



JŪRNIEKS

NR. 1 (110) 2019



Realizēts līdz šim lielākais
infrastruktūras projekts
Baltijas valstīs –

**Krievu salas
termināla
celtniecība**

**Klāt “Enkura”
jaunā sezona**

**Satiksmes ministrs
TĀLIS LINKAITS:**

**“Ja runājam par
pārmaiņām ostās,
mēs runājam tikai par
pārvaldības modeli,
bet nerunājam par ostu
darbību kopumā.”**

Šogad
Latvijas
valstiskās
jūrniecības
simtgade

**Ar ko sākās Latvijas
valstiskā jūrniecība?**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

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

E-pasts: koai@lja.lv



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



@LVJurasAd



Saturs

LATVIJAS VALSTS JŪRNICĪBAI 100

2 Ar ko sākās Latvijas valstiskā jūrniecība?

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 4 Jūrniecības nozares 2018. gada notikumu TOP 10
- 6 Man visas lietas patīk redzēt kopējā sistēmā
- 9 Latvijas Jūras spēki pārņem BALTRON vadību VAS "Latvijas dzelzceļš" 2018. gadā uzrādījis labākos rezultātus pēdējo triju gadu laikā
- 10 Atklāj Neatkarības kara un Latvijas armijas 100. gadadienas pasākumus
- 11 LSC flotes kuģis "Asphalt Splendor" izglābj nelaimē nonākušu skotu laivotāju
- 2018. gadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 301 reizi Kuģiem "Isabelle" un "Romantika" neatbilstības drošības prasībām nav konstatētas
- Kuģu reģistrā samazinājies kravas kuģu, audzis atpūtas kuģu skaits
- 12 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā
- Jaunā gada dāvanijas audzībniekiem
- 13 IMO izvirza ilgtspējīgas attīstības mērķus

IZGLĪTĪBA

- 14 Izglītības krustceļi: ko nesīs 2019. gads?
- 16 LJA 26. izlaiduma absolventiem sācies ceļš uz jūru
- 18 Mērķis – celt Latvijas Jūras akadēmijas un jūrnieka profesijas prestižu
- 22 Es pats sevi plānoju un dzīvoju tieši tā, kā esmu plānojis
- 25 Koledžā uzstādītas jaunas radio sakaru simulācijas iekārtas
- 26 LSC aicina pieteikties prakses vietām
- Pirmo reizi notiek konkursa "Enkurs" reģionālās atlases kārtas

SIEVIETES JŪRĀ

- 27 Sievietes pie stūres
- 29 Uzkāpjot uz trapa, tu esi apkāpes loceklis, nevis sieviete

JŪRĀ UN KRASĀ

- 31 Loģiski būtu novērst cēloņus, nevis cīnīties ar sekām
- 32 Pieaug pirātu uzbrukumi
- 33 Kuģu negadījumi 2018. gadā

OSTAS

- 34 Eiropas ostu jaunumi
- 36 ESPO iezīmē un aktualizē jūrniecības industrijas nākotnes tendences
- 37 Izdzīvot var tikai sadarbojoties
- 38 Roterdamas osta saņem ESPO 2018. gada lielo balvu
- 39 Kāpēc investīcijas aiziet uz Igauniju?
- Ostās ienāk biorobotika
- 40 Statistika
- 41 Latvijas ostu ziņas īsumā
- 42 Realizēts līdz šim lielākais infrastruktūras būvniecības projekts Baltijas valstu ostās
- 43 Ventspils brīvostā turpināsies rūpnieciskās infrastruktūras attīstība
- 44 Ceturtdaļgadsimta jaunā statusā

VĒSTURES MIRKĻI

- 45 Kad atnāks nākamā gadsimta vētra?

BRĪVBRĪDIS

- 48 Jauns skatu tornis Kuivižos

KLŪDAS LABOJUMS: "Jūrnieka" 2018. gada 6. numura 10. lpp. apakšvirsrakstā "Diskutē par IMO regulas ieviešanu" pareizi jābūt "IMO diskutē par sēra satura ierobežošanu kuģu degvielā".

Ar lepnumu par jūrniecību, bet ne tikai

Pirms 20 gadiem, kad Latvijas Jūras akadēmija atzīmēja savu 20 gadu jubileju, domājot par izziņas materiālu studentiem, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas galvenajam speciālistam Aigaram Miklāvam tika pasūtīts pētījums par jūrniecības izglītības pirmsākumiem un saknēm Latvijas teritorijā. Tā dienasgaismu ieraudzīja vēstures pētnieka brošūra "Jūrniecības izglītība Latvijā no 18. gs. otrās puses līdz mūsdienām", kas līdz pat šai dienai ir vienīgais darbs par šo tēmu. Pārskatot daudzus Latvijas Valsts vēstures arhīva fondus, autoram izdevās atrast vairākus dokumentus, kas pierādīja pirmās jūrskolas dibināšanu un pastāvēšanu, piemēram, Rīgas navigācijas skolas finanšu pārskatus par 1789., 1792. un 1793. gadu. Izrādās, ka 1789. gads ir iegājis vēsturē ne tikai ar vienu no svarīgākajiem notikumiem Eiropas jauno laiku vēsturē – Lielo franču revolūciju, bet arī ar Rīgas rātes pieņemto lēmumu dibināt pirmo jūrskolu Latvijas teritorijā – Rīgas navigācijas skolu, un šo gadu nu esam pieņēmuši uzskatīt par jūrniecības izglītības dibināšanas gadu Latvijā. Tolaik viens skolotājs 10–20 skolniekiem **vācu valodā** mācīja lasīt, rakstīt, rēķināt, reliģijas pamatus, ģeogrāfiju un vēsturi, kā arī ar jūrniecību saistītus priekšmetus – navigāciju un astronomiju.

Septiņdesmit piecus gadus vēlāk Latviešu jūrniecības pamatlicējs Krišjānis Valdemārs, izpētījis jūras transporta stāvokli Krievijā un iepazīnis ar pasaules pieredzi, kopā ar domubiedriem nolēma Ainažos dibināt skolu, kurā bez maksas **dzimtajā valodā** varētu mācīties vietējie ļaudis. 1864. gadā tika atvērta Ainažu jūrskola, un tieši šo gadu esam pieņēmuši uzskatīt par latviešu jūrniecības izglītības dzimšanas gadu, kam šogad ar lepnumu atzīmējam 155. jubileju, bet pirmajam jūrskolas skolotājam un priekšniekam Kristiānam Dālam, kurš pirmos trīs gadus strādājis bez algas, svinam 180. dzimšanas dienu. Ar Ainažu jūrskolu šogad ir saistīts arī ne tik priecīgs fakts – apriņķ 100 gadu kopš tās slēgšanas, taču nezd skolas slava un piemiņa tās pamatlicējiem un skolotājiem, kā arī tiem vairāk nekā 1000 absolventu, kuri šeit ieguva tālbraucēja kapteiņa un stūrmaņa diplomus un nesa Latvijas vārdu pasaules jūrās.

Vēl pēc 125 gadiem – 1989. gadā nodibināja Latvijas Jūras akadēmiju, kura nu svin savus 30 gadus.

2019. gads ir jubilejām bagāts: jūrniecības izglītībai Latvijā – 230 (1789), LJA Rīgas jūrskolai – 180 (1839), Ainažu jūrskolai – 155 (1864), Latvijas Jūras spēkiem – 100 (1919), Latvijas Jūrniecības savienībai – 30 (1989), Latvijas Jūras akadēmijai – 30 (1989), Latvijas Jūras administrācijai – 25 (1994), un tas patiešām ir nopietns iemesls, lai nozare šo gadu īpaši izceltu, atzīmētu un popularizētu. Bet varbūt lai paveiktu kaut ko patiešām paliekošu, jo nozares atbalstu, un ne jau tikai morālu, bet arī materiālu, gaida vismaz viena no jubilārēm – LJA Rīgas jūrskola, kuras audzēkņu ikdienā pāiet, maigi sakot, nepievilcīgās telpās, bet, ja pavisam godīgi, degradētā vidē, un tas jau nu gan jūrniecības nozarei godu nedara.

Jubilejas gada atslēgas vārds tomēr ir IZGLĪTĪBA. Un tieši šogad vislielākā vēriba jāvelta tam, kā ieinteresēt jauno paaudzi, lai tā par savas dzīves pamatu izvēlētos kādu no jūrnieka profesijām. Vai nav divaini, ka Salacgrīva, vieta ar tik bagātām jūrniecības tradīcijām, no kuras nāk tik daudz kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu, 2019. gadā nevarēja nokomplektēt komandu vidusskolēnu konkursam "Enkurs", jo jaunieši par jūrniecību neizrāda interesi? Un līdzīga situācija ir arī citos piejūras novados. Kāpēc tā? Par ko interesējas mūsdienu jaunā paaudze, un ko tā vēlas? Jautājums pašlaik paliek bez atbildes, bet viens gan ir pavisam skaidrs – ja jaunajiem nebūs intereses par jūrniecības izglītību, tad Latvijas jūrniecībai nebūs arī nākotnes.

Kāds 2019. gadā būs jūrniecības sabiedrības vēstījums un vai nozarei izdosies jaunies labā nozīmē inficēt ar jūrniecības baciļi? Konfīcijas ir teicis: "Izvēlies darbu, ko mīli, un tev nekad dzīvī nebūs darba dienu."

To visiem lielajā jubilejas gadā vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Normunda Smaljšinska, Prezidenta Kancelejas, Rīgas brīvostas, Satiksmes ministrijas, Ventspils brīvostas, Salacgrīvas ostas, Latvijas dzelzceļa, Latvijas Jūras spēku, "Tēvijas Sarga", Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas kuģniecības gadagrāmatas 1929, LSC, Igaunijas JA, Starptautiskās Kuģošanas kameras (ICS), Klaipēdas ostas, Mūgas ostas, Roterdamas ostas, "Reuters", ITF, ECSA, AFP un IMO publicitātes foto. Foto no Līvas Gobas un Elinas Dimzas personīgā fotoarhīva un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopēja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Ar ko sākās Latvijas valstiskā jūrnieceība?

Ar pirmo ūdenī ielaistu rupji tēstu laiveli. Cilvēks ar koka sprunguli rokās mēģināja stūrēt savu peldrīku un nebaidījās no pretstraumēm. Šis Baltijas jūras piekrastes vīrs ar koka zaru rokās – varbūt līvs, bet varbūt kursis, pilnīgi neko nezināja par kuģošanas smalkumiem. Tēstais koka stumbrs šūpojās jūras varenajā vilnī un piepildīja cilvēka sirdi un prātu ar brīvības garu. Turēties pretim vilnim nebija viegli, bet kad tad ir bijis viegli, un kurš teicis, ka ir jābūt viegli?

"Kuģa vēsture ir tikpat veca kā pašas cilvēces vēsture. Kuģa rašanās ir miglā tīta. Par to varam tikai iedomāties. Ideju kuģim droši vien devusi pati daba. Pieķēries vajadzības brīdī peldošam koka stumbram, cilvēks atrada, ka peldēt kopā ar stumbru ir vieglāki nekā bez tā," "Kuģniecības gada grāmatā 1930./31." rakstīja kuģu būves inženieris Voldemārs Šmulders, kurš bija arī viens no pirmajiem kuģu būves vēstures pētniekiem Latvijā.

Vēl varam teikt, ka Latvijas valstiskās jūrnieceības pamatā ir mūsu tautas jūrnieka gēns un gadsimtiem senas tradīcijas. Un tā ir aksioma, ko neapstrīdēs neviens.

Bet bija arī vīri, kuri jau ilgi pirms Latvijas valsts dibināšanas modināja tautu un sauca uz jauniem izaicinājumiem. Krišjānis Valdemārs. Pietiek pateikt tikai šos divus vārdus, lai mēs varētu runāt par dižu laikmetu, kas iezīmēja ceļu uz Latvijas valstisko neatkarību. Bet dižas idejas var nomirt dabiskā nāvē, ja nav cilvēku, kurus šīs idejas iedvesmo, kuri tās paceļ un nes tālāk. Un tad kā publicitātes instruments ir vajadzīga prese. Tāds 19. gadsimta sešdesmitajos gados bija žurnāls "Inland", kur, vēl būdams Tērbatas universitātes students, Valdemārs rakstīja par igauņu un latviešu spējām jūrnieceībā. Jūrnieceības tēmai vietu atvēlēja "Mājas Viesis", "Pēterburgas Avīzes" un "Dienas Lapa", bet 1888. gadā iznāca pirmais periodiskais kuģniecības rakstu izdevums "Baltijas jūrnieku kalendārs", kura pirmais redaktors bija vēl viena leģendāra personība, Latvijas

valstiskās jūrnieceības pamatlicējs žurnālists Ansis Bandrēvičs. Viņš bija arī laikraksta "Jūrnieks" redaktors, kas vēlāk pārtapa par žurnālu, un žurnāls "Jūrnieks", ko tagad turat savās rokās, ir 1906. gada pirmā izdevuma pilntiesīgs mantinieks un apliecinājums tam, ka arī pēc vairāk nekā simt gadiem informācijas un domu apmaiņas aktualitāte nav zudusi.

Latvieši būvēja buriniekus un devās tālās jūrās, un, kad atgriezās krastā, ar savu brīvības garu inficēja daudzus citus. Un šī labvēlīgā infekcija vēl arvien turpina savu iedarbību.

Latvijas valstiskā jūrnieceība tika dibināta 1919. gada sākumā Liepājā kā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrlietu nodaļa ar kuģniecības darbinieku Pēteri Dannebergu priekšgalā. Kad Latvijas Pagaidu

valdība atgriezās Rīgā, Jūrlietu nodaļa pārtapa par Jūrnieceības departamentu un P. Dannebergs kļuva par departamenta direktoru. Tolaik Latvijā nebija vienota jumta tām dažādajām ar jūras lietām saistītajām iestādēm, kas katra darbojās pēc saviem likumiem un principiem, tāpēc jaunizveidotā Jūrnieceības departamenta uzdevums bija panākt visu kuģniecības un jūrnieceības iestāžu saskaņotu darbu, apvienot radnieciskas valsts iestādes, lai lieki netērētu spēkus un naudu. Reformas bija smagas, jo katrs jau tā trūcīgo finanšu dekāti gribēja vilkt uz savu pusi. Par laimi darbs Jūrnieceības departamentā bija pilnīgi nodots profesionālu jūrnieku rokās. Departamentu vadīja kuģniecības darbinieks Dannebergs, pēc viņa nāca tālbraucēji kapteiņi M. Zariņš un A. Lonfelds, kuru nomainīja kuģu inženieris A. Ozols.



Pēteris Dannebergs.



Andrejs Dannebergs.

Pirmā pasaules kara laikā bija izpostītas ostas, nogremdēti kuģi, aizvērtas jūrskolas. Nebija izstrādāta jūrniecību regulējošā likumdošana. "Tehnisko līdzekļu trūkums un valsts grūtais finansiālais stāvoklis ļoti apgrūtināja darbību pirmajos pēckara gados. Tādēļ sākmā bija jāapmierinās ar visnepieciešamākajiem remontiem, tikai 1921. gadā varēja iesākt rosīgākus atjaunošanas darbus un pēc tam pakāpeniski pāriet uz jaunbūvēm un esošo ietaišu paplašināšanu, kā arī atjaunot jūras piekrastes un iekšējo ūdeņu sistematisku pētīšanu." Tā 1929. gadā rakstīja "Kuģniecības gada grāmata" rakstu kopā par Jūrniecības departamenta desmit gados paveikto. Pirmā lielākā atskaite par padarīto nozarē bija 1929. gadā, desmit gadus pēc valstiskās jūrniecības izveidošanas. Varēja droši teikt, ka, neskatoties uz dažādām likstām, nesaskaņām un matu skaldīšanu, viss uz priekšu bija virzījies milzīgiem soļiem. Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas vadītājs tālbraucējs kapteinis R. Meinerts 1929. gada "Kuģniecības gada grāmatā" (KGG) raksta: "Pašreizējā saimniecisko grūtību laikmetā, kad gandrīz no visām pusēm dzird žēlošanos par grūtiem laikiem, par vienmēr lielākos apjomos pieaugošo konkurenci, ir it kā aizvējā paslēpusies viena no svarīgākajām valsts saimniecības nozarēm – mūsu jūras tirdzniecības kuģniecība. Šī nozare ir gandrīz vai vienīgā, kas pašas spēkiem, bez palīdzības no ārzemēm, ne tikvien, tā sakot, turas virs ūdens, bet pat visus pēckara gadus uzrāda spīdošus sasniegumus, ko jo spilgti raksturo flotes tonnāža. Uz 1928. gada 10. jūniju mums piederēja 82 tvaikoņi ar 116 128 br. reģ. tonnas lielu tilpumu."

Bet par to, kas sagaida Latvijas floti nākotnē, kapteinis R. Meinerts turpat raksta: "Pie lietpratīgi nostādītas privātuģu saimniecības un tālredzīgas valsts kuģniecības politikas mūsu ārzemju braucienu tirdzniecības flote var droši augt un viņai jāaug, jo apstākļi tam ir visai labvēlīgi – mums ir krietni jūrnieki, iestrādājušies kuģu aģenti un māklēri, labas ostas, bagāta vēsture. Izbeidzoties daudziem spekulatīviem krasta uzņēmumiem, brīvie vietējie kapitāli meklē ienesīgu



Ernests Kalniņš.



M. Zariņš.

un drošu novietojanos, un tā rodas kapitāla pieplūdums kuģniecībā. Šī parādība ir ļoti vēlama un atzīstama, bet tikai tad, ja jaundibinātu kuģniecības uzņēmumu priekšgalā nostāties sava aroda lietpratēji, pretējā gadījumā sološās peļņas vietā var rasties necerēti zaudējumi, kas uz ilgāku laiku var apturēt lielāku kapitāla ieplūšanu kuģniecībā."

Pirms vēl flote bija sākusi augt, Jūrniecības departaments nāca ar iniciatīvu par jaunas jūrskolas izveidi. Tagad lepojamies, ka Latvijā ir bijusi Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskola, bet tolaik šī ideja saskārās ar krietnu pretestību. Jūrskolas direktors tālbraucējs kapteinis Ernests Kalniņš KGG atceras:

"Jāatzīst, ka jūrskolas atvēršanas ideja starp aktīviem un diplomātiem jūrniekiem bija pavisam nepopulāra. Pasaules karā Latvija bija pazaudējusi 90% no savas tirdzniecības flotes, un starp dzimtenes jūrniekiem, sevišķi starp kuģu vadītājiem valdīja liels bezdarbs. Jūrnieku bezdarbnieku skaitu vēl pavairoja jūrnieki, kas pārbrauca dzimtenē gan no Melnās, gan Kaspijas jūras, gan arī no Baltās jūras un pat no Tālajiem Austrumiem. Jūrskolas atvēršana šādos apstākļos daudziem jūrniekiem izlikās pavisam nepiedodama rīcība. Tikai tad, kad mūsu jūrskola atskatās uz savu 10 gadu darbību, kad mūsu tirdzniecības flote ir par 40% lielāka nekā priekš pasaules kara, kad pie mums jau gandrīz sajūtams diplomātu kuģu vadītāju un mehāniķu trūkums, redzam, cik pareiza ir bijusi jūrskolas atvēršanas idejas iedvesmotāju – toreizējā Jūrniecības departamenta direktora kapteiņa Andreja Lonfelda un Kuģošanas nodaļas vadītāja kapteiņa Kriša Liepiņa rīcība."

Vai tad latvietis bez sīkmanīgas utošanās un kašķēšanās var iztikt? Katram pašam savs krekls tuvāks – arī šis sindroms mums nav svešs, bet par laimi visos laikos kā svētība nāk cilvēki, kuru idejas un rīcība izsauc sašutumu, nepatiku un pat protestu, taču vēlāk izrādās, ka viņiem bijusi taisnība. Gluži vienkārši viņi ir spējuši saskatīt svarīgāko, paredzēt divus soļus tālāk un pārdzīvot līdzcilvēku apvainojumus. Leģendārais Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs reiz teica: "Man ar neprofesionāliem nav ko runāt. Lai viņi bļautās!"

Atgriežoties pie jautājuma, ar ko tad iesākās Latvijas valstiskā jūrniecība, bez īpašas piepūles nāk secinājums: cilvēks, sēdēdams rupji tēstajā koka blūzī, jau sapņoja par lielāku un drošāku laivu, tad burinieku, tad tvaikonī, tad... Un apguva arvien jaunas un jaunas zināšanas. Gudri cilvēki, izcili profesionāļi, diži jūrnieki, pieredzējuši kapteiņi visos laikos ir nesuši Latvijas vārdu pasaulē, un Latvijas jūrnieku labā slava nav zudusi, jo to pasaulē nes mūsu gudrie un labi izglītotie jūrnieki.

Izglītība, lūk, Latvijas valstiskās jūrniecības pamats.■

Anita Freiberga

Jūrniecības nozares 2018.

Latvijas Jūras administrācija jau septīto gadu aicināja jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu 2018. gada nozares notikumu TOP 10. Apkopojot notikumus Latvijā, ļoti pārliecinoši pirmo vietu ieņēma Latvijas Jūras akadēmijas jaunā rektora ievēlēšana.

LATVIJĀ



1. Ievēlēta jauna LJA rektore – Kristīne Carjova.

2. Mājas – kuģa "epopeja".



3. Triju Zvaigžņu ordenis tālbraucējam kapteinim Arvidam Bukam un Atzinības Krusts trim nozares cilvēkiem – Ivetai Erdmanei, Anitai Freibergai, Aleksandram Nadežnikovam.



4. Latvija oficiāli pievienojas Balasta konvencijai.

5. Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfe Līva Goba pirmā Baltijas valstīs ieguvusi starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu.



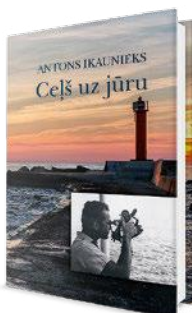
6. Latvijas jūrskolās jaunais mācību gads tiek sākts ar jaunām licencētām mācību programmām.

7. Par pirmo sievieti kapteini sāk strādāt Tatjana Pletega.



8. Noslēdzies FAMOS – ES līdzfinansētā projekta hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā – otrais posms "Odins".

9. Klajā nākusi kapteiņa Antona Ikaunieka grāmata "Ceļš uz jūru".



10. Noticis pirmais jūrniecības nozares boulinga turnīrs.



gada notikumu TOP 10

Savukārt par pasaules aktualitāti dažādos aspektos tiek minēti autonomie kuģi – gan jaunas autonomo kuģu kompānijas dibināšana Norvēģijā, gan jautājuma par autonomajiem kuģiem (*Maritime Autonomous Surface Ships, MASS*) iekļaušana IMO darba kārtībā.



PASAULĒ

1. Aktualizējas autonomie kuģi un viss, kas ar tiem saistīts.

2. Jauna EMSA izpilddirektore – Maja Markoviča Kostelaca.



3. Krievija uzbrūk Ukrainas JS kuģiem.



4. Pie Šanhajas tankkuģis saduras ar kravas kuģi – pēdējo gadu lielākā ekoloģiskā katastrofa.



5. IMO dibināšanas 70. gadadiena.

6. IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) pieņēmusi IMO sākotnējo stratēģiju siltumnīcefekta gāzu emisiju mazināšanai no kuģiem (*Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*).



7. IMO Kuģošanas drošības komitejas (MSC) 100. sesija.

8. Pirmajā reisā dodas pasaulē lielākais kruīza kuģis "Symphony of the Seas".



9. IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) pieņēmusi rīcības plānu, kā mazināt plastmasas piesārņojumu no kuģiem jūrā.

10. IMO pasludina 2019. gada Pasaules jūrniecības dienas moto: "Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā".



Man visas lietas patīk redzēt kopējā sistēmā

Ekonomists un politiķis, 13. Saeimas deputāts no Jaunās konservatīvās partijas (JKP) Tālis Linkaits 2019. gada 23. janvārī kļuva par Latvijas satiksmes ministru. “Pēdējos gados Latvija aizvien vairāk atpaliek no saviem kaimiņiem, turklāt ne tikai attīstībā, bet arī domāšanā. Daudzi valstiski svarīgi jautājumi tiek sashēmoti vai nomuļļāti, tāpēc ikvienam saprātīgi domājošam cilvēkam ir skaidrs, ka Latvijai nepieciešams restarts. Es izvēlējos pievienoties JKP, jo partijas darbība Rīgas domes opozīcijā parāda, ka tādus cilvēkus nav iespējams ne apmānīt, ne uzpirkt, ne aizrunāt. Skaidri redzu, ka JKP ar katru brīdi kļūst par arvien spēcīgāku komandu, kura spēj un vēlas veikt nopietnas pārmaiņas Latvijā,” savu viedokli par došanos politikā vasaras vidū skaidroja TĀLIS LINKAITS.

Pirms došanās politikā pēdējos 12 gadus viņš bijis Baltijas jūras telpiskās plānošanas iniciatīvas VASAB sekretariāta vadītājs. Ikdienā nodarbojas ar vienpadsmit Baltijas jūras valstu (tostarp astoņu ES dalībvalstu, kā arī Norvēģijas, Krievijas un Baltkrievijas) rīcības koordinēšanu telpiskās plānošanas un attīstības jautājumos, no kuriem svarīgākie ir jūras telpiskās plānošanas sistēmas ieviešana dalībvalstīs, koordinētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas īstenošana reģionā, pieejamības nodrošināšana reģionam, atbalsts ES Baltijas jūras reģiona stratēģijai u.c. Viņš ir arī starptautiskās lidostas “Rīga” neatkarīgais padomes loceklis, sniedz konsultāciju pakalpojumus publiskajā sektorā, kā arī kā konsultants ir darbojies projektos Alžīrijā, Kosovā, Lībijā, Moldovā, Melnkalnē, Serbijā un tepat Latvijā. Ilgus gadus bijis Latvijas Ekonomikas attīstības foruma (LEAF) valdes loceklis, bet par savu hobijs uzskata procesu vērošanu aviācijā un transporta nozarē kopumā. Tagad Linkaita hobijs ir kļuvis par viņa tiešajiem darba pienākumiem.

– Mazliet vairāk nekā pirms gada jūs kā tranzīta nozares eksperts sniedzāt interviju žurnālam “Jūrnieks” un, izvērtējot situāciju tranzīta un ostu nozarē, teicāt: “Es ieteiktu gatavoties sliktākajam, cerēt uz labāko, būt gataviem uz visu un skaidri zināt,

ko darīsim sliktākā scenārija gadījumā.”

– Tieši šāds princips man saglabājas arī tagad. Pašlaik iepazīstos ar ministrijas pārstāvjiem, tiekos ar kapitālsabiedrību vadītājiem un cenšos gūt skaidrību gan par iespējamiem riskiem, kas var liecināt par sliktāko scenāriju, gan arī ilgtermiņa plāniem, kas rāda, kā gatavojamies nākotnei, un vienmēr, protams, paliek cerība, ka visi riski neīstenosies un gala rezultāts mūs visus apmierinās.

– Vai, stājoties amatā, jūs jau paredzējāt kādus konkrētus riskus, ar ko nāksies saskarties šajā darbā?

– Ir daudz risku, vispirms jau ārējie apstākļi, kas tieši skar arī mūs. Pašlaik Eiropa ir ekonomikas uzplaukuma situācijā, bet parādās jau pirmās iezīmes un informācija, kas norāda uz to, ka izaugsme bremzējas un atkal varētu sagaidīt krīzi, kuras apmērus neviens patlaban neņem prognozēt. Notikušā apmērus parasti novērtē ar atpakaļvērstu skatienu: kā bija un ko varēja darīt labāk vai savādāk. Tātad ārējie apstākļi un ekonomiskā situācija ir viens no riska momentiem. Otrs mums ļoti svarīgs apstāklis, kas var vairoties vai mazināt riskus, ir politiskās un ekonomiskās attiecības ar kaimiņvalstīm. Un te kā risku es varu minēt dažādu iemeslu dēļ kravu plūsmas samazināšanos Latvijas dzelzceļā vai caur Latvijas

ostām. Ir svarīgi, vai un kā mēs tam esam gatavi. Un, protams, ir dažādi mūsu pašu iekšējie riski. Kā pirmo varu minēt 2019. gada budžetu, ko esam saņēmuši mantojumā no iepriekšējās valdības jau ar stipri lielu mīnusa zīmi, kas radusies, pateicoties nodokļu reformai, kura tik divaini tikusi īstenota, ka ekonomiskās izaugsmes gados budžeta ieņēmumi ne tikai nav palielinājušies, bet ir pat samazinājušies. Piedevām daudzi piedāvājumi sociāli jutīgām nozarēm, kuri tika izteikti 2018. gadā, budžetā netika paredzēti, bet priekšvēlēšanu un pēcvēlēšanu eiforijā tomēr tika iebalsoti budžetā, un pašlaik ir četrdesmit četru miljonu eiro liels deficīts ārpus tā, ko mēs vispār varam atļauties, un tas nozīmē, ka visvairāk cietīs tie, kuri nav prioritāšu sarakstā. Arī Satiksmes ministrija gribētu lielāku finansējumu, ko varētu novirzīt ceļu uzturēšanai, sabiedriskā transporta tīkla uzturēšanai, “Rail Baltica” projektam. Vēl ir daži iesākti projekti mūsu kapitālsabiedrībās, kam arī būtu nepieciešams papildu finansējums, bet tie nevar cerēt uz šādu finansējumu. Mums diemžēl jāstrādā ar to, kas ir. Pašlaik ir diezgan grūti pateikt, kā varētu plānot 2020. gada un vēl arī turpmāko gadu budžetus, jo nekādi papildu ienākumi nav sagaidāmi. Tātad tā ir mūsu finansiālā puse un ar to saistītie riski. Un vēl ir viss, kas saistīts ar mūsu stratēģisko darbību, lai īstenotu to, kas ierakstīts valdības deklarācijā, kura dažos virzienos ir

radikāli atšķirīga no iepriekšējām. Varētu būt, ka šo uzdevumu īstenošana nebūs tik vienkārša un gan ministriju darbiniekiem, gan citiem iesaistītajiem būs jālauž un jāmaina līdzšinējais un ierastais skatījums uz daudzām lietām un jautājumu risināšanu.

– Ko mantojumā esat saņēmis no iepriekšējā satiksmes ministra? Vai varēsiet turpināt viņa iesākto, vai arī būs nepieciešamas kādas radikālas pārmaiņas?

– Negribu kritizēt priekšgājējus, jo katram ministram ir savs darba stils, savas prioritātes, un es to pieņemu. Iespējams, es būtu kaut ko darījis savādāk vai ātrākā tempā. Mani apbēdina tas, ka nav izstrādāts autoceļu uzturēšanas un remonta finansēšanas modelis, lai gan bija trīs gadus ilgs laiks un piemēroti apstākļi, lai tādu izstrādātu, jo Ministru prezidents, kā arī finanšu un satiksmes ministri bija no vienas partijas. Zinu, ka cilvēki strādāja, bija piesaistīti eksperti, bet diemžēl rezultāts nav panākts. Kas attiecas uz visu pārējo Satiksmes ministrijas pakļautībā esošo saimniecību, ir pavisam vienkārša formula – jāstrādā! Satiksmes ministrijas struktūrā ir nozares, kas ļoti sekmīgi iet uz priekšu un ar saviem darbiem un problēmām lieliski tiek galā pašas. Ir jomas, par kurās notiekošo var tikai priecāties.

– Jūs esat teicis, ka tranzīts joprojām ir nozare, kas dod lielākos ieņēmumus, tāpēc valstij ir jādomā ne tikai par to, kā gavi slaukt, bet arī kā pabarot, bet tagad, kad esat satiksmes ministrs, jūs tranzītu neesat ierindojis savu prioritāšu sarakstā.

– Tranzīts pieder pie tām nozarēm, par kurām teicu, ka viss attīstās loģiski, un tām vēl kāda papildu uzmanība nav jāvelta. Tranzīta nozarē ir daudzas labas iestrādes, un es redzu, kā diversificējas pārvadājumi un cik labi strādā privātie pārvadātāji jaunu kravu piesaistīšanā. Ja man kā ministram ir jāizvēlas, uz ko likt akcentu un kam veltīt vairāk no sava darba laika, tad tās ir divas lietas: nulles tolerance pret korupciju un shēmošanu un lai būtu laba pārvaldība ministrijā, mūsu kapitālsabiedrībās un visā nozarē. Līdz šim politiskais uzsvars ir bijis uz tranzītu,



infrastruktūru un Eiropas finansējuma apgūšanu, bet man svarīgākas šķiet darbības, kas uzlabo mūsu Latvijas iedzīvotāju, tūristu un investoru ikdienas dzīvi. 21. gadsimtā esam pelnījuši modernu sabiedriskā transporta tīklu, modernu biļešu iegādes sistēmu, kā autovadītāji esam pelnījuši daudz vienkāršākus noteikumus auto tehniskajā apskatē, sadarbībā ar policiju un CSDD, esam pelnījuši daudz kvalitatīvākas dzelzceļa pieturas un daudz modernākus risinājumus ceļu satiksmes drošībā. Šie jautājumi būs prioritāte. Zinot tās intrigas un nesaskaņas, kas valda starp dažādiem transporta un loģistikas uzņēmēju spēkiem, es vēlos no visa tā norobežoties un šīs jomas jautājumus ļaut risināt ministrijas ierēdņiem, Tranzīta departamentam, kas ir specializēts tieši tranzīta un loģistikas jautājumu risināšanā.

– Satiksmes ministrs jau tradicionāli ir Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas vadītājs no Latvijas puses, un arī jūs, visticamāk, vadīsiet šo komisiju. Ar kādu akcentu salikšanu sāksiet sarunas ar Krieviju?

– Man tiešām jau bija saruna ar ārlietu ministru par to, ka man būs jāpārņem šīs darba grupas vadīšana.

Pragmatiski skatoties, mūsu attiecības ar Krieviju ir labas, par ko liecina kaut vai tas, ka kravu apjoms starp mūsu valstīm pieaug. Tomēr ir tehniski jautājumi, kas gaida risinājumu. Mums ar Baltkrieviju ir vienošanās par jaunu dzelzceļa sadarbības līgumu, bet ar Krieviju šādas vienošanās nav, un es ļoti labprāt tādu vēlētos panākt. Ir neatrisināti tīri tehniski jautājumi – par autopārvadājumu licenču skaitu, par to, kā Latvijas virzienā tiek veikti dzelzceļa infrastruktūras remonta darbi, un vēl daudzi citi, kas risināmi darba procesā.

– Nenoliedzami, Krievija ir viena no lielajām interešu zonām, bet ir vēl daudzas citas valstis, piemēram, Baltkrievija, Kazahstāna, Ķīna, kas politiski un ekonomiski Latvijai ir svarīgas. Kādā secībā jūs tās sarindotu prioritāšu ziņā?

– Prioritāte ir mūsu kaimiņi, jo nekādi citādi kravas tranzītā nevar nonākt pie mums, kā vien caur kaimiņvalstīm, tāpēc vissvarīgākās ir Krievija un Baltkrievija. Esmu ieinteresēts, lai ar Baltkrieviju būtu iespējami labākas ekonomiskās attiecības un lai izdotos izveidot iespējami labākus risinājumus abu valstu uzņēmējiem kravu pārvadājumu jomā. Arī jaunajā "Rail Baltic" līnijā es saredzu kravu pārvadājumu potenciālu ziemeļu – dienvidu virzienā, un arī uz to mums būs jāstrādā.

– Runājot par Baltkrieviju un tās loģistikas megaprojektu "Lielais akmens", jūs teicāt, ka Latvija savas iespējas, visticamāk, ir palaidusi garām un tagad nāksies mēģināt nokniebt vien gabaliņu no tā, jo Latvija pat nav iezīmēta kravas plūsmu kartē. Vai šajā ziņā izdosies kaut ko labot?

– Jādara viss iespējamais, lai "Lielā akmens" projekta potenciālu izmantotu, bet, vai mums tas izdosies, to rādīs laiks.

– Jūs esat ļoti piesardzīgs sava viedokļa paušanā.

– Redzat, ministra amats ir tāds, kas uzliek arī lielu atbildību par katru izteikto vārdu.

– Tad jautāšu par to, ko jau diezgan strikti esat paudis publiskajā telpā ostu reformu sakarā. Vai

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

Latvijas lielās ostas šodien ir lielu reformu priekšā?

– Man visas lietas patīk redzēt kopējā sistēmā, nevis fragmentāri – tas strādā, bet tas nestrādā. Svarīgi ir, kā mēs izskatāties kopsakarībā uz citu valstu fona. Ja runājam par pārmaiņām ostās, mēs runājam tikai par pārvaldības modeli, bet nerunājam par ostu darbību kopumā: par tiem, kas strādā ostā, par privātajiem operatoriem, kuri sniedz pakalpojumus, par to, kādas ir ostu maksas un vēl citiem jautājumiem, jo tie ir atsevišķi nodalāmi jautājumi. Ja paskatāmies uz kaimiņvalstu ostu pārvaldības modeļiem, redzam, ka ne Lietuvā un Igaunijā, ne Somijā un Dānijā nav tāda ostu pārvaldības modeļa, kāds ir Rīgas un Ventspils ostās – atvasināta publisko tiesību juridiskā persona. Citur ostas tiek pārvaldītas kā uzņēmumi. Arī citi Latvijas stratēģiskie aktīvi – lidosta, dzelzceļš, augstsprieguma tīkli, optiskie kabeli, mežu resursi, ceļu resursi – tiek pārvaldīti kā uzņēmumi, bet ostās, kas arī pieder valsts stratēģiskajai infrastruktūrai, ir izveidots īpatnējs pārvaldības modelis. Jautājums, kāpēc joprojām ir šāds regulējums, kas varbūt bija atbilstošs un, pieļauju, arī progresīvs deviņdesmito gadu sākumā, kad to ieviesa, bet vairs neatbilst 21. gadsimta prasībām. Ja vēlamies izvērtēt, kā šis ostu pārvaldības modelis darbojas, to vislabāk var izdarīt kritiskos brīžos. Piemēram, kad no Rīgas brīvostas pietiesā kādus līdzekļus, mēs nezinām, vai par to ir noteikta kāda atbildība, un ne tikai personālā atbildība par pieņemtajiem lēmumiem, bet arī materiālā atbildība. Tāds piemērs ir bēdīgi slavenais Rīgas brīvostas velkoņu strīds, kur gan Konkurences padome, gan Valsts kontrole saskatīja pārkāpumus, un tiesvedība joprojām aug augumā un valstij nodara zaudējumus, bet nav redzams, no kā tos piedzīt. Ja tas būtu uzņēmums, tad Komerclikums nosaka, ka valdei ir jārikojas kā krietnam saimniekam, un valde uzņēmumā ir materiāli atbildīga, no tās var pietiesāt visus zaudējumus, bet valde civiltiesiskās garantijas iegūst no civiltiesiskās apdrošināšanas. Taču esošajā ostu pārvaldības modeli nekā tāda nav. Ja raugāmies, kā kopumā tiek pārvaldītas ostas, kā tiek izmantoti

ostu aktīvi, jāsecina, ka mums, salīdzinot ar citu Baltijas jūras reģiona valstu ostām, ir neproporcionāli lielas administratīvās izmaksas. Te lielā mērā runa ir par Rīgas brīvostu: kādi ir ieņēmumi no tām zemes platībām, kas ir ostas rīcībā. Tā varētu vēl turpināt arī par citām lietām, kas liecina, ka ostai varbūt nav bijusi īsti pareiza attīstības stratēģija, jo daudzas lietas pietrūkst pašā sistēmas uzstādījumā. Tā ir gan lēmumu pieņemšanas kārtība, gan atskaitīšanās kārtība, mērķu uzstādījumi, uzraudzība un kontrole. Tās ir lietas, ko var ieviest ar OECD labas pārvaldības principiem, ko mēs arī darīsim tuvākajā laikā. Vēl jo vairāk par vajadzību uzlabot lielo ostu pārvaldības modeli liecina KNAB vizīte Rīgas brīvostā. Pārvaldības modelim ir jāatbilst OECD labas pārvaldības principiem: jānosaka gan atbildība, gan lēmumu pieņemšanas un atskaitīšanās kārtība, un daudz stingrāk un skaidrāk jāieņem arī Satiksmes ministrijas loma ostu pārvaldībā, lai būtu, no kā prasīt atbildību, būtu, no kā piedzīt zaudējumus, ja tādi rodas valstij un brīvostai.

– Vai tas nozīmē, ka tiks atvērts Likums par ostām?

– Pirmais posms šajā pārvaldības jautājumā būs principu ieviešana tajā līmenī, ko mēs varam izdarīt Satiksmes ministrijas un Ministru Kabineta līmenī attiecībā uz uzskaites, kontroles, atbildības un pārējiem jautājumiem. Nākamais solis būs tas, ka mēs izvērtēsim, kādas ir īpašuma attiecības ostā – cik daudz ostās ir ieguldījusi valsts, cik pašvaldība, ko varam nodalīt, kas būs pārvaldes operators un kā tas varētu juridiski izskatīties. Tad ar saviem priekšlikumiem nāksim pie koalīcijas partneriem un tad iesim uz Saeimu pēc grozījumiem Likumā par ostām. Tāda ir tā secība, un tāds būs mūsu izvēlētais ceļš, kas tiešām nozīmē, ka tiks atvērts Likums par ostām.

– Esat teicis, ka izvērtēsiet lielos Eiropas finansētos projektus, un viens no tiem ir Krievu salas projekts. Šis projekts jau praktiski ir pabeigts, kas vēl var radīt kādas bažas?

– Finanšu ministrija Krievu salas projektu ir identificējusi kā vienu no augsta riska projektiem, tāpēc mūsu uzdevums tagad, kad šis projekts

tiešām iet uz beigām, ir nodrošināt, lai ES atzīst, ka projekts ir realizēts atbilstoši visām prasībām un mēs varam saņemt šo finansējumu. Tieši tādā rakursā mēs uz šo projektu arī raugāmies, lai līdz noteiktajam datumam, kas ir 31. marts, visas darbības būtu paveiktas.

– Jūsu pārziņā ir arī jūrniecības nozare.

– Prioritāte man bija ceļi, dzelzceļš un sabiedriskais transports, un par jūrniecības lietām skatīsimies secīgā kārtībā.

– Bet divpadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku skatās uz jums un gaida, ko viņiem teiksiet. Arī ko domājat par kuģošanas drošības jautājumiem, jaunāko starptautisko konvenciju prasību ieviešanu Latvijā un jūrniecības izglītības lietām.

– Zinu problēmas Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības kolēdžā, bet šis mācību iestādes nav pakļautas Satiksmes ministrijai. Vienīgais, ko varu ieteikt jaunajiem cilvēkiem, kuri savu dzīvi nolēmuši saistīt ar kādu no jūrnieku profesijām, ir mācīties un izvīrīt augstus mērķus, lai varētu strādāt par jūras virsniekiem un nebūtu jākonkurē zemākā līmenī ar filipīniešiem. Izvēloties jūras specialitātes, Latvijas iedzīvotājiem ir labas perspektīvas.

– Valdības deklarācijā nav ierakstīts neviens vārds par jūrniecību. Vai savā interešu lokā ietversiet arī jūrniecību, jo Latvija taču ir jūras valsts? Tā vismaz mēdz teikt.

– Jā. Ja runājam par valdības deklarāciju, tad bija ierobežots apjoms, ko tajā varēja iekļaut. Sekos rīcības plāns, kas jau būs daudz plašāks dokuments. Protams, mēs esam jūras valsts, un es gribu cerēt, ka arī jūras lielvalsts. Mēs varam lepoties ar ļoti garu krasta līniju, un šis potenciāls ir jāizmanto. Ne tikai ostu potenciāls, ne tikai tūrisma un atpūtas potenciāls, kas arī ir ļoti svarīgi, bet tas ekonomiskais potenciāls, kuru mums var dot jūra, sākot ar vēja resursiem un beidzot ar zveju un tirdzniecību. Jūrniekiem mēdz novēlēt septiņas pēdas zem ķīļa, ko visai jūrniecības nozarei arī novēlu.■

Anita Freiberga



Latvijas Jūras spēki pārņem BALTRON vadību

Šā gada 8. janvārī Liepājā notika Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandiera maiņas ceremonija, kurā līdzšinējo komandieri Lietuvas Jūras spēku komandkapteini Giedri Auksoļu nomainīja Latvijas Jūras spēku virsnieks komandleitnants Armands Grebežs.

Svinīgajā komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis un Lietuvas Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Arūns Mockus, kā arī Latvijas un Lietuvas Jūras spēku personāls.

Baltijas valstu jūras eskadra ir viens no ilgstošākajiem Baltijas valstu sadarbības projektiem, kas darbojas kopš 1998. gada augusta. Baltijas valstu jūras eskadru izveidoja, lai

nodrošinātu pastāvīgas ātrās reaģēšanas spējas jūrā miera un krīzes laikā. Par tās pirmo komandieri kļuva Latvijas jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis.

Baltijas valstu jūras eskadras komandiera maiņa notiek reizi gadā, un komandiera amatu rotējošā kārtībā ieņem kāds no Baltijas valstu bruņoto spēku jūras spēku pārstāvjiem. Eskadras uzdevums ir nodrošināt mīnu meklēšanas kuģu pastāvīgu gatavību piedalīties nacionālā uzdevumu veikšanā un NATO pretmīnu kuģu grupas realizētajās operācijās. Paraleli Baltijas valstu jūras eskadra veicina jūras spēku savstarpējo savietojamību un sadarbību, tostarp nodrošina pastāvīgas kopīgas ātrās reaģēšanas spējas jūrā miera un krīzes laikā, piedalās jūras atminēšanas operācijās, militārajās mācībās un misijās, Baltijas valstu teritoriālo ūdeņu un ekonomiskās drošības stiprināšanā.



VAS "Latvijas dzelzceļš" 2018. gadā uzrādījis labākos rezultātus pēdējo triju gadu laikā

VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) 2018. gadā uzrādījis pēdējo triju gadu laikā augstākos saimnieciskās darbības rezultātus, un šā sasnieguma pamatā ir uzņēmuma biznesa un organizatorisko procesu pārskatīšana un produktivitātes būtiska palielināšana, sadarbības stiprināšana ar esošajiem partneriem un sadarbības veidošana ar jauniem partneriem, piedāvājot kravu pārvadājumus Āzijas – Rietumeiropas transporta koridorā.

Saskaņā ar operatīvajiem finanšu datiem LDz neto apgrozījums 2018. gadā pārsniedza 209,4 miljonus eiro, kas ir par 16% vairāk nekā 2017. gadā, un tas arīdzan ir labākais rādītājs kopš 2015. gada. Pa LDz infrastruktūru 2018. gadā pārvadāti 49,3 miljoni tonnu kravu, par 12,5% vairāk nekā 2017. gadā.

LDz prezidents Edvīns Bērziņš: "Koncerna "Latvijas dzelzceļš" saimnieciskās darbības rādītāju uzlabošanās ir apliecinājums tam, ka, soli pa solim apgūstot jaunus tirgus, LDz ir spējis ne tikai saglabāt stabilitāti, bet arī paaugstināt konkurētspēju un nodrošināt ilgtspējīgu izaugsmi. Mēs pastāvīgi analizējam gan reģiona, gan starptautiskos tirgus, ekonomiskos procesus un to tendences, un LDz operatīvie finanšu rādītāji liecina, ka esam pieņēmuši pareizos lēmumus un mērķtiecīgi īstenojam efektīvu darbības modeli. Arī uz 2019. gadu raugāties pozitīvi un prognozējam līdzvērtīgus saimnieciskās darbības rezultātus!"

Visvairāk kravu pārvadāts satiksmē ar Krieviju – 66,5%, bet būtisks pieaugums 2018. gadā bija satiksmē ar Baltkrieviju – 27,1% no pārvadāto kravu kopapjoma. Satiksmē ar Baltkrieviju lielākais īpatsvars ir naftas un naftas produktu kravām. Pārvadājumu apjoms 2018. gadā salīdzinājumā ar 2017. gadu ir palielinājies par 58,2%, sasniedzot 1,8 miljonus tonnu.

Palielinājušies dzelzceļa kravu pārvadājumi satiksmē ar trim lielākajām ostām – Rīgu, Ventspili un Liepāju, kopumā sasniedzot 40,5 miljonus tonnu, kas ir par 11% vairāk nekā 2017. gadā. Satiksmē ar Rīgas ostu pārvadāti 23,6 miljoni tonnu, ar Ventspils ostu 12 miljoni tonnu, ar Liepājas ostu 4,9 miljoni tonnu.

Atklāj Neatkarības kara un Latvijas armijas 100. gadadienas pasākumus



Latvijas Pagaidu valdība uz "Saratov" klāja 1919. gada jūnijā.



2019. gada 7. janvārī Liepājā uz Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kuģa A-53 "Virsaitis", klātesot aizsardzības ministram Raimondam Bergmanim un Nacionālo bruņoto spēku komandierim ģenerālleitnantam Leonīdam Kalniņam, atklāja Latvijas Neatkarības kara un Latvijas armijas 100. gadadienai veltītos pasākumus, kas kopumā paredzēti divdesmit pieci. Aizsardzības ministrija un Nacionālie bruņotie spēki izstrādājuši Latvijas armijas un Neatkarības kara 100. gadadienas centrālo svinību plānu, svinības norisināsies ne tikai šogad, bet arī 2020. gadā. Pusotra

gada tiks organizēti pasākumi hronoloģiski atbilstoši vēstures notikumiem visā Latvijā, atspoguļojot to vēsturisko virzību Latvijas teritorijā un izšķirošās cīņas.

"Neatkarības kara un Latvijas armijas 100. gadadiena ir svētki visiem Latvijas karavīriem un visiem Latvijas cilvēkiem, godinot karavīru un brīvprātīgo iedzīvotāju cīņas spar un neatlaidību, kas mūsdienās pielīdzināma karavīru, zemessargu un ikviena Latvijas iedzīvotāja gatavībai aizsargāt mūsu valsti. Mēs varējām, varam un varēsim aizsargāt Latviju!" sacīja aizsardzības ministrs R. Bergmanis.



"Neatkarības kara un Latvijas armijas 100. gadadienas svinību atklāšanas pasākumam Liepājā ir vēsturiski simboliska nozīme, jo tieši pirms 100 gadiem – 1919. gada 7. janvārī – Latvijas Pagaidu valdība Liepājā uz tvaikoņa "Saratov" pieņēma mūsu valsts pastāvēšanai nozīmīgu un vēsturisku lēmumu – aizstāvēt savu zemi līdz pēdējai iespējai. Aicinu ikvienu Latvijas iedzīvotāju kopā ar mums, karavīriem, svinēt Latvijas Neatkarības kara un Latvijas armijas simtgadi. Spēcīgi bruņotie spēki – droša un aizsargāta Latvija," ar gandarījumu norādīja ģenerālleitnants L. Kalniņš.

Latvijas armijas simtgades logotips ir apļa formā izteikts oficiālais svinību simbols, kas lietojams visos ar Latvijas armijas svinībām saistītajos pasākumos 2019. un 2020. gadā. Stilizētais skaitlis "11" logotipa labajā malā valsts karoga krāsās līdzinās starptautiski atzītajam *victory* jeb uzvaras simbolam, kas norāda uz Latvijas armijas spožākajām uzvarām, atbrīvojot mūsu Tēvzemi no iebrucējiem. Tas atgādina, ka izšķirīgā uzvara Latvijas Neatkarības karā izcīnīta tieši šajā datumā – 1919. gada 11. novembrī, kad Latvijas armija atbrīvoja Rīgu no bermontiešiem. Trīs zvaigznes logotipa labajā malā simbolizē mūsu valsts vēsturiskos novadus Vidzemi, Kurzemi un Latgali un uzsver svinību nozīmīgumu visos Latvijas reģionos. ■

Majore Sandra Brāle



LSC flotes kuģis “Asphalt Splendor” izglābj nelaimē nonākušu skotu laivotāju

LSC flotes kuģis “Asphalt Splendor”, spītējot nelabvēlīgiem laika apstākļiem, izglāba nelaimē nonākušu skotu laivotāju, kas paštaisītā laivā bija devies ceļojumā pāri okeānam no Ņujorkas uz Skotiju.

2018. gada 22. septembrī LSC flotes kuģis “Asphalt Splendor” saņēma ziņu no Krasta apsardzes par cilvēku, kura laiva, iespējams, ir palikusi bez signāla, un “Asphalt Splendor” nekavējoties devās palīgā. Skotu laivinieks Dankans Hatčinsons Murejs

ceļojumā pāri okeānam bija devies sociāla projekta ietvaros ar paša gatavotu laivu. Glābšanas operācijas laikā nācās saskarties ar lielām grūtībām – bija tumšs, grūti bija nodibināt vizuālo kontaktu ar laivu, lielā vēja dēļ plīsa drošības savienojuma virves, taču galu galā glābšanas operācija beidzās veiksmīgi. “Paldies visai kuģa “Asphalt Splendor” komandai par palīdzību. Lai jums vienmēr ir tik atsaucīgi un saprotoši darbinieki! Es vienmēr būšu jums pateicīgs,” sacīja Murejs.■

Kuģiem “Isabelle” un “Romantika” neatbilstības drošības prasībām nav konstatētas

Kuģošanas drošības inspektori ir veikuši pārbaudi AS “Tallink” pasažieru kuģiem “Romantika” un “Isabelle”. Pārbaudes laikā neatbilstības drošības prasībām nav konstatētas. 8. un 9. janvārī Rīgā Zviedrijas Jūras administrācijas un Latvijas Jūras administrācijas inspektori veikuši kopīgu plānotu drošības pārbaudi saskaņā ar Eiropas Savienības direktīvas (1999/35/EK) prasībām, kas paredz pasažieru kuģiem, kuri kursē noteiktās līnijās, pārbaudes veikt divas reizes gadā. Šo pārbaudu

mērķis ir pārliecināties par regulāro reisu pilnīgu drošību. Pārbaudes laikā inspektori apseko kuģa korpusu, mehānismu un iekārtu stāvokli, pārbauda signāllīdzekļus, sakaru aprīkojumu un glābšanas līdzekļus, novērtē ugunsdrošības, piesārņojuma novēršanas un navigācijas aprīkojumu, izvērtē kuģa apkalpes prasmi rīkoties avārijas situācijās, kā arī pārbauda kuģa un komandas dokumentāciju. Zviedrijas kuģošanas drošības inspektori ar kuģi “Isabelle” atgriezās Stokholmā.■

2018. gadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 301 reizi

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 301 reizi. Gada laikā ir aizturēti trīs ārvalstu kuģi. Savukārt Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 30 reizi, neviens Latvijas kuģis nav aizturēts.

Martā Latvijā tika aizturēts Antigvas un Barbudu konteinerkuģis, kam nedarbojās avārijas ģenerators. Jūnijā aizturēts Maltas karoga naftas tankkuģis, jo nebija pierādījumu, ka apkalpei izmaksāta alga par iepriekšējiem mēnešiem. Decembrī veikta aizturēšana Maltas beramkravas kuģim, uz kura nebija pieejams bunkura degvielas piesārņošanas kaitējuma apdrošināšanas apliecības oriģināls. Pēc konstatēto trūkumu novēršanas aizturētie kuģi atbrīvoti.

Inspekciju skaits ārvalstu kuģiem Latvijas ostās dažādos gados bijis atšķirīgs: 2017. gadā pārbaudīti 285 kuģi, 2016. gadā – 326, 2015. gadā – 282, 2014. gadā – 306, 2013. gadā – 202.

Tā kā neviens Latvijas karoga kuģis 2018. gadā nav aizturēts, Latvija jo-projām saglabā vietu *baltaajā* sarakstā.

Kuģu reģistrā samazinājies kravas kuģu, audzis atpūtas kuģu skaits

2018. gadā Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti astoņi kuģi, no tiem trīs ir SOLAS konvencijas kuģi (ar bruto tonnāžu virs 500). Savukārt no reģistra izslēgti 22 kuģi, tai skaitā astoņi SOLAS konvencijas kuģi. Līdz ar to gada laikā SOLAS konvencijas kuģu skaits samazinājies no 24 līdz 19.

2016. gadā reģistrēto SOLAS kuģu skaits samazinājās no 22 līdz 20, 2017. gadā pieauga līdz 24. Nelielā amplitūdā SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā svārstās vairāku pēdējo gadu laikā.

Savukārt reģistrēto atpūtas kuģu skaits pagājušajā gadā turpināja pieaugt, sasniedzot 666. 2017. gadā Kuģu reģistrā bija 643 atpūtas kuģi, 2016. gadā – 616, 2015. gadā – 590, 2014. gadā – 566.■

Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

13. februārī visā Latvijā norisinājās ikgadējā Ēnu diena, kurā kā ik gadus piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija, uzņemot sešas ēnas – pa trim valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam un Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam.

Šogad par ēnotājiem JA pieteicās puiši no Rīgas, Dobeles un Bauskas, kuri gatavoja savu nākotni saistīt ar kuģu vadītāja vai kuģu būvnieka specialitāti. Pavadot dienu kopā ar saviem ēnas devējiem, skolēni ne tikai iepazīnās ar darbu JA, bet arī apmeklēja AS "Tallink" kuģi "Romantika", kur paviesojās uz kapteiņa tiltiņa, lai klātienē redzētu, kā kuģis tiek vadīts.

"Manuprāt, Ēnu diena tiešām bija ļoti izdevusies. Man ļoti patika gan sagatavotā programma, gan



Latvijas Jūras administrācijas ēnotāji kopā ar valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu un Hidrogrāfijas daļas vadītāju Bruno Špēlu.

arī sastapto darbinieku atklātā un tiešā izturēšanās pret mums. Es noteikti uzzināju daudz ko noderīgu savam nākotnes profesijas izvēles ceļam. Mēs guvām priekšstatu arī par hidrogrāfu un kartogrāfu darbu, par viņu ikdienu. Taču visvairāk

pozitīvu iespaidu guvu tieši no valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa, bija ļoti interesanti ar viņu sarunāties un klausīties viņa stāstījumu," gūtajos iespaidos dalās Rīgas 49. vidusskolas 11. klases skolēns Kristaps Daniels Grīns, kurš ēnoja J. Krastiņu. ■

Jaunā gada dāvanīņas audžubērniem



Latvijas Jūras administrācijas darbinieki jau trešo gadu Ziemassvētku gaidīšanas laikā parūpējās par dāvanām, ar ko iepriecināt bērnus no Latvijas Audžugimeņu biedrības (LAB). Dāvanas – rotaļlietas, sporta piederumi, galda spēles, grāmatas un saldumi kopā ar citu sponsoru sarūpētajiem pārsteigumiem tiek izlozēti loterijā LAB Jaunā gada pasākumā.

Jūras administrāciju ar LAB saista ilggadēja draudzība – jau kopš 2006. gada JA hidrogrāfi Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā aicina audžubērnus ciemos uz sava kuģa "Kristiāns Dāls". Savukārt LAB vidusskolēnu komanda gatavoja šogad pirmo reizi startēt jūrniecības nozares konkursā "Enkurs". ■



IMO izvirza ilgtspējīgas attīstības mērķus

Jau 2015. gadā 174 IMO dalībvalstis pieņēma ilgtspējīgas attīstības programmu līdz 2030. gadam, un IMO aicina uz aktīvu rīcību. Kopā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Personāla koledžu IMO savā galvenajā mītnē 11. janvārī rīkoja semināru, kurā tika spriests, kā integrēt dažādas ieinteresētās puses un izstrādāt saskaņotu politiku attiecībā uz ilgtspējīgu attīstību. Šā mērķa sasniegšanā liels akcents tiek likts uz ilgtspējīgu kuģošanas nozari, kas ar saviem pakalpojumiem atbalstīs pasaules tirdzniecības un ekonomikas attīstību.

Jūrnieki, tehnoloģijas un automatizācija: nākotnes problēmu risināšana

IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims aktualizējis jūrnieku apmācību saistībā ar jaunu kuģošanas tehnoloģiju un automatizācijas ienākšanu kuģošanas biznesā, kas pieprasa jaunus apmācības standartus. 15. janvārī viņš piedalījās ziņojuma "Transports 2040: automātika, tehnoloģijas un nodarbinātība – nozares nākotne" prezentācijā.

IMO ģenerālsekretārs: "Kā nākotnes jūrnieks pārvaldīs visu, kas saistīts ar tehnoloģiju un automatizācijas pieaugošo līmeni jūras transportā? Kā jaunās tehnoloģijas ietekmēs jūrnieka darba vietas specifiku? Kādi izglītības standarti, apmācība un sertifikācija jūrniekiem būs jāsasniedz, lai nākotnē kvalificētos savai specialitātei? IMO stratēģiskais virziens ir vērsts uz jaunu un progresīvāku tehnoloģiju integrāciju, atbilstošu tiesisko regulējumu, kuģošanas drošību un drošumu, uz starptautiskās tirdzniecības veicināšanu un vides standartu paaugstināšanu. Dalībvalstīm un jūrniecības nozarei ir jāparedz, kā šie jautājumi tiks risināti un kāda būs šo pārmaiņu ietekme."



Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas un Pasaules Jūras universitātes kopīgi sagatavotais ziņojums ir pirmais neatkarīgais un visaptverošais novērtējums tam, kā automatizācija ietekmēs transporta nozares nākotni, koncentrējoties uz tehnoloģiskajām izmaiņām un automatizāciju visos transporta veidos. Ziņojumā secināts, ka automatizācijas ieviešana globālajā transportā būs evolucionārs, nevis revolucionārs solis un, neskatoties uz augsto automatizācijas līmeni, tuvākajā nākotnē joprojām būs vajadzīgi kvalificēti cilvēki ar atbilstošām prasmēm. Tehnoloģiskie sasniegumi ir nenovērtējami, tomēr tie būs pakāpeniski un dažādos reģionos radikāli atšķirīgi, tāpēc vēl jo asāk būs izjūtams dažādu pasaules reģionu darbaspēka atšķirīgais sagatavotības un prasmju līmenis, kas savukārt ietekmēs viņu konkurētspēju darba tirgū.

K. Lims augstu novērtēja ziņojumu, norādot, ka tas palīdzēs veicināt pasaules kuģniecības kopienas

centienus īstenot ANO ilgtspējīgas attīstības programmu, tai skaitā sasniegt izvirzītos mērķus saistībā ar kvalitatīvu izglītību, dzimumu līdztiesību, darba iespējām, ekonomisko izaugsmi, inovācijām un infrastruktūras sakārtošanu.

Noteikti polārās kuģošanas standarti

IMO Polārais kodekss, kas stājās spēkā 2017. gada 1. janvārī, aizsargā kuģus un jūrniekus, kuri strādā šajos skarajos polārajos reģionos. IMO Navigācijas, sakaru un meklēšanas un glābšanas apakškomiteja savā kārtējā sesijā (NCSR 6, 16.–25. janvāris) pabeidza vadlīniju izstrādi navigācijas un sakaru iekārtām, kas paredzētas kuģiem, kuri darbojas polārajos ūdeņos. Dokumentā iekļauti ieteikumi par temperatūras un mehāniskā trieciena testēšanu, kā arī par to, kā risināt ledus uzkrāšanās un akumulatora darbības

►►► 14. lpp.



▶▶▶ 13. lpp.

problēmās zemās temperatūrās. Sanāksmē pabeidza arī projektu par IMO pozīciju jūras radiosakaru jautājumos, kas tiks iesniegts Pasaules radiosakaru konferencē 2019. gada novembrī. (WRC-19). Lai nodrošinātu kuģošanas drošību un aizsardzību, būtiska nozīme ir jūras radiosakaru un radionavigācijas vajadzībām paredzētā radiofrekvenču spektra darbībai bez traucējumiem.

Tāpat turpinās darbs pie vairākiem citiem jautājumiem, tostarp kā modernizēt globālo jūras negadījumu un drošības sistēmu (GMDSS). E-navi-



gācijas sakarā sanāksmē galvenā uzmanība tika pievērsta saskaņošanas un standartizācijas jautājumiem, kas ir būtiski e-navigācijas stratēģijas efektīvai īstenošanai.

Meklēšanas un glābšanas jautājumos apakškomiteja izskatīja Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) jaunākās regulas.

Valodu barjeras nojaukšana

Viena no lielākajām ANO sistēmas priekšrocībām ir tās daudz nacionālā un multikulturālā daba. Cik vien iespējams, ANO savās struktūrās cenšas strādāt delegātu dzimtajās valodās vai vismaz valodā, kuru viņi saprot. Ir sešas oficiālās valodas (angļu, franču, krievu, spāņu, arābu un ķīniešu), un lielākoties starptautiskajās sanāksmēs ANO nodrošina sinhrono tulkošanu visu dalībvalstu valodās. Janvāra vidū IMO rīkoja Starptautiskās tulku asociācijas (AIIC) konferenci, lai apspriestu jautājumu par turpmāku ciešāku sadarbību. 2019. gadā aprit 50 gadu kopš pirmās vienošanās starp ANO un AIIC, kurā tika izstrādāti ārštata tulku darba noteikumi un nosacījumi. ■

Pēc IMO preses centra ziņām

Izglītības krustceles: ko nesīs 2019. gads?

Bijuši jau vairāki mēģinājumi veikt augstākās izglītības reformas, un zināmas pārmaiņas nesa 2017. gads, kad Latvijas Universitātei pievienoja Rīgas Pedagoģijas un izglītības vadības akadēmiju. Toreiz izglītības ministrs Kārlis Šadurskis sacīja, ka citas augstskolas pagaidām šāda pievienošana neskars. Pagaidām. Ko tas nozīmē? Ministra izpratnē tas nozīmēja, ka publiski par augstskolu apvienošanu, pareizāk gan būtu teikt – pievienošanu, neatsāks runāt agrāk kā 2020. gadā.

Bet palaistais process iet uz priekšu. Pagājis vairāk nekā gads kopš Rīgas Tehniskās universitātes rektora Leonīda Ribicka uzstāšanās Jūras akadēmijas Senātā, kur viņš izteica aicinājumu akadēmijai pievienoties RTU. Rektors gan uzsvēra, ka tā nav viņa iniciatīva, tādu vēlmi jau vairākus gadus izrādot Izglītības un zinātnes ministrijā. Apvienošanās būšot tikai tāda formāla lieta, jo akadēmija jau varēsot saglabāt savas studiju programmas un pasniedzējus. Ja tā, tad jautājums – kāda jēga?

Kam būs labums no šādas ap vai pievienošanas?

Komentējot iespējamās Latvijas augstskolu tīkla reorganizācijas scenārijus, visai dīvains ir bijis RTU rektora teiktais publiskajā mediju telpā, ka Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei sekmētu pilnvērtīgāku jūras zinātnes attīstību. "RTU ir pieņēmusi lēmumu attīstīt jūrniecības zinātņi, un ar Liepājas Jūrniecības koledžu to būtu iespējams labāk īstenot," sacīja Ribickis.

Dīvaini, bet kāds sakars RTU ar jūrniecības zinātņi? Ir taču Latvijas Jūras akadēmija, tāpēc būtu daudz loģiskāk, ja jūrniecības zinātnes tālākai virzībai savus spēkus apvienotu Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža. Tas būtu saprātīgi no visiem aspektiem, un, godīgi sakot, jūrniecības nozarē par

šo jautājumu publiskas diskusijas un kuluāru sarunas nerimst gadus divdesmit. Ka tik neiznāk tā, ka, kamēr jūrniecība diskutē, nozares jautājumu izlemj tie, kas no šīs nozares specifiskajām vajadzībām un prasībām neko nezina.

Starptautiskie likumi stāv pāri vietējiem likumiem

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns jau daudzus gadus Izglītības un zinātnes ministrijā veido izpratni par jūrniecības izglītības specifiku. Kad 2013. gadā toreizējais izglītības ministrs Roberts Ķīlis raidīja signālu par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU, J. Spridzāns devās pie Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta darbiniekiem, kuri atbildīgi par augstākās izglītības politiku valstī, lai viestu skaidrību jūrniecības izglītības jautājumos. Toreiz ministrijas darbinieki nav sapratuši, par ko Jūrnieku reģistrs uztraucas, augstākās izglītības standartus nosaka Augstskolu likums, un izglītības standarti tiek atspoguļoti desmit ballu sistēmā. Kad Jūrnieku reģistra vadītājs skaidrojis, ka jūrnieku augstākās izglītības standartus nevar palikt zem Latvijas Augstākās izglītības likuma, jo tos regulē starptautiskie likumi un tajos ietvertās prasības, Izglītības ministrijā visi neizpratnē raustījuši plecus – diez vai tā varot būt. "Pilnīga nesapratne," saka Spridzāns. "Jūrlietu pārvaldes

un jūras drošības likumā ir ierakstīts, ka Noteikumi par jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstības un jūrnieku profesionālās izglītības īstenošanas uzraudzības kārtību un kritērijiem nosaka kārtību un kritērijus, kuriem atbilstoši Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs uzrauga jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstību starptautisko normatīvo aktu prasībām, kā arī jūrnieku profesionālās izglītības īstenošanu. Tas taču ir pats par sevi saprotams, ka starptautiskās prasības stāv pāri Latvijas likumiem. Pēc daudzu gadu neatlaidīgas skaidrošanas, prezentāciju veidošanas un vēl daudzām citām aktivitātēm beidzot šķiet, ka ministrija sāc izprast jūrniecības izglītības specifiku.

Vislielākā problēma ir tā, ka par reformām runā, bet ko dos šīs reformas un kas notiks pēc tam, kad kaut kas tiks nojaukts, bet jaunveidotais labākajā gadījumā neattaisnos cerības? Kāds labums būs, piemēram, no tā, ja ko-

zinātnes bīdīšanu. Kam un kāds no tā būs labums, un vai vēlmei kļūt par jūrniecības izglītības juntu meklējami kādi zemūdens akmeņi un savērestības teorijas?

Igaunijas pieredze pa nullēm

Tā kā žurnālā ir publicēta saruna ar Igaunijas Jūras akadēmijas rektoru, ļoti svarīgi saprast, ka Latvijas un Igaunijas augstākās izglītības sfēras ir divas nesalīdzināmas pasaules, tāpēc diskusijas par Latvijas Jūras akadēmijas, un, kā izrādās, tad arī Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei ir bezjēdzīgas un pati ideja ir absurda. Igaunijā augstāko izglītību finansē valsts, un jaunie-

piecus miljonus eiro. Principā Igaunijas piemērs mums neko nedod, ja nu vienīgi uzdzēn mazvērtības kompleksus.

Vai iekšējais kanibālisms noēdīs veselo saprātu?

Papētot, kas notiek augstākās izglītības nozarē, ar nožēlu jāatzīst, ka augstskolas plēšas viena ar otru sarūkošā studentu skaita dēļ. Kāds ļoti precīzi to ir nosaucis par iekšējo kanibālismu. Pagājušajā rudenī līdz pat augusta beigām turpinājās papildu uzņemšana, daudzās augstskolās arī uz budžeta vietām. Kāpēc valsts tērē naudu budžeta vietām, kuras potenciālie studenti nepieprasa? Vai nebūtu jāmaina sistēma, kādā valsts apmaksā studijas? Ļoti īsu laiku par izglītības ministru pabijušais Vjačeslavs Dombrovskis 2013. gadā puda viedokli: "Mana reformu priekšlikuma būtība ir katrai augstskolai ieņemt skaidri definētu vietu augstākās izglītības sistēmā, pateicoties savai specializācijai vienā vai otrā jomā. Šo pieeju nosaucām par *stratēģiskās specializācijas modeli*."

Tas, kādas būs jaunās augstākās izglītības reformu vēsmas, protams, būs atkarīgs no jaunās izglītības un zinātnes ministres Ilgas Šuplinskas un viņas virzītās izglītības attīstības stratēģijas.

Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova, kurai akadēmijas sienās izaicinājumu netrūkst, savukārt pauž tikai vienu vēlēšanos: "Mēs vēlamies normāli strādāt, visu enerģiju veltot akadēmijas attīstībai, nevis nevajadzīgi tērēt enerģiju un laiku, lai cīnītos pret pievienošanas draudiem."

Laikam jau nereāli pat sapņot, ka augstāko izglītību Latvijā finansēs valsts, bet, ja vērtējot tās vai citas augstskolas reitingu, ņemtu vērā to, cik no augstskolas beidzējiem strādā savā profesijā, tad Latvijas Jūras akadēmijas rādītāju būtu grūti pārspēt – 95% no LJA beidzējiem strādā savā profesijā, piedevām viņu profesionalitāte ir starptautiski atzīta.■

Anita Freiberga



pā saies divi nabagi? Vai no tā trūkums mazināsies?

2018. gadā RTU parādsaistības sasniedza 23 miljonus eiro. 2018. gadā Latvijas augstskolām piešķirtas 23 533 valsts apmaksātas studiju vietas. Visvairāk – 6080 – RTU, bet pavisam tur mācās aptuveni 15 tūkstoši studentu. RTU ir vairāk nekā 100 katedru un ap 30 pētniecības institūtu, bet, neskatoties uz jau tā lielo saimniecību un nepietiekamo valsts finansējumu, RTU rektors tomēr domā vēl arī par jūrniecības

šiem studijas augstskolā ir bez maksas, ar piebildi, ja viņi ir 100% sekmīgi. Summa, ko Latvijas valsts atvēl visām mūsu augstskolām, ir mazāka, nekā saņem viena pati Igaunijas lielākā – Tartu Universitāte: tā ar 12 tūkstošiem studentu no valsts saņem 110 miljonus eiro, bet mūsu RTU ar 15 tūkstošiem studentu valsts piešķir 27 miljonus eiro. Latvijas Jūras akadēmijai valsts finansējums nesasniedz vienu miljonu eiro, bet Igaunijas Jūras akadēmija pieļiedzīga studentu skaita saņem



LJA 26. izlaiduma absolventiem sācies ceļš uz jūru

2019. gada 12. janvārī notika Latvijas Jūras akadēmijas 26. izlaidums, augstskolu šogad absolvēja 83 jaunie jūrniecekības nozares speciālisti šādās studiju programmās: “Jūras transports – kuģa elektroautomātika”, “Jūras transports – kuģa mehānika”, “Jūras transports – kuģa vadīšana”, kā arī studiju programmā “Ostu un kuģošanas vadība”.

Studijas ir pabeigtas un noslēdzies viens ļoti nozīmīgs dzīves posms, jo ir ielikts stabils pamats, lai jaunie speciālisti sekmīgi varētu sākt darba gaitas. Lai gan rīt vairs nebūs jādočas uz akadēmiju, tas nebūt nenozīmē, ka mācībām ir pielikts punkts, jo izglītošanās, zināšanu papildināšana un profesionālās kompetences uzturēšana tonusā nebeigsies visa mūža garumā. Tieši šo domu pauž arī LJA rektore Kristīne Carjova, kurai šis bija pirmais izlaidums pēc ievēlēšanas akadēmijas vadītājas amatā. Rektore arī izteica pārliecību, ka absolventi godam pārstāvēs Latvijas un akadēmijas vārdu pasaulē, neaizmirsīs un prātīs novērtēt akadēmiju, kura devusi izglītību un profesionālo pamatu, kā arī



LJA rektore
Kristīne Carjova.

pauž cerību, ka kāds no šodienas absolventiem pēc kāda laika atgriezīsies akadēmijā jau kā pasniedzējs, bet pārējie, kuru aicinājums nebūs pasniedzēja darbs, arī neaizmirsīs ceļu uz akadēmiju, kaut vai absolventu salidojumos. Rektore izteica pateicību pasniedzējiem un visam akadēmijas personālam, jo no viņu zināšanām, profesionāla un godam izpildīta darba ir atkarīga LJA ikdiena un nākotne.

Kā jau ik gadus, studentus sveikt bija ieradušies jūrniecekības nozares kompāniju, sabiedrisko organizāciju, ostu un “Luminor” bankas pārstāvji, kuri absolventiem viņu kuģojumā vēlēja septiņas pēdas zem ķīļa. No Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas



Andris Kļaviņš atgādina, cik svarīgi ir dzīvē izvirzīt lielus mērķus.



Kristīne Carjova un Jūras transporta nodaļas direktors Arnis Bankovičs LJA izlaidumā.



Antons Vjaters sveic "jūras vilku".



Jānis Krasīņš apsveic labāko diplomdarbu autorus.



Kristaps Lūkins (pa labi) sveic absolventus.

prezidenta Andra Kļaviņa tradicionālo pulksteni saņēma katras specialitātes labākais students, Latvijas Jūras administrācijas direktors uzsvēra, cik nozīmīgas ir zināšanas, un balvu pasniedza visu specialitāšu labāko diplomdarbu autoriem, bet Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters nominācijā "Jūras vilks" sveica kuģu vadītāju specialitātes absolventu Vladislavu Knirko, kurš mācoties bija ieguvis vislielāko cenu jūrā – 397 dienas.

Kompānija LSC, kurai jau izveidojusies laba sadarbība ar akadēmiju, sveica savus stipendiātus – kuģu vadītāju, mehāniķu un elektroinženieru specialitāšu absolventus, kuri pēc studijām strādās uz šīs kompānijas kuģiem.

Studenti savā balsojumā par to, kurš no pasniedzējiem izlaidumā viņus uzrunās, bija izvēlējušies "Jūras transports – kuģa vadīšana" programmas direktora p.i. Kristapu Lūkinu, kurš absolventiem jautāja, kam domāts kājas mazais pirkstiņš. "Lai to sāpīgi varētu atsist," teica Kristaps Lūkins. "Kāpēc jums to saku? Tikai tāpēc, lai atgādinātu, ka arī šķietami mazas lietas reizēm var nospēlēt vislielāko lomu, bet, ņemot to vērā, var nākties piedzīvot sāpīgus brīžus."

Vakardienas studentiem ir atvērts ceļš uz jūru, tāpēc simboliski, ka visi absolventi kā dāvinājumu un ceļa maizi saņēma kapteiņa Antona Ikaunieka atmiņu grāmatu "Ceļš uz jūru", kuras pēcvārdā kapteinis raksta: "Aprakstītais jūrnieka dzīves gājums nav nekas sevišķs. Esmu dziļi pārliecināts,

ka manu stāstu varētu atkārtot simti un simti citu jūrnieku, kuri tiekušies iegūt un ieguvuši jūrniecības izglītību, īstenojuši jūrnieka karjeru un sasnieguši kuģu kapteiņa vai vecākā mehāniķa pakāpi. Jūra ir mūžīga, tā vēl miljoniem gadu, tāpat kā agrāk, vels vilņus uz krastu. Mainās vienīgi kuģošanas metodes un kuģu tehniskais aprīkojums – no visparastākajām būrēm līdz mūsdienu kuģu modernajām tehnoloģijām. Gadiem ejot, mainās arī pats jūrnieks – uz kuģiem atnāk stalti jaunieši ar teicamām zināšanām un vēlmi īstenot jūrnieka karjeru."

Lai visiem LJA absolventiem izdodas īstenot savus mērķus un piepildīt savus sapņus un lai viņi vienmēr atceras kājas mazā pirkstiņa nozīmi un vērtību! ■

Anita Freiberga

Mērķis – celt Latvijas Jūras akadēmijas un jūrnieka profesijas prestižu

Ir pagājis nedaudz vairāk par pusgadu, kopš Ministru kabinets par Latvijas Jūras akadēmijas rektori apstiprināja KRISTĪNI CARJOVU. Mūsu iepriekšējā saruna notika tad, kad viņa šajā amatā ar likuma spēku vēl nebija stājusies. Janvāra sākumā, kad atkal tikos ar Kristīni Carjovu, viņa, apsteidzot manu jautājumu – kā rektorei šajā laikā ir gājis? – saka: “Viss ir kārtībā, nekas ārkārtējs nav noticis. Tas, ka būs nopietni jāstrādā, bija paredzams, varbūt tomēr darba izrādījās vairāk, nekā domāts. Visi vēl atceras 2018. gada karsto vasaru, man tā pagāja akadēmijas sienās vai braucot uz kārtējo tikšanos ar nozares asociāciju vadību, nozares kompānijām un uzņēmējiem.”

Vairāk nekā mēnesis jaunajai rektorei pagāja, lai iedziļinātos akadēmijas saimniecības jautājumos, visos pārskatos un pašnovērtējumos, jo diemžēl rektora amata pretendentiem visa šī informācija nav pieejama un par akadēmijas patieso situāciju praktiski nekas nav zināms. “Vienpadsmitais jūlijs bija diena, kad akadēmiskais personāls devās vasaras brīvdienās, bet administrācija turpināja darbu, un mēs varējām nopietni izvērtēt akadēmijas saimnieciskās darbības plusus un mīnus,” atceras Kristīne Carjova. “Saimniecība ir liela, un akadēmijas administrācija to kopumā ir labi vadījusi. Izvērtēšanai saņēmu labi sagatavotu materiālu, lai saprastu, kādi steidzami darbi veicami, kādas pārmaiņas būs nepieciešamas un kuri remonta darbi ir neatliekami. Tās visas it kā ir ikdienas lietas un darbi, bet to veikšanai bija nepieciešams ekonomisks risinājums, jo budžeta deficīta apstākļos vajadzēja meklēt variantus, kā tomēr ar plānotajiem un ļoti nepieciešamajiem darbiem tikt galā. Atklājām, ka akadēmijas apsardze nestrādā atbilstoši noslēgtajam līgumam, tāpēc ar to pārtraucām attiecības. Rezultātā esam ietaupījuši sešus tūkstošus eiro mēnesī, jo tagad atbilstoši iepirkuma procedūrai izraudzītās apsardzes kompānijas pakalpojumi nepārsniedz dažus simtus eiro mēnesī, tā lieliski



tiek galā ar savu darbu, un mēs visi esam apmierināti.

Tieši tāpat pārskatījām arī citus līgumus, lai saprastu, vai tie noslēgti, ievērojot visas nepieciešamās procedūras. Rezultātā nācās anulēt un no jauna apstiprināt divus 2018. gada pavasarī noslēgtos energoefektivitātes projektus – LJA Jūrskolas ēkas un LJA administrācijas ēkas siltināšanu. Darām visu, lai sakārtotu savu darba vidi un tā atbilstu visām drošības prasībām.”

Viens no jautājumiem, kas nodarbināja jūrniecības sabiedrību: vai jaunā rektore virzīs procesu par Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei? Patiesībā šis jautājums joprojām nav zaudējis aktualitāti, īpaši jau domājot par jauno valdību un jaunās izglītības ministrijas vadības attieksmi pret augstākās izglītības reformām.

“Pilnīgi droši varu teikt, ka nekas nav virzīts, lai LJA pievienotu RTU, un arī Tehniskā universitāte nekādu interesi par mums nav izrādījusi. Rektoru padome atzina, ka pozitīvas pārmaiņas jūtamās no Izglītības un zinātnes ministrijas puses, kas ar izpratni izturas pret augstskolu, arī Jūras akadēmijas, vajadzībām, daudz ātrāk reaģē un rod risinājumu. Lūk, viens piemērs: pirmo reizi LJA savu attīstības stratēģiju Izglītības un zinātnes

ministrijā iesniedza 2018. gada aprīlī, un ministrija uz to nekādi nereaģēja. Pēc manas apstiprināšanas jūlijā ministrijai atkārtoti iesniedzām attīstības stratēģiju, un atkal atbildes nekādas. Bet tad decembrī beidzot tikām aicināti uz ministriju, kur apspriedām akadēmijas tālākās attīstības stratēģiju, ministrija deva savus ieteikumus, uz kāda mērķa sasniegšanu vajadzētu virzīties un kādi dokumenti vēl jāsagatavo. Ministrijā izskanēja viedoklis, ka studijas akadēmijā nebūt nav svarīgākais, jo prioritāte ir naudas pelnīšana, investīciju piesaiste un zinātniskais darbs. Visticamāk, ka tādas ir Eiropas nostādnēs un tendences. Mums jābūt pašpieietekamiem. Bet, ja salīdzinām Latvijas un Igaunijas politiku aug-

Ministrijā izskanēja viedoklis, ka studijas akadēmijā nebūt nav svarīgākais, jo prioritāte ir naudas pelnīšana, investīciju piesaiste un zinātniskais darbs.

stākās izglītības jomā, tad redzam, ka Igaunijai ir pilnīgi atšķirīga pieeja izglītības sistēmai kopumā, tai skaitā arī pavisam savādāka augstākās izglītības un tās finansēšanas stratēģija. Igaunijā netiek rēķinātas viena studenta izmaksas, bet valsts katrai augstskolai piešķir tādu kā grantu studiju programmām. Diemžēl pagaidām nav īstas skaidrības, kurp mūs ved valsts izglītības stratēģija,” tā Kristīne Carjova.

Apburtā loka sindroms

Runājot par Jūras akadēmijai iespējami pieejamo finansējumu, rektore skaidro, ka tas ir balstīts uz trim pilāriem: garantētais budžeta studiju finansējums, snieguma finansējums un attīstības finansējums. Diemžēl akadēmijai abi pēdējie iespējamie finansējumi 2019. gadā nepienākas, jo 2018. gada martā atbilstoši noteiktajiem kritērijiem nebija iesniegti vajadzīgie dokumenti. Izpildot noteiktos kritērijus, kas ietver zinātnisko darbu, finanšu piesaistišanu, publikācijas, patentus un dažādus

līgumus, akadēmija 2019. gadā varēs iesniegt pieprasījumu finansējuma saņemšanai 2020. gadā. “Mēs, protams, darīsim visu, lai izpildītu prasības un iegūtu šo projektu finansējumu. Vēl tikai varu piebilst, ka visas mūsu iniciatīvas un to ietvaros veicamie darbi kritēriju izpildei nav nasegti ar finansējumu, tāpēc tos veicam uz entuziasma pamata vai arī kāda jau esoša Eiropas projekta ietvaros,” komentē rektore.

2018. gadā Latvijas Jūras akadēmijai apstiprināja divus lielus projektus. Viens bija pavasarī iesniegtais projekts par e-sistēmas izveidi un otrs vasarā iesniegtais projekts par augstākās izglītības institūcijas akadēmiskā personāla kvalifikācijas paaugstināšanu. Abu projektu kopējais finansējums pārsniedz vienu miljonu eiro, un to Jūras akadēmija ir ieguvusi uz trim gadiem, kas, protams, ir ļoti pozitīvi vērtējams.

E-sistēmas ietvaros ieviesīs e-grāmatvedību un e-studijas, kas būtībā ir moderna aplikācija, lai studenti varētu mācīties tālmācībā, uzkrāt nepieciešamos materiālus un saņemt vajadzīgo informāciju. Jau tagad darbojas dokumentu elektroniskā apstrāde, kas ļauj atteikties no dokumentu kopēšanas un milzīgiem papīra kalniem.

Kristīne Carjova ar nelielu ironiju saka, ka esošā sistēma ir radījusi tādu kā apburto loku: akadēmija izpilda kritērijus, lai iegūtu papildu finansējumu, kas savukārt ļauj izpildīt kritērijus, lai pietiekot uz valsts finansējumu.

“Mēs varam un arī startējam visos iespējamajos projektu konkursos – “Interreg”, LZP, RF 111. Lielākais izaicinājums bija iesniegt projektu konkursam 1.1.1.3, kas ir inovāciju grants studentiem. Pavisam šajā konkursā bija iesniegti septiņi projekti, tātad projektus bija sagatavojušas septiņas augstskolas, un mēs to skaitā. Paredzamais finansējums studentu inovāciju projektiem, zinātniskajiem darbiem un startapu veidošanai ir divi miljoni eiro, un līdz šim Latvijā vēl šāds projekts nav īstenots. Protams, ceram uz pozitīvu rezultātu, bet viens no ļoti svarīgiem sasniegumiem jau ir paša projekta rakstīšana, kur strādājām visi kopā, un katrs no iesaistītajiem ir devis

i UZZIŅAI

Lai sekmētu studējošo inovāciju un uzņēmējdarbības spēju attīstību, Izglītības un zinātnes ministrija izstrādājusi jaunu grantu sistēmas modeli studentiem, kura galvenais mērķis ir atbalstīt studentu inovāciju projektus un pētījumus, vienlaikus stiprinot augstskolu un nozaru vadošo uzņēmumu sadarbību tām nepieciešamo cilvēkresursu attīstībā. Turpmāko sešu gadu laikā plānotas investīcijas 38,5 miljonu eiro apmērā. No tām publiskās investīcijas (ERAF) ir 28,9 miljoni eiro, savukārt privātais līdzfinansējums 9,6 miljoni eiro, ko veido uzņēmumu, mecenātu finansējums un augstskolu pašu saimnieciskie ieņēmumi.

lielu ieguldījumu. Inovāciju projektam vajadzēja saņemt industrijas atbalstu. Jo lielāku finansējumu ieliek projektā, jo lielāks industrijas atbalsts ir jāsaņem, un mēs savam projektam saņemām divdesmit piecas atbalsta vēstules no dažādiem jūrnieceības nozares uzņēmumiem, tai skaitā no ostām, ostu termināļiem, Rīgas brīvostas flotes, “Latvijas kuģniecības”, kruinga kompānijām un vēl daudziem citiem. Lai pārliecinātu jūrnieceības uzņēmumus par mūsu projekta lietderību, protams, vajadzēja ieguldīt pamatīgu darbu, bija jātiekas ar uzņēmumiem, jāskaidro projekta būtība, jāslēdz nodomu protokoli par sadarbību. Dažas kompānijas atbalsta vēstuli parakstīja jau pirmajā tikšanās reizē, ar citām vajadzēja tikties atkārtoti, bet par rezultātu esmu gandarīta. Ņemot vērā, ka Jūras akadēmijā nav projektu ieviešanas departamenta, jebkura projekta ieviešana ir liels izaicinājums.”

Jādomā pašiem

Latvijas Jūras akadēmijas finansējums pie aptuveni līdzīga studentu skaita ir sešas reizes mazāks nekā igauņu kolēģiem, tāpēc jāiztiek ar to, kas ir. Kad jautāju, vai esošajās robežās LJA var notikt pozitīvas pārmaiņas, rektore atbild, ka citu robežu jau nav, tāpēc esošajās robežās akadēmija dara visu iespējamo, pirmkārt jau raksta projektus, lai papildinātu pieticīgo maciņu. Eiropas finansējums pašlaik ir vienīgais, kas dod attīstības iespēju,

▶▶▶ 19. lpp.

tāpēc akadēmija nepalaiž garām nevienu izdevību. Tā, piemēram, jau 2018. gadā no STEM programmām, kuru mērķis ir zinātniskā darba attīstīšana un mācību programmu modernizācija, akadēmija saņēma divpadsmit tūkstošus eiro un par šo naudu iegādājās jaunu aprīkojumu, tai skaitā 3D printeri, kas visvairāk noderēs mehāniķiem gan mācību procesā, gan arī diplomdarba izstrādāšanai. Jau tagad mehāniķi strādā ar mazākiem 3D printeriem.



"Skaidri apzināties, ka 2019. gada budžets būs iepriekšējā gada robežās, tāpēc esam priecīgi, ka tikai par dažiem procentiem lielāks piešķirtais budžeta finansējums no 2019. gada 1. janvāra jāva iegūt papildu finansējumu akadēmiskā personāla algām. 2018. gada oktobrī iesniedzām Izglītības un zinātnes ministrijā pieprasījumu par budžeta vietu un finansējuma palielināšanu, pareizāk sakot, tā koeficienta paaugstināšanu, uz kura pamata tiek aprēķināts budžets. Mūs atbalstīja arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, Ostu, tranzīta un loģistikas padome un Latvijas Darba devēju konfederācija. Kad šā jautājuma sagatavošanas laikā mēģinājām atrast informāciju, kad Jūras akadēmija iepriekšējo reizi lūgusi ministriju pārskatīt finansējumu, tādu vēstuli neatradām. Lai gan finansējums no valsts nebija pietiekams, akadēmija nekad nevienam neko vairāk arī nebija prasījusi."

Informācijas nekad nevar būt par daudz

Procentuāli lielu finansīālo pienesumu akadēmijai dod maksas studenti, kas, salīdzinot ar citām augstskolām,

tiešām ir liels atspajds, bet rektore uzskata, ka, domājot par valsts politiku augstākās izglītības jomā, vajadzētu būt skaidrībai, vai šāda politika ir atbalstāma. Kristīne Carjova ir pārliecināta, ka studiju maksa ir zināma barjera, kas aizšķērso ceļu daudziem studēt gribētājiem. "Tie, kuriem ģimenē ir bijusi saskare ar jūrnieku darbu, zina, ka jūrniekam nav problēma atmaksāt studiju kredītu, bet ne jau visiem ir šī informācija, un tad maksas studijas tiek atmestas. Akadēmija no savas pu-

ses informāciju var iedot tikai tiem, kuri pie mums atnāk, bet daudzi jau nemaz neatnāk, jo ir ieradušies studiju maksas apmērus. Jaunais cilvēks jau nevar zināt, ka pat prakses laikā kadeti nopelna sešus vai pat septiņus simtus eiro mēnesī, jo šādas summas viņiem šķiet nereālas. Kad skolās vai atvērto durvju dienās tiekamies ar jauniešiem un stāstām par jūrnieka darbu, tai skaitā arī par to, kāda ir jūrnieku darba samaksa, jaunieši un arī viņu vecāki netic, ka tā tiešām var būt īstenība."

2019. gada 18. janvārī Jūras akadēmijas 26. izlaidumā diplomus par augstākās izglītības iegūšanu saņēma 83 absolventi, un tas ir salīdzinoši neliels skaits, kas skaidrojams ar demogrāfisko bedri Latvijā deviņdesmito gadu beigās. Bet Kristīne Carjova ir pārliecināta, ka nākamajos gados studēt gribētāju skaits pieaugs. Kā lakmusa papīrs ir LJA jūrskola, kas pirmā izjūt demogrāfiskos kritumus un cēlumus, un 2018. gadā jūrskolā uzņemto audzēkņu skaits ievērojami pieauga, kas nozīmē, ka pēc gadiem trim arī akadēmija var sagaidīt studēt gribētāju skaita palielināšanos. Tāpat akadēmijā tiek strādāts pie tā, lai jūrskolas beidzējiem

radītu apstākļus, kas mudinātu viņus turpināt studijas akadēmijā. Tieši tāpat rektore uzsver, ka jūrskola ir akadēmijas neatņemama sastāvdaļa, tāpēc viss, kas notiek akadēmijā, attiecas arī uz jūrskolu.

Lai gan daudzi domā, ka vecais teiciens "ir mazi meli, ir lieli meli un ir statistika" aktualitāti nav zaudējis, tomēr statistiku kā argumentu piesauc, lai nostiprinātu teiktā nozīmi. Arī šoreiz, atsaucoties uz statistiku, var apgalvot, ka jūrnieka profesiju vispirms izvēlas tie, kuru ģimenes ar to ir saistītas, otrajā vietā ir draugu ieteikums, bet trešajā vietā ierindojas spontāna izvēle, piemēram, redzot formā ģērbušos LJA studentus. Akadēmijas rektore ir priecīga par jebkuru iemeslu, kas jauno cilvēku ir iedvesmojis un motivējis izvēlēties jūrnieka profesiju un studijas Jūras akadēmijā, bet ir pārliecināta arī par to, ka informācijas nekad nevar būt par daudz. "Līdz šim braucām uz Latvijas skolām un tikāmies ar vecāko klašu audzēkņiem, lai stāstītu par jūrnieka profesiju, bet esam nonākuši pie secinājuma, ka jūrnieka profesiju jāsāk popularizēt jau trešo ceturto klašu skolēnu vidū. Jāsāk strādāt ar mazākiem bērniem, jo vidusskolnieki bieži vien jau ir izdarījuši nākamās profesijas izvēli, bet mazos var ieinteresēt un aizraut. Mazāko klašu bērni jau ir viesojušies pie mums akadēmijā, rīkojām praktiskos darbus uz trenāžieriem un vedām ekskursijās uz Rīgas ostas termināļiem un Kuģu vadības centru. Darbā ar skolu bērniem mums ir lieli plāni, arī ciešāk sadarbības ar Bolderājas skolām. Esam piekrituši kļūt par tādu kā Bolderājas nacionālo kontaktu centru un ceram, ka Rīgas brīvostas pārvalde, ar kuru mums ir izveidojusies laba sadarbība, arī šo projektu atbalstīs. Mana ideja ir veidot ciešākus sakarus ar skolām, nevis tikai vienu reizi paviesoties, bet strādāt ilgtermiņā, lai veidojas saikne starp konkrētām skolām un akadēmiju, lai varam pie viņiem sūtīt savus studentus un viņi akadēmiju uztvertu kā savu draugu. Pamatizglītības reforma skolās ir tikai pārejas posmā, jo pašlaik vēl nedarbojas daudzkārt piesauktais kompetenču izglītības modelis, bet mēs savukārt varam teikt, ka atšķirībā no vispārējās izglītības akadēmijā un jūrskolā kompetenču izglītība ir bijusi vienmēr.

Laiki mainās, studenti paliek

Visas pazīmes liecina, ka šis visās nozīmēs ir pārmaiņu laiks. Mainās sabiedrība, jaunieši, tehnoloģijas un domāšana. Brūk vecie principi un nepārliecina vecie argumenti, pat laika prognozēšana pēc vecajiem ticējumiem un novērojumiem vairs nestrādā. "Jaunieši ir ļoti progresīvi," saka Kristīne Carjova. "Tagad mēdz teikt – advancēti, bet jāsaprot, ka viņi vairs neuztver klasisko mācīšanas stilu, taču ļoti ātri apgūst visu jauno un spēj domāt citās kategorijās. IT tehnoloģijas ir viņu dzīves neatņemama sastāvdaļa. Šodien mācību procesā ļoti svarīgi ir studentiem parādīt virzienu, kādā vajadzētu turpināt ceļu. Arī pasniedzēji jau ir sapratuši, ka ar studentiem jāstrādā pavisam savādāk, nekā to darīja vēl pirms gadiem pieciem, jo mūsdienu students teorētisko materiālu uztver caur grafisku attēlojumu. Atbalstu pasniedzēju kompetenču pilnveidošanai sniedz projekts SAM 8.2.3. "Nodrošināt labāku pārvaldību augstākās izglītības institūcijās", un šā projekta ietvaros mūsu mērķis ir izstrādāt e-apmācības sistēmas.

Mūsu studenti tiešām ir ļoti erudīti un arī gatavi iesaistīties akadēmijas dzīvē. Tās nav tikai formāli pateiktas tukšas frāzes, teikto apliecina reāli darbi. Piemēram, studentu pašpārvalde aktīvi piedalījās projektu rakstīšanā, viņi bija gatavi strādāt arī naktīs, lai tikai projektu varētu nodot laikā. Vislielāko akcentu liekam uz studentiem, studenti tiešām visu ļoti ātri apgūst."

Plašāks skatījums un sadarbība ar industriju

2019. gadā aprit trīsdesmit gadu kopš Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas, un visus šos gadus akadēmija ir bijusi kopā ar Latvijas jūrniecības sabiedrību un, protams, arī jūrniecības industrijas uzmanības centrā. Izglītības jautājums nekad nav noņemts no Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības un vēl daudzu citu asociāciju un uzņēmumu darba kārtības, nemaz nerunājot par

i UZZIŅAI

Augstākās izglītības institūcijas 8.2.3. SAM ietvaros var paredzēt esošo studiju programmu satura pilnveidi un salāgošanu ar nozares attīstības vajadzībām tajos augstākās izglītības institūcijas studiju virzienos iekļautajās studiju programmās, kurās tas pēc pašas ieskatiem ir nepieciešams.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistru, kas pilda uzraudzību par izglītības atbilstību starptautiski noteiktajām prasībām.

2018. gada rudenī LJA kā juridiskais biedrs un Kristīne Carjova kā privātpersona iestājās Latvijas Jūrniecības savienībā.

Sarunā Kristīne Carjova vairākas reizes akcentē, ka akadēmija vienmēr ir bijusi ciešā sasaistē ar industriju, un ir pārliecināta, ka šī sadarbība iegūs arvien jaunus vaibstus. To, ka rektore tiešām vēlas sadarbību ar industriju padarīt vēl daudz ciešāku un produktīvāku, liecina kaut vai tas, ka viņa kā fiziska persona un LJA kā juridiska persona 2018. gadā iestājās Latvijas Jūrniecības savienībā un akadēmija kļuva arī par Kruinga kompāniju asociācijas biedru. Par jaunas politikas veidošanu akadēmijā liecina vēl kāds trīsdesmit gadus nepieredzēts pavērsiens – jaunievēlētā rektore savā pirmajā vizītē devās uz Liepājas Jūrniecības koleģiju. "Jau esam parakstījuši līgumu ar Liepājas Jūrniecības koleģiju kā mazo partneri par piedalīšanos inovāciju granta projektā, un tagad arī koleģijas studenti varēs šajā projektā iekļauties," stāsta rektore.

Varbūt tieši šis pavērsiens signalizē par domāšanas un attieksmes maiņu akadēmijā.

Jūrniecības industrija gaida un vērtē LJA aktivitātes, un akadēmija tiešām rosās. Kā stāsta Kristīne Carjova, laba sadarbība ir izveidojusies ar Rīgas brīvostas floti un ir zināmas iestrādes arī zinātniskajā jomā. Akadēmija lielu akcentu liek uz sadarbības līgumu slēgšanu ar jūrniecības nozares uzņēmumiem, ostām un ostu kompānijām, piemēram, par dažādu pētījumu veikšanu un inovāciju izstrādi. Tā būtu tāda kā divpusēja virzība, no kuras ieguvēji būtu visi. "Pateicoties Latvijas

Tirdzniecības flotes arodbiedrības aktivitātēm, akadēmija ir atjaunojusi sadarbību ar kompāniju "Tallink", kas turpmāk uz saviem prāmjiem praksē ņems apmaksātus kadetus. Patiesībā akadēmijā ir izveidojusies līdz šim nebijusi situācija, ka šobrīd studentiem nav problēmu ar prakses vietām, kas vienmēr ir bijis sāpīgs jautājums. Kruiga kompāniju un kuģu īpašnieku interese par mūsu studentiem ir ļoti liela, bet diemžēl mūsu studentu skaits nav pietiekams, lai apmierinātu tirgus pieprasījumu. Ir ļoti žēl, ka nākas atteikties daudzām ārzemju kompānijām, kas piedāvā tiešus kontraktus."

Klausoties Kristīnes Carjovas stāstītajā, var lieliski sajust, cik dinamiski šodien viss mainās un cik dinamiski rit Latvijas Jūras akadēmijas dzīve. "Savus darbiniekus uzmundrinu, ka mums vispirms ir ļoti svarīgi saprast, kas jādara un cik liels finansējums tam ir vajadzīgs, tikai tad to visu mēs varam ielikt plānā un meklēt finanses. Ja nezinām izmaksas, visu pārējo nemaz nevaram plānot. Pateikt, ka kaut kas ir dārgi, būtībā ir nepateikt neko, bet, ja plānā ierakstītas izmaksas, tad mēs zinām, ar ko rēķināties," ir pārliecināta Carjova. Viņa spēles laukumus redz plašāk.

Kad jautāju, vai rektorei ir izdevies akadēmijā izveidot vienotu komandu, viņa atbild, ka pašlaik ir vairākas komandas, bet tas nav kavējis pieņemt lēmumus un vienoties par dažādiem risinājumiem. Kolēģi ir bijuši saprotoši un profesionāli risinājuši jautājumus arī tad, kad strādāja pie akadēmijas stratēģijas nākamajiem pieciem gadiem, kas ir apjomīgs dokumentu kopums un ietver gan materiālu attīstības plānu, gan cilvēku resursu attīstības plānu, nekustamā īpašuma pārvaldības plānu un investīciju piesaistes plānu.

"Viss iet uz priekšu, cilvēki ir atsaucīgi un profesionāli savā jomā. Varbūt pietrūkst laika, varētu būt četrdesmit astoņas stundas diennaktī, jo mūsu ambīcijas ir lielas," Kristīne Carjova ir apņēmības pilna, un par izdegšanas sindromu šodien viņa vēl nedomā, jo rektores mērķis ir celt Latvijas Jūras akadēmijas un jūrnieka profesijas prestižu. ■

Sarunājās Anita Freiberga

Es pats sevi plānoju un dzīvoju tieši tā, kā esmu plānojis



Visticamāk, ka šodien neviens Latvijas jūrniecības nozares cilvēks, valsts uzņēmuma vadītājs vai darbinieks, kruinga kompānijas, ostas vai tās termināļa speciālists, neviens no sabiedrisko organizāciju vai arodbiedrības pārstāvjiem, nedz arī pašas Latvijas Jūras akadēmijas personāls un studenti neteiktu to, ko intervijā žurnālam “Jūrnieks” pirms nedaudz vairāk nekā gada sacīja Igaunijas Jūras administrācijas direktors Renē Arikas: “Igaunijas Jūras akadēmijas pievienošana Tallinas Tehnoloģiju universitātei (TTU) ir pats saprātīgākais lēmums, kādu varēja pieņemt, domājot par modernas akadēmijas nākotni ar loģisku attīstības stratēģiju.”

2017. gada rudenī Latvijā augstskolu apvienošanas jautājums, tai skaitā LJA pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei, bija aktualitāte numur viens, tieši tāpēc, lai vēl vairāk neuzkarsētu sabiedrības prātus, toreiz šo jautājumu un atbildi atstāju ārpus publicētās intervijas. Tagad Renē Arikas komentāram ir pienācis īstais publicēšanas brīdis, jo šoreiz jums piedāvāju sarunu ar TTU Jūras akadēmijas direktoru **ROMETU LEIGERU**, kas lielā mērā atklās, kāpēc Igaunijā augstskolu apvienošanās process bija pieņemams, bet Latvijā tas joprojām nebūtu loģisks.

Pirmajā brīdī domāju, ka spēcīgākais augstskolu apvienošanās arguments Igaunijā ir finansējums, kas, manuprāt, ir noteicošais faktors, bet izrādās, ka tas ir tikai otrs svarīgākais, jo pirmais un nozīmīgākais ir Igaunijas valsts realizētā izglītības sistēma. Igaunijas Jūras akadēmija ir vienīgā jūrniecības izglītības iestāde Igaunijā, kas nodrošina profesionālo augstāko jūrniecības izglītību un maģistra grāda iegūšanu. 2019. gada oktobrī tā svinēs savu 100. dzimšanas dienu. Simt gadu laikā jūras izglītības iestādes ir pievienojušās, mainījušas nosaukumus un atrašanās vietas, līderus un struktūras.

Deviņdesmito gadu sākumā Tallinā bija trīs mācību iestādes jūrniecības izglītības jomā: Tallinas Jūrskola (*Tallinna Merekoool*), Tallinas Jūras koledža (*Tallinna Merekolled*) un Tallinas 1. rūpnieciskā skola (*Tallinna 1. Kutsekeskkool*). 1992. gadā tika



Romets Leigers.

izveidots vienots Igaunijas Jūras izglītības centrs, 1999. gadā Igaunijas Jūras izglītības centru pārdēvēja par Igaunijas Jūras akadēmiju, bet 2014. gada 1. augustā Igaunijas Jūras akadēmija pievienojās Tallinas Tehnoloģiju universitātei.

– Šogad apritēs pieci gadi kopš Igaunijas Jūras akadēmijas pievienošanās Tallinas Tehnoloģiju universitātei, tāpēc tagad jau var sākt izvērtēt plusus un minusus. Vai šodien varat teikt, ka tolaik pieņemtais lēmums bija pareizs un vai Igaunijas Jūras akadēmija ir ieguvēja no šīs pievienošanās?

– Šis ir ļoti interesants jautājums, bet, atbildot uz to, man jāielūkojas pagātnē, jo 2014. gada 1. augusts bija pievienošanās datums, taču pats process aizsākās gadus iepriekš. Toreiz pievienošanās neizdevās, jo tai bija ļoti liela opozīcija. Nākamais mēģinājums

bija pēc pieciem gadiem, un arī šis mēģinājums palika bez rezultāta – bez pievienošanās. 2014. gadā bija jau trešais mēģinājums, kas rezultējās ar pievienošanos. Tolaik es biju akadēmijas rektors un arī viens no pievienošanās iniciatoriem, tāpēc vienmēr esmu juties atbildīgs par šo lēmumu. Tagad, kad pagājuši gandrīz pieci gadi, uzskatu, ka nu jau ir jūtams, cik ļoti viss mainījies uz labu, un arī pirmsapvienošanās vētras ir norimušas.

Reālā situācija ir tāda, ka vidējās mācību iestādes pabeidz divas reizes mazāk jauniešu, nekā Igaunijas augstskolās ir pirmā kursa vakanču. Augstākā izglītība Igaunijā ir bez maksas, valsts dod aptuveni 170 miljonus eiro, ko sadala starp septiņām universitātēm. Tā kā lielākā joprojām ir Tartu universitāte, tā saņem pusi no šī finansējuma, Tallinas Tehnoloģiju universitātei piešķir ceturto daļu, bet atlikušo finansējumu sadala pārējās augstskolas, un Igaunijas Jūras akadēmija piederēja pie šīm pārējām. Pirms apvienošanās mūsu finansējums bija divas reizes mazāks, nekā tas ir tagad, kad mūsu budžets ir pieci miljoni eiro. Apvienošanās soli mēs spējam apzināti, lai palielinātu savas finansilātes iespējas, jo nebija cita veida, kā no valsts saņemt vairāk. Otrs arguments bija tas, ka apvienojoties mēs varam pretendēt uz lielāku Eiropas finansējumu projektiem, jo lielajām universitātēm ir lielākas iespējas. Trešais iemesls, kas runāja par labu

apvienošanās lēmumam, bija pasniedzēju jautājums. Varējām piesaistīt žurnieciņas speciālistus, bet problēmas bija, piemēram, ar fizikas un matemātikas pasniedzējiem. Tagad šādu problēmu vairs nav, jo mēs izmantojam TTU resursus. Un vēl, protams, ir ceturtais ieguvums: mums vairs nav jānodarbojas ar administrēšanas pienākumiem, jo, sākot no grāmatveža un beidzot ar apkopēju, visus pakalpojumus nodrošina kopējā TTU saimniecība. Līdzekļus, ko kādreiz tērējām sava administratīvā aparāta uzturēšanai, tagad varam izmantot pasniedzēju algām, studiju procesa modernizēšanai vai dažādiem projektiem. Uz šiem četriem spēcīgiem argumentiem tad arī balstījās Igaunijas Jūras akadēmijas pievienošanās TTU.

– Taču, iegūstot finansējumu, kas, protams, ir vērtā nemams arguments, jūs pazaudējāt savu neatkarību. Kā varējāt būt droši, ka viss solītais arī piepildīsies?

– Pirms pievienošanās procesa mēs daudz laika un enerģijas patērējām, lai sagatavotu labu pievienošanās līgumu, kurā būtu iestrādātas visas akadēmijai svarīgākās lietas līdz pat vismazākajai niansei. Ļoti strikti tika atrunāts, kādi pienākumi ir TTU un kāda būs mūsu darbības stratēģija. Tikai pēc tam, kad šis dokuments bija izstrādāts, mēs varējām publiski runāt par pievienošanos. Šis dokuments bija ļoti svarīgs arguments, lai žurnieciņas industrijai nebūtu iebildumu un pretdarbības pievienošanās idejai. Jau piecus gadus esam kopā ar universitāti, un droši varu teikt, ka mūsu dzīve ir kļuvusi labāka.

– Viens no Latvijas žurnieciņas industrijas pretargumentiem mūsu akadēmijas pievienošanai, piemēram, Rīgas Tehniskajai universitātei, bija un joprojām ir viedoklis, ka Latvijas Jūras akadēmija ir Latvijas žurnieciņas nākotnes vienīgais un pēdējais garants. Ja nebūs akadēmijas suverenitātes, Latvija pazaudēs savu žurnieciņas seju. Vai Igaunija no tā nebaidījās, un vai jūs nebaidījāties izšķīst un pazust TTU lielajā struktūrā?

– Arī pie mums valdīja tieši tāds pat noskaņojums. Igaunijas Jūras administrācija aktualizēja diskusiju



un izteica bažas par to, kā viņi varēs izsniegt kompetences novērtējumu, atzīt augstskolas diplomu un tamlīdzīgi, bet mums izdevās atrisināt visus šķietami problemātiskos jautājumus.

– Kā, piemēram, izdevās atrisināt Žurnieciņas reģistra jautājumu? Ja absolventi saņem akreditētas Jūras akadēmijas diplomu, tad ir pilnīgi skaidrs, ka iegūtā izglītība ir atbilstoša visām starptautiskajām prasībām, bet, ja diplomu izsniedz universitāte, tad pazūd ticamība žurnieciņas specializācijas atbilstībai.

– Visus šos jautājumus mēs detalizēti ietvērām līgumā, kurā bija iekļauts, ka mēs saglabājam savu nosaukumu – Igaunijas Jūras akadēmija, ka mums ir sava kvalitātes mērķzīmes sistēma, savi sertifikāti un visas pārējās ar žurnieciņas izglītības specializāciju saistītās nianšes. Izglītības dokumentā rakstīts: Tallinas Tehnoloģiju universitāte, Igaunijas Jūras akadēmija.

UZZIŅAI

TTU no valsts saņem aptuveni 50 miljonus eiro, aptuveni tikpat nopelna paši, tātad kopējais budžets ir ap 100 miljoniem eiro, no kuriem IJA saņem 3,8 miljonus eiro, un 1,2 miljonus eiro akadēmija nopelna dažādos projektos un sniedzot pakalpojumus.

Pievienojoties Igaunijas Jūras akadēmija saņēma arī ekstra finansējumu piecu miljonu eiro apmērā, kas mums ļāva sakārtot mācību telpas un aprīkot Jūras akadēmiju ar jaunākajām tehnoloģijām, trenāžieriem, simulatoriem un laboratorijām. Arī šis finansējums bija daļa no līguma, un tagad varam tikai priecāties un teikt, ka mums ir paveicies. Ideja par augstskolu skaita samazināšanu ir aktuāla, jo cilvēku skaits Igaunijā samazinās, tāpēc vairs nevajag tik daudz augstskolu. Igaunijā arvien lielāku akcentu liek uz kvalitāti, nevis kvantitāti, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai tie, kas iestājas augstskolā, šo augstskolu arī sekmīgi pabeidz.

– Izskatās, ka nav jau tā, ka jums viss tiek pienests gluži vai uz paplātes. Jums pašiem arī ir jārosās, lai nopelnītu.

– Naudu pelnām ar specializētajiem kursiem. Igaunijā tāpat kā Latvijā ir kompānijas, kas piedāvā žurnieciņas dažādus specializētos kursus, tāpēc mēs necenšamies aptvert neaptveramo, bet piedāvājam tikai tos kursus, kas saistīti ar simulatoriem, un tas mums ļauj nopelnīt vidēji ap piecīsimt tūkstošiem eiro gadā, bet aptuveni miljonu mēs nopelnām ar dažādiem lielākiem un mazākiem projektiem, kam finansējums lielākoties nāk no Eiropas Savienības fondiem. Katru gadu ap simt tūkstošiem mēs nopelnām, slēdzot līgumus

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

ar kompānijām. Piemēram, tikko noslēdzām 120 tūkstošu eiro vērtu divu gadu līgumu ar kompāniju "Tal-link" par gudra autoparka izveidi, tā tad tāda, kas funkcionē bez cilvēka piedalīšanās.

– Jūsu mājas lapā atrodama informācija, ka kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu specialitātes studenti par velti saņem formas tērpu un trīsreizēju ēdināšanu, bet citu specialitāšu studentiem nav tādu priekšrocību.

– Arī šāda situācija, ka valsts mums maksā par formām un ēdināšanu, ir vēsturiski izveidojusies. Jūrniekam uz kuģa tiek dots bezmaksas darba apģērbs un trīs reizes dienā viņš


UZZIŅAI

IJA piedāvā septiņas izglītības programmas: kuģu vadība, kuģu mehānika, ostu un kuģošanas vadība, kuģošanas drošības vadība, zivsaimniecības tehnoloģiju pārvalde, jūras inženierija, uzņēmējdarbības vadība, kā arī maģistratūras studijas. Mācības notiek igauņu valodā. IJA ir filiāle Sāremā.

tiek ēdināts, un arī topošie jūrnieki ir pielīdzināti šim standartam. Bet par formas tērpiem runājot, atceros, kad pats vēl studēju Jūras akadēmijā, bija stilīgi staigāt džinsos, formu neviens īsti negribēja valkāt, tāpēc tika domāts, kā formas valkāšanu padarīt prestižu. Un tad tika ieviesta sistēma, kas labi nostrādāja un darbojas vēl joprojām, padarot formas nēsāšanu par stilīgu. Pirmo pusgadu students akadēmijā staigā brīvā režīmā, bet pārējo kursu studenti, protams, formās, un šim pirmkursniekam ļoti gribas piederēt kuģu vadītāju un mehāniķu saimei. Pēc sekmīgi nokārtotas pirmās sesijas februāra beigās mums ir tāda kā pirmkursnieku iesvētīšana uz kāda no "Tallink" kuģiem, kad viņi saņem formas ar uzpleciem un visām regālijām un uz šo pasākumu var uzaicināt savus vecākus, draugus un draudzenes.

– Tā vien izskatās, ka Igaunija apskaužami ir spējusi atrast brīnumatslēgu, kas lieliski der augstākās izglītības durvīm.

– Igaunijā augstākās izglītības sistēma ir būvēta pēc pavisam citiem

principiem nekā Latvijā, tomēr nevar teikt, ka arī mūsu augstākās izglītības sistēma neizjūt problēmas, kas, protams, visvairāk ir saistītas ar naudas trūkumu. Tāpēc ļoti nākas domāt par to, kādas studiju programmas atstāt, bet kādas aizvērt. Kādreiz TTU bija simt studiju programmu, bet pirms diviem gadiem veiktās reformas rezultātā ir palikušas piecdesmit. Gluži vienkārši ir jāatrod pareizais virziens un jāfokusējas uz labāko rezultātu, jo visu nekad nevar paveikt. Pašlaik ir tādas vēsmas, kas liek domāt, ka bezmaksas augstākā izglītība ilgi vairs nebūs un, visticamāk, visiem būs jāpiedalās ar līdzmaksājumu.

Patiesībā jau arī tagad bezmaksas izglītība ir tikai tiem, kuri pilnīgi visu nokārto precīzi laikā, tiklīdz kaut kas nav nokārtots laikā, studentam par to ir jāmaksā, sistēma ir labi noregulēta un rēķins pienāk automātiski.

– Un daudzi maksā?

– Pietiekami daudzi. Valsts tāpat vien neko nedāvina, tikai sekmīgie studē bez maksas.

– Jums ir divas šķietami ar zvejnecību saistītas lietas: filiāle Sāremā un zivsaimniecības tehnoloģiju studiju programma. Vai tas norāda uz to, ka Igaunijā zvejnecības joma joprojām ir spēcīga?

– Arī tas vairāk ir vēsturiski veidojies. Padomju laikā Igaunijai bija vairāk nekā divi simti zvejas kuģu, bija Atlantijas zveja un zvejnieku kolhozi, tāpēc bija vajadzība pēc zivsaimniecības nozares speciālistiem. Tajā laikā bija atsevišķa mācību iestāde, kuru pirms divdesmit pieciem gadiem pievienoja Igaunijas Jūras akadēmijai, un tagad tā ir saglabājusies kā atsevišķa studiju programma, ar kuru ir lielas problēmas, jo jau divus pēdējos gadus šajā specialitātē nav studēt gribēju. Bet universitātē ir tāda kārtība: ja pirmajā kursā ir mazāk par piecpadsmit studentiem, tad programmu neatver. Tagad domājam, kā pārkārtot sistēmu, lai šīs programmas vietā varētu atvērt jaunu studiju programmu. Igaunijā ir daudz nelielu kompāniju, kas nodarbojas ar zivju apstrādi un meklē jaunus un inovatīvus risinājumus un virzienus, kā arī interesējas par dažādām pārstrādes tehnoloģijām,

un mēs domājam, kā, izmantojot iestrādnes un mūsu rīcībā esošās modernās laboratorijas, kas piemērotas produktu ražošanai un pētniecības darbiem šajā virzienā, izveidot jaunajām interesēm un tendencēm atbilstošu studiju programmu. Savukārt Sāremā salā mums ir filiāle, kas kādreiz bija atsevišķa koledža ar aptuveni 150 studentiem, kuru reformu rezultātā pievienoja IJA. Tagad tur tiek apgūta kuģubūve, jo tur esošās laboratorijas un baseini nodrošina visas vajadzības.

– Zinu, ka Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova jau pāris reizes pie jums ir viesojusies, tagad jūs esat atbraucis ciemos uz akadēmiju, vai tas varētu norādīt uz to, ka starp abām jūras augstskolām veidojas kāda īpaša sadarbība?

– Man, protams, jāatvairinās, jo jau piecus gadus esmu TTU Igaunijas Jūras akadēmijas direktors un esmu viesojies vairāku valstu jūras akadēmijās, bet Latvijas Jūras akadēmijā esmu pirmo reizi. Man tiešām prieks, ka esmu iepazinies ar Kristīni un uzzinājis, cik daudz interesantu domu un ideju viņai ir par akadēmijas turpmāko stratēģiju. Zinu arī to, ka viņa ļoti labi raksta dažādus projektus, un tieši par to mēs runāsim, un arī par to, kā mēs kopā varētu rakstīt projektus. Jāraugās, kāds būs Latvijas Jūras akadēmijas tālākais ceļš, bet jebkurā gadījumā labs padoms vienmēr var noderēt, un es esmu gatavs dalīties savā pieredzē. Igaunijas Jūras akadēmijā esmu veicis daudzas reformas, kas devušas labus rezultātus, vienmēr esmu gatavs motivēt kolēģus un studentus, tāpat jebkurā gadījumā ar savām zināšanām esmu gatavs dalīties arī ārpus Igaunijas Jūras akadēmijas sienām.

No lektora par direktoru

Romets Leigers ir beidzis Igaunijas Jūras akadēmijas kuģu mehāniķu fakultāti, strādājis jūrā, 2004. gadā iestājies Tallinas Universitātē un ieguvis vides vadības grādu, bet Tartu Universitātē aizstāvējis doktora disertāciju un ieguvis doktora grādu.

R. Leigers vispirms vadīja dažus Eiropas Savienības projektus Jūras akadēmijā, bija prakses vadītājs, tad Mehānikas fakultātes dekāns un

realizēja arī dažus ar jūras vidi saistītus projektus. 2013. gada rudenī saņēma priekšlikumu kļūt par attīstības prorektoru, kura uzdevums bija sagatavot iestāšanās procesu TTU. Tā paša gada beigās viņš kļuva par Jūras akadēmijas rektoru un pēc pievienošanās TTU kļuva par ievēlētu Igaunijas Jūras akadēmijas direktoru.

Jūras akadēmijas direktors Romets Leigers 1994. gada septembrī vēl bija Tallinas 37. vidusskolas 12. klases skolnieks, bet viņa tēvs Lembits – prāmja "Estonia" vecākais mehāniķis. Pasažieru prāmis "Estonia" Baltijas jūrā nogrima 1994. gada 28. septembrī. No 989 cilvēkiem, kas atradās uz kuģa, 137 izdzīvoja, Rometa Leigera tēva viņu vidū nebija. Grāmatā "Cilvēki no "Estonia"" Romets Leigers ir teicis, ka viņš vienas dienas laikā kļuva pieaudzis. "Tas bija ļoti tukšs brīdis. Sešu gadu vecumā biju zaudējis māti. Tur, stāvot kāpņu priekšā, es domāju, ka man nav mātes tagad arī tēva, bet esmu pārāk jauns un vēl neesmu gatavs patstāvīgai dzīvei. Tas bija šoks, bet man nebija panikas. Es mazliet raudāju un sev jautāju, vai tas ir arī mans gals. Bet es atradu izeju no strupceļa: man ir jābūt spēcīgam, man ir jāpabeidz vidusskola un jāturpina dzīve. Tā bija diena, kad sabruka jaunā cilvēka dzīve, un diena, kad viņš sāka būvēt to vēlreiz: es pats sevi plānoju un dzīvoju, un daru tieši tā, kā esmu plānojis."

2018. gada 25. jūnijā akadēmijas izlaidumā Romets Leigers absolventiem teica: "Jūra ir neparedzama, un jūs nevarat cerēt tikai uz mierīgu vilni. Nevienam nezina, ko nākotne dos. Vēlos iedrošināt jūs nospraust mērķus, kas šķiet nesasniedzami, bet nebaidieties no nezināmā un neapšaubiet savas spējas. Tas, kā kaut kas ir darīts gadu desmitiem, ne vienmēr nozīmē, ka tas ir labākais veids, kā kaut ko var darīt mūsdienā pasaulē. Ļaujiet sev atvērties un esat atvērti sadarbībai. Ieguldiet, kur redzat iespēju pievienot vērtību. Piepildiet sevi ar jaunām idejām un celiet uzņēmējdarbības garu gan savā jomā, gan plašāk pasaulē, jo tikai viss kopā un pastāvīgi attīstoties palīdzēs Igaunijai gūt jaunus panākumus."

Anita Freiberga

Koledžā uzstādītas jaunas radio sakaru simulācijas iekārtas

Valsts izglītības satura centra īstenotā projekta "Nozaru kvalifikācijas sistēmas pilnveide profesionālās izglītības attīstībai un kvalitātes nodrošināšanai" (Projekts Nr.8.5.2.0/16/I/001) ietvaros Liepājas Jūrniecības koledžā uzstādīta jauna radio sakaru simulācijas iekārta – GMDSS simulator, kas savienots ar izglītības iestādē jau esošo iekārtu infrastruktūru, papildus nodrošinot piecas darba vietas. Simulācijas iekārtas tiek izmantotas mācību procesa nodrošināšanai.



"Liepājas Jūrniecības koledžā topošie kuģu vadītāji apgūst globalās jūras negadījumu un kuģošanas drošības sakaru sistēmas (GMDSS) jeb avārijas radio sakarus, kas ir paredzēti gadījumiem, ja ar kuģi ir notikusi kāda nelaime. Uz katra kuģa, kas atrodas jūrā, ir jābūt radio aprīkojumam, ar kuru var pārraidīt un saņemt avārijas ziņojumus, piemēram, no viena kuģa uz otru vai noraidīt ziņojumu krasta radiostacijai un pasaukt palīgā. Tas ir primārais šo radio iekārtu uzdevums," norāda GMDSS pasniedzējs Normunds Reiznieks.

Tāpat šīs iekārtas izmanto, pārraidot un saņemot meklēšanas un glābšanas koordinācijas ziņojumus, atrašanās vietas noteikšanas signālus, kuģošanas drošības informāciju u.c. Kuģa radio aprīkojumu apkalpo kvalificēti radio operatori, kas nodrošina nepārtrauktu tā darbību. Savukārt personāla kvalifikāciju apliecina Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra sertifikāts, kas izdots saskaņā ar normatīvajiem aktiem par jūrnieku sertificēšanu.

"Mēs topošos kuģu vadītājus apmācām, kā pareizi darboties ar šīm iekārtām, jo visiem kuģu stūrmaņiem ir jābūt Jūrnieku reģistra sertifikātam," skaidro N. Reiznieks. "Viena no sardzes stūrmaņiem kuģa kapteinis norīko par atbildīgo personu radiosakaru uzturēšanai, un viņš nodrošina radiosakarus gan nelaimes gadījumā, gan sniežot



palīdzību. Radio sakaru iekārtu ir diezgan daudz, tās ir dažādas, piemērotas dažādiem attālumiem un vajadzībām. Lai ar šīm iekārtām jaunie stūrmaņi prastu darboties, jūrskolas audzēkņi ceturtnajā kursā, bet koledžas studenti otrajā un trešajā kursā iziet radio sakaru apmācības ciklu. Vispirms viņi apgūst teoriju – kā pareizi veikt visas procedūras, kā izsaukt palīdzību, ar kādām procedūrām ir jāsāk, ar kādām jāpabeidz. Pēc tam, izmantojot radio sakaru simulācijas iekārtas, viņi apgūst, kā šīs procedūras pareizi izdarīt praktiski. Dzīvību apdraudoši negadījumi uz kuģa nav ikdienišķa lieta, bet jebkuriem apstākļiem ir jābūt gataviem. Es saku studentiem: ja nezināsi navigāciju, tad nenonāksiet Ziemeļamerikā, kā bija cerēts, bet nonāksiet, piemēram, Āfrikā. Taču daudz bēdīgākas sekas var būt tam, ka nemācēsiet pasaukt palīgā, ja uz kuģa būs avārijas situācija. Varbūt tas ir skarbi teikts, bet teikts tāpēc, lai jaunieši saprastu, kāpēc tas viss ir jāzina un jāapgūst. Tas ir drošības jautājums. Tāpēc visiem stūrmaņiem ir jābūt sertificētiem un jāprot darboties ar radio iekārtām," uzsver pasniedzējs. "Ja audzēkņi veiksmīgi nokārto eksāmenu, viņi bez kuģa vadītāja diploma saņem arī GMDSS universālā operatora diplomu, kas ļauj kuģot pa visu pasauli. Viņi drīkst strādāt ar visām GMDSS iekārtām pasaules okeānā."

Indra Grase

UZZIŅAI

INFORMĀCIJA PAR PROJEKTU

Finansējuma saņēmējs: Valsts izglītības satura centrs

SAM: 8.5.2. Nodrošināt profesionālās izglītības atbilstību Eiropas kvalifikācijas ietvarstruktūrai

Īstenošanas laiks: 2016. gada 16. decembris – 2021. gada 31. decembris

Projekta kopējais finansējums: 12 132 050 EUR

Projektam piešķirtais ES fondu līdzfinansējums: 10 312 242 EUR

Nacionālais publiskais finansējums: 1 819 808 EUR

LSC aicina pieteikties prakses vietām

Lai veicinātu jūrniecības izglītību Latvijā, LSC izsludina pieteikšanos 50 prakses vietām tehniskajā pārvaldībā esošās flotes kadetu programmā. No 2019. gada janvāra līdz jūnijam Latvijas augstskolās un koledžās studējošajiem topošajiem jūniekiem, kuri apgūst kuģa vadītāja, mehāniķa un elektroinženiera programmas, būs iespēja nodrošināt teorētisko zināšanu pielietojumu praksē un gūt iemaņas darbā uz kuģa.

Jau piekto gadu LSC stipendiju administrēšanu veic nodibinājums "Vītulu fonds", kura darbība vērsta uz to, lai stipendiju veidā palīdzētu spējīgiem, centīgiem, bet maznodrošinātiem jauniešiem studēt Latvijas augstskolās.

"Latvijas lielākā bagātība ir cilvēki, un šobrīd mūsu tautai un valstij vairāk nekā jebkad ir vajadzīgas stipras un gudras personības. Zināms, ka visstraujāko uzplaukumu piedzīvo tās valstis, kuras spēj labāk attīstīt un pilnveidot savu cilvēku talantus un spējas. Krišjānis Valdemārs, pirmās jūrskolas dibinātājs, savulaik teicis, ka "visvairāk ir vajadzīgas zināšanas; tās pievelk vēlāk arī vajadzīgo kapitālu, kā magnēts pievelk dzelzi". Viņš uzskatīja, ka jūra ir viena no lielākajām mūsu tautas bagātībām, pārtības avots, lai "zeltu krātu pūriņā", un tā bija ne tikai tolaik, bet ir arī šobrīd," saka Vita Diķe, nodibinājuma "Vītulu fonds" valdes priekšsēdētāja.

"Esam priecīgi, ka atbalstām jaunos studentus. Iepriekš piešķīrām "Latvijas kuģniecības" stipendijas, tagad tās pārdēvētas par LSC stipendijām, kā arī ir mainīts nolikums, lai ar jauno sistēmu atbalstītu studentus un sniegtu tiem iespēju koncentrēties uz mācībām, nevis papildu ienākumu gūšanu. 2018. gadā atbalstu esam papildinājuši ar zelta stipendiju, ko piešķiram, mūsaprāt, izcilākajiem stipendijas kandidātiem, kuriem ir teicamas atzīmes," norāda SIA LSC valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Pieteikuma anketa, motivācijas vēstule un sekmju izraksts jāšūta uz prakse@lscgroup.lv.



Pirmo reizi notiek konkursa "Enkurs" reģionālās atlases kārtas

9. februārī Rēzeknē norisinājās jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2019" pirmā reģionālā atlases kārtā. Konkurss tiek rīkots jau trīspadsmito gadu, bet reģionālās atlases kārtas ir jaunums – tās šogad notiek Rēzeknē, Bauskā un Liepājā.

Rēzeknē reģionālā kārtā notika pilsētas 5. vidusskolā un pašvaldības peldbaseinā. Milzīga pateicība par atlases kārtas veiksmīgu norisi jāizsaka gan pilsētas pašvaldībai, gan vidusskolas un peldbaseina vadībai, tāpat Rēzeknes 5. vidusskolas skolēniem.



Baseinā konkursa dalībnieki, daudzi no viņiem pirmo reizi, sacentās peldēšanā hidrotērpos un iekļūšanā glābšanas plostos. Skolēni mēroja spēkiem arī sviedlīnes mešanā un virves vilkšanā, kā arī demonstrēja savas zināšanas ģeogrāfijā un veica citus uzdevumus.

Pirmo vietu izcīnīja Ernsta Glikas Alūksnes Valsts ģimnāzijas komanda, otrie palika mājinieki – Rēzeknes 5. vidusskola, bet trešajā vietā Madonas Valsts ģimnāzija.

Trim reģionālajām atlases kārtām sekos trīs pusfināli Rīgā – 23. martā "Novikontas" Jūras koledžā, 6. aprīlī jūnieku mācību centrā "LA-PA" un 13. aprīlī Rīgas brīvostā, kā arī fināls Latvijas Jūras akadēmijā 27. aprīlī.

Sievietes pie stūres

“Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā” – tāds ir IMO pasludinātais Pasaules jūrniecības dienas moto 2019. gadā. IMO atzīst, ka ļoti svarīgi ir vairogt izpratni par dzimumu līdztiesības nozīmi, ko aktualizējusi arī ANO, uzsverot nepieciešamību novērst šķēršļus, kas joprojām stājas sievietei ceļā uz darbu jūrā un jūrniecības krasta specialitātēs, un uzskatot, ka ir svarīgi parādīt un izcelt sieviešu ieguldījumu jūrniecības nozarē.

Sekojojot IMO aicinājumam dalībvalstu valdībām, starptautiskajām organizācijām un visiem jūrniecības nozarē iesaistītajiem visā gada garumā aktualizēt šo jautājumu un organizēt pasākumus Pasaules jūrniecības dienas tēmas atspoguļošanai, arī žurnāls “Jūrnieks” sešos šā gada numuros apskatīs virišķīgās jūrniecības nozares sievišķo pusi.

1988. gadā dažas jūrniecības mācību iestādes pasaulē pirmo reizi vēra durvis sievietēm. IMO kā Apvienoto Nāciju Organizācijas specializētā jūrniecības aģentūra sāka veidot globālu sieviešu integrācijas programmu jūrniecības nozarē. Programma tika attīstīta vairākos posmos: vispirms izveidoja institucionālu sistēmu, lai dzimumu vienlīdzības jautājumu iestrādātu IMO politikā un procedūrās. Nākamais solis bija rezolūcijas pieņemšana, lai nodrošinātu sievietēm iespēju studēt jūrniecības mācību iestādēs un iespēju strādāt jūrniecības nozarē. Arī tagad, pēc trīsdesmit gadiem, IMO programma „Sievietes jūrā” turpinās un vēl arvien ir aktuāla. Pasaules Jūras universitātes (WMU) un Starptautiskā Jūras tiesību institūta (IMLI) beidzēji tagad strādā gan par pasniedzējiem, gan IMO institūcijās un nenogurstoši turpina darbu pie programmas “Sievietes jūrā”. Lai produktīvāk notiku diskusijas par sieviešu iesaistīšanos un lomu jūrniecības specialitātēs, IMO ir atbalstījusi septiņu jūrniecības nozares sieviešu apvienību izveidošanu Āfrikā, Āzijā, Karību jūras reģionā, Latīņamerikā, Tuvajos Austrumos un Klusā okeāna salās. Pasaules Jūras universitāte pirms dažiem gadiem izdeva zinātnisku rakstu krājumu “Sievietes jūrā – globālā vadība”, pēc IMO pasūtījuma ir uzņemti vairāki reklāmas rullīši un dokumentālas filmas, un viena no tām ir filma “Sievietes pie stūres”, kas parāda, kā IMO aizvadītajos trīsdesmit gados ir popularizējusi domu par sieviešu ienākšanu jūrniecībā un kā sievietes šajos gados ir apliecinājušas savu profesionalitāti, spējas un karjeras izaugsmi.

IMO turpina iesākt darbu, lai atbalstītu sieviešu ienākšanu jūrniecības industrijas krasta un jūras specialitātēs.

Trīsdesmit gadu ir pietiekami ilgs laiks, lai jau varētu izjust pārmaiņas attiecībā uz sieviešu ienākšanu virišķīgajā jūrnieku pasaulē, bet, ja tas ir tā, tad kāpēc 2019. gadā IMO ir aktualizējusi sieviešu jautājumu? To arī mēģināsim saprast.

Cik daudz sieviešu strādā uz kuģiem?

Starp jūru un virieti var likt vienlīdzības zīmi. Tā tas ir bijis vēsturiski, tāda ir tradīcija. Lai arī notiek sieviešu ienākšana jūrniecībā, tas tomēr notiek ļoti lēnām. Sievietes pārstāv tikai 1–2% no pasaules 1,25 miljonus lielās jūrnieku saimes. Kruīzu nozarē šis skaits ir lielāks – aptuveni 18% darbspēka.

94% sieviešu strādā uz pasažieru kuģiem (68% uz prāmjiem un 26% uz kruīza kuģiem), 6% no jūrā nodarbinātajām sievietēm strādā tirdzniecības flotē par kuģu kapteiņiem, vecākajiem inženieriem un cita ranga virsniekiem. Visvairāk sieviešu ir viesnīcu personāls uz pasažieru kuģiem. 51,2% jūrā strādājošo sieviešu nāk no ekonomiski attīstītākajām pasaules valstīm, 23,6% no Austrumeiropas, 9,8% no Latīņamerikas un Āfrikas, 13,7% no Tālajiem Austrumiem, bet 1,7% no Dienvidāzijas un Tuvajiem Austrumiem. Pašu sieviešu vidū valda aizspriedumi pret jūrnieka profesijas kā vīriešu profesijas izvēli. Viņas baidās uzņemties atbildību un saskarties ar dažāda veida diskrimināciju. Lai sievietes izvēlētos kļūt par jūrniecēm, viņām ir garīgi, fiziski un emocionāli tam jāsagatavojas. Reiz kādā sarunā mūsu Jūras akadēmijas kuģu vadītāju specialitātes absolvente, kura strādā jūrā, teica: sievietēm ir jābūt pašapzinīgām, protams, profesionālām, un viņas nekad nedrīkst pieļaut domu, ka darbā uz kuģa ir mazāk spējīgas par saviem kolēģiem vīriešiem.

Vai un kā mani pieņems

Katrai sieviešu dzimtas pārstāvei, kura kāpj uz kuģa, lai strādātu, pirmais, ar ko jāsaškaras – vai un kā viņu pieņems. Tā kā uz kuģa ierastā ir vīriešu vide un sabiedrība, ir vajadzīgs laiks, lai viņi pieņemtu domu,

ka sieviete strādās kopā ar viņiem. Savukārt sieviete šajā vīriešu kolektīvā noteikti jutīsies atstumta un pat ignorēta. Vienīgais risinājums un atbilde uz jautājumu, ko darīt, ir strādāt kopā, pierādīt savas spējas un iemantot cieņu. Protams, sievietei ir daudz grūtāk kā līdzvērtīgam kolēģim pierādīt savu vērtību, taču tas ir iespējams.

Beigu beigās jūra ir tā vieta, kur kopā sanāk cilvēki no dažādām kultūrām un reliģijām, un viņi, tik atšķirīgi, mācās dzīvot kopā un cienīt cits citu.

Kā cīnīties ar vientulību?

Nemaz nevajag būt sievietei, bet sievietei vēl jo vairāk, lai pirmās dienas uz kuģa būtu grūtas, drūmas un vientulības pilnas. Meitenes sarunās ir atklājušas, ka pirmajā laikā vientulība ir ļoti klātesoša, jo tu esi viena, nav ar ko dalīties savās pārdomās un izjūtās. Izolētība iesūcas tevī kā drūma migla, un tu sāc ilgoties pēc mājām. Domas par mājām uzguls kā slimība. Reizēm glābiņš ir dienasgrāmata, kurai tu uztici savas slēptākās atklāsmes. Tevi glābj mūzika, filmas un grāmatas. Dažkārt tu dusmojies, ka uz kuģa nav interneta, jo arī tas varētu būt glābiņš. Reizēm brīvajā laikā tu skaties, kā ūdens klājs saplūst kopā ar debesīm. Un beidzot apjēdz, ka dzīve ir skaista, arī uz kuģa.

Ko darīt ar aizspriedumiem un stereotipiem?

Kad tu pirmo reizi uzkāp uz kuģa, gandrīz katrs virsnieks un ierindnieks jautā: ko tu šeit dari un kāpēc savu karjeru saisti ar jūru? Ikreiz, kad tu satieci ar kādu jaunu seju, atkal tiek uzdots viens un tas pats jautājums: kāpēc tu esi šeit? Lai cik ļoti sabiedrība un priekšstati mainās, stereotipi vēl arvien ir tie paši vecie – sievietei jūrā īsti nav ko darīt, jo tā ir vīriešu pasaule. Kāds skaidri un gaiši acīs pasaka: met mieru jūrai un meklē darbu krastā! Tu esi sieviete, vāja un nepietiekami kompetenta, lai darītu vīrieša (reizēm jāsaprot – cilvēka) darbu. Tā ir viņu pasaule,

▶▶▶ 28. lpp.

▶▶▶ 27. lpp.

un viņi šeit ir vienīgie valdnieki! Bet tu esi spītīga un neatlaidīga, tu norij aizvainojumu un neizrādi vājumu. Tu strādā, lai iemantotu cieņu un uzticību.

Un beigu beigās tu to arī iemanto, jo pieredzējušie kolēģi novērtē tavas spējas un profesionālās zināšanas.

Ceļš uz jūru un dzīve jūrā

Katrs cilvēks uz jūru atnāk pa savu ceļu un savu motivu vadīts. Vieniem tas ir senču aicinājums, jo tēvs un vectēvs bijuši jūrniki, citiem ļoti gribējies baudīt jūras romantiku, vēl citiem ļoti pelnīt, bet kāds sevi nekādi nav varējis iedomāties biroja darbā. Visi iemesli ir vienlīdz augstu vērtējami un godājami, tomēr šķiet, ka meitenēm vajadzētu būt vēl kādam slepenam iemeslam, kas viņas, pārvarot dažādus aizspriedumus un pārkāpjot dzimumu atšķirības, ir aizvedis līdz jūrai.

Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) pētījums, kas publicēts grāmatā „Sievietes jūrniki: globālā nodarbinātības politika un prakse”, koncentrējas uz mūsdienu sievietēm jūrnikiem globālā līmenī. Grāmata aptver visus sievietes jūrnika dzīves aspektus no darba tiesībām līdz maternitātes tiesībām. Grāmatas autore dr. Kleopatra Doumbia Henrija ir bijusi spiesta izdarīt ne sevišķi patīkamu secinājumu: sievietes jūrā saskaras ne tikai ar smagu un atbildīgu darbu, spriedzi un laika apstākļu maiņām, bet arī ar dzimuma diskrimināciju, seksuālu uzmākšanos, zemāku atalgojumu nekā kolēģiem vīriešiem, kā arī ierobežojumiem karjeras izaugsmes iespējās.

“Pēdējo 50 gadu laikā sieviešu skaits darbā jūrā uz pasaules tirdzniecības un kruīza kuģiem pieaug,” atzīst Kleopatra Doumbia Henrija. “Ja šis pētījums palīdzēs uzlabot kaut

UZZIŅAI

Dr. Kleopatra Doumbia Henrija ir Pasaules Jūras universitātes (Malme, Zviedrija) prezidente. Pirms tam viņa bija Starptautiskās Darba organizācijas starptautiskās darba standartu nodaļas direktore, bet karjeru sāka Rietumindijas universitātē, Barbadosā, kā tiesību zinātni lektore. Strādāja Irānas un ASV tribunālā Hāgā. 1986. gadā strādāja ILO par juristi un ieņēma arī citus amatus, bija atbildīga par darbu pie MLC konvencijas. Viņai kā tiesnesi ir tiesības praktizēt visās angliiski runājošajās Karību jūras reģiona jurisdikcijās, tāpat viņa ir *Inner Temple, Court Inns, UK* locekle.

Kleopatra Doumbia Henrija.



vai dažu sieviešu darba apstākļus, arī tā jau būs veiksmē, bet mēs, protams, ceram, ka tas izsauks daudz lielāku rezonansi un dos iespējami lielāku ieguldījumu sieviešu darba apstākļu uzlabošanā jūrniecībā kopumā.”

Pētījums atklāj, ka joprojām dominē uzskats, ka sieviešu vieta ir virtuvē, nevis uz klāja, neizpaliek jociņi par blondinēm jūrā. Sievietes ziņoja arī par to, ka viņām tiek uzdoti vissliktākie un netīrākie darbi. Daudz ziņojumu, protams, ir par seksuālu uzmākšanos un vajāšanu. Bieži vien sievietes ar nolūku kļūst neglītākas, piemēram, noskuj matus. Ir bijuši gadījumi, kad nācies lūgt palīdzību kapteinim, lai bez vajāšanas varētu nokļūt līdz darba vietai.

Kādas sievietēm ir izredzes?

Kleopatra Doumbia Henrija uzskata, ka meitenēm nav problēmu mācīties jūrniecības mācību iestādēs un iegūt izvēlēto jūras profesiju, un daudzas jūrniecības mācību iestādes pasaulē mudina meitenes izvēlēties studijas jūrniecības specialitātēs. Problēmas visbiežāk rodas uz kuģiem, sākot no pirmajām jūras praksēm līdz pat algotam darbam jūrā. Sievietēm ir divtik daudz sevi jāpierāda un jāapliecina sava varēšana. Ir kuģošanas kompānijas, kas neatbalsta sieviešu darbu vadošos amatos, lai gan pētījuma autore piebilst, ka šajā ziņā lielāka loma ir etniskajai piederībai, nevis dzimumam.

Kā visnepatīkamāko problēmu respondentes minējušas seksuālo uzmākšanos, kas daudzām sievietēm ir ikdienas realitāte: tiek izteiktas nepieklājīgas piezīmes un komentāri par sagaidāmām fiziskām darbībām. Tomēr šķiet, ka uz kruīza kuģiem seksuālā uzmākšanās sit visaugstāko vilni, tāpēc ILO aicina visas sievietes, kuras tiek seksuāli izmantotas, meklēt palīdzību un atbalstu.

Pēdējos gados sadzīves apstākļi uz kuģiem arvien uzlabojas un stipri vien ir mainījies

UZZIŅAI

Apmeklējot ILO tīmekļa vietni www.ilo.org, zem nosaukuma “publikācijas” atrodama grāmata „Sievietes jūrniki: globālā nodarbinātības politika un prakse”.

jūrnieru dzīves veids. Statistika liecina, ka ir jūras virsnieku deficīts starptautiskajā tirdzniecības flotē, tāpēc būtu tikai loģiski izmantot sieviešu potenciālu, lai šo deficītu mazinātu.

“Nevajadzētu arī aizmirst, ka sieviešu darba apstākļu uzlabošana jūrā ir saistīta ar darba apstākļu uzlabošanu visiem jūrnikiem,” saka Kleopatra Doumbia Henrija. “Šajā sakarā ILO pašlaik strādā, lai apvienotu daudzās jūrniecības darba konvencijas vienotā konsolidētā standartā, kura mērķis ir uzlabot apstākļus visiem jūrnikiem. Runājot par konsolidētā standarta izveidi, mēs domājam, ka tas aptvers atalgojuma, sadzīves, drošības, darba apstākļu uzlabošanas un vēl daudzus citus aspektus.”

Dzīve bez diskriminācijas ir ieguvums visiem

Lai gan vēsturiski jūrnieru profesijās ir dominējuši vīrieši un šī tradīcija joprojām saglabājas, IMO uzskata, ka mūsdienu ekonomiskajos apstākļos visās jomās, tai skaitā arī jūrniecībā, arvien vairāk pieaug sieviešu loma. Ar savu dzimumu līdztiesības programmu IMO mudina visas dalībvalstis atvērt sievietēm ceļu uz jūrniecības izglītību, ļaujot mācīties kopā ar vīriešiem un iegūt profesionālu izglītību, tāpat radīt apstākļus, lai sievietēm pavērtos karjeras iespējas ne tikai jūras specialitātēs, bet arī jūras administrācijās, ostās un jūrniecības mācību iestādēs.

Pasākumu saraksts

- 2019. gadā notiks virkne pasākumu, kas saistīti ar tematu “Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā”.
- 7.–8. marts – īpašs pasākums saistībā ar Starptautiskās sieviešu dienas svinībām un IMO sieviešu jūrniecības programmas trīsdesmit gadim.
- 4.–5. aprīlis – 3. starptautiskā konference par sieviešu līdzdalību jūrniecības kopienā Pasaules Jūras universitātē, Malmē, Zviedrijā.
- 15.–17. septembris – 2019. gada Pasaules jūrniecības dienas paralēlais pasākums Kartaheņā, Kolumbijā.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Uzkāpjot uz trapa, tu esi apkalpes loceklis, nevis sieviete

“Ja es dzirdu vārdu savienojumu “sieviete jūrā”, uzreiz iedomājos ne jau par sevi, bet gan – malači, meitenes!” saka ELĪNA DIMZA, Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēja. Elīna pati pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas jūrā nostrādājusi piecus gadus, bet nu jau ceturto gadu strādā krastā.

“Meitenes, kuras izvēlās darbu jūrā, es iedalītu divās kategorijās – tās, kuras pašas nezina, uz ko parakstās un kas viņas sagaida, un tās, kuras to labi zina un saprot. Tās, kuras nav iepriekš neko zinājušas, lielākoties iztur prakses un vēl vienu, divus, trīs kontraktus. Tās, kuras zina, uz ko iet, parasti ir ļoti mērķtiecīgas un apņēmīgas, bieži vien aiziet līdz kapteiņa vecākā palīga pakāpei. Darbs jūrā sievietei, pirmkārt, ir lieliska iespēja veidot karjeru un pierādīt pašai sev, ko es varu. Nevienam citam neko pierādīt nevajag, tikai sev! Otrs pluss, protams, ir finansiālais nodrošinājums, iespēja pašai parūpēties par sevi. Sieviete, kura strādā par kuģa virsnieku, noteikti nav jāmeklē vīrietis, kas par viņu rūpēsies un viņu materiāli nodrošinās. Profesionālais mīnuss sievietēm, tāpat kā vīriešiem, ir ilgā prombūtne no mājām. Un sievietēm lielākoties pienāk brīdis, kad ir jāizdara izvēle – karjera vai ģimene. Ja aug bērni un tētis iet jūrā, tas ir tāds tradicionāls ģimenes modelis. Daudz retāk jūrā iet māmiņa. Kaut gan es pazīstu sievieti ar kapteiņa diplomu, kurai ir trīs bērni un kura strādā jūrā. Kamēr māmiņa ir jūrā, par bērniem pilnībā rūpējas tētis. Bērni ir lieliski, sportiski, aktīvi. Kad māmiņa ir mājās, viņa sevi maksimāli pilnvērtīgi velta bērniem, un man šķiet, ka, kopā sarīkojot, viņa bērniem velta vairāk laika nekā tās māmiņas, kuras vakaros pārgurušas pārnāk no darba un kurām vēl jātiek galā ar visām saimniecības rūpēm. Bet es nesaku, ka tas ir labi un pareizi vai slikti un nepareizi – vienkārši ir arī tāds ģimenes modelis,” spriež Elīna.

Elīna nenoliedz – daudzi vīrieši turas pie senā “likuma”, ka sievietei jūrā nav ko meklēt. “Ir gan dzirdēti, gan



lasīt komentāri, ka sievietes kuģu virsnieki tikai aizņem vietu, ko varētu ieņemt kāds vīrietis, lai veidotu savu karjeru. Es tam noteikti nepiekrītu. Vienu gan varu teikt droši – sieviete uz kuģa savus pienākumus pilda daudz apzinīgāk, rūpīgāk un precīzāk, jo labi zina – ja pieļaus kādu kļūdu, tad noteikti dzirdēs: nu, jā, ko var gribēt no sievietes! Ja šo pašu kļūdu pieļaus vīrietis, tad reakcija būs pavisam cita: katrs jau var kļūdīties!”

Taču pamatā viss ir atkarīgs no kuģa apkalpes attieksmes. Ja kuģa kapteinis un apkalpe ir mūsdienīgi domājoši, tad sievietei darbā uz kuģa nav problēmu. “Man noteikti bija ļoti paveicies, man uz kuģa bija vienkārši ideāli kolēģi, es nekad nejutu to attieksmi – nu, jā, sieviete... Katru reizi, kad devos jūrā, jutos tā, it kā atgrieztos savās otrajās mājās, es apkalpē biju savējā. Zinu, ka mani pie kuģa pat “piesēja”. Ir tāds ticējums, ka cilvēkam, kāpjot nost no kuģa, vajag kaut ko iebāzt

čomodānā, ja viņš to nepamana, tad ir kuģim “piesiets”. Tā es reiz atradu savā čomodānā iebāztas „skobas”, es pat nezinu, kā tās latviski sauc, bet tāpat “piesēja!”” smejas Elīna.

Tomēr, kad pēc piecu gadu darba jūrā Elīnai tika piedāvāts darbs firmas ofisā Honkongā, viņa pieņēma jauno izaicinājumu. “Un tad es sajutos tā divaini – līdz šim bija laiks uz kuģa un bija laiks mājās, bet kā tad tagad? Vēl sapratu, ka Ķīna ir jauka vieta, kur braukt atpūties, bet dzīvot... Darbs man ļoti patika, bet visu sadzīvi nevarēju pieņemt. Kaut vai dzīvošanu 12 kvadrātmetru lielā dzīvoklī par fantastisku cenu. Es to cenu, protams, varēju atļauties, jo arī alga bija atbilstoša, taču es tur nespēju justies kā pilnvērtīgs cilvēks. Tad izlasīju, ka Liepājas koledžā tiek meklēti pasniedzēji. Man Liepāja vienmēr ir ļoti patikusi, biju jau paspējusi tur nopirkt dzīvokli, un nu sapratu, ka jābrauc mājās. Pieci gadi jūrā man ir devuši milzīgu

Konteinerpārvadājumu tendences pasaulē 2019. gadā

Konteinerkravu pārvadājumi pasaulē veido aptuveni 60% no visas pasaules jūras tirdzniecības, kas aizvadītajā gadā tika novērtēta aptuveni 12 triljonu ASV dolāru apmērā. No 1980. līdz 2018. gadam konteinerkuģu kravnesība palielinājusies par aptuveni 11 milj. t un sasniegusi 253 milj. t. Pašlaik pasaulē lielākā ir Dānijas konteinerkuģu kompānija "Maersk", tai seko MCS, COSCO, CMA CGM un "Hapag-Lloyd".

Kompānijas "Drewry" analītiķi ir vienprātīgi, ka pasaules konteinerpārvadājumu un ostu konteinerterminālu bizness arī turpmāk būs ienesīgs un konteinerterminālu caurlaides spēja pasaulē pārsniegs 800 miljonus TEU. Šāda prognoze tiek izteikta par spīti tam, ka joprojām nākas rēķināties ar pieaugošajiem ģeopolitiskajiem satricinājumiem, tādiem kā ASV un Ķīnas tarifu kari un nenoteiktība sakarā ar Apvienotās Karalistes *Brexit* procesu.

"Drewry" pauž viedokli, ka 2019. gadā konteineru apgrozījuma temps pieaugs nedaudz vairāk par 4%. Var sagaidīt, ka investori un operatori turpinās piesardzīgi ieguldīt jaunās ostu jaudās. Investīciju pieaugumu negatīvi var ietekmēt Ķīnas ekonomikas palēnināšanās. Labā ziņa ostām ir tā, ka kopumā vairs netiek plānots konteinerkuģu izmēru pieaugums un kuģu fiziskie izmēri paliks nemainīgi. Tomēr ostām jārēķinās, ka jau esošie visai ievērojami kuģu izmēri turpinās radīt spiedienu uz ostu iekārtām, īpaši piestātnēm.

Tāpat analītiķi uzsver, ka liela loma konkurētspējas nodrošināšanā būs ostu pakalpojumu un ostu operatoru darbības digitalizācijai un automatizācijai, ar vārdu sakot, viedajām ostām.

"Drewry" ir kompānija, kas vairāk nekā 40 gadus pēta jūras pārvadājumu tirgus tendences, veic tirgus analīzi un sniedz neatkarīgu ekspertu konsultācijas. Tās vairāk nekā 100 profesionāļu piedāvā pētniecības un konsultāciju pakalpojumus uzņēmumiem, kas darbojas jūrniecības industrijā. "Drewry" ir biroji Londonā, Deli, Singapūrā un Šanhajā.



Elīna Dimza ar saviem studentiem – Liepājas Jūras koledžas absolventiem.

►►► 29. lpp.

pieredzi, ko tagad varu nodot saviem studentiem. Lai strādātu par pasniedzēju, ar teoriju vien ir par maz. Esmu pārliecināta, ka es šos piecus gadus neesmu veltīgi aizņēmusi vietu, kur būtu varējis strādāt kāds vīrietis!"

Skatoties uz savām studentēm meitenēm, kuras tagad dodas jūrā, Elīna saka, ka viss ir mainījies, "viņas ir citādākas, nekā bijām mēs" (kaut gan no Elīnas pašas pirmās prakses uz kuģa pagājuši vien nieka desmit gadi). Tagad meitenes ir drošākas, pārliecinātākas par sevi, jo viņām ir vairāk informācijas par to, kas viņas sagaida. "Mūsu laikā sievietes uz kuģiem bija daudz mazāk, turklāt tad nebija pieņemts tik plaši dalīties ar savu pieredzi. Tagad man pat *feisbukā* raksta pilnīgi svešas meitenes, esot redzējušas manu uzvārdu akadēmijas beidzēju sarakstos, un uzdod konkrētus jautājumus. Skaidrs, ka nezināmais biedē ikvienu, un ir labi, ja vari kādam pajautāt. Nu, piemēram, ir bijis jautājums, kādi medikamenti jāņem līdzī uz kuģa. Uz kuģa ir visi nepieciešamie medikamenti, bet vai tev patīks reizi mēnesī iet pie kapteiņa vai stūrmaņa, kurš atbild par hospitāli, sarkt un lūgt ibumetīnu? Labāk, ja tas tev ir līdzī pašai. It kā sākums."

"Savām studentēm es saku: tagā brīdī, kad tu uzkāp uz trapa, tu

vairs neesi sieviete, tu esi pilntiesīgs apkalpes loceklis. Tā ir bijusi tava izvēle, un tagad negaidi, lai kāds kaut ko darītu tavā vietā tāpēc, ka tas ir grūti. Kad būsi mājās, jā, tad atkal varēsi gaidīt, lai kāds paceļ smagumus tavā vietā un palaiž tevi pa durvīm pirmo. Vēl es saku – ņemiet līdzī savus plātīkos šortus un savu briesmīgāko t-kreklu un tā arī staigāiet! Jums nav jāpiesaista uzmanība ar savu sievišķīgo izskatu! Nevajag lauvu raustīt aiz ūsām."

Elīnas vīrs ir jūrnīeks, un drīz pasaulē jānāk viņu pirmajam bērniņam. "Kad mēs iepazināmies, mans tagadējais vīrs lepnī pavēstīja, ka viņš kļūs par kapteini un ies jūrā visu mūžu. Un es to pieņēmu kā negrozāmu patiesību. Mēs neesam runājuši par to, ka viņš varētu meklēt darbu krastā. Es joprojām labi atceros, kāda ir sajūta, stāvot uz tiltiņa, kontrolējot situāciju un "spēlējot šahu" – domājot vairākus gājienus uz priekšu, kas jādara, kā jāsamainās ar pretim braucošo kuģi, kā būs visdrošāk. Un to apziņu par milzīgo atbildību, kāda tev uzticēta. Tas ir kaut kas īpašs, visu savu būtību pārņemošs. Man ļoti patīk pasniedzējas darbs, man patīk strādāt ar studentiem, man ir gandarījums un lepnums, un tomēr man pietrūkst tās sajūtas uz kuģa tiltiņa," atzīst Elīna.

Sarma Kočāne

Loģiski būtu novērst cēloņus, nevis cīnīties ar sekām

Apvienotās Karalistes "P & I Club" pievērš uzmanību jūrnieku garīgajai veselībai un pašnāvību skaitam, kas ir aptuveni 15% no nāves gadījumiem jūrā. Par šo neiepriecinošo statistiku "P & I Club" informēja starptautiskajā seminārā Singapūrā, norādot, ka jūrnieku profesija ir otra riskantākā, kuras pārstāvji pakļauti pašnāvību riskam. Pētījumā atzīmēts, ka lielākā riska grupa ir gados jaunie jūrnieki, kas psiholoģiski nav sagatavoti darbam jūrā, un tas lielā mērā attiecas arī uz kadeti, kuri tiek uzskatīti par īpaši apdraudētu kategoriju.

"Runājot par kadeti, skaitļi nav iepriecinoši," saka "P & I Club" Singapūras nodaļas vadītājs, vecākas zaudējumu novēršanas padomnieks kapteinis un viens no pētījuma autoriem Anujs Velankars. "Pēdējo desmit gadu laikā aptuveni četrdesmit procenti no pašnāvību izdarītājušajiem jūrniekiem ir bijuši kadeti. Lūk, viens piemērs: 18 gadus vecs Dienvidkorejas kadets, kurš mēnesi pēc prakses sākuma (viņa prakses līgums bija noslēgts uz desmit mēnešiem) pazuda Indijas okeāna ūdeņos, un viņa pazušanu klasificēja kā pašnāvību. Citi apkalpes locekļi izmeklēšanas inspektoriem atzina, ka jauniešs ir šķīstis nomāks, un viņu teikto apliecināja arī ieraksti kadeta dienasgrāmatā, ko atrada viņa personīgajās mantās. Jūrnieku depresija un nosliece uz pašnāvību ir ļoti problemātisks un neatliekami risināms jautājums."

Par jūrnieku depresijas cēloņiem runājot, Velankars uzsvēra, ka gados jaunieši cilvēkiem depresiju visbiežāk izraisa sociālo mediju lietošana, seko darba spriedze un uz kuģa esošais darba un atpūtas stundu grafiks. Vēl nesenā pagātnē jūrniekiem bija ierobežota sazināšanās ar mājām, tagad viņi dzīvo līdzī visām tuvinieku problēmām, taču tās nekādā veidā nevar ietekmēt, un tas rada nevajadzīgu spriedzi. "P & I Club" Dienvidaustrumāzijas reģiona padomnieks Li Vai Pongs, bijušais kara flotes kapteinis, komentējot šo problēmu, sacīja: "Varbūt nezināšana bija svētlaime."

Jūrnieku garīgās veselības problēmām pēdējā laikā ir veltītas plašas diskusijas starptautiskos jūrniecības nozares medijos, kur pieaicinātie speciālisti pauž savas bažas, pārdomas un ieteikumus. Šai problēmai tiek veltītas starptautiskas konferences. Mēģinot viest lielāku skaidrību jūrnieku garīgās veselības jautājumos un veicot rūpīgu izpēti, nācās secināt, ka nav izveidota vienota datu bāze ne par jūrnieku garīgās veselības

 **UZZIŅAI**

Saskaņā ar starptautisku pētījumu, kas veikts pirms pieciem gadiem, pasaulē katru gadu pašnāvību izdara gandrīz viens miljons cilvēku. Šokējoši, ka pašnāvība ir otrais galvenais nāves cēlonis 15 līdz 29 gadu vecumā. 75% pasaules pašnāvību tiek reģistrēti valstīs ar zemiem un vidējiem ienākumiem.

problēmām, ne par jūrnieku pašnāvību skaitu, ne arī par jūrnieku veselības problēmām kopumā. Apkopotu informāciju neizdevās atrast ne Pasaules Veselības organizācijas, ne IMO, ne ILO pieejamās datu bāzēs. Lai gan informācija par jūrnieku pašnāvību statistiku presē tiek pasniegta visai dramatiskā tonī, analizējot publikācijas, nācās secināt, ka vispārīgākā informācijas pamatā ir kādas atsevišķas kompānijas veiktie pētījumi. Tomēr tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka problēmu nav vai pret tām var izturēties kā pret kaut ko mazsvarīgu. Skumjākais šķiet tas, ka starptautiskās organizācijas par savu prioritāti izvirza visu citu, tikai ne cilvēku. Nav šaubu, ka noteiktā dienā stāsies spēkā IMO konvencija par sēra satura samazināšanu degvielā, un tas, protams, ir lieliski, bet vai nebūtu tikai loģiski, ja nopietni vērtētu, kā tiek ievērota jau spēkā esošā MLC konvencija, kas vistiesiskajā veidā ietekmē katru jūrnieku?

Ilgadējā "Safety4Sea" konferencē, kas notika 2018. gada oktobrī, vairāki runātāji uzsvēra, ka, lai gan pēdējā laikā arvien vairāk spriež par bezpilota kuģiem, kuri nākotnē, visticamāk, ienāks kuģošanas biznesā, jāapzinās, ka jūras kravu pārvadājumos tik drīz nekas nemainīsies un vēl ilgi būs vajadzīgi jūrnieki. Runātāji atgādināja, ka lielākā daļa negadījumu jūrā ir saistīti ar cilvēka pieļautajām kļūdām, tāpēc nevajadzētu noklusēt, kā un kāpēc

šādas kļūdas var rasties. Zem paklājaņa nevajadzētu paslaucīt kuģošanas biznesā esošās problēmas, piemēram, darba slodzi, nogurumu un spriedzi, kas lielā mērā ir jūrnieku garīgās veselības traucējumu un jūras negadījumu pamatā.

Visbiežāk jūrnieki nav gatavi atklāti runāt par savām problēmām, jo jūrnieka profesija joprojām skaitās vīriešu profesija un ir pieņemts, ka vīriešiem jābūt stipriem, izturīgiem un ar savām problēmām apkārt nav jānēsājas. Joprojām valda tāds kā *mačo* kulta, kas patiesībā vēl jo vairāk pastiprina problēmu un no sabiedrības izspiež vājos un citādos. Cilvēki par savām veselības problēmām nerunā un nelūdz palīdzību, un tā tikai vēl vairāk pasliktina savu stāvokli un pastiprina problēmu, bet kuģu īpašnieki izliekas problēmu neredzam. Kamēr nav notikusi nelaieme, šāda politika kuģu īpašniekiem varētu būt izdevīga, bet nevienam nav pasargāts no neparedzētām situācijām.

Lūk, piemērs. Pamatojoties uz kuģošanas nozares sniegtajiem datiem, 3000 līdz 4000 TEU konteinerkuģu ekspluatācijas ikdienas izmaksas sasniedz 7825 ASV dolārus, 10 000 TEU konteinerkuģiem tās ir 10 944 ASV dolāri, un šajās izmaksās netiek ierēķināta kuģu degviela. Bet, piemēram, 2011. gadā sakarā ar Austrālijas ūdeņos pazudušu kapteini vienas dienas izmaksas kuģa īpašniekam pārsniedza 100 tūkstošus ASV dolāru, jo attiecīgais reiss tika aizkavēts un novirzīts. Tās bija tikai kuģa ikdienas izmaksas, nemaz nerunājot par kompensāciju apmēru kapteiņa ģimenei. Papildus morālajai atbildībai par savu darbinieku veselību un labklājību jūrnieku veselības problēmu radītās ekonomiskās izmaksas kuģu īpašniekam var būt ļoti augstas.

Minētais piemērs skaidri parāda, ka visiem, kas saistīti ar starptautisko jūras

Pieaug pirātu uzbrukumi

Starptautiskā Jūrnieceības biroja (IMB) statistika liecina, ka 2018. gadā noticis 201 pirātu uzbrukums un bruņota laupīšana (2017. gadā – 121 incidents). Tiek ziņots, ka 143 gadījumos bija iekļūšana kuģī, 34 gadījumos uzbrukuma mēģinājums, 18 bruņoti uzbrukumi, seši kuģi tika nolaupīti. 2018. gada ceturtais ceturksnis pasaules jūrās un okeānos atnāca ar jaunu vardarbības vilni. Pieaudzis par ķīlniekiem saņemto jūrnieku skaits: 2017. gadā – 80, 2018. gadā – 180.

Gvinejas līcis

Gvinejas līcis jūrniekiem joprojām ir bīstamākais kuģošanas reģions. Uzbrukumi starp Kotdivuāru un Kongo Demokrātisko Republiku pieauguši vairāk nekā divas reizes, un tieši šeit tika nolaupīti visi seši kuģi, tāpat arī saņemti 130 ķīlnieki no 141 un nolaupīti 78 jūrnieki no 83.

2018. gada 23. oktobrī vienpadsmit jūrniekus nolaupīja 70 jūras jūdzes no Boni salas Nigērijā. Tikai divas dienas vēlāk Nigērijas pirāti, pārvietojoties ar ātrlietām, nolaupīja tankkuģi, kas atradās 100 jūdžu attālumā no Pointnoires, Kongo. Tie ir tikai divi piemēri, kas liecina, ka bruņoti uzbrukumi kuģiem notiek arvien tālāk no krasta, turklāt jebkura tipa kuģiem, sākot no konteinerkuģiem un beidzot ar zvejas kuģiem.

Somālijas draudi

Arī uzbrukumi Adenas līcī liecina, ka incidenti notiek lielā attālumā no krasta, tāpēc joprojām, šķērsojot šos ūdeņus, iesaka ievērot visus BMP ieteikumus. Tāpat tiek akcentēta ES un starptautisko jūras spēku klātbūtnes aktualitāte Āfrikas raga rajonā.

Indonēzijas krasti

Indonēzijas krastos trīs gadus pēc kārtas incidentu skaits ir samazinājies, un tas pamatā noticis, pateicoties Indonēzijas jūras policijas patrulēšanai šajos ūdeņos. Indonēzijā notikušos 36 incidentus varētu kvalificēt kā sīkas zādzības, tomēr arī šeit seši jūrnieki paņemti par ķīlniekiem.

Malaizijas ūdeņi

Uzbrukumi Malaizijas austrumu daļā joprojām rada bažas, jo tur no diviem zvejas kuģiem nolaupīti pieci apkalpes locekļi un viena kuģa kapteinis sašauts kājā.

►►► 31. lpp.

kuģniecības nozari, ir kaut kas radikāli jādara, lai uzlabotu jūrnieku garīgo veselību un līdz ar to arī visas kuģošanas nozares drošību un ekonomisko veselību.

Dažās valstīs, piemēram, Apvienotajā Karalistē un Austrālijā saistībā ar jūrnieku garīgo veselību ir īstenoti vairāki projekti: izdoti bukleti un brošūras par stresa mazināšanas metodēm, sniegti skaidrojumi par depresijas pazīmēm, norādīti diennakts palīdzības tālruni utt., bet visi līdz šim īstenotie pasākumi ir domāti jūrniekiem – ko darīt, ja rodas problēmas, nevis viņu darba devējiem – ko darīt, lai problēmas nerastos.

Cilvēks, protams, pats izvēlas profesiju, un viņam vajadzētu arī apzināties, kādi plusi un kādi mīnusi ir saistīti ar šo profesiju. Tā vispirms jau ir prombūtne no mājām un tuvu cilvēkiem, tā zināmā mērā ir sociālā izolācija. Daudzi izjūt diskomfortu, ka ilgstoši nevar sarunāties savā dzimtajā valodā, lai gan šķietami jaunajai paaudzei angļu valoda nesagādā problēmas, tomēr psiholoģiski piešķir komunikācijas dzimtajā valodā. Spriedzi uz kuģa, jo īpaši pēdējos gados, palielina apkalpes samazināšana, kas reizēm ir par pamatu pārlieku lielai slodzei. Ja pagājušā gadsimta 70. gados uz lielajiem beramkravas kuģiem bija gandrīz 40 cilvēku apkalpe, tagad tā skaitliski samazināta vismaz uz pusi. Ātrāka kravu apstrāde ostās samazina iespēju izmantot atvaļinājumu krastā.

Psihologi uzskata, ka lielāka piekļuve interneta pakalpojumiem un sociālajiem medijiem uz kuģa ir ļoti pārdomāti jāpārvalda, lai apkalpes locekļi pārlieku neizolētos savās kajītēs un neklātu atkarīgi no interneta. Neskatoties uz STCW un MLC prasībām, ilgstošas vai neregulāras darba stundas joprojām pastāv, un tas rada noguruma simptomus. Tāpat arī par zemu nevajadzētu novērtēt tās sekas, ko rada spriedze, piedzīvojot pīrātisma draudus, kā arī pieaugošā jūrnieku kriminālbildība.

Visbeidzot, jūrnieku garīgo veselību negatīvi ietekmē problēmas laulāto starpā, citas ģimenes likstas, finanšu lietas un veselības problēmas, kas tikai vēl jo vairāk pastiprina jūrnieku stresu vai trauksmi.

Jūrnieku biedrība martā Londonā rīkoja konferenci "Veselība jūrā", kurā tika prezentēts pētījums par jūrnieku garīgo veselību. Rezultāti liecina, ka 26 procenti jūrnieku izjūt depresijas pazīmes un daudzi no viņiem nav lūguši palīdzību.

Starptautiskā Jūrnieku labdarības biedrība "Sailors Society" un Jēlas universitāte, veicot pētījumu, aptaujāja vairāk nekā

UZZIŅAI

Kāds no pētījumi parāda, ka 25% jūrnieku ir dažādi garīgās veselības traucējumi, 18% gadījumu tā ir depresija, 13% – problēmas ģimenē vai problēmas ar mīļoto cilvēku. Lai gan izmeklēšanas dokumentos tieši nav norādīts, tomēr 17% gadījumu tika ziņots, ka jūrnieks pirms pašnāvības izdarīšanas ir lietojis alkoholu.

1000 jūrnieku. Gandrīz puse (45%) atzina izjūt depresijas simptomus un arī to, ka nekad nav lūguši palīdzību. Apmēram viena trešdaļa aptaujāto norādīja, ka par to ir runājuši ar ģimeni un / vai draugiem, bet, lai gan jūrnieki kopā pavadā vairākus mēnešus, tikai 21% atzina, ka par savām problēmām runājuši ar kolēģiem.

Ko darīt?

Pirmkārt, vajadzētu paaugstināt izpratni par garīgās veselības problēmām un izglītot kuģu un krasta darbiniekus par garīgās veselības traucējumu pazīmēm un to atzīšanu. Nodrošiniet, lai jūrnieks savas problēmas varētu atklāti apspriest bez izsmiekla. Ļoti svarīgi saprast, ka daudznacionāls kolektīvs ir šodienas realitāte, tāpēc ir daudz jādara, lai būtu harmoniska vide uz kuģa. Vissvarīgākā ir profilakse un agrīna diagnostika.

Labus rezultātus jau ir devusi "P & I Club" programma "Wellness in Sea", kuras mērķis ir risināt jūrnieku garīgās veselības problēmas, atklāt cēloņus un novērst sekas. Programmas veidotāji ir pārliecināti, ka pareizi ir novērst cēloņus, nevis cīnīties ar sekām. Programmas koncepcija pamatojas uz pieciem labas garīgās veselības pilāriem: sociālo, emocionālo, fizisko, intelektuālo un garīgo.

Jūrniekiem ir vērts zināt, ka ISWAN nodrošina 24 stundu palīdzības līniju visiem, kam nepieciešama palīdzība. ISWAN (Starptautiskais jūrnieku labsajūtas un palīdzības tīkls) piedāvā palīdzības līniju ar nosaukumu "SeafarerHelp" (www.seafarerhelp.org), kas sniedz emocionālu atbalstu jūrniekiem visā pasaulē. Komanda ir apmācīta, lai palīdzētu jūrniekiem, kuri domā par pašnāvību vai kuriem var būt depresija vai vientulības sajūta. Citas palīdzības līnijas jūrniekiem ir "NUSI Sahara" Indijā un "Hunterlink" Austrālijā.

Atcerieties! Ikviens, kurš piedzīvo domas par pašnāvību, tiek mudināts nekavējoties meklēt palīdzību!

Sagatavoja Anita Freiberga



Kuģu negadījumi 2018. gadā

Starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos piedalās vairāk nekā 50 tūkstoši tirdzniecības flotes kuģu. Pēdējo desmit gadu laikā zaudēto kuģu skaits samazinājies vairāk nekā par trešdaļu (38%). Joprojām liela atšķirība ir starp kuģošanas drošību dažādos reģionos. Lielākais kuģu negadījumu skaits pēdējo desmit gadu laikā ir bijis Dienvidķīnas, Indoķīnas, Indonēzijas un Filipīnu ūdeņos. Mediji šo reģionu jau nodēvējuši par jauno Bermudu trijstūri – te notikuši 32% no visiem negadījumiem. Arī dažos vietējos maršrutos Vidusjūrā un Melnajā jūrā kuģošanas drošības standarti krietni atpaliek no globālajām kuģošanas drošības prasībām.

Cilvēku kļūdas, neprasme rīkoties ar jaunajām tehnoloģijām un pārlieku liela pajaušanās uz tām papildina negatīvo statistiku. Speciālisti uzskata, ka noteikti jāpaaugstina personāla zināšanas jaunāko tehnoloģiju jomā.

Daudzos incidentos ne tikai cietuši kuģi, bet arī bojā gājuši jūrnieki. Klusajā okeānā ugunsgrēkā uz kuģa "Sincerity Ace" bojā gāja pieci jūrnieki, 16 apkalpes locekļus izdevās

izglābt. Glābšanas darbos piedalījās ASV Krasta apsardze, ASV Jūras spēki un četri tirdzniecības kuģi.

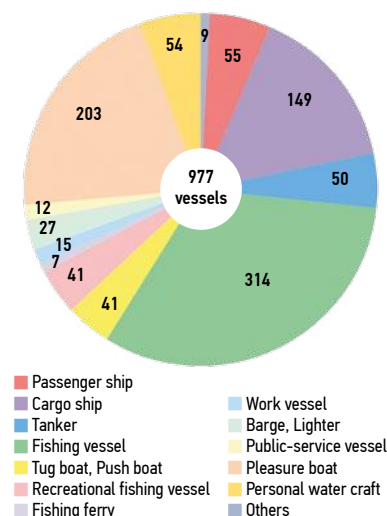
Turcijas Jūras glābšanas dienests bija spiests evakuēt 16 apkalpes locekļus no kuģa "Natalia", kas bija ceļā no Krievijas uz Turciju, jo kuģis sliktos laika apstākļos kļuva kuģošanai bīstams.

Lielus draudus rada darba drošības noteikumu neievērošanu. Kāds jūrnieks gāja bojā, kad ostā nepareizi stiprināja konteineru un tas uzkrita viņam virsū. Patiesībā šis darbs jādara nevis jūrniekiem, bet gan ostas dokeriem, kuri tam ir apmācīti. ITF pārstāvis norāda, ka pienācis laiks darīt galu kuģu īpašnieku un ostas dokeru patvaļai, liekot jūrniekiem veikt darbus, kas tiem nav jādara.

Arī 2019. gads sākās ar negadījumu – 2. janvārī vētras laikā no 394 metrus garā konteinerkuģa "Zoe", kas ir viens no lielākajiem konteineru kuģiem pasaulē un tobrīd bija ceļā no Antverpenes uz Brēmerhāfeni, jūrā iegāzās 281 konteiners. 18 konteineri tika izskaloti krastā, citus atrada jūrā, bet aptuveni 40 konteineri joprojām ir pazuduši.

Vienā no konteineriem, kas atvērs, atradās 250 maisi ar toksisku peroksīdu pulvera formā. Vairāki no šiem maisiem ir izskaloti krastā. Otrs konteiners ar bīstamajiem materiāliem vēl nav atrasts. Tajā atradās 1400 kilogramu litija bateriju. Nīderlandes

Number of Vessels Involved in Marine Accidents in 2018 as of November 30, 2018



Infrastruktūras un ūdens resursu apsaimniekošanas ministrija gan apgalvo, ka šis konteiners nerada akūtu risku videi.

No konteineriem Vācijā un Nīderlandē krastā tika izskalots liels daudzums plastmasas iepakojuma un sadzīves priekšmetu, tostarp televizori.

Sprādzieni, toksiski izgarojumi, ugunsgrēki, gāzes noplūde, kuģu sadursmes, dažādi negadījumi, kraujot kravu ostās, dabas stihija – tas viss ik dienas ir klātesošs kuģošanas biznesā, tāpēc tik svarīgi ievērot visaugstākos drošības standartus.



Eiropas ostu jaunumi



Roterdamas osta: datori, kas paredz kuģu ierašanās laiku

Ikvienā ostā šīs laikā ir jāveic daudz dažādu operāciju. Roterdamas ostas pārvaldes atbildīgo dienestu speciālisti, analizējot gadu gaitā uzkrāto informāciju par plānoto un realizēto kuģu apstrādes un uzturēšanās laiku ostā, izstrādājuši informācijas un datu apmaiņas sistēmu "Pronto", kas, pamatojoties uz standartizētu datu apmaiņu, ļauj gudrāk un efektīvāk plānot visas darbības ostā.

2018. gadā "Pronto" vēl darbojās testa režīmā, bet no 2019. gada ostas klienti par maksu vai apmaiņā pret informāciju var to izmantot visu nepieciešamo ostas operāciju operatīvākai veikšanai.

Jau gandrīz puse no kuģniecības kompānijām, aģentiem, termināļiem un citiem jūras pakalpojumu sniedzējiem Roterdamas ostā izmanto šo sistēmu, lai plānotu, īstenotu un uzraudzītu savas darbības.

Programmas izstrādes autori uzskata, ka ir dažādi faktori, kas ietekmē

kuģa ierašanās laiku. Piemēram, esot izrādījies, ka ir svarīgi, cik reižu kuģis jau ir ienācis Roterdamas ostā, jo arī tas ietekmē ceļā patērējamo laiku.

"Datora jauda palielinās, jo to nepārtraukti papildina ar jaunākajiem datiem. Tagad mēs kuģa ierašanos ostā varam prognozēt ar 20 minūšu precizitāti. Skatoties tālākā nākotnē, mēs, iespējams, varēsim prognozēt visu kuģa maršrutu pat aptuveni 30 dienas iepriekš," sistēmas prezentācijas pasākumā sacīja viens no "Pronto" autoriem.

"Pronto" ir labs piemērs tam, kā ostas pārvalde izmanto jaunus digitālos risinājumus, lai paaugstinātu ostas procesa efektivitāti," uzskata ostas pārvaldes finanšu direktors Pauls Smits, kura pienākumos ietilpst digitalizācija, kas ir viena no Roterdamas ostas stratēģiskajām vadlīnijām. "Pronto" ir balstīta uz starptautiskiem standartiem un piedāvā kuģniecības uzņēmumiem, aģentiem, pakalpojumu sniedzējiem un operatoriem kopīgu platformu informācijas apmaiņai ar ostu. Programma palīdz visiem lietotājiem optimāli plānot, izpildīt un uzraudzīt darbības ostas apmeklējuma laikā. Tas dod konkrētas priekšrocības visām iesaistītajām pusēm. Esam pārliecināti, ka arvien vairāk ostas termināļu sāks izmantot "Pronto", kas savukārt palielinās ģenerēto datu precizitāti."

Informācija liecina, ka mākslīgā intelekta izmantošana jau tagad par 20% saīsinājusi kuģu uzturēšanās laiku Roterdamas ostā, ļauj efektīvāk izmantot ostas termināļu jaudu, precīzi plānot un koordinēt virkni pakalpojumu, tai skaitā degvielas uzpildīšanu. "Pronto" veicina CO2 emisiju samazināšanu ostā.

Tomēr visi nav vienlīdz optimistiski noskaņoti par mākslīgā intelekta neierobežotajām iespējām un brīdina par iespējamām kļūdām. Ik gadus Roterdamas ostā ienāk aptuveni 30 tūkstoši kuģu.

Pieaug Helsinku ostas kravu apgrozījums

2018. gadā Helsinku ostā tika apstrādāti 14,7 milj. tonnu kravu, par 3,3% vairāk nekā iepriekšējā gadā, ko paši somi vērtē kā izcilu rezultātu. Helsinku ostā pārsvarā apstrādā ro-ro kravas un konteinerkravas,



un ostas importa un eksporta kravu apjoms ir bijis sabalansēts – vidēji 5,6 milj. tonnu importa un 6,4 milj. tonnu eksporta kravu. Kravu pārvadājumi uz un no Tallinas sasniedza 4,2 milj. tonnu, un tas bija 5,5% pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, bet Rostokas līnijas aiziešanas dēļ Helsinku osta zaudēja 7,1% kravu.

2019. gadā Helsinku osta piešķirusi kuģu nodevu atlaides astoņiem pasažieru kuģiem, kuri samazinājuši kaitīgo ietekmi uz vidi. Arī pārējie kuģi, kas ienāk Helsinku ostā, var iesniegt pieprasījumu nodevu samazināšanai, ja ir ieviesuši pasākumus gaisa piesārņojuma un trokšņu samazināšanai, kas uzlabo vides efektivitātes rādītājus ostā.

Atlaides ir viens no mehānismiem, ko osta izmanto, lai panāktu ilgtspējīgu attīstību. Ostas vadība mudina kuģošanas kompānijas neaprobežoties ar minimālo prasību izpildi. Jau tagad ir skaidrs, ka Helsinku ostas piešķirtās atlaides ir ieinteresējušas klientus,

UZZIŅAI

"Pronto" izmanto mākslīgo intelektu, lai prognozētu kuģa ierašanās laiku ostā. Mākslīgais intelekts un apjomīgie dati ar daudz lielāku precizitāti ļauj prognozēt kuģu pārvietošanās laiku jūrā un ostās. Datu sistēma ietver AIS un ostas kuģu vadības centra datu bāzi, kuras parametrus zinātnieki izmantoja, lai izstrādātu pašmācības datora modeli. Sākotnēji tika ievadīti aptuveni 12 000 vēsturisku datu. Dators atpazīst visus šos modeļus, ļaujot sistēmai iemācīties, piemēram, prognozēt, cik daudz laika kuģim jāpatērē ceļā uz ostu un pārvietojoties ostā.

tāpēc iesāktais darbs tiks turpināts, un Helsinku ostas pārvalde paredz, ka maksimālās atlaides tiks noteiktas 4% apmērā.

Tallinas ostai rekordliels pasažieru skaits

2018. gadā Tallinas ostā pasažieru skaits sasniedza 10,6 miljonus un pieauga jau vienpadsmito gadu pēc kārtas, šoreiz gan tikai par 0,6% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Pērn Tallinas osta uzņēma 339 kruīza kuģus, kas atveda 635 068 tūristus. No Tallinas ostas uz Somiju devās 8,83 miljoni cilvēku, bet pārējie Stokholmas un Sanktpēterburgas virzienā. No kopējā pasažieru skaita 42% bija somi, 24% igauņi, 3,5% vācieši, 3,82% zviedri un 5% citu valstu pilsoņi. 57% pasažieru pārvadājumu veica kompānija "Tallink", pa 18% "Viking" un "Eckero", pārējie operatori apkalpoja 6% pasažieru pārvadājumu.

Klaipēda nedomā apstāties

Klaipēdas jūras osta jau četrus gadus pēc kārtas ir kāpinājusi kravu apgrozījumu un 2018. gadā apstrādāja 46 miljonus tonnu.

Lai saglabātu līdera pozīcijas reģionā, ostu plānots paplašināt un padziļināt. Pēc Lietuvas valdības pasūtījuma konsultāciju kompānija "UAB Smart Continent LT" veica pētījumu, kas apliecināja, ka ostu nepieciešams paplašināt, īpaši jau tālab, lai varētu kāpināt konteinerkravu apstrādi. Pašlaik Klaipēdas ostā konteinerkravas nepārsniedz 12% no kopējā kravu apgrozījuma (Gdaņskā 76%, Sanktpēterburgā 66%).

Pēc Klaipēdas ostas paplašināšanas un padziļināšanas tās jauda gandrīz dubultosies, sasniedzot 80 milj. tonnu gadā. Tiek lēsts, ka līdz 2040. gadam darba vietu skaits ostā pieaugs



līdz aptuveni 30 tūkstošiem. Ostas padziļināšanas un paplašināšanas projekts izmaksās ap 80 miljoniem eiro un tiks pabeigts 2025. gadā.

Krievijas ostas turpina īstenot valdības politiskos uzstādījumus

Krievija arī 2018. gadā turpināja īstenot valdības nosprausto kursu uz Krievijas kravu apstrādi pašmāju ostās. Nevar gan teikt, ka Krievijas



ostas 2018. gadā uzrādījušas izcilus rezultātus, tomēr apjoms pieaudzis visās tajās kravu grupās, kuras ir svarīgas un veido lielu daļu no Latvijas ostu kravu apgrozījuma. Kopumā kravu apgrozījums Krievijas ostās pieaudzis par 7% (ogles +5,4%, graudi +37%, konteinerkravas +12%, melnie metāli +8,5%, minerālmēsli +2,9%). Ievērojami pieticīgāks ir bijis kravu apgrozījums lejammkravu sektorā – tikai +1,1% (naftas produkti +2,9%, bet jēlnaftas apjoms sarucis par 3,1%).

Latvijas ostu lielākais konkurents, protams, ir Krievijas Baltijas jūras baseina ostas, un arī šo ostu kravu apgrozījuma rādītāji noteikti nav tādi, kādus bija cerēts sasniegt: kopējais kravu apgrozījums 2018. gadā krities par 1,1% (lejammkravas sarukušas par 6,1%, bet sauskraavas pieaugušas par 5,8%).

Ustjugas ostā kravu apjoms samazinājies par 4,8% un Primorskas ostā par 10,9%, Sanktpēterburgā tas pieaudzis par 12%, Visockas ostā par 6,1%, Kaļiņingradas ostā par 6,2% un Viborgas ostā par 21,9% (te gan jāpiebilst, ka Viborgas ostas kravu apgrozījums ir tikai 1,8 milj. tonnu).

2018. gadā pasaules uzmanība īpaši bija pievērsta Arktikai. Krievijas Arktikas ostās kravu apgrozījums 2018. gadā sasniedza 80 milj. tonnu, kas ir par 15% vairāk nekā gadu iepriekš.

Amsterdamas osta domā par ilgtspējīgu attīstību

Amsterdamas osta sākusī īstenot vairākas iniciatīvas, kuru mērķis ir sagatavoties ostas ilgtspējīgai attīstībai. Viena no iniciatīvām ietver jaunu LNG bunkurēšanas iekārtu, kas sāks darboties 2019. gada pirmajā pusē.

Četras ostas atjauno EcoPorts vides standartu

2018. gada beigās Valensijas osta Spānijā, Brēmenes osta Vācijā, Moerdijkas osta Nīderlandē un Tanžeras osta Marokā bija izpildījušas EcoPorts vides pārvaldības prasības un saņēmušas vides pārvaldības sertifikātu (PERS), pievienojoties tām Eiropas ostām, kuras jau ir ieviešušas šos standartus. PERS cita starpā prasa, lai ostas palielinātu caurskatāmību, padarot savus vides pārskatus publiski pieejamus, kas liecina, ka osta efektīvi uzrauga vides problēmas un īsteno uzlabotu vides pārvaldību. Pēc ESPO ziņām, pašlaik 73% Eiropas ostu ir sertificētas saskaņā ar vides standartiem.

Hongkongas ostā tiek veidota konteinertermināļu operatoru alianse

Lai labāk izmantotu termināļu jaudas un celtu konkurētspēju, apvienojušies četri Hongkongas ostas konteinertermināļu operatori, izveidojot aliansi, kas plāno pārvaldīt savas 23 piestātnes astoņos ostas termināļos. Hongkongas ostas konkurences komisija veic izvērtēšanu, lai izlemtu, vai netiek pārkāpti konkurences nosacījumi.

Singapūras osta saglabā līderpozīcijas

Singapūras osta 2018. gadā saglabāja stabili augšupejas dinamiku, par ko liecina kaut neliels, tomēr kravu apjoma pieaugums no 627 milj. tonnu 2017. gadā līdz 630 milj. tonnu pērn. Konteinerkravu apjoms palielinājās par 8,7%, sasniedzot 36,6 milj. TEU salīdzinājumā ar 33,7 milj. TEU 2017. gadā.

Singapūras osta saglabā līderpozīcijas arī kā degvielas uzpildes osta, kur jau otro gadu pēc kārtas degvielas pārdošana sasniegusi gandrīz 50 milj. tonnu atzīmi. Ostā ienākušo kuģu kopējā tonnāža bija 2,79 miljardi tonnu (GT). Singapūrā ir vairāk nekā 5000 jūrnieceības uzņēmumu, un šī nozare dod 7% no Singapūras IKP.

ESPO iezīmē un aktualizē jūrniecības industrijas nākotnes tendences

Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO) ir viena no ietekmīgākajām Eiropas sabiedriskajām organizācijām, kas visaugstākajā līmenī pārstāv Eiropas jūrniecības industrijas intereses, piedalās Eiropas jūrniecības politikas veidošanā un lobē nozares intereses Eiropas institūcijās. ES politiskā līmenī ESPO pārstāv 23 Eiropas Savienības dalībvalstu un Norvēģijas ostu pārvaldes, ostu asociācijas un ostu administrācijas, un tai ir arī novērotāja statuss Islandē, Ukrainā un Izraēlā. 2018. gadā par ESPO ģenerāldirektori kļuva Izabelle Rikbosta, kura pirms tam četrus gadus bija Eiropas lekšzemes ostu federācijas (EFIP) direktore, ESPO vecākā padomniece, kā arī 20 gadus ir strādājusi dažādās ES institūcijās.

Stājoties amatā, Izabelle Rikbosta uzsvēra, ka ļoti svarīgi ir mainīt cilvēku priekšstatu par ostu kā pilsētas iedzīvotājiem naidīgu objektu, kas ik dienas apdraud viņu drošību un negatīvi ietekmē dzīves kvalitāti. "Ir jāpaliek gan ostu, gan visas jūrniecības nozares nozīmei sabiedrības skatījumā. Ir svarīgi, lai ostas pilsētu iedzīvotāji saprastu, cik vērtīga ir osta, kas atrodas viņiem blakus," pirmajā preses konferencē savu viedokli pauda jaunievēlētais ģenerāldirektore.

Izabelle Rikbosta: "Digitalizācija, automatizācija un vides jautājumi jūrniecības nozarei ir vieni no svarīgākajiem, un šo uzstādījumu īstenošanai nākamajos gados būs nepieciešami finanšu ieguldījumi, kam ne vienmēr ir un būs ātra atdeve, bet to pievienotā vērtība ir milzīga. Kad runājam par nākotnes stratēģiju jūrniecības nozarē, es nedomāju tikai par kuģu ienākšanu ostā vai iziešanu no tās, es savu domu akcentēju uz ostu stratēģiskās nozīmes apzināšanu, jo ļoti svarīgi ir paplašināt jūrniecības nozares robežas, piesaistot tai jaunus cilvēkus ar augstu tehnoloģisko domāšanu, IT profesionāļus un komunikāciju speciālistus, kas jūrniecības industrijas sejai piešķirs modernus vaibstus.

Jāsaprot, ka šodien radikāli mainās spēles noteikumi un veids, kā raudzīties uz nākotnes izaicinājumiem, kā cilvēks spēj reaģēt un sekot sabiedrības pārmaiņām digitālajā pasaulē.

Tā kā jūrniecības nozare kļūst arvien starptautiskāka, ir ļoti svarīgi, lai

Eiropas ostas iespējami vairāk dalītos informācijā, kā to pieprasa digitālais laikmets. Nākotne ir saistīta ar datu apmaiņu arī komerciālajā jomā. Vai to pieņemt un akceptēt, tā jau ir industrijas, nevis valstu valdību vai ES institūciju atbildības joma."

Princips "piesārņotājs maksā" ir Eiropas vides politikas stūrakmens

Par šā principa realizācijas mehānismu nākotnē visticamāk kalpos Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva par kuģu atkritumu pieņemšanas iekārtām ostās. Turpinās darbs pie direktīvas projekta, un joprojām turpinās diezgan asas ES dalībvalstu diskusijas par direktīvā iekļautajām prasībām.

Atkritumi no kuģiem aizvien vairāk apdraud jūras vidi, un tam ir smagas ekoloģiskās un ekonomiskās sekas. Pēdējā laikā jūras piesārņojuma problēma ir īpaši aktualizēta, jo zinātniskie pētījumi liecina par piesārņojuma postošajām sekām un ietekmi uz jūras ekosistēmām un cilvēku veselību. Lai gan lielākais jūras piesārņojums nāk no sauszemes, arī kuģniecības nozare lielā mērā vainojama pie sadzīves atkritumu nonākšanas jūrā. Tāpat pastāv lielas bažas par eitrofikāciju, ko rada notekūdeņu novadīšana no kuģiem, īpaši no lielajiem pasažieru kuģiem tādos reģionos kā, piemēram, Baltijas jūra, kā arī par naftu saturošu atkritumu ietekmi uz jūras vidi. Iemesls šādai

nelikumīgai notekūdeņu novadīšanai jūrā ir nosodāma atkritumu apsaimniekošanas prakse un lielā mērā arī tas, ka ostās nav atbilstošu iekārtu atkritumu pieņemšanai no kuģiem. Ierosinātajai direktīvai būs arī liela nozīme, lai sasniegtu EK ekonomikas stratēģijas mērķus, kas cita starpā paredz līdz 2020. gadam par 30% samazināt jūras piesārņojumu piekrastē un jūrā pazaudētu zvejas rīku skaitu.

Lielākās diskusijas arī ESPO līmenī joprojām ir par to slogu, kas gulsies uz ES ostām saistībā ar atkritumu pieņemšanu no kuģiem, atkritumu daudzumu un vienotas maksas politiku. Eiropas ostas pauda nožēlu, ka piesārņotājs pilnībā nesegs atkritumu apsaimniekošanas izmaksas. Eiropas Parlaments un Padome ir ņēmuši vērā ESPO iesniegtos iebildumus un uzlabojuši Komisijas piedāvāto direktīvas variantu, nosakot atkritumu apjoma maksimālo robežu. Sākotnēji bija paredzēts, ka visi kuģi neatkarīgi no atkritumu daudzuma maksās vienotu maksu, bet jaunieviestais maksimālais atkritumu apjoms, uz kuru attieksies šī vienotā maksājuma likme, cerams, atturēs kuģus no lielāka atkritumu daudzuma radīšanas un nodošanas ostās.

Jaunā direktīva, kas būs jāievieš divu gadu laikā pēc tās oficiālas pieņemšanas, sakārtos administratīvās procedūras, kā arī novērsīs neatbilstību starp ES un starptautiski noteiktajām prasībām. Direktīvas mērķis ir panākt augstāku vides aizsardzības līmeni.

„Principi, ka piesārņotājs maksā, ir Eiropas atkritumu politikas stūrakmens. Gan rūpniecība un lauksaimniecība, gan mājāsaimniecības tiek mudinātas samazināt atkritumu apjomu un maksāt atbilstoši saražoto un piegādāto atkritumu daudzumam,” sacīja Izabelle Rikbosta. “Mēs turpināsim diskusijas ar Eiropas Parlamentu un Padomi un neatkāpsimies no viedokļa, ka nav pareizi piemērot vienotu maksu par neierobežotu atkritumu apjomu. Diemžēl jaunais likums neietver noteikumus, kas novērstu lielāka atkritumu daudzuma rašanos uz kuģa, kā arī nenosaka par to nekādas tālākas sankcijas.

Mēs atzinīgi vērtējam noteikumu par diferencētu maksu atkarībā no atkritumu bīstamības. Eiropas ostas pozitīvi vērtē arī to, ka kuģu atkritumu savākšana jāorganizē, pamatojoties uz ES tiesību aktiem, un ka pārtikas iepakojumu, tostarp plastmasas atkritumus no ES iekšējiem maršrutiem, tagad varētu pārstrādāt. Turklāt jaunais likums paredz īpašus izņēmumus mazām nekomerciālām ostām. Tomēr ESPO pauž nožēlu, ka zaļās atlaides kuģiem tagad būs obligātas. Tā kā nav nekādu garantiju, ka kuģi, kas saskaņā ar jauno likumu būs tiesīgi saņemt šīs atlaides, efektīvi samazinās atkritumu daudzumu, lēmums par atlaidēm būtu jāpieņem ostas līmenī.

Latvijas pozīcija

2018. gada 15. decembrī notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēde, kurā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvji informēja par kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanu un grozījumiem ES likumdošanā, kā arī par Latvijas pozīciju attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas “Par ostas pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai” projektu. Ostu un SM pārstāvji izteica savu viedokli par piedāvātajiem risinājumiem, akcentējot, ka Latvija nevar atbalstīt direktīvā paredzēto kuģu atkritumu definīciju, un aicināja VARAM turpmākajās diskusijās ar Eiropas Savienības institūcijām skaidrot Latvijas pozīciju un meklēt optimālus risinājumus direktīvas normu ieviešanai Latvijā.■

Izdzīvot var tikai sadarbojoties

Hamburgas osta ir Eiropas trešā noslogotākā osta aiz Roterdamas un Antverpenes un 15. lielākā osta pasaulē. Jau 830 gadus (šo jubileju osta atzīmēs 2019. gada 7. maijā) Hamburgas osta ir pierādījusi, ka ir viens no neatņemamiem Eiropas un pasaules tirdzniecības un kultūras centriem.

Hamburgas ostas pārvaldnieks Jens Meiers pauž viedokli, ka, lai gan pasaulē un Eiropā valda sāva konkurence, izdzīvot var tikai tad, ja sadarbojas ar partneriem. Tikai tā var nodrošināt godīgu biznesu. Viņš atzīst, ka viens no Hamburgas ostas sadarbības partneriem ir Somijas telekomunikāciju kompānija “Nokia”, ar kuru kopā tiek risināts 5G tehnoloģiju ieviešanas plāns.

“Mēs kopā ar “Nokia” raugāties vismaz desmit gadus tālākā nākotnē, mēs nevaram apstāties, jo tehnoloģiju attīstības process un attīstības tempi diktē šādu stratēģiju. Bet tik dinamiskai attīstībai ir vajadzīga komanda, un tā nevar strādāt tikai vienas valsts robežās, ir nepieciešams daudz plašāks redzējums. Tai jābūt progresīvai zināšanu kombinācijai un jaunu ideju ģenerēšanai,” saka Jens Meiers. “Mēs varam būt konkurētspējīgi tikai tad, ja neesam atkarīgi no viena klienta vai viena tirgus diktētiem noteikumiem. Esmu pārliecināts, ka, piemēram, kuģniecības giganti un šīs nozares līderi spēš panākt vienprātību jaunajam par sadarbības nepieciešamību.”

“Breaking Waves” mudina lauzt vecos standartus

“Breaking Waves 2018”, kas 2018. gada 3. un 4. decembrī notika Helsinkos, speciālistu un konferences dalībnieku skatījumā bija lieliska domu apmaiņas platforma un jaunu ideju laboratorija. Konference pierādīja, ka jūrniecības nozares speciālisti spēš lauzt vecos standartus un raudzīties uz nozares attīstību, balstoties uz informācijas apmaiņu un nozares dialogu.

Hamburgas ostas pārvaldnieks Jens Meiers: “Konference “Breaking Waves” apliecināja, ka uzticība nozares dalībnieku starpā neveidojas vienā dienā, tā pieaug tikai laika gaitā, un šādas konferences, kā arī citas tikšanās un diskusijas palīdz iepazīt citam citu, kļūst par labiem paziņām, un tas jau tālāk ļauj veidoties ciešākām partnerattiecībām.”

Jena Meiera teikto apliecina Somijas jūrniecības nozare, kas uzņēmusies



konferences organizēšanu, jo ir apjautusi starptautiskās sadarbības jēgu un nozīmi. Somijai piekrit tādas kuģošanas jomas kā kruīza kuģu un ledlaužu bizness. Lai šajā nišā saglabātu augstu konkurētspēju, ir nepieciešams apmainīties ar informāciju un papildināt zināšanas, tāpēc ideju laboratorija un informācijas apmaiņa tam ir īstais formāts.

Jaunā pieeja biznesa plānošanai ļautu, piemēram, samazināt transporta sastrēgumus un tukšo kravas automašīnu skaitu ostu tuvumā, kā arī izmantot mazākus kuģus moderno piegādes ķēžu prasību apmierināšanai. Ja patērētājs vēlas kaut ko saņemt no Ķīnas, viņam ir vienalga, kāda loģistikas ķēde nodrošina piegādi, patērētāju interesē tikai tas, cik ātri viņš saņems savu pasūtījumu.

“Ir pilnīgi skaidrs – lai veidotu un attīstītu nākotnē tendētu biznesu, ir jāpūlce jauni cilvēki un jāuzklausa, ko viņi domā par nākotni, un mums ir jāspēj apvienot savas zināšanas ar viņu nākotnes redzējumu. Tas patiesībā bija jau vakardienas mājas darbs, jo šodienā no mums prasa nekavējošu rīcību,” savu pārliecību pauž Hamburgas ostas pārvaldnieks.■

Roterdamas osta saņem ESPO 2018. gada lielo balvu

Izvērtējot ostu iesniegtos projektus, Eiropas Jūras ostu organizācija (*European Sea Ports Organisation, ESPO*) visaugstāk novērtējusi Roterdamas ostas projektu “Roterdamas osta rada labu darba vidi ikvienam”, kurā osta lielāko uzsvāru likusi uz sadarbību ar pilsētu un pilsētas iedzīvotājiem, veidojot labu darba vidi esošajiem un arī nākotnes darbiniekiem.



Roterdamas osta jau vairāk nekā divdesmit gadus lielu vērību velta sinerģijas palielināšanai starp ostu, pilsētu un visu reģionu. Tā nodrošina saviem darbiniekiem apmācību, kas nepieciešama, strādājot ostā, meklē talantus, veicina sadarbību ostas uzņēmumu starpā, kā arī ostas procesos nodarbina iespējami vairāk Roterdamas un tās tuvākās apkārtnes cilvēku.

Žūrijas priekšsēdētājs Pats Coks atzina, ka žūriju īpaši pārsteidzis tas, kā Roterdamas osta saredz savu turpmākās attīstības stratēģiju gan saistībā ar tiešajiem ostas procesiem, gan sabiedrības informēšanu par ostas darbību, gan arī tās redzējums par nākotnes ekosistēmu kopumā.

Roterdamas ostas Sociālo un darba lietu departamenta direktors Henks de Bruins: “Šī ESPO balva ir apliecinājums tam, ka esam uz pareizā ceļa, jo cilvēkam vienmēr ir jābūt uzmanības centrā.”

ESPO pozitīvi novērtēja un ar veicināšanas balvām atzīmēja vēl trīs projektus: Lielbritānijas ostu apvienoto projektu, Ziemeļjūras ostu apvienoto projektu un Tallinas ostas projektu.

Veselības nedēļa Tallinas ostā

Tallinas ostai jau ir piecu gadu pieredze Veselības nedēļas organizēšanā ostā, un tā ir gatava šajā pieredzē dalīties ar citiem. To svinīgajā ESPO pasākumā 2018. gada 7. novembrī apliecināja Tallinas ostas valdes priekšsēdētājs Valdo Kalms.

“Viens no labas darba vides uzdevumiem ir nodrošināt, lai cilvēks justos laimīgs garīgi un fiziski. Lai uzlabotu savu darbinieku veselību, Tallinas osta nolēma rīkoties, organizējot Veselības nedēļu,” sacīja Valdo Kalms.

“Veselības nedēļas ietvaros tiek organizēti semināri par dažādiem ar veselību saistītiem tematiem, notiek mācību stundas, sporta pasākumi, kā arī asinsdonoru diena. Mūsu mērķis ir veicināt cilvēku izpratni par veselīgu dzīvesveidu un mudināt viņus iedvesmot savus tuvākos ikdienā dzīvot veselīgi, rosināt sabiedrību domāt par to, kā pagarināt igaunų dzīves ilgumu un mazināt augsto depresijas līmeni valstī. Papildus Veselības nedēļai, kas notiek reizi gadā, Tallinas osta atbalsta veselīgu dzīvesveidu visa gada garumā, piemēram, sponsorējot dažādas sporta aktivitātes.

Domāju, ka mūsu Veselības nedēļa dod labumu visai valstij, jo mēs publiski runājam par tik smagu tematu kā depresija, kas būtībā ir tāda pati slimība kā jebkura cita, un par to vajag runāt un meklēt palīdzību.

Tā kā tikai nepilni trīs procenti igaunų brīvprātīgi ziedo asinis, mūsu Veselības nedēļa ir veicinājusi arī sabiedrības interesi par donoru kustību un palīdzējusi izglābt dzīvību septiņsimt cilvēkiem.”■



Kāpēc investīcijas aiziet uz Igauniju?

Vācijas uzņēmums "Hamburg Hafen und Logistic AG" (HHLA), kas ir viens no Eiropā lielākajiem un ietekmīgākajiem konteinerterminālu operatoriem un savā darbībā izmanto mūsdienīgas apstrādes tehnoloģijas un novatoriskas IT sistēmas, 2018. gada jūlijā iegādājās visas Mūgas ostas stividorkompānijas "Transiidikeskuse AS" akcijas un pārņēma to savā īpašumā. Līdz tam "Transiidikeskuse AS" piederēja igauņu uzņēmējam Anatolijam Kunajevam.

Komentējot šo darījumu, HHLA padomes priekšsēdētāja Angela Tigrata sacīja: "Mēs Mūgas ostā saskatām lielu attīstības potenciālu un esam apņēmības pilni šo potenciālu pilnībā izmantot. Lēmuma pieņemšanu par biznesa attīstību un investīciju ieguldīšanu Igaunijā vienkāršāku padarīja politiskais klimats, kas Igaunijā ir



Anatolijs Kunajevs un Angela Tigrata.



pozitīvi vērtējams, un šis valsts atvērtā attieksme pret biznesu. Igaunijā ir maz birokrātijas, ir vienkārša un izdevīga nodokļu sistēma, piedevām Igaunija ir viena no straujāk augošajām ekonomikām Eiropā, kā arī pionieris digitalizācijas jomā. HHLA ir Hamburgā bāzēts uzņēmums, pieder Eiropas saimei un strādā globālajā tirgū."

Uzņēmējs Anatolijs Kunajevs, kurš jaunizveidotajā kompānijā turpinās

darbu padomē, noslēdzot darījumu atzina, ka HHLA ir liela pieredze un zināšanas kā konteineru termināla operatoram, tāpēc no šī darījuma ieguvēji būs visi, jo, piesaistot jaunas investīcijas, plašāku klientu loku un loģistikas iespējas, būs nesalīdzināmi vieglāk konkurēt mūsdienu sarežģītajā biznesa vidē.

Pašlaik konteinertermināla jauda ir 300 tūkstoši TEU, un to var palielināt līdz 800 tūkstošiem TEU.■

Ostās ienāk biorobotika

"Kad locis vada kuģi uz ostu, viņš no Kuģu vadības centra saņem informāciju par vēja virzienu un spēku, tomēr bieži vien pietrūkst precīzas informācijas par zemūdens strauēm, kuras nereti var būt spēcīgas un neprognozējamas," saka TTU vadošā zinātniece Marja Krūsmā. "Silamē ostā, piemēram, straumes lielā mērā ir atkarīgas no Narvas elektrostacijas darbības: ja atver slūžas, krasi ceļas ūdens līmenis, un šis process beidzas ar pamatīgu ūdens virpuļošanas ostas teritorijā. Mēs gar ostas pietātnēm esam uzstādījuši daudzus sensorus, un locis tagad iegūst datus ne tikai par vēju, bet arī par strauju virzienu, un šo informāciju var izmantot, vedot kuģi uz pietātni. Saskaņā ar pasaules statistikas datiem vairākums jūras negadījumu notiek ostu iekšienē, kuģiem ieejot vai izejot no ostas, un tas kuģošanas drošības ziņā tiek vērtēts kā viens no bīstamākajiem manevriem."



Igaunijā Silamē ostā darbojas Tallinas Tehnoloģiju universitātes (TTU) zinātnieku radīti sensori, kuru prototips ir zivis.

Marja Krūsmā TTU vada zinātnieku grupu, kas darbojas jūras robotikas nišā un, izmantojot dabas radīto jūras dzīvnieku dizainu, veido augsto tehnoloģiju produktus.

2008. gadā nodibināja TTU Biorobotikas centru, kas 10 gadu laikā kļuvis par vienu no pazīstamākajiem un atzītākajiem pētniecības centriem ne tikai Igaunijā, bet arī visā pasaulē.

"Biorobotika ir datorzinātnes, automatizācijas, datu plūsmas analīzes, mehānikas un fizikas kokteilis," saka zinātniskā centra vadītāja. "Mēs skatāmies uz dabu kā milzīgu patentu datubāzi. Evolūcija savu produktu izstrādei ir veltījusi gadu tūkstošus, tāpēc ir likumsakarīgi pētīt un kopēt dabas veidoto dizainu, jo vienmēr liels izaicinājums ir bijis radīt zemūdens tehnoloģijas. Mūsu darbības lauks ir ļoti plašs, jo ostu kapteiņi, biologi, zvejnieki, arheologi, enerģētikas speciālisti un kuģu būvētāji pilnīgi atšķirīgi skatās uz lietām un vērtē to, kādas mašīnas viņiem nepieciešamas un kā var izmantot mūsu tehnoloģijas."

Sabiedrība nespēj ļoti ātri pielāgoties straujām pārmaiņām, tāpēc dinamiskais pārmaiņu process ir jāvada gudri un uzmanīgi. Labs piemērs jau ir e-pārvalde, kas iezīmē nākotnes pārvaldības tendences.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2017.–2018. g. janvāris–decembris)

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	20 915,8	23 688,3	13,3
ķīmiskās beramkravas	2 392,3	2 056,5	-14,0
ogles	11 776,1	14 220,4	20,8
koksnes šķelda	646,4	941,6	45,7
Lejamkravas	5 728,1	4 121,4	-28,0
naftas produkti	5 644,9	4 085,1	-27,6
Ģenerālkravas	7 030,8	8 622,2	22,6
konteineri	4 605,0	4 909,6	6,6
skaits TEU	445 984	469 343	5,2
Roll on/Roll of	427,2	518,1	21,3
skaits	83 985	85 826	2,2
koksne	1 606,8	2 705,5	68,4
tūkst. m³	1 908,1	3 163,7	65,8
melnie metāli un to izstrādājumi	303,3	398,5	31,4
Kravas kopā	33 674,7	36 431,9	8,2

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2017.–2018. g. janvāris–decembris)

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	6 831,2	7 174,4	5,0
ķīmiskās beramkravas	195,1	386,5	98,1
ogles	4 618,2	5 186,1	12,3
koksnes šķelda	166,4	146,3	-12,1
Lejamkravas	10 693,0	10 490,1	-1,9
jēlnafts	0,0	3,2	100,0
naftas produkti	10 089,0	9 762,0	-3,2
Ģenerālkravas	2 511,0	2 661,4	6,0
konteineri	1,0	20,3	1 930,0
skaits TEU	256	2 112	725,0
Roll on/Roll of	2 107,0	2 212,8	5,0
skaits	81 815	88 415	8,1
koksne	391,2	421,3	7,7
tūkst. m³	434,2	472,4	8,8
melnie metāli un to izstrādājumi	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	20 035,2	20 325,9	1,5

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2017.–2018. g. janvāris–decembris)

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	4 858,5	5 731,0	18,0
labība un tās produkti	2 509,8	3 034,4	20,9
koksnes šķelda	260,5	186,7	-28,3
Lejamkravas	478,4	432,2	-9,7
jēlnafts	34,2	46,2	35,1
naftas produkti	376,1	312,3	-17,0
Ģenerālkravas	1 251,7	1 374,4	9,8
konteineri	52,7	47,7	-9,5
skaits TEU	3 829	2 996	-21,8
Roll on/Roll of	652,3	758,9	16,3
skaits	39 261	45 739	16,5
koksne	470,0	500,8	6,6
tūkst. m³	547,0	501,2	-8,4
melnie metāli un to izstrādājumi	5,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	6 588,6	7 537,6	14,4

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2009.–2018. g. janvāris–decembris)

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	32 805,6	33 362,9	37 251,8	11,7
ķīmiskās beramkravas	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	2 732,5	2 559,8	-6,3
ogles	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	17 591,6	20 874,4	18,7
koksnes šķelda	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	1 469,0	1 594,2	8,5
Lejamkravas	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	19 482,9	16 915,0	15 059,7	-11,0
jēlnafts	623,3	204,0	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	34,2	52,6	53,8
naftas produkti	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	16 110,0	14 159,4	-12,1
Ģenerālkravas	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	10 827,6	11 599,1	13 863,4	19,5
konteineri	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	4 658,7	4 977,6	6,8
skaits TEU	184 399	256 271	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	450 071	474 451	5,4
Roll on/Roll of	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	3 186,5	3 489,8	9,5
skaits	157 949	168 210	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	205 061	219 980	7,3
koksne	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	3 243,8	4 809,3	48,3
tūkst. m³	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	3 785,0	5 475,3	44,7
melnie metāli un to izstrādājumi	577,7	525,6	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	308,3	398,5	29,3
Kravas kopā	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	63 116,1	61 877,0	66 174,9	6,9

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2009.–2018. g. janvāris–decembris)

Pārvadājumu iedalījums	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	49 265,6	12,5
lekšmes pārvadājumu apjoms	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	1 653,4	1 366,5	-17,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	47 899,0	13,7
Eksporta kravu apjoms	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	351,8	316,7	-10,0
Importa kravu apjoms	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	3 067,3	3 120,6	1,7
Kopējais tranzīta kravu apjoms	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	44 461,7	14,8
Tranzīta apjoms caur ostām	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	39 481,2	35 039,1	39 416,6	12,5
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	3 680,1	5 045,1	37,1

SM informācija

Latvijas ostu ziņas īsumā

Būvēs satiksmes pārvadu no Tvaika ielas uz Kundziņsalu

2018. gadā Rīgas ostas pārvalde noslēdza līgumu ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru par Eiropas Savienības finansējumu satiksmes pārvada izbūvei no Tvaika ielas uz Kundziņsalu, kā arī ievērojami resursi tika novirzīti galvenā kuģošanas kanāla dziļuma uzturēšanai. Rīgas brīvostā, kur tiek pārkrauta vairāk nekā puse no Latvijas ostu kopējā kravu apjoma, 2018. gadā pārkrauti 36,4 miljoni tonnu dažādu kravu, kas ir par 8,2% vairāk nekā pērnā gadā. Pozitīvie kravu apgrozījuma rādītāji saistāmi ar kāpumu beramkravu un ģenerālkrauvu segmentos, kas ar uzviju kompensējis lejammkravu (naftas produktu) samazinājumu.

Noris sarunas par baltkrievu kokmateriālu eksportēšanu caur Rīgas ostu

Rīgas ostu apmeklēja Baltkrievijas Mežsaimniecības ministrijas pārstāvji, lai apspriestu sadarbību baltkrievu kokmateriālu eksportēšanā. Viesi atzina, ka sadarbības potenciāls ir iespaidīgs un pastāv ļoti daudz iespēju palielināt kokmateriālu tranzītu un meklēt dažādus sadarbības veidus. Turklāt Baltkrievijas puse prezentēja jau konkrētu sadarbības modeli. Rīgas ostai tas nozīmē iespēju turpmāk palielināt kokmateriālu kravu apjomu.

Vai atsāks kursēt prāmis uz Sāremā?

Ventspils brīvostas pārvaldei izdevās iesaistīties projektā "GoVeSa" – Gotlande – Ventspils – Sāremā, kas ieguva Eiropas Savienības atbalstu 1,3 miljonu eiro apmērā un 900 tūkstošus eiro gadā uz trim gadiem pasažieru plūsmas izpētei. Taču pat ar šādiem nosacījumiem nav izdevies atrast kuģošanas kompāniju, kas piekristu kļūt par līnijas operatoru. Galvenā problēma – sezonālitate,

prāmis uz salu var kursēt trīs mēnešus gadā, taču Sāremā pašvaldība nezaudē cerību uz kuģošanas līnijas atjaunošanu, savukārt salas iedzīvotāji izjūt nostalgiju pēc tūristiem no Latvijas. Ventspilij šis bizness arī būtu izdevīgs.

Ziemeļu mola rekonstrukcija Ventspilī

2019. gads Ventspils brīvostā sākās ar ostas lielākās hidrobūves – Ziemeļu mola – visu laiku vērienīgāko atjaunošanu, kas ilgs gandrīz divus



gadus. Iepirkuma rezultātā būvdarbu līgums par 12,86 miljoniem eiro noslēgts ar AS BMGS. Uzņēmumam ir liela pieredze hidrobūvju būvniecībā un atjaunošanā daudzās ostās, to skaitā Ventspilī.

Mērsraga osta meklē iespēju piesaistīt ES fondus

Mērsraga osta izturējusi ikgadējo kvalitātes vadības sistēmas ISO 9001/15 pārsertifikāciju. Ostas flotes kuģi izgājuši ikgadējo apskati, bet velkonim "Henriks" veikti modernizācijas darbi un kārtējā apskate. Lai ostas akvatorijā uzturētu kuģošanai drošu dziļumu, ir veikti ikgadējie padziļināšanas darbi un nepieciešamie ostas infrastruktūras remontdarbi. Mērsraga ostas pārvalde aktīvi meklē iespēju piesaistīt ES fondus, ir izstrādāts un iesniegts vērtēšanai ostas infrastruktūras modernizācijas projekts.

Liepājas SEZ pārvalde turpina attīstīt dzelzceļa infrastruktūru

Liepājas SEZ pārvalde turpina attīstīt dzelzceļa infrastruktūru, lai vilcieniem plūsmu uz Liepājas ostu būtu drošāka un ātrāka. Līdz 2019. gada beigām projekta "Liepājas ostas sauszemes pievedceļu attīstība" ietvaros plānots izbūvēt un rekonstruēt sliežu ceļus 2632 metru garumā, t.sk. 1815 metri ir jaunbūvējami sliežu ceļi, bet 817 metri pārbūvējami. Liepājas ostas dzelzceļa pievedceļu pārbūves un atjaunošanas projekta otrajā posmā paredzēta papildu posma izbūve starp ostu un Liepājas dzelzceļa staciju, projektu sāka īstenot 2018. gada septembrī, un tas jāpabeidz 270 dienu laikā. Līguma summa ir 2 495 646,21 eiro bez PVN.

Varas maiņa Skultes ostā

2018. gada 29. decembrī Saulkrastu novada dome ārkārtas sēdē nomaiņīja Skultes ostas vadošās amatpersonas. No Skultes ostas valdes priekšsēdētāja amata atbrīvots Ervīns Grāvītis un viņa vietā iecelts Alens Horsts, no priekšsēdētāja vietnieka amata atbrīvots Bruno Veide, kura vietā iecelts jaunais Saulkrastu domes priekšsēdētājs Normunds Līcis, savukārt ostas valdes locekļa amatā iecelta Aiva Aparjode.

Turpinās pilnveidot Skultes ostas infrastruktūru

SEB banka piešķirusi 2,7 miljonu eiro ilgtermiņa aizdevumu Skultes ostas pārvaldei, kas tiks ieguldīti ostas infrastruktūras pilnveidošanā, rekonstruējot zvejas kuģu piestātni un būvējot noliktavu zvejas piederumu uzglabāšanai. Projekta gaitā tiks pārbūvēta un atjaunota zvejas kuģu piestātne vairāk nekā 230 metru garumā, kā arī uzbūvēta jauna noliktava. Šā projekta īstenošanu atbalsta arī Zemkopības ministrija un Lauku atbalsta dienests ar ES fondu līdzekļiem.■

Realizēts līdz šim lielākais infrastruktūras būvniecības projekts Baltijas valstu ostās

Krievu salas termināļa projekta otrā posma būvdarbi ir pabeigti un objekts nodots ekspluatācijā, līdz ar to terminālis ir pilnībā gatavs sākt kravu apkalpošanas operācijas. Rīgas brīvdostas pārvalde stividoru SIA "Strek" un SIA "Riga Coal Terminal" teritorijā visus papildu infrastruktūras būvdarbus, ko tā bija uzņēmusies veikt, ir izpildījusi pilnā apjomā. Aptuveni pusi no 150 miljonu eiro lielā Krievu salas projekta izmaksām finansē Eiropas Savienība.



"Rīgas brīvdosta savu solījumu un apņemšanos ir izpildījusi pilnā apmērā – visi papildu infrastruktūras būvdarbi, ko bija paredzēts veikt otrās kārtas ietvaros, ir izpildīti un objekti nodoti ekspluatācijā. Līdz ar to var teikt, ka vairāku gadu intensīvais darbs pie Krievu salas termināļa objektu izbūves ir noslēdzies un Rīgas osta ir ieguvusi pasaules standartiem atbilstošu kravu apstrādes termināli, kas atbilst arī visaugstākajām vides prasībām," uzsver Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks.

Krievu salas projekta otrā posma ietvaros ir pabeigta visu komunikāciju, tai skaitā elektroapgādes kabeļu, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu, kā arī kravas laukumu un dzelzceļa izbūve. Kravas laukumiem uzlikts betona plātņu un asfalta segums. Rūpējoties par vides aizsardzības prasību ievērošanu un Krievu salas teritorijai piegulošo pilsētas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, uzbūvēts 23 metrus augsts vēja žogs vairāk nekā divu kilometru garumā. Vēja žoga galvenā funkcija ir efektīvi slāpēt valdošo vēju ietekmi uz ogļu krautnēm, neļaujot ogļu



putekļiem pacelties gaisā un nonākt apkārtējā vidē.

"Pateicoties gan lietpratīgai projekta vadībai un uzraudzībai, gan projektētāju un būvnieku darbam, gan veiksmīgajai sadarbībai ar stividoriem, kā arī labvēlīgiem laika apstākļiem, mums ir izdevies visus darbus

paveikt noteiktajos termiņos un pat nedaudz apsteidzot grafiku. Jau tuvākajā laikā jaunais Krievu salas terminālis varēs pilnvērtīgi uzsākt darbu," akcentē Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Objektā stividoru turpina specializēto ogļu izkraušanas, smalcināšanas, transportēšanas un kuģos iekraušanas iekārtu uzstādīšanu, regulēšanu un sagatavošanu ogļu pārkraušanas procesa sākšanai.

"Esam juridiski vienojušies ar stivdorkompānijām SIA "Strek" un SIA "Riga Coal Terminal", ka gala datums viņu darbības sākšanai Krievu salas terminālī ir 2019. gada 11. marts. Kreisajā krastā nekas netraucē sākt darbu, bet ir procesi, kas saistīti tieši ar labo krastu. Rīgas brīvdostas pārvaldes mērķis un uzdevums bija radīt apstākļus, lai no 2019. gada janvāra Krievu salā būtu iespējams strādāt, un to mēs esam izdarījuši," uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■

UZZIŅAI

Lai atbrīvotu Rīgas pilsētas centru no ogļu kravām un pārvietotu ogļu pārkraušanu uz jauniem, ar mūsdienīgām tehnoloģijām aprīkoti termināļiem Krievu salā, Rīgas brīvdostas pārvalde 2012. gadā sāka projektu "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra". 2015. gada 31. decembrī noslēdzās Krievu salas termināļa pamatinfrastruktūras izbūve, kuras ietvaros tika izveidotas četras dziļūdens piestātnes (kuģu iegrimē 15,5m) ar kopējo garumu 1180 metri un nepieciešamā pievedceļu un inženiertehniskā infrastruktūra.

Ventspils brīvostā turpināsies rūpnieciskās infrastruktūras attīstība

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis 2018. gadu vērtē kā veiksmīgu: ir audzis kravu apjoms ostā, atjaunota ostas infrastruktūra, osta turpina piesaistīt investīcijas jaunu rūpniecisko ēku būvniecībai. Jaunajā gadā Ventspils brīvostas pārvalde pieņem jaunus izaicinājumus.

“Pērn Ventspils ostas termināļos pārkrāva vairāk nekā 20 miljonus tonnu kravu, kas ir nedaudz vairāk nekā iepriekšējā gadā. Ņemot vērā pašreizējo situāciju tranzīta jomā, kaut ko vairāk gaidīt grūti. Tuvākajos gados mūsu uzdevums ir saglabāt kravu apgrozījumu pašreizējā līmenī un attīstīt citus darbības virzienus, industrializāciju ieskaitot,” saka Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. “Gribu atgādināt, ka ostas kravu apgrozījumu nodrošina privātie termināļi. Gada laikā tie darbojušies atšķirīgi – dažs labāk, dažs sliktāk. Taču kopsummā sasniegto kravu apgrozījumu var uzskatīt par apmierinošu. Galvenie kravu veidi ir ogles, naftas produkti, *ro-ro* kravas, dažādas citas beramkravas, piemēram, zāgmateriāli.”

Ostas pārvaldnieks arī uzskata, ka ir pildīta Ventspils brīvostas attīstības programma, un darbi norisinājās divos lielos projektos – hidrobūvju attīstība un remonts un ostas termināļu un industriālo zonu pievedceļu attīstība, kur katrā no projektiem jāapgūst ap 20 miljoniem eiro. “Ja runājam par hidrobūvju attīstības programmu, pagājušajā gadā mēs veicām Dienvidu mola rekonstrukciju, arī 2019. gadā turpinās krasta stiprinājuma un Zvejas ostas pieejas rekonstrukcija, kā arī sāka Ziemeļu mola rekonstrukcija.”

Par lielu izaicinājumu Ventspils brīvostas pārvaldei šogad kļūs jauna zemessūcēja iegāde. Pašreizējais zemessūcējs “Dzelme” ir jau diezgan nolietojies: jāmaina liela daļa korpusa, bet tāds remonts ir ļoti dārgs. Taču ostas pārvalde ir spiesta to darīt, jo, ja nav gultnes padziļināšanas kuģa, nav iespējams ostā uzturēt nepieciešamos dziļumus. I. Sarmulis uzskata, ka lielākās uzslavas pelnījusī ūdenslīdzēju komanda ar Denisu



Lapinu priekšgalā, kurš izgudrojis veidu, kā remontēt kuģa dzinēju ūdenī, neizceļot kuģi krastā. Taču ikvienam kuģim pienāk brīdis, kad tas ir jāmaina pret jaunu. Tāds brīdis pienācis arī gultnes padziļināšanas kuģim “Dzelme”. Ventspils brīvostas pārvalde izsludinājusi konkursu jauna zemessūcēja iegādei. Konkursa nosacījumi jaunā kuģa būvniecības finansējumam paredz eksporta kredītu, kas nozīmē, ka kuģa būvētājs pats piesaista kredītu. “Tāda Holandē izplatīta sistēma veicina kuģu būves un eksporta attīstību, bet mums nodrošina pieņemamus nosacījumus jauna kuģa iegādei. Janvāra beigās

gaidām piedāvājumus, vismaz divas kompānijas jau ir izrādījušas interesi,” saka Sarmulis.

Ventspils brīvostā turpināsies arī rūpnieciskās infrastruktūras attīstība. Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums iegūts triju rūpniecisko ēku būvniecībai – pa 1,16 miljoniem eiro uz katru ēku, kurās ražošanas procesam jāsākas līdz 2020. gada beigām. Kopējās projekta izmaksas tiek lēstas ap 16 miljoniem eiro. “Ostas tuvums, protams, ir izdevīgs eksportspējīgiem ražotājiem, un ražotāji ir svarīgi ostai, jo tās ir papildu kravas. Liela daļa uzņēmumu savus produktus eksportē caur ostu, piemēram, “Kurekss” zāgmateriālus un “Kurzemes granulas” koksnes granulas, no citiem Latvijas reģioniem ostā ienāk kūdra, balķi. Kaut gan šo vietējo kravu apjoms ar katru gadu pieaug, tas tomēr nav tik liels, lai aizstātu tranzītkravas. Ja runājam par rūpniecību, tad tās attīstība nodrošina vispirms jaunas darba vietas. Šobrīd Ventspilī ražošanā strādā vairāk cilvēku nekā ostā,” atzīst ostas pārvaldnieks.■

Ceturtdaļgadsimta jaunā statusā

Salacgrīvas osta stabili turas salīdzinoši sīvajā mazo ostu konkurences tirgū, īstenojot loģistikas pakalpojumus Vidzemes jūrmalā, lai gan Skultes ostas un Pērnavas klātbūtne sābros ir jūtama – kravu ir mazāk, nekā ļauj pārkraut ostas kapacitāte. Tādēļ par katru kravu ir jācīnās, bieži vien gadiem, uzskata Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais.



Divkārtšojusies papīrmalkas pārkraušana

Salacgrīvas ostai Latvijas simtgades gads bijis bagāts – ostā pietājuši 120 kuģi (par 29 vairāk nekā 2017. gadā) un pavisam pārkrauti 348 200 tonnu dažādu kravu (2017. gadā – 263 556 t). Līdz šim visrosīgākais bijis 2015. gads (125 kuģi un 349 357 t), un, kā uzsver I. Īstenais, nu gandrīz jau sasniegti šā ražīgā gada rādītāji.

Īpaši darbīgi ostai bijuši februāra, marta, aprīļa un decembra mēneši, kad vidēji fiksēti 13 – 14 kuģu ienācieni.

Kravu struktūra paliek iepriekšējā – papīrmalka, kūdra, keramzīts un asfalts. Pēdējā apjomi aizvadītajā gadā ievērojami auguši – no 2915 tonnam 2017. gadā līdz pat 13 043 tonnām pērn. Divkārtšojies papīrmalkas eksporta apjoms – no 90 821 līdz 18 3545 tonnām, nedaudz audzis kūdras eksports – attiecīgi 36 973 un 46 033 tonnas. Keramzīts ievests līdzīgā apjomā – pērn 37 769 tonnas, gadu iepriekš – 39 891.

No jauna 2018. gadā parādījušās šķembas (3551 t) un balķi (5043 t),

taču sarucis malkas eksports (attiecīgi no 16 742 t līdz 11 862 t) un šķeldas eksports (no 76 214 t līdz 47 334 t).

Papīrmalkas cena tirgū turas augsta, tādēļ to apjomi ir lieli, savukārt siltās ziemas iespaido šķeldas pieprasījumu. Abos Salacas krastos strādā viens stivdors – "Salacgrīvas Nord Termināls", kas uztur stabilu tempu, nodrošinot ostas ritmisku pulsu. Ja augstā cena papīrmalkai noturēsies arī šogad, ir pamats cerēt, ka apgrozījums ostā būs līdzīgs nule aizvadītajā gadā sasniegtajam.

Zvejniecība Salacgrīvā neizzudīs

Nav noslēpums, ka zvejniecības nozare pēdējos gados malta kā caur dzirnakmeņiem. Izdzīvojuši stiprākie. Tādēļ jo lielāks gandarījums, ka Salacgrīvas un Kuivižu ostās, kur radīti visi apstākļi zvejnieku izdzīvošanai, jau kuru gadu tauvojas traleri "Pirita" un "Nadežda". Pateicoties SIA "Baņķis" vadītāja Kārļa Kleina pūlēm, mūsu pusē nav aizmirsta liča zveja un senais piekrastnieku arods.

Parasti mēs redzam tonnas un kuģu izmērus, taču aizmirstam, ka

komerckravas ir tikai tranzīts caur ostu. Daudz lielāka pievienotā un patriotiskā vērtība ir zvejniecībai – aiz katra kuģa, katras laivas stāv cilvēki, viņu ģimenes, mūsu novada dzimtu labklājība. Zivju apstrādē nodarbināti daudzi vietējie, un tā ir mūsu kopīgā rūpe, lai šis senais arods varētu pastāvēt un zvejniekiem tiktu radīti maksimāli labi apstākļi darbam.

Kuivižu kā ostas atdzimšana sākās tieši ar Eiropas Savienības struktūrfondu prasmīgu ieguldīšanu Krišupītes krastos – pietātnēs, zivju apstrādes kompleksā, kas neapšaubāmi ir pārdomātas privātās iniciatīvas un partnerības rezultāts.

Top jahtotāju servisa centrs

Pārmaiņas gaida Salacgrīvas ostas promenādi – upes labajā krastā taps jahtotāju servisa ēka. I. Īstenais uzteic projektu – tas ir dizainiski pievilcīgs, daudzfunkcionāls – ar iespējām dažādu prasību cilvēkiem (arī ar kustību traucējumiem) izmantot jaunās telpas. Tur būs tūrisma informācijas centrs, burātāju un airētāju (Salacgrīvā šī aizraušanās iegūst arvien lielāku popularitāti treneru Močānu virsvadībā) darba telpas, kā arī ostas pārvaldes telpas.

Jaunā ēka būs patīkams arhitektonisks akcents starp ostu un vēsturisko Salacgrīvas bāku, kas kļuvusi tūrisma "topa" objekts, iemiesojot sevi stāstu par ostas pagātni un tikšanās vietu saulrietā Salacas krastā.

2018. gads ostas vēsturē iezīmējās ar labā krasta pietātnes atjaunošanu iepretim AS "Brīvais vilnis" saldētavai. Tagad zvejas kuģiem (arī igauņiem, kuri ziemā intensīvi izmanto Salacgrīvas ostu) ir nodrošināti lieliski apstākļi zivju nodošanai, ieskaitot pārkraušanas tehniku un citu loģistikai nepieciešamo aprīkojumu. Pietātnes nodošana īsi pirms Latvijas

simtgades iezīmēja darbu pabeigšanu, ko tik ļoti gaidīja zvejnieki.

Runājot par ostas nākotnes iecerēm, I. Īstenais lēš, ka stividoriem par jaunu nenāktu domāt par jaunu slēgto noliktavu būvi, jo tādas kravas kā kūdra, kas pārkraujot rada putekļus, aizvien vairāk var satraukt "zaļo" prātus. Kā nekā – tirā vidē mēs gribam dzīvot itin visi.

Reņģēdāji – pāri visam!

Ostas pārvalde iespēju robežās atbalsta vietējo aktivitātes. Tā nu jau trīs reizes Salacgrīvā noticis Reņģēdāju festivāls, ko aizrautīgi organizē novadnieks Dzintris Kolāts. (2019. gadā Salacas krastos tikšoties Prātvēderi!) Katrs šāds pasākums nāk par labu mūsu novada atpazīstamībai, lieliski papildinot jau esošās tradīcijas – Masku festivālu, Jūras svētkus, Nēģu dienu un Pilsētas svētkus. 2018. gadā varējām atbalstīt salacgrīvieša Arvīda Mitrevica (1922– 2012) retrospekcijas "Kur Salaca tiekas ar jūru" izdošanu, un arī nākotnē mēs vērtēsim iespējas palīdzēt celt gaismā novada vērtības – cilvēkus, notikumus, labas ierosmes.

Kuivižu ostā ir atbalstāma jaunsargu instruktora Ojāra Liedeskalniņa vēlme īstenot jungu apmācības programmu, rādot zēniem un meitenēm, ko nozīmē jūrnieku mezglis, kuģu signālkarogi, mācot airēt un burāt ar jollām. Katra šāda iniciatīva rada interesi un šajos globalizācijas vējos palīdz jaunos noturēt pie dzimtā krasta.

Ostas pārvalde 2019. gadā atskatīsies uz savas darbības pusgadsimtu. Salacgrīvas osta neapšaubāmi ir daudz senāka, tādēļ jau top grāmata par Salacas krasta ļaudīm no senlaikiem līdz mūsdienām. Lielu palīdzību un atbalstu ostas senatnes izziņāšanā sniedz Salacgrīvas muzejs, kura fondos glabājas daudz vērtīga un vēl apzināma. Osta Salacas krastos nes sev līdzī lībiešu cilšu stāstu, Vecsalacas barona Ferzena jūrniecības muzeja sāgu un vēstis par pirmajiem lielajiem zvejnieku svētkiem 1939. gadā, kad meijām pušķotas laivas un kuģi stājās parādei Salacas grīvā. Tas ir vairāku gadsimtu stāsts par ostu pilsētu un par pilsētu kustībā. ■

Gints Šimanis



Kad atnāks nākamā gadsimta vētra?

"Šoreiz velti mēroju ceļu līdz Kolkas ragam!" Tā nedaudz skumīgi skan kāda mana paziņas un laba fotogrāfa balss. Viņš bija cerējis noķert labus fotomirkļus vietā, kur Mazjūra tiekas ar Dižjūru un reizēm vilņi, viens pret otru triekdamies, lec gaisā šļakatu mākoņos pat vairāku metru augstumā.

Šoreiz tā nav bijis, taču – kas vienam skāde, tas otram prieks. Pamatīga vētra, pret krastu triekdamās, var nodarīt ne mazums posta apkārtnei un mežiem, var kaitēt arī cilvēkiem. Tāpēc varbūt labi vien ir, ka izkārti sarkani vai oranži brīdinājuma karogi arī tad, ja pati vētra līdz krastam nenonāk vai arī pagriež savu gājumu uz citu pusi. Un kaut kā tā ir sagadījies, ka pēdējie trīs vai četri jaunu gadu iesākumi bijuši visai vējaini un jūrā pie mūsu krasta nemierīgi. Par laimi, nekādi lieli postījumi šajās gada iesākuma vētrās mūsu piekrastē gan nav bijuši. Un šoreiz laika prognožu sastādītājiem par nelielām neprecizitātēm neko nepārmetisim, jo laikus brīdināts cilvēks ir apbruņots cilvēks. Arī pret dabas spēku negantumu un milzīgo pārspēku.

Kad vēl nebija interneta...

Ja pārceļamies uz pagājušo gadsimtu, tad vēl pirms Otrā pasaules kara daudzas lielas vētras ceļoja nostātos no vienas zvejnieku vai jūrnieku paaudzes uz nākamo. Toreiz nebija

globālu novērošanas sistēmu, gudru un visu redzošu satelītu un vēl daudz citu mums jau ierastu lietu, bez kurām savu ikdienu vairs nemākam organizēt un aizvadīt.

Tā pirms Otrā pasaules kara pie Užavas bākas dzīvojošie Kurzemes krasta iedzīvotāji vēl stāstījuši par lielu vētru, kas plosījusies Baltijas jūrā ap 1905. gadu. Užavas krasta zvejnieki ap Ziemassvētkiem devušies jūrā uz silķu zveju, taču laika apstākļi samaitājušies, uznākusi vētra ar snieguni, un zveji jūrā nomaldījušies. 18 cilvēki esot noslīkuši, pārējos, par laimi, uzņēmis garāmbraucošs angļu kuģis un aizvedis uz Rīgu. Taču ar to zveju piedzīvojumi šajā izbraucienā vēl nav beigušies. Rīgā tobrīd plosījusies soda ekspedīcija pēc 1905. gada revolūcijas mēģinājuma, un zveji iespundēti cietumā, jo noturēti par pamukušiem revolucionāriem. Ar laiku pārpratums gan esot noskaidrojies un vīri atlaisti mājup.

Vēl tās puses iedzīvotājiem prātā palicis kāds stipri senāks notikums,

►►► 46. lpp.

►►► 45. lpp.

kad vienā baisā vētrainā naktī piekrastē no Klaipēdas līdz Rīgai dzīvību zaudējuši teju 200 zvejnieku. Pēc tādiem traģiskiem notikumiem daudzi esot metuši zveju pie malas un devušies uz Ventspili meklēt darbu un iztikšanu.

Lietuvas pierobežas ciemu Nidas un Papes zvejnieki bieži braukuši zvejā pat 60 kilometru attālu no dzimtā krasta. Arī tad, uznākot spējām vētrām, daudzi gājuši bojā un zuduši bez pēdām, savukārt laivu atliekas skalotas krastā Vāczemē. Ar to droši vien domāta vāciešiem tolaik piederošā Austrumprūsija, kas sākās pavisam netālu uz dienvidiem no kādreiz Latvijai piederošās Palangas. Visai skumjas pārdomas tolaik ceļotājiem radīja nelielās piejūras ciemu kapsētas, kur bieži vien tika guldīti sveši zvejnieki vai jūrnieki, kuru mirstīgās atliekas jūra izmeta krastā. Tā arī neviens nekad neuzzinās viņu vārdus, no kurienes viņi nākuši un kur varbūt vēl ilgi viņus gaidīja pārnākam mājās.

Strandējuši burinieki un apslēpti dārgumi

Vētras mūsu piekrastē bieži atklāj agrāk bojā gājušu burinieku atliekas. Pat vēl tagad jau labi paaugušos prieku ielokā patālu no ūdens malas mūsu slavenajā Kolkas ragā skatāmas smiltīm klātas burinieka atliekas. Zinātāji teic, ka šajā apkārtnē zem ūdens apslēpta teju lielākā kuģu kapsēta Baltijas jūrā.

Mazirbes pusē vecie ļaudis pirms Otrā pasaules kara zinājuši stāstīt, ka reiz senlaikos visa jūrmala no Pitraga līdz Sīkragam bijusi kā nosēta ar bojā gājušiem svešzemju karavīriem. Vēlāk jūra no savām dziļēm izskalojusi arī svešo karotāju kuģus – vienu Pitragā un divus Sīkraga jūrmalā. Vairāki karakuģi toreiz gājuši bojā arī uz Kolkas sēkļiem. Dažu kuģu vraki jūrā pie Mazirbes zvejniekiem bijuši zināmi vēl pirms Pirmā pasaules kara. 1898. gadā Dundagas barons pavēlējis izvilkēt no jūras vienu šāda kuģa enkuru. Tas bijis apmēram 4,5 metrus garš ar 3,5 metrus gariem ragiem. Vēlākos laikos to sazāģējuši un mēģinājuši aizvest, taču enkurs pat sazāģēts bijis tik smags, ka to nav varējuši izdarīt.

Vēl šajā piekrastē dzirdēti nostāsti par vētrā avarējušu zviedru kuģi, uz kura atradusies karaļa kase. To zviedri aprakuši kāpās un devušies prom. Kad pēc laika atgriezušies, noslēpto karaļa kasi vairs nav izdevies atrast. Raugi, slēpjot kāpās dārgumu, zviedri mērijuši attālumu no ūdens malas, bet mēs taču labi zinām, ka krastus pamatīgi noskalot spēj pat viena vidēji spēcīga vētra, ja vien vējš iegriežas no īpaši labvēlīgas puses. Tā nu zviedri pieļāva kļūdu, un varbūt dārgumi vēl tagad atdusas kaut kur jūras piekrastes ūdeņos.

Grūti teikt, cik ticami ir visi iepriekš minētie stāsti. Lielāks vai mazāks racionāls kodols pavisam droši slēpjas katrā no tiem. Tukšā vietā un bez iemesla nekas šajā pasaulē nerodas un nenotiek!

Vētrās bez traģēdijām neiztikt...

1857. gada septembrī no Rēveles (Tallinas) uz Kronštati devās trīs Krievijas impērijas karakuģi. Laiks bija nemierīgs jau vairāk nekā divas diennaktis, spēcīgas vēja brāzmas pūta kuģu burās, tomēr nekas neliecināja, ka drīzumā notiks viena no lielākajām mierlaika traģēdijām Baltijas jūrā. 10. septembra rītā ap pulksten septiņiem negaidīti uznākusī ļoti spēcīga vēja brāzma noguldīja uz sāna vienu no trim kuģiem – "Leffort". Tajā strauji ieplūda ūdens, un kuģis nogrima, sev līdzī dzelmē aiznesdams 826 cilvēkus. Līdz ar apkalpi uz kuģa atradās 53 sievietes un 17 bērni – apkalpes locekļi



ģimenes. Izdzīvojušo šajā katastrofā nebija. Abi pārējie kuģi cīnījās ar vētru un nespēja laikus piesteigties palīgā grimstošajam.

Līnijkuģi "Leffort" ūdenī nolaida 1835. gadā, klātesot pašam imperatoram Nikolajam I. Kuģis bija 58 metrus garš un bruņots ar 94 lielgabaliem. Komisija, kas vēlāk pētīja kuģa nogrimšanas apstākļus, atzina, ka krava uz tā bijusi nepareizi novietota un nostiprināta, iespējams arī, ka lielgabalu lūkas bija atstātas vaļā, kas varēja sekmēt kuģa ātru pildīšanos ar ūdeni un nogrimšanu. Kuģa vraku jūras dzelmē Hoglandes kuģa nogrimšanas apstākļus, atzina, ka krava uz tā bijusi nepareizi novietota un nostiprināta, iespējams arī, ka lielgabalu lūkas bija atstātas vaļā, kas varēja sekmēt kuģa ātru pildīšanos ar ūdeni un nogrimšanu. Kuģa vraku jūras dzelmē Hoglandes kuģa nogrimšanas apstākļus, atzina, ka krava uz tā bijusi nepareizi novietota un nostiprināta, iespējams arī, ka lielgabalu lūkas bija atstātas vaļā, kas varēja sekmēt kuģa ātru pildīšanos ar ūdeni un nogrimšanu.

Bojā gājušo skaita ziņā šī traģēdija palika nepārspēta līdz 1994. gada



28. septembra vētrai. Ap pusdienu naktī prāmis "Estonia", kurš bija ceļā no Tallinas uz Stokholmu, raidīja ēterā palīdzības saucienu un pēc apmēram pusstundas jau atradās zem ūdens. Bojā gāja 852 cilvēki, izdevās izglābt 137. Starp bojā gājušajiem bija arī vairāk nekā 20 pasažieri no Latvijas. Oficiāla starptautiska izmeklēšanas komisija gala slēdzienā atzina, ka vilņi norāvuši kuģa priekšgala vizieri un tas bijis galvenais iemesls straujai ūdens ieplūšanai kuģī. 157 metrus garā prāmja ekspluatācija sākās 1980. gada pavasarī, tas bija būvēts vienā no Rietumvācijas kuģu būves rūpnīcām. Neatkarīgie eksperti un pētnieki apšaubīja izmeklēšanas komisijas gala atzinumu par prāmja nogrimšanas iemesliem. Par šo notikumu uzrakstītas vairākas grāmatas, uzņemtas dokumentālās un pat mākslas filma. Kaut arī neatkarīgo pētnieku darbība šīs traģēdijas sakarā nodēvēta par kārtējo konspiroloģiju, tomēr ir dokumenti, kam piešķirts slepenības statuss. Tie

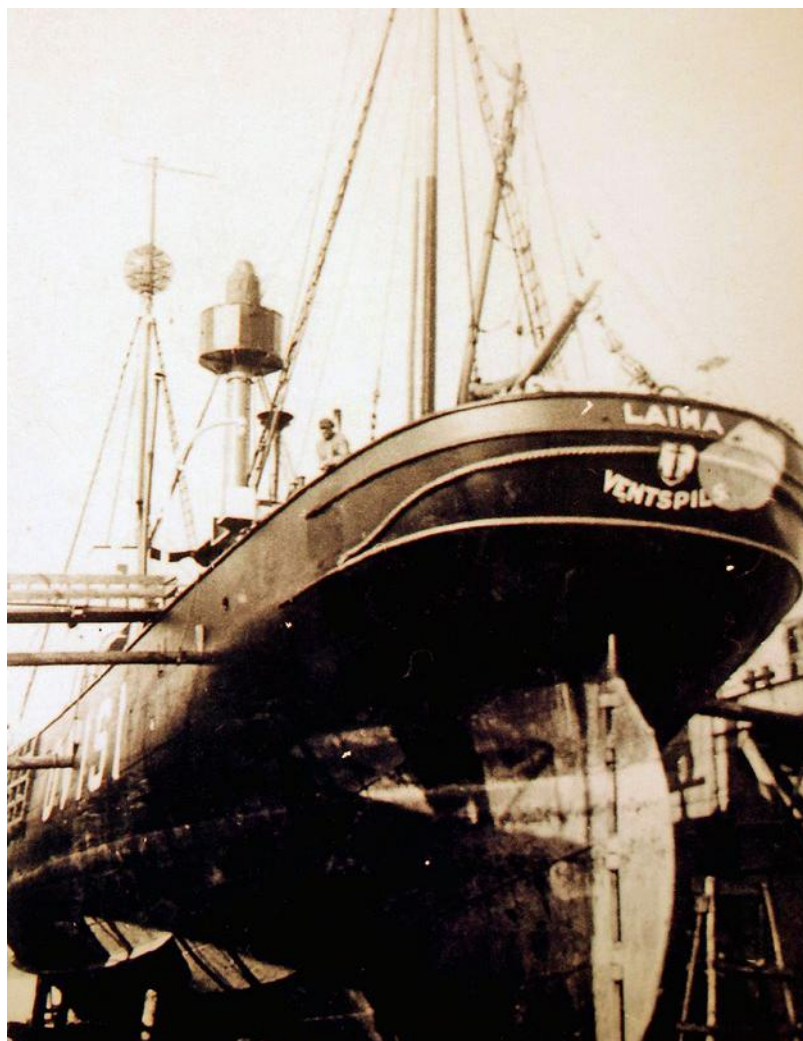
sabiedrībai joprojām nav pieejami un visdrīzāk nebūs pieejami vēl tuvākos 70 gadus.

Spējas un spēcīgas vētras dragājušas ne tikai lielus, savulaik modernus un jaudīgus kuģus. Nekas neliecināja par strauju viesuļvētras tuvošanos arī 1988. gada 28. jūlija naktī, kad burājumā no Pērnavas Rīgā vjadzēja atgriezties Latvijas čempionāta sacensību jahtām. Gandrīz trīsdesmit jahtas vēlā pievakarē jau cerīgi skatīja tālumā Daugavgrīvas bāku, un neviens pat nenojauta, ka neliels spirts vējš strauji pārtaps visu iznīcinošā viesuļvētrā, kuru pavadīs milzīgi vilņi. Rezultātā divas jahtas nogrima, vairākas tika izsviestas krastā kā skaidiņas, un četri burātāji zaudēja dzīvību. Jahta "Spaniel", kas tobrīd bija ceļā uz Gdaņsku, brīnumainā kārtā nenogrima netālu no Roņu salas un bija spiesta atgriezties Rīgā.

Ugunskuģi apdraud vētras un klaiņojošas mīnas

1923. gada 23. oktobrī ceļā uz Ovišu sēkļiem, lai tur noenkurotos, no Rīgas dodas ugunskuģis "Laima". To pavada kuģis "Hidrogrāfs", lai palīdzētu ugunskuģim ieņemt pareizu pozīciju. Tomēr jūrā sākas nopietna vētra, un abiem kuģiem nākas meklēt patvērumu Ventspils ostā. Pēc trim dienām vētra norimst un ugunskuģis veiksmīgi nostiprinās Ovišu sēkļos, lai sāktu savu darbu. Tas gan nav viegls, it īpaši ziemas un rudens vētru laikā, kad kuģis sāk apledot vai tam sāk pietrūkt ogļu bunkuros. Reizēm mierīgs laiks ir visai neilgi, un tad Ventspils ostas velkonim "Rota" jāpaspēj nogādāt ogles līdz "Laimai". Vienā reizē var aizvest pat 25 tonnas ogļu, tās kalpo ne tikai par kurināmo, bet arī par kuģa balastu nedrošajos Ovišu sēkļu ūdeņos.

1936. gada oktobra nogalē visā Ziemeļeiropā plosās neganti spēcīga vētra. Kādu dienu pulksten 5.45 no rīta Ventspils ostas valde saņem radiogramu ar ziņu, ka viesuļvētra ugunskuģi "Laima" norāvusi no enkura un dzen Kolkas virzienā. No ostas "Laimai" palīgā steidz velkonis "Līva", taču jūra to sagaida ar tādiem vilņiem, kas šļāc ūdeni pāri velkoņa skurstenim. "Līvai" jāatgriežas ostā, bet no Rīgas palīgā steidz daudz lielāks un spēcīgāks



velkonis – "Lāčplēsis". Tas laimīgi sasniedz vētras plosīto "Laimu", bet tobrīd vētra jau sāk pierimt un briesmas mazinās. Uz ugunskuģa esošā sešu vīru apkalpe un kapteinis Cīrulis ir drošībā.

Tā pati vētra plosās arī Elbas upes grīvā, un no kāda angļu kuģa jūrniki redz, kā milzu vilnis apgāž un jūra aprij vācu ugunskuģi "Elba N1". Tikpat traģisks liktenis skar latviešu tvaikoni "Helena Faulbaums", kurš nogrimst pie Skotijas krastiem. Četri vīri izdzīvo, 15 aiziet mūžībā.

Ovišu ugunskuģi un Baltijas jūrā kuģojošos tvaikoņus un buriniekus apdraud arī vētru norautas jūras mīnas. Tas ir Pirmā pasaules kara mantojums, kas uzpeldējis pēc vētrām un atklejojis no nezināmām vietām. Mīnas manītas pat tuvojamies Ventspils

ostai un Irbes jūras šaurumā. Par saviem vērojumiem satraukti ziņo arī "Laimas" jūrniki, un tiek solīts, ka jau visdrīzākajā laikā tiks atrisināts viņu dzīvības apdrošināšanas jautājums.

Spēcīgi orkāni un gadsimta vētras

Par gadsimta vētru pavisam droši var saukt to, kas brāzās pāri Latvijai 1967. gada 18. oktobrī. To radīja virs Dānijas esoši cikloni, un vēja ātrums Latvijā sasniedza 30 m/s, bet vēja brāzmas pie Liepājas dragāja visu savā ceļā ar ātrumu pat 48 m/s, un šis rekords joprojām nav pārspēts. Smagi cieta Liepājas rajona piekrastes zvejniecība – vējš un vilņi sadragāja steļus jūrmalā un arī laivas.

▶▶▶ 48. lpp.

Jjauns skatu tornis Kuivižos

Autobraucēji, dodoties pa "Via Baltica" (A1) no Salacgrīvas Igaunijas virzienā, noteikti būs pamanījuši 14 metrus augsto skatu torni Kuivižos Krišupītes krastā. Tas ir blakus 2002. gadā atklātajai ciema identitātes zīmei (koka tornis Ģirts Burvis), kurā norādīts gada skaitlis "1864", kad, pēc nostāstiem, 13 vīri ar lāpstām padziļinājuši Krišupītes grīvu, lai tur iebūvētu ostu piekrastnieku laivām. Tajā pašā gadā Ainažos pēc K. Valdemāra iniciatīvas atvēra pirmo latviešu un igauņu jūrskolu.



Jaunā skatu torņa projekts īstenots, pateicoties biedrības "Jūrkanete" (zivsaimniecības vietējā rīcības grupa) un Lauku atbalsta dienesta sniegtajam finansējumam pašākumā "Sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģijas īstenošana. Atbalsts resursu vairošanai un klimata pārmaiņu mazināšanai teritorijā".

Projekta īstenotājs Atis Jirgenšons stāsta, ka aktivitāšu rezultātā blakus skatu tornim izbūvēts labiekārtots stāvlaukums, soli un galdi velotūristu atpūtai, kā arī tualete.

Skatu tornī sadarbibā ar Salacgrīvas Tūrisma informācijas centru izvietoti stendi par vietējo zvejniecību un kultūrvēsturisko mantojumu. Tādējādi, attīstoties velotūrismam, vietējiem iedzīvotājiem un novada viesiem tiks nodrošināta labiekārtota apmešanās vieta ar pašapkalpošanos – būs iespēja uzkāpt skatu tornī, lai pavērotu piejūras dabas krāšņumu un vietējo zvejnieku gaitas, un atpūsties, lai sagaidītu jahtas un zvejnieku laivas no selgas un saulrieta jūrā. ■

Gints Šimanis

►►► 47. lpp.

Papes ezers saplūda kopā ar jūru, un vietējie iedzīvotāji ko tādu neatcerējās. Vētra no Liepājas sev lauza ceļu uz Kuldīgu, Saldu, Jaunjelgavu un Jēkabpili. Arī Rucavā, Bauskā un pat Viļānos brāzmas sasniedza ātrumu 40 m/s. Šī vētra skāra 24,8% Latvijas mežu un radīja milzīgus postījumus, kuru likvidācijai tika ievesti viesstrādnieki no Baltkrievijas, Ukrainas un Krievijas bezmežu rajoniem. Viņiem tika atļauts izvest ap 50% no iegūtās koksnes. Tā Latvijā sākās *gucuļu* un motorzāģu *Družba* laiki.

Kaut arī meteostatistikā apgalvo, ka šādas spēcīgas vētras var mūs apciemot reti, nākamā postošā vētra atnāca jau pēc diviem gadiem. Vīrs Ziemeļjūras izveidojies ciklons devās pāri Skandināvijai Tallinas un Pleskavas virzienā. Tas radīja ļoti spēcīgu vētru Baltijas jūrā un Rīgas līcī. Rīgā vēja brāzmas traucās ar ātrumu 40 m/s, bet piekrastē pludmali ārdīja un tricināja pat četrus piecus metrus augsti viļņi. Jūrmalā tika noskalotas Mēlužu un Dubultu glābšanas stacijas, vētra postīja slavenā restorāna "Jūras pērle" pamatus, kurus centās glābt ar smilšu maisu palīdzību.

Pārplūda lielas teritorijas ne tikai Jūrmalas apkārtnē, bet arī pie Gaujas un Lielupes ietekām. Zem ūdens pazuda daudzas Daugavas salas lejtecē, zaļsalniekus glāba ar armijas amfībijām. Daudzviet cilvēki glābās ēku otrajos stāvos vai bēniņos, jo pirmie stāvi bija applūduši. Daugavas ūdens saimniekoja ne tikai Ganību dambja, Katrīndambja, Vecmīlgrāvja un Bolderājas apkārtnē, pārplūdis bija pat laukums pie Operas pašā Rīgas centrā.

Šī vētra skāra vēl lielākas mežu platības nekā iepriekšējā, un atrodamas ziņas par vairākiem desmitiem bojā gājušo šajā vētrā.

Arī 21. gadsimts jau paspējis iezīmēties ar postošu vētru. 2005. gada 9. janvārī pēc pusnakts Latvijai pāri traucās orkāns "Ervīns" (arī "Gudruns"). Spēcīgais ciklons piedzima Atlantijas okeānā rietumos no Lielbritānijas un tad, pieņemdamies spēkā, ātri pārvietojās ziemeļaustrumu virzienā. Ciklona centrs šķērsoja Baltijas jūras Botnijas līci,



bet Latvijas teritoriju par laimi skāra tikai tā dienvidu daļa.

Brāzmās vēja ātrums sasniedza 40 m/s, bet pie Grobiņas vēja ģenerators pat reģistrēja ātrumu 51 m/s. Vislielākie postījumi skāra Kurzemes reģionu – lielās platībās tika nogāzts mežs, vērienīgi noskalots krasts Liepājas, Ventspils un Kolkas raga apkārtnē. Nepieredzēti lieli viļņi skaloja arī Vidzemes krastu, jo īpaši ziemeļu daļā, sākot jau no Saulkrastiem. Pierīgu skāra plūdi – tika sākta iedzīvotāju evakuācija no applūdušām teritorijām Bolderājā, Vakarbuļļos un Mangaļsalā. Uz Mangaļsalu vedošais dambja autoceļš pāri Vecdaugavai bija zem ūdens. Daudzviet bija noskalotas un izpostītas priekškāpas jūras krastā, apdraudēti piejūras autoceļi, mājas bija zaudējušas jumtus un jebkuru pārvietošanos apdraudēja nolauzti un izgāzti koki.

Vairāk nekā pusē Latvijas teritorijas bija traucēta elektroenerģijas padeve, nedarbojās apsardzes sistēmas, daudzviet nebija mobilo sakaru. Policija patrulēji pastiprināti. Valstī atcēla mācības izglītības iestādēs un izsludināja enerģētisko krīzi. Kopējie "Ervīna" postījumi valsts ekonomikā un dabai tika lēsti 15 miljonu latu apmērā. Izpostītie Kurzemes meži vēl vairākus gadus pēc vētras atgādināja par tās spēku un nodarījumu vērienīgumu.

Ar katru gadu meteoroloģisko novērojumu digitālās sistēmas tiek pilnveidotas un, cerams, kļūst arvien precīzākas un savās prognozēs tālredzīgākas. Par spīti tam neaizmirsīsim ik pa brīdim ar redzīgu aci paraudzīties debesīs, lai kāda neplānota vēja brāzma, lietus vai sniega šalts mūs nepārsteigtu nesagatavotus. Jo agri vai vēlu nākamā gadsimta vētra visam noteikti atnāks! Vismaz mēģināsim būt tai gatavi. ■

Normunds Smāļinskis



Latvijas valstiskās jūrniecības vēstures mirklī

2019. gada jūnijā aprit 100 gadu kopš Latvijas Pagaidu valdības nokāpšanas no kuģa "Saratov" Liepājā. Šis notikums ir būtisks Latvijas valsts izveidē un atzīmējams simtgades notikumu kontekstā. Laikā, kad pirms 100 gadiem risinājās neatkarības iegūšanas notikumi, Latvija bija republika bez zemes, Kārļa Skalbes vārdiem – "republika uz ūdens". Latvijas teritorijā saimniekoja gan Stučkas valdība, gan Andrieva Niedras spēki, bet Kārļa Ulmaņa vadītā Pagaidu valdība, Lielbritānijas un Francijas karakuģu sargāta, atradās uz kuģa "Saratov".

27. jūnijā aprit tieši simt gadu, kopš Ulmaņa valdība varēja izkāpt krastā. No tā brīža Latvija kļuva par valsti ar zemi.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas fotokonkurss

3. vietas ieguvēja kapteiņa Stanislava Boiko “Pērkona negaiss Maiamī” (“The thunderstorm at Miami”)

