajam "Skrējienam uz bodi" (Salacgrīva – Kuiviži – Salacgrīva), kas 7,5 km kopgarumā pulcēja kā jaunus, tā vecus, kuri gribēja sasniegt "Kapteiņu ostu" pa mežu un liedagu.

Un tad nāca plosti, jo plostnieku svētkus neviens reņģēdājs nebija atcēlis. Tā kapteinis Juris Smalkais jau kuru gadu māca jaunajiem siet plostu un apgūt Salacas plostnieku "ēvergēlības". Ceturtdienas vakarā "Steliņos" pie Salacas tiek siets plosts, pacelts svētku karogs un baudīta plostnieku zupa, lai sestdienā ar ovācijām un Ligitas Dambes akordeonspēli plosts sasniegtu Salacas grīvu, kur to gaidīja plostotāju simti un viņu draugi. Te nu nebija, kur adatai nokrist!

Pa vidu mazo reņģēdāju lietas – "Rakaru murdiņš", kur radošajās darbnīcās un piepūšamajās atrakcijās bērni nozuda uz ilgu laiku. Vakara vēl zaļumballe ar grupu "Zelji", kam cienītāju netrūka.

Reņģēdāju svētki pagājuši, atstājot pozitīvas emocijas, kalēja Gata Pipkalēja izkalto reņģi un galdnieka Raimonda Kreitusa uz simtgadīga dēļa (atrasts paša mājas bēniņos!) uzmeistaroto uzsaukumu reņģēdājiem, kuri visos laikos bijuši sava aroda meistari!

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs festivāla vērtējumā ir lakonisks: "Salacgrīvas Reņģēdāju festivāls sevi jau ir pierādījis. Man jautā, kā mūsdienās šādi pasākumi izdzīvo?! Cik zināms, reņģes ir ļoti vērtīgas barības vielas – tajās ir fosfors! Šajos divos festivāla gados ir konstatēts, ka cilvēki, kuri ēd reņģes, kļūst gudrāki un smukāki. Šogad mēs pētām, vai reņģēdāji kļūst stiprāki, un to parādīs "Skrējienam uz bodi" no Salacgrīvas līdz Kuivižiem un atpakaļ 7,5 kilometru garumā. Ēdiet, draugi, reņģes, un būsīm stipri, smuki un gudri!" ■

Gints Šimanis, Arvīda Šimja foto



Piezīmes uz žurnāla vāka

Toms Dambis

OKEĀNĀ

Okeānā viss ir vienkāršāk, simtiem jūdžu attālumā esam vien mēs un plašais debesjums. Ja pāris dienu laikā tiek pamanīts vēl kāds kuģis, tad galvā pazib doma – mēs neesam vieni un tuvojamies apdzīvotām vietām. Samazinoties attālumam līdz krastam (neatkarīgi no tā, sala vai kontinents), palielinās sastapto kuģu skaits.

RUTĪNA

Dienas uz kuģa paiet salīdzinoši vienveidīgi. Kad laikapstākļi ļauj, jādodas uz klāja pagūt izdarīt un pārbaudīt lietas, par kurām esmu atbildīgs. Manā gadījumā tas ir viss drošības aprīkojums – no ugunsdzēsības līdzekļiem līdz glābšanas laivu inventāram, kam vienmēr, jebkurā diennakts laikā jābūt 100% gatavībā, ja notiek nelaime. Praksē pieredzēts, ka pēc gariem okeāna pārgājieniem daudzas lietas ir bojātas vai neatrodas savā vietā, īpaši tad, ja bijuši slikti laika apstākļi, tādēļ svarīgi ir veikt regulāras pārbaudes. Pašam mierīgāks prāts un vieglāk naktī gulēt, ja zini, ka viss drošības aprīkojums ir darba kārtībā.

PIRMAJĀ VIETĀ PIESARDZĪBA

Uz klāja veicamos darbus diemžēl iemūžināt nevaru, tikai aprakstīt, jo esmu uz tankkuģa, kur elektroniskās ierīces ārpus dzīvojamām telpām lietot stingri aizliegts. Ja jautāsi, kādēļ, atbilde ir pavisam vienkārša: tās rada elektrisku impulsu, kas, kaut niecīgs, var radīt eksploziju gadījumā, ja ap kuģi gaisā uzkrājušies kravas tvaiki, kas ir viegli uzliesmojoši (parasti tā tas nav, taču piesardzība jāievēro vienmēr).

Izejot no Anglijas kanāla un šķērsojot Biskajas līci, pirmajās dienās laiks nelutina, kā prognozēts, kuģis tiek bezrūpīgi svaids no viena sāna uz otru, un ikviens priekšmets, kas nav nostiprināts vai novietots uz pretslides virsmas, pārvietojas

līdz ar kuģi, un šī svaidsana nekādi nelīdzinās patīkamai ieaijāšanai. Šādos laika apstākļos ir bīstami strādāt uz klāja. (Atceros, vienā no pirmajām praksēm vēja brāzmas bija tik stipras, ka ik pa brīdim nācās pieturēties pie kuģa konstrukcijām, lai noturētos kājās; ja atmiņa nevil, vējš toreiz bija krietni virs 45 m/s.) Drošības nolūkā darbi uz klāja notiek kuģa dzīvojamo telpu tuvumā vai iekštelpās. Man kā kapteiņa trešajam palīgam šie piedzīvojumi un problēmas iet secen, jo, kuģim atrodoties jūrā, lielāko daļu laika pavadu sardzē uz navigācijas tiltiņa. Redzot spēcīgos viļņus un ūdens masas, kas gāžas no viena borta uz otru, priecājos, ka neesmu tur ārā. Neatkarīgi no kuģošanas akvatorijas, man kā navigācijas stūrmanim jāievēro COLREG 72 prasības jeb, citiem vārdiem, kuģošanas noteikumi jūrā. Satiksme, protams, ir blīvāka un uzmanīgākam jābūt tieši krasta tuvumā, tur sastopami gan zvejas kuģi, kas dodas pēc kārotā loma, gan atpūtnieku kuteri, kurus diemžēl no augstā kuģa tiltiņa ir grūti saskatīt, īpaši spēcīgas viļņošanās laikā. Tāpēc ļoti svarīgi ir vērot apkārtni un pārliecināties par situācijas drošību.

Gribu pastāstīt kādu stāstu, drīzāk leģendu, kurai vēl joprojām ticu kā mazs bērns Ziemassvētku vecītim un ceru uz brīnumu. Pats pirmais kapteinis man reiz stāstīja, ka, ejot pāri Atlantijas okeānam no austrumiem uz rietumiem, ja jūra ir mierīga kā spogulis, tad, saulei grimstot aiz horizonta, pie horizonta varot redzēt tādu kā zaļu gaismu, ko veido okeāna ūdens, laužot saules starus, kuri spīd tam cauri. Pagaidām to nav ļāvuši laika apstākļi, nemierīgā jūra – tā es sevi mierinu, taču dziļi sirdī ticu, ka tā diena reiz pienāks...

(Turpmāk vēl)

PRIECĪGUS JŪRAS SVĒTKUS!

“Jūra ir tā visaugstākā
druva priekš tiem, kas
to prot art un ecēt ar
derīgiem ieročiem.
Šī druva pieder
katram, kas to grib un
var apstrādāt, un tādēļ
tā ir visiem brīvība
un gaismas nesēja.”

KRISJĀNIS VALDEMĀRS

