



JŪRNIEKS

NR. 4 (95) 2016



Veselīgu okeānu, veselīgu planētu!

Speciālistu viedoklis: “80 procenti jūras piesārņojuma nāk no sauszemes, līdz 2020. gadam plastmasas daudzums okeānā palielināsies desmit reizes, bet ap 2050. gadu pasaules okeānā plastmasas atkritumu būs vairāk nekā zivju.”

HELCOM sadarbības, aizsargā, pēta un novērtē

**Vai valsts politika ir labvēlīga
Latvijas ostām un tranzīta biznesam?**

**Latvijas Jūras spēku flotiles komandieris INGUS VIZULIS:
“Baltijas jūra ir maza, bet spēlētāju ir daudz!
Mums ir laba sadarbība ar ES valstu jūras spēkiem,
bet visciešākā, protams, ar tuvākajiem kaimiņiem.”**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 EISI līdzfinansējuma saņemšanai atbalsta četrus Latvijas projektus
Gatavošanās ANO Klimata pārmaiņu konferencei
Par plānu "Pasākumu programma laba jūras vides stāvokļa panākšanai 2016.– 2020. gadā"
- 3 Panamas kanāls atkal ierindā
Jūrnieku dienā ICS uzsvēr tirdzniecības flotes jūrnieku lomu migrantu glābšanā
EP atbalsta plānu apvienot spēkus ES ārējās robežas aizsardzībai
- 4 Cīņai pret terorismu jābūt Eiropas Savienības prioritātei
Ievēlēts jauns "Latvijas dzelzeļa" padomes priekšsēdētājs
- 5 Latvijas Kuģu reģistrā pieaug kravas kuģu un samazinās pasažieru kuģu skaits
46% Latvijas jūrnieku strādā uz ES valstu kuģiem
JA kvalitātes pārvaldība sertificēta atbilstoši ISO 9001:2015 prasībām
Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 145 reizes
- 6 Hidrogrāfu diena tradicionāli kopā ar audžubērniem
- 7 Prioritāte – tie ir cilvēki
- 8 M-04 "Imanta" pievienojas NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai
- 9 Pārbauda gatavību rīkoties ekstrēmās situācijās

IZGLĪTĪBA

- 10 Jūrniecības izglītības ziņas
- 11 Audzināt, nevis ražot tirgus preci
- 13 Izlaidumu laiks Liepājas Jūrniecības koledžā
- 16 Gūta vērtīga pieredze Portugālē

NUMURA TĒMA – EKOLOĢIJA

- 18 Lielāko ekoloģisko problēmu TOP 10
- 19 Veselīgu okeānu, veselīgu planētu!
- 24 Pirmais solis problēmas risināšanā
- 25 Liekais balasts pasaules jūrās
- 27 HELCOM sadarbojas, aizsargā, pēta un novērtē
- 29 Kampanja "Mana jūra" notiek jau piekto gadu
- 30 Vides fakti

OSTAS

- 31 Latvijas tranzīts problēmu krustceļos
- 33 Ostām jāapvienojas savu tiesību un interešu aizstāvībai
- 35 Rīgas brīvostas ziņas
- 38 Liepājas ostas ziņas
- 39 Kas neatīstās, tas mirst

BRĪVBRĪDIS

- 41 Valdis Brauns dokumentē bibliokuģi
- 42 Kolkas bākas zīme jau Rīgā
- 43 LJS aicina atjaunot Jūras svētku svinēšanu Rīgā
- 44 Juris Raķis senās Karostas fotogrāfijas apkopojis grāmatā
- 45 Kuģniecības vēsture. Nīderlande – Latvija. 19.–20. gs.
- 46 Austrālijas Nacionālais jūras muzejs

Cilvēks kā radības kronis

Cilvēks, *homo sapiens*, ir radības kronis! Tur nav divu domu, un tukša kolas pudele pa mašīnas logu laukā! Cilvēks ir varens, jo brauc ar jaudīgu autiņu, lieto nenormāli *krutas* tehnoloģijas, būvē gigantiskus kuģus, iekaro zemes dzīles, Arktikas ledājus un kosmosa tāles. Vēl pavisam nesen cilvēks lepojās, ka progresa vārdā spēj pagriezt upes tecējumu pretējā virzienā. Cilvēks iet pa planētu Zeme savu uzvaras gājienu, atstājot aiz sevis sagrautā upes, tukšnešus reiz dzīvas jūras vietā, izcirstus mežus, izpumpētas dzīles un piekēzītas jūras. Planktoni, zivis un bruņurupuči, pat vaļi un jūras lauvas ir tikai niecības, jo tieši cilvēks taču atrodas barības ķēdes pašā augšā. Un, lai piebāztu radības kroņa vēderu, tiek tukšotas jūru un okeānu dzīles. ANO Pārtikas un lauksaimniecības organizācija lēš, ka pārzveja pasaules ekonomikā ik gadus nes 50 miljonu dolāru lielus zaudējumus, bet mencu, heku un pikšu resursi Ziemeļatlantijas reģionā pēdējo 20 gadu laikā ir sarukuši par aptuveni 95%. Lai atjaunotu zivju resursus, globālo zveju vajadzētu samazināt uz pusi, bet radības kronis to nevēlas pieļaut, un viņam tas līdz šim lieliski izdodas. Lai to panāktu, ir labas visas metodes. Piemēram, kāds Jaunzēlandes zvejniecības gigants finansēja zinātniskās pētniecības fondu, kas no 2003. līdz 2015. gadam konsultēja Jaunzēlandes valdību, veidojot zivsaimniecības politiku valstī. Visus šos gadus šādi organizēts un finansēts zivsaimnieku lobijs, kas publicēja nepatiesus zinātniskos pētījumus, faktiski cīnījās pret okeāna resursu saprātīgu izmantošanu un saglabāšanu. Arī tādu Eiropas zvejniecības lielvalstu kā Dānija, Anglija un Spānija lobiji aiz slēgtām durvīm ar ES amatpersonām diskutē par ieteicamajiem zvejas limitiem. ES politiķi nu atzīt, ka ES zivsaimniecības politika ir bijusi neveiksmīga tieši tendenciozo zinātnieku konsultāciju dēļ, bet radības kroņa vēders ir bijis apmierināts, tieši tāpat kā biznesa haizivju maki. Nevēlēšanās dzirdēt saprāta balsi nodara milzu postu, bet šodien TIRGUS ir dievs, kura dēļ esam gatavi nokaut pašu Dievu kopā ar visām viņa radībām.

Šis žurnāla numurs veltīts ekoloģijai. Pētot šo tematu, nācās secināt, ka radības kronis, par kādu sevi uzskata CILVĒKS, ir nolēmis pats sevi iznīcināt, iznīcinot un piemēšojot visu sev apkārt. Kapteinis Eduards Raits kādā sarunā teica, ka topošajiem jūrniekiem, ļoti iespējams, vajadzētu stāstīt, ka okeāns ir dzīvs, bet tā nu gan pagaidām esot vēl tāla nākotne. Bet varbūt, ka nevajag atlikt?

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

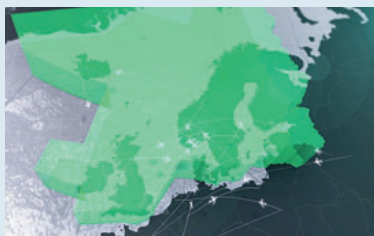
Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Valda Brauna, kā arī EP, SM, VARAM, LDz, HELCOM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīga brīvostas, Latvijas Jūras spēku, Liepājas Jūrniecības koledžas, PCC, UNEP, AFP, EPA, IMO, Reuters, navaltoday.com, NATO, Austrālijas Nacionālā jūrniecības muzeja un ārzemju preses fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ un "IHS Global Maritime Trends", UNEP, HELCOM, kā arī ārzemju preses materiāli.

EISI līdzfinansējuma saņemšanai atbalsta četrus Latvijas projektus

Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) koordinācijas komiteja ir atbalstījusi četrus no Latvijas iesniegtus transporta projektu pieteikumus EISI finansējuma saņemšanai.

Apstiprināšanai Eiropas Komisija izvirzījusi:

- Divus projektus Eiropas vienotās gaisa telpas prioritātē: Brīvo maršrutu gaisa telpa BOREALIS (2. kārtā), ko īsteno VAS "Lat-



vijas gaisa satiksme" sadarbībā ar citām Eiropas valstīm, un A-CDM RIGA projekts, ko VAS "Latvijas gaisa satiksme" īsteno sadarbībā ar VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"".

- Jūras maģistrāļu prioritātē atbalstītā sadarbības projekta FAMOS ODIN (2. kārtā) īstenošanās no Latvijas puses ir VAS "Latvijas Jūras administrācija". Projekts tiks īstenots sadarbībā ar Zviedriju, Dāniju, Igauniju, Vāciju, Somiju un Lietuvu.

- Tāpat no EISI Kohēzijas aploksnes apstiprināšanai ieteikts TEN-T pamattīkla koridoru identificētais projekts dzelzceļa jomā "Rail Baltica" 2. kārtas īstenošanai, ko pieteicis kopuzņēmums AS "RB Rail".

EK izvērtē atbalsta saņemšanai iesniegtos projektu pieteikumus un pieņem lēmumu par atbalstāmajiem projektiem neatkarīgi no dalībvalstu nacionālo iestāžu vērtējuma. EK galīgo lēmumu par EISI atbalsta piešķiršanu projektiem paredzējusi pieņemt līdz jūlija beigām. ■

Gatavošanās ANO Klimata pārmaiņu konferencei

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards 11.–12. jūlijā Bratislavā neformālajā Eiropas Savienības vides un klimata ministru sanāsmē diskutēja par nepieciešamo finansējumu un



pārvaldības mehānismu ES klimata un enerģētikas mērķu sasniegšanai, kā arī pārrunāja Parīzes nolīguma realizācijas un ūdeņu pārvaldības jautājumus kontekstā ar klimata pārmaiņu ietekmi Eiropā.

Vides un klimata ministru sesija un diskusijas bija veltītas starptautiskajām klimata sarunām un bija gatavošanās nākamajai ANO Klimata pārmaiņu konferencei, kas no 7. līdz 18. novembrim notiks Marakešā, Marokā. Ņemot vērā faktu, ka minētā konference būs orientēta uz praktisku rīcību, ministru diskusijas ietvaros K. Gerhards aicināja ES aktīvāk demonstrēt paveikto un darīt visu iespējamo, lai nodrošinātu savlaicīgu Parīzes nolīguma ratifikāciju.

Par plānu "Pasākumu programma laba jūras vides stāvokļa panākšanai 2016.–2020. gadā"

Ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 393 apstiprināts un Ministru prezidenta Māra Kučinska un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra vietā tieslietu ministra Dzintara Rasnača parakstīts plāns "Pasākumu programma laba jūras

vides stāvokļa panākšanai 2016.–2020. gadā". Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija noteikta par atbildīgo institūciju plāna īstenošanā.

Pasākumu programmu izstrādājis Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Programmas uzdevums ir noteikt nepieciešamos pasākumus stratēģiskā mērķa sasniegšanai – laba jūras vides stāvokļa panākšanai un saglabāšanai Latvijas jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos atbilstoši Jūras stratēģijas pamatdirektīvas un Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma prasībām. Programma balstīta uz Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2012. gadā izstrādāto jūras novērtējumu, laba jūras vides stāvokļa definējumu un noteiktajiem jūras vides mērķiem. Līdztekus vides stāvokļa vērtējumam jūras novērtējums ietver gan slodžu uz jūras vidi analīzi, gan jūras izmantošanas ekonomisko un sociālo analīzi, tai skaitā nākotnes attīstības tendenču jūras izmantošanā novērtējumu.

Jūras stratēģijas, tai skaitā programmas izstrādāšanas un īstenošanas koordinēšanai izveidotā Jūras vides padome. Lai nodrošinātu visām ieinteresētajām pusēm un sabiedrībai iespēju piedalīties pasākumu programmas veidošanā un apspriešanā, tās izstrādes gaitā no 2014. līdz 2016. gadam notika konsultācijas ar iesaistītajām pusēm, tostarp ar piekrastes pašvaldību un attiecīgo tautsaimniecības nozaru pārstāvjiem, kā arī tika informēta Jūras vides padome un Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome.

Ievērojot direktīvā noteikto reģionālās sadarbības principu, programma ir koordinēta un saskaņota Baltijas jūras reģiona līmenī HELCOM ietvaros, kā arī sadarbīties ar citām ES dalībvalstīm un valstīm, ar kurām Latvijai ir jūras robeža. Reģionālās sadarbības ietvaros koordinēti veicami pasākumi, kas apkopoti visu Baltijas jūras reģiona ES dalībvalstu kopīgi izstrādātā HELCOM dokumentā. Programmas koordinācija ES līmenī notika direktīvas ieviešanai izveidotā darba grupu ietvaros. ■

VARAM informācija



Panamas kanāls atkal ierindā

“Šis ir ceļš, kas apvieno pasauli,” atklāšanas ceremonijā sacīja Panamas prezidents Huans Karloss Varela.

Pirmais caur jaunajām kanāla slūžām izgāja Ķīnas kuģošanas kompānijas “COSCO Shipping” neopanamax klases kuģis “COSCO Shipping Panama” ar 9000 konteineriem. Šis Māršala Salu karoga kuģis kanālā iebruca no Atlantijas okeāna puses.

Kanāla paplašināšanu veica konsorcijs “Grupo Unidos por el Canal” (GUPC), kas darbus pie trešā slūžu kompleksa izbūves Panamas kanālā sāka jau 2007. gadā. Būvdarbu gaitā konsorcijs sākotnējo budžetu pārsniedza par 5,25 miljardiem ASV dolāru (4,74 miljardi eiro),



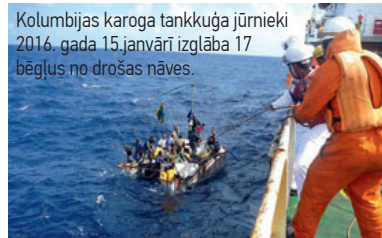
un tas izraisīja strīdus ar Panamas kanāla pārvaldi – Panamas valsts aģentūru, kas atbild par kanāla darbību. Tika kavēts darbu grafiks (paplašināšanu bija paredzēts pabeigt jau līdz 2014. gada augustam, kad apritēja 100 gadu kopš Panamas kanāla atklāšanas).

Tagad caur Panamas kanālu var izbraukt 13 000/14 000 TEU kuģi.

Jūrnieku dienā ICS uzsver tirdzniecības flotes jūrnieku lomu migrantu glābšanā

25. jūnijā Manilā, atzīmējot Starptautisko jūrnieku dienu, Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) priekšsēdētāja vietnieks Gerardo Borromeo īpaši uzsvēra un izcēla visu tautību tirdzniecības flotes jūrnieku drosmi, ko viņi izrāda, Vidusjūrā glābjot nelaimē nonākušos migrantus un patvēruma meklētājus.

Gerardo Borromeo: “Jūrnieki strādā pasaules jūrās, ir prom no savām mājām un ģimenēm, lai veiktu regulārus kravu pārvadājumus. Jūrnieku darbs ir grūts un atbildīgs, bet tagad viņi ir apliecinājuši, ka spēj profesionāli rīkoties arī ārkārtas situācijās. Kuģniecības nozare ir pilnībā pierādījusi, ka godam pilda savu humāno pienākumu, sniedzot palīdzību ikvienam, kas jūrā ir nonācis briesmās. Tomēr nedrīkst aizmirst, ka tirdzniecības flotes jūrnieki sniedz palīdzību, riskējot ar



Kolumbijas karoga tankkuģa jūrnieki 2016. gada 15. janvārī izglāba 17 bēglus no drošas nāves.

dzīvību. Pēc būtības viņi piedalās samilzušās migrantu krīzes risināšanā. Jūrnieki tagad ir iesaistīti liela mēroga glābšanas operācijās, glābj tūkstošiem cilvēku, paši nonākot riskantās situācijās. Nedrīkst aizmirst, ka viņi nav kara flotes, bet gan civilās flotes jūrnieki, tāpēc nav profesionāli apmācīts glābšanas personāls.

Mūsu visu pienākums ir izteikt pateicību jūrniekiem par viņu ikdienas darbu un skaidrot, cik svarīgu darbu pasaules sabiedrības labā dara ikviens jūrnieks.”

Svinībās, kas notika Manilas SMX konferencē centrā, piedalījās vairāk nekā 2000 jūrnieku un viņu ģimenes. Jūrniekus uzrunāja IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims, sekoja plašas svinības ar moto “Jūra visiem”.

EP atbalsta plānu apvienot spēkus ES ārējās robežas aizsardzībai

EP deputāti jūlija sākumā atbalstīja plānu par ES ārējās robežas apsardzes sistēmas izveidi, apvienojot ES robežu aģentūras “Frontex” un dalībvalstu robežsardzes dienestu spēkus. Saskaņā ar šo plānu dalībvalstis joprojām veiks ikdienas robežapsardzi, bet, pieaugot spiedienam uz ES ārējo robežu, varēs lūgt palīdzību Eiropas robežu un krasta apsardzei (ERKA), kas spēs strauji piesaistīt robežsargu brigādes nosūtīšanai uz attiecīgajām vietām. ERKA būs arī lielāka ietekme nekā pašreizējai “Frontex” aģentūrai uz migrantu atgriešanu izcelsmes valstīs, sniedzot palīdzību dalībvalstīm saskaņā ar šo valstu iestāžu lēmumiem, bet tikai pēc tam, kad atgriešanas noteikumi būs uzlaboti ar pamattiesību papildu garantijām.

►►► 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

ERKA nebūs iesaistīta atgriešanas operācijās starp valstīm, kas nav ES dalībvalstis. Regula stāsies spēkā šā gada rudenī.

“Regula par Eiropas robežu un krasta apsardzi nodrošinās augstāku ES ārējās robežas drošību un labāku pārvaldību. Tā nav burvju nūjiņa, kas atrisinās ES pašreizējo migrantu krīzi vai pilnībā atjaunos uzticēšanos Šengenas zonai, bet tas ir nepieciešams pirmais solis,” teica ziņotājs Artis Pabriks.

Jaunos noteikumus apstiprināja ar 483 balsīm par, 181 pret un 48 atturoties.

ERKA nebūs štata robežsargu, bet tā varēs operatīvi piesaistīt līdz 1500 lielas robežsargu rezerves no ES dalībvalstīm. Latvijai jānodrošina 30.

Cīņai pret terorismu jābūt Eiropas Savienības prioritātei

Cīņai pret terorismu ir jābūt Eiropas Savienības prioritātei numur viens, kam seko bezdarba problēmas risināšana, cīņa pret krāpšanos nodokļu jomā, migrācija, ārējo robežu un vides aizsardzība. Kā liecina jaunākā Eiropas Parlamenta pasūtītā “Eiobarometra” aptauja, tā uzskata lielākā daļa cilvēku. Respondenti atzina, ka ES būtu vairāk jādara lielākajā daļā politikas jomu, par kurām viņi tika iztaujāti, bet īpaša uzmanība jāpievērš cīņai pret terorismu (82% aptaujāto) un bezdarba problēmas risināšanai (77%). Lai arī terorisma risku Latvijā aptaujātie vērtē kā zemu, no EP ieteiktajiem konkrētajiem pasākumiem cīņai pret terorismu mūsu valsts respondenti vispirmām kārtām atbalsta ES ārējo robežu stiprināšanu (ES 39%, LV 57%), cīņu pret ieroču tirdzniecību ES (ES 35%, LV 46%) un cīņu pret teroristisku grupējumu finansēšanu (ES 42%, LV 45%).

Trīs ceturtdaļas Eiropas iedzīvotāju uzskata, ka tas, kas viņus vieno, ir svarīgāks par to, kas viņus šķir. Tam piekrīt 74% respondentu. Latvijā šim apgalvojumam piekrīt gandrīz tikpat daudzi – 71% respondentu.■

Ievēlēts jauns “Latvijas dzelzceļa” padomes priekšsēdētājs



LDz valdes locekļi Ainis Stūrmanis (no kreisās) un Aivars Strakšas, valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš, padomes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš, padomes locekļi Aigars Laizāns un Rodžers Jānis Grigulis, valdes loceklis Ēriks Smuksts.

Satiksmes ministrija kā uzņēmuma “Latvijas dzelzceļš” akcionāre par uzņēmuma padomes priekšsēdētāju 22. jūlijā apstiprināja bijušo Latvijas Jūras administrācijas vadītāju Ansi Zeltiņu, par padomes locekli – Rodžeru Jāni Griguli, bet par neatkarīgo padomes locekli – Aigaru Laizānu.

SM saņēma 35 pieteikumus LDz padomes priekšsēdētāja un locekļu amatam. Konkurss tika organizēts divās kārtās. Pirmajā kārtā notika dokumentu atlase, uz otro kārtu uzaicināja četrus pretendentes, kuri pirmajā kārtā ieguva lielāko punktu skaitu. Otrā kārtā notika strukturētas intervijas veidā, vērtējot kandidāta spējas sniegt kompetentas atbildes uz jomai specifiskiem jautājumiem, stratēģiskās plānošanas spējas, vadības spējas, spējas noteikt mērķus, pieņemt lēmumus un uzņemties atbildību, komunikācijas prasmes, svešvalodu zināšanas.

1. augustā notika pirmā VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes sēde, kurā apstiprināja padomes reglamentu, ievēlēja padomes sekretāri, kā arī pārrunāja turpmākā darba organizatoriskos jautājumus.

Sēdes laikā uzņēmuma valde iepazīstināja padomi ar svarīgākajām aktualitātēm LDz saimnieciskajā darbībā un stratēģiskajā attīstībā – LDz finanšu situāciju, uzņēmuma vidēja termiņa darbības stratēģiju 2016.–2020. gadam, svarīgākajiem investīciju projektiem, kā arī informēja par šobrīd izstrādes procesā esošo

infrastruktūras pārvaldītāja daudzgadu līgumu ar valsti.

“Valsts kapitālsabiedrību profesionālu padomju atjaunošana bija OECD rekomendācija, un mēs kā “Latvijas dzelzceļa” padome esam gatavi konstruktīvam darbam, lai sniegtu atbalstu uzņēmuma stratēģisko mērķu sasniegšanā, vienlaikus saglabājot labas pārvaldības principus,” norādīja LDz padomes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš.

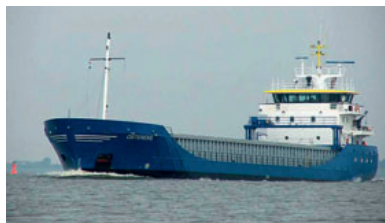
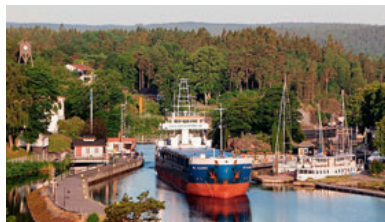
LDz valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš: “Šobrīd LDz priekšā ir daudz izaicinājumu, kas saistīti gan ar daudzgadu līgumu ar valsti, gan virkni stratēģisku infrastruktūras investīciju projektu, jaunu kravu piesaisti un darbu pie Latvijas tranzītkoridora vienotā piedāvājuma, un profesionāla padome un konstruktīva sadarbība uzņēmumam var palīdzēt šo mērķu sasniegšanā.”

Ministru prezidents Māris Kučinskis: “Pretēji kādreizējai praksei šogad atjaunotās valsts lielo kapitālsabiedrību padomes nebūs politizētas. Padomes pārstāvēs valsts un ministrijas pozīcijas uzņēmumos, tāpēc cilvēkiem, kurus iecels padomēs, vajadzēs būt kaut kādā ziņā saistītiem ar konkrēto ministriju.”■

Latvijas Kuģu reģistrā pieaug kravas kuģu un samazinās pasažieru kuģu skaits

2016. gada pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti četri sauskravas kuģi, bet no reģistra izslēgti divi pasažieru kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 500.

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



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

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

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

46% Latvijas jūrnieku strādā uz ES valstu kuģiem

46% no Latvijas jūrniekiem ir nodarbināti uz ES valstu, tai skaitā Latvijas, kuģiem, bet 54% strādā uz kuģiem zem citu valstu karogiem, liecina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotā statistika.

Latvijā pavisam ir gandrīz 13 000 aktīvo jūrnieku, un Latvija joprojām ieņem pirmo vietu Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret kopējo valsts ekonomiski

aktīvo iedzīvotāju skaitu. Vairāk nekā puse no Latvijas jūrniekiem ir kuģu virsnieki – kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi, pārējie ierindas jūrnieki.

70% no Latvijas jūras virsniekiem strādā uz tankkuģiem, savukārt no ierindas jūrniekiem uz tankkuģiem ir nodarbināti 46%.

59% Latvijas jūrnieku ir Latvijas pilsoņi, 35% nepilsoņi, bet 6% ir citu valstu pilsoņi.■

JA kvalitātes pārvaldība sertificēta atbilstoši ISO 9001:2015 prasībām

1. augustā saņemts Latvijas Jūras administrācijas (JA) Kvalitātes vadības sistēmas resertifikācijas audita vērtējums. Auditu 13. jūnijā veica uzņēmuma "Bureau Veritas Latvia" auditori.

Audita rezultātā JA kvalitātes pārvaldības sistēma tiek sertificēta kā atbilstoša ISO 9001:2015 standarta prasībām.

Pārvaldības sistēmas audita mērķis ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas spēju nodrošināt, ka organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, kā arī noteikt pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvirzīto mērķu sasniegšanu.

"Bureau Veritas Latvia" atzinumā teikts: "Līdz ar kvalitātes pārvaldības sistēmas sertifikāciju VAS "Latvijas Jūras administrācija" pievienojas Latvijas labākajiem uzņēmumiem, kas sertificēti kā atbilstoši starptautisku standartu prasībām."■

Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 145 reizes

Šā gada pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori ārvalstu kuģiem veikuši 145 ostas valsts kontroles inspekcijas. 75 pārbaudes veiktas Rīgas ostā, 37 Ventspilī, 28 Liepājā, pa divām reizēm ārvalstu kuģi inspicēti Mērsraga un Skultes ostā, bet vienu reizi Salacgrīvā. Plānots biļā pusgada laikā veikt 120 pārbaudes.

Pirmajā pusgadā neviens ārvalstu kuģis Latvijas ostās nav aizturēts. Pērn šajā laikā ārvalstu kuģi bija pārbaudīti 137 reizes, 2014. gada pirmajā pusgadā – 113 reizes.

Latvijas karoga kuģu inspekcijas JA inspektori pirmajā pusgadā veikuši 123 reizes plānoto 110 reižu vietā. Latvijas kuģi ārvalstu ostās šogad saņēmuši laiku pārbaudīti 21 reizi. JA inspektori pārbaudījuši arī 39 Latvijas karoga atpūtas kuģus un 138 zvejas laivas.■



Hidrogrāfu diena tradicionāli kopā ar audžubērniem

Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi uz sava kuģa “Kristiāns Dāls” bija uzaiicinājuši viesos bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Šāda kopīga svētku svinēšana ar audžubērniem ir viena no JA tradīcijām. Tā kā “Kristiāns Dāls” vasarā visvairāk strādā Liepājā, arī audžubērni no Rīgas devās uz Liepāju.



Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi. Tad arī JA Hidrogrāfijas dienests nolēma aicināt ciemos audžubērnus. Kopīgās tikšanās reizēs ik gadus audžuģimeņu bērni dodas izbraukumā ar “Kristiānu Dālu” un tiek iepazīstināti ar hidrogrāfu darbu.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere pastāstīja, ka bērni, kuri pabijuši uz hidrogrāfu kuģa, par piedzīvoto vienmēr stāsta ar lielu sajūsmu un šo piedzīvojumu ilgi atceras. Parasti visi vēlās uz kuģi doties arī nākamajā gadā, taču biedrības paspārnē ir daudzas audžuģimenes, tādēļ katru gadu iespēja piedalīties Hidrogrāfijas dienā tiek dota citiem bērniem.

Savukārt paši brauciena dalībnieki atzina, ka, kaut gan brauciens līdz kuģim un atpakaļ bijis garš, redzētais un piedzīvotais esot tā vērts. Vairāki audžubērni sacīja, ka pirmo reizi braukuši ar īstu kuģi, citi pirmo reizi bija Liepājā. Vislielāko sajūsmu izraisīja kuģa ātrā gaita un jautrā izšūpošanās atklātās jūras vilņos. Gados vecākie hidrogrāfu ciemiņi ar patiesu interesi pētīja jūras dziļumu kartes un uzklauzīja stāstījumu par to tapšanu. Daži no bērniem apgalvoja, ka noteikti mācīšoties par jūrniekiem vai hidrogrāfiem. ■

Prioritāte – tie ir cilvēki

Jau no aprīļa Jūras spēku flotilei ir jauns komandieris – flotiles admirālis Ingus Vizulis. Ar Jūras spēkiem I. Vizulis bijis saistīts ilgus gadus, jau no savas virsnieka karjeras pirmāsākumiem, pēc tam dienējis arī citās bruņoto spēku struktūrās, bijis militārais atašejs ārvalstīs.

Tagad, kad jaunajā amatā aizvadīti pirmie mēneši, šķiet, pienācis laiks pajautāt, kādas ir komandiera prioritātes un kādus viņš redz būtiskākos Jūras spēku izaicinājumus.

“Manas prioritātes un Jūras spēku izaicinājumi saskan – tie ir cilvēki. Ir pagājuši krīzes laiki, kad daudzi jaunieši izvēlējas bruņotos spēkus, lai iegūtu labu izglītību. Nu lielai daļai no viņiem iet uz beigām piecu gadu kontrakts, ekonomika valstī ir nedaudz atplaukusi, un virsnieki meklē labākas vietas civilajā dzīvē. Es to nevienam nepārmētu – cilvēkam nedrīkst aizliegt gribēt dzīvot labāk. Jāatzīst, ka arī izaugsmes iespējas Jūras spēkos ir ierobežotākas nekā civilajā flotē. Lai saņemtu nākamo pakāpi, ir vajadzīgs arī augstāks amats, bet militāro kuģu mums ir tik, cik nu ir, un tie nav arī tik lieli. Uz paaugstinājumu kandidē vismaz trīs četri virsnieki, un visi ir ļoti labi. Mūsu uzdevums ir atrast iespējas, kā cilvēkus noturēt, kā motivēt dienestam Jūras spēkos.”

I. Vizulis atzīst, ka tieši attieksme pret cilvēkiem ir tas, ko mēs varam mācīties no Lielbritānijas un ASV – valstīm, kurās viņš dienējis kā militārais atašejs. “Tehnika, tehnoloģijas, arī menedžments – tas viss atšķiras. Mēs nevaram pateikt,



ka vajag tā, kā ir pie viņiem! Tā ir kļūda, ko savulaik pieļāva vairāki Latvijas politiķi – tautieši no ārēmēm. Pie mums tieši tā nevar būt, jo cilvēku domāšana atšķiras, tā ir veidojusies laika gaitā, atšķirīgos apstākļos. Taču attieksme pret cilvēkiem ir ļoti svarīga. Mums nereti vēl palikušas iezīmes no padomju laika, kad cilvēki tika uzskatīti tikai par izpildītājiem, attieksme bija nievājoša. Viens no maniem priekšgājējiem, nu jau mūžībā aizgājušais Ilmārs Lešinskis ir teicis – nav neizmantojamu cilvēku! Tas nozīmē, ka katram cilvēkam var atrast viņa īsto vietu, viņam piemērotu un atbilstošu darbu. Katrs cilvēks ir individuāls, tāpēc katram jāpieiet individuāli. Es negribu, lai katrs aiziet gulēt, domājot par savu darbu, vajag, lai viņš, no rīta pamostoties,

zinātu, kas viņu šodien darbā interesants sagaida un ko labu un derīgu viņš izdarīs! Lai gan ir arī tādi cilvēki, kuri ļoti labi zina savas tiesības, ir iemanījušies izdarīt tikai nepieciešamo minimumu un vēl pieprasīt – man pienākas! Taču nereti arī tas ir tādēļ, ka cilvēks nav savā īstajā vietā. Protams, ideāli, ja cilvēka darbs sakrīt ar viņa hobiju!”

JS flotiles komandieris ir pārliecināts, ka viens no veidiem jaunu cilvēku piesaistīšanai, ir kuģu un aprīkojuma modernizācija, jo jauniešiem patīk mūsdienīgas tehnoloģijas. “Mūsu jaunie katamarāna tipa kuģi tika būvēti krīzes laikā. Tiem bija paredzēts ļoti mūsdienīgs aprīkojums, taču naudas pietika vien kuģu pabeigšanai. Tagad mēs visu modernizējam pakāpeniski, soli pa

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

solim. Ejam uz sākotnēji paredzēto moduļu aprīkojumu, kad katram kuģim nepieciešamības gadījumā tiek uzliktas iekārtas, piemēram, naftas produktu savākšanai, cilvēku glābšanai vai citu uzdevumu veikšanai. Pašlaik mēs eksperimentējam ar mīnu meklēšanu – vai un cik iespējams šim nolūkam izmantot zemūdens sonāru. Ir arī citas aktuālas lietas.”

Jūras spēki netaupa laiku un resursus, lai par savu darbu informētu skolu jauniešus. “Piedalāties atvērtu durvju dienās, izstādē “Skola”. Demonstrējam galvenokārt savu aprīkojumu, arī ūdenslīdzēju ekipējumu. Arī ūdenslīdzēji ir vajadzīgi, un tā ir interesanta profesija, tikai tur nepieciešama ļoti laba veselība. Taču arī tad, ja ir kādas veselības problēmas vai nav pietiekama fiziskā sagatavotība, var izvēlēties Jūras spēkus un strādāt apgādes, štāba vai jūras novērošanas un sakaru dienesta amatos. Iespēju ir daudz.”

Runājot par ģeopolitisko situāciju Eiropā un pasaulē, I. Vizulis atklāj, ka ir jautājumi, kas dara bažīgu ne tikai viņu, bet arī citu valstu jūras spēku komandierus. “Aizvien vairāk un vairāk militārie kuģi tiek iesaistīti policejisko funkciju veikšanā. Runa, protams, ir par migrācijas jautājumiem. Taču kara kuģi tam nav piemēroti, turklāt kuģu apkāpes tiek atrautas no savu tiešo uzdevumu veikšanas, tai skaitā no gatavošanās aizsardzībai militāra uzbrukuma gadījumā. Mēs dzīvojam blakus ļoti aktīvam kaimiņam, tāpēc zinām, ka jābūt gataviem dažādiem scenārijiem.”

“Baltijas jūra ir maza, bet spēlētāja ir daudz! Mums ir laba sadarbība ar ES valstu jūras spēkiem, bet visciešākā, protams, ar tuvākajiem kaimiņiem. Ar Lietuvas Jūras spēku komandieri es 2001. gadā pat kopā mācījos. Ar austrumu kaimiņa floti gan mums sadarbība nav izveidojusies. Bet noteikumi jāievēro visiem. Man reizēm bērni prasa, kas jūrā notiek. Tad es internetā uzlieku *MarineTraffic* programmu – tur var redzēt, ka kuģu tik daudz, ka biezs! Visiem jāsadzīvo draudzīgi!” piebilst JS komandieris.■

Sarma Kočāne



M-04 “Imanta” pievienojās NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai

21. jūlijā Norvēģijā, Hākonsvernas ostā, Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-04 “Imanta” pievienojās NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai, kas ir daļa no alianses Reaģēšanas spēku jūras komponentes. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz decembra beigām.

NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas galvenais uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi piedalās mācībās, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņus, piedalās arī militārajās mācībās, kurās iznīcina mīnas. Viens no pakārtotajiem uzdevumiem ir patruļēšana, kuras laikā NATO klātbūtne tiek demonstrēta gan jūrā, gan krastā, ostu vizīšu laikā. Šajā grupā iekļauti astoņi kuģi no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Beļģijas, Lielbritānijas, Nīderlandes, Norvēģijas un Vācijas.

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām, kas veido Reaģēšanas spēku jūras komponenti un darbojas kā

i UZZIŅAI

2016. gada maijā Latvijas ūdeņos notika ikgadējās starptautiskās Baltijas valstu jūras spēku mācības “Baltic Fortress”, kurās piedalījās ne tikai Jūras spēku flotiles un Baltijas valstu kuģu eskadras (BALTRON) kuģi un personālsastāvs, bet arī divas NATO kuģu grupas – NATO 1. pastāvīgā Jūras spēku grupa un NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa.



tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālajām vienībām, kas speciāli izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai, un tā ir spējīga nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā. Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada.■

Pārbauda gatavību rīkoties ekstrēmās situācijās

Šā gada 21. un 22. jūnijā Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" piedalījās starptautiskās naftas piesārņojuma seku likvidācijas mācības jūrā "Balex Delta 2016", kas norisinājās Lietuvas teritoriālajā jūrā un jūras piekrastē uz ziemeļrietumiem no Klaipēdas.

Mācību "Balex Delta 2016" mērķis bija pārbaudīt Eiropas civilās aizsardzības sistēmas un Baltijas jūras reģiona avāriju sistēmas darbību, kā arī katras Baltijas jūras valsts gatavību piedalīties kopīgā naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijā jūrā un piekrastē. Mācību laikā naftas produktu savākšanai jūrā tika izmantoti speciāli aprīkoti kuģi,



UZZIŅAI

Baltijas jūras reģiona valstis 1994. gadā parakstīja Helsinku konvenciju, kas paredz valstu sadarbību naftas produktu noplūdes riska novēršanas un piesārņojuma seku samazināšanas pasākumos. Starptautiskās piesārņojuma seku likvidēšanas mācības "Balex Delta" Baltijas jūrā notiek ik gadu kopš 1980. gada.

specifisks aprīkojums naftas savākšanai piekrastē un ar naftu nozīesto dzīvnieku attīrīšanas iekārtas.

Mācībās piedalījās 14 militārās un civilās flotes kuģi no astoņām Baltijas jūras valstīm – Dānijas, Latvijas, Polijas, Lietuvas, Somijas, Zviedrijas un Vācijas, kuri ir iekļauti Baltijas jūras naftas un ķīmisko vielu noplūdes piesārņojuma seku likvidācijas flotē. Mācības vadīja Lietuvas Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs un mācību gaitai sekoja

47 dažādu valstu un organizāciju novērotāji. Reaģēšanas operācijā piekrastē bija iesaistīti 120 speciālisti. Mācību scenārijs paredzēja iespēlēt liela mēroga naftas produktu noplūdi jūrā, kas radusies kuģu sadursmes rezultātā. Scenārijs arī paredzēja, ka daļu naftas neizdosies savākt ar kuģiem jūrā un tā tiks izskalota krastā, kur arī norisinājās vērienīgi naftas savākšanas darbi, tai skaitā plaša mēroga putnu glābšanas un tīrīšanas operācijas. Naftas plankuma dreifa imitēšanai izmantoja kukurūzas nūjiņu pusfabrikātu jeb popkornu.

Mācības uz sauszemes Karkles pludmalē koordinēja Klaipēdas apriņķa Ugunsdzēsības un glābšanas pārvalde, bet naftas savākšanā saskaņā ar mācību scenāriju piedalījās gan Lietuvas, gan Latvijas ugunsdzēsēji un citu operatīvo dienestu darbinieki.

Latvijas Jūras spēku informācija

Jūrniecības izglītības ziņas

Jaunais mācību gads Latvijas Jūras akadēmijā un jūrskolā

2016. gadā Latvijas Jūras akadēmijā profesionālās bakalaura studiju programmās pavisam tika uzņemti 146 reflektanti, no kuriem Jūras transporta – kuģu vadīšanas specialitātē 102 (22 – valsts finansētajās studiju vietās, 80 – maksas studiju vietās), Jūras transporta – kuģu mehānikas specialitātē 29 (20 – valsts finansētajās studiju vietās, 9 – maksas studiju vietās), Jūras transporta – kuģa elektroautomātikas specialitātē 15 (visi studēs budžeta vietās) un Ostu un kuģošanas vadības specialitātē – 19 (maksas studiju vietas).

Profesionālā maģistra studiju programmā “Jūras transports” budžeta studiju vietās tika uzņemti 15 studenti, no tiem 11 specializācijā “Jūras transporta vadības inženierija” un četri specializācijā “Jūras transporta ekspluatācija”.

Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā jaunajā mācību gadā studijas uzsāks 77 audzēkņi, no tiem 30 kuģu vadītāju specialitātē par 500 BT mazākiem kuģiem piekrastes kuģošanā un 47 mehāniķa specialitātē kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu mazāku par 750 kW.

Pēc LJK jūrskolas liels pieprasījums, atver papildu grupu

Šogad Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolā kuģu vadītāju specialitāti vēlas apgūt daudz vairāk jauniešu, nekā bija plānots, tāpēc mācību iestāde atvērusi papildu grupu kuģu vadītāju specialitātes apgūšanai. Iepriekš bija plānots nokomplektēt divas kuģu mehāniķu un vienu kuģu vadītāju grupu, taču, ņemot vērā lielo pieprasījumu, jūrskolā, kur uzņem jauniešus ar pamatskolas izglītību, tiek

atvērta papildu grupa kuģu vadītāju specialitātē.

Direktora vietniece studiju darbā Jūlija Jevgrafova informē, ka jūrskolā arī kuģu mehāniķu specialitātē abas grupas ir pārpildītas. Patlaban Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolā kuģu vadītāju specialitātē uzņemti 48 jaunieši, kuģu mehāniķu – 67. Savukārt koledžā, kur uzņem jauniešus ar vidējo vai vidējo profesionālo izglītību, kuģu vadītāju specialitātē iestājušies 79 jaunieši, mehāniķu – 51, bet loģistikas specialitāti vēlas apgūt 19 jaunieši.

LJK plāno modernizēt infrastruktūru un aprīkojumu

Turpmāko sešu gadu laikā deviņās Latvijas koledžās, tai skaitā Liepājas Jūrniecības koledžā, vairāk nekā 14 miljonus eiro no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un valsts budžeta finansējuma ieguldīs izglītības programmas STEM (*Science, Technology, Engineering and Mathematics* – zinātne, tehnoloģijas, inženierzinātnes, matemātika) īstenošanai, kuras ietvaros plānots modernizēt infrastruktūru un aprīkojumu. Liepājas Jūrniecības koledžai infrastruktūras un aprīkojuma modernizācijai plānots piešķirt 357 952 eiro, un šis finansējums tiks izmantots iekārtu un aprīkojuma iegādei un modernizācijai, nepieciešamo ēku un telpu pielāgošanai aprīkojuma un aparātūras uzstādīšanai un darbībai, informācijas un komunikācijas tehnoloģiju risinājumu un aprīkojuma iegādei, kā arī koledžas bibliotēkas fondu papildināšanai.

Valdības apstiprinātais plānotais kopējais finansējums koledžām ir 14 185 198 eiro, tai skaitā Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums – 12 057 418 eiro un valsts budžeta līdzfinansējums – 2 127 780 eiro. Projektus plānots īstenot līdz 2022. gada 31. decembrim.

Vladimirs Dreimanis.



Koledža atjauno burāšanas spējas

27. jūnijā Liepājas Jūrniecības koledžas laivu bāzē Ezermalas ielā 2 notika talka, kurā piedalījās koledžas jūrskolas otrā kursa topošie stūrmaņi. Laivu bāzes pārvaldnieks Jurijs Timofejevs pastāstīja, ka mācību iestāde sāks darbu pie burāšanas spēju atjaunošanas un no iepriekšējās laivu bāzes, kas atradās Attekas salā, uz jauno bāzi jau pārvesti vairāk nekā 10 peldlīdzekļi. “Šodien tīrījām un komplektējām divvietīgas “Kadet” klases buru laivas un konstatējām trūkumus laivu komplektācijā. Vienu laivu jau nolaidām ūdenī un drīz nolaidīsim arī otru. Pārējām laivām korpusi ir derīgi, bet ir trūkumi takelāžā, kā arī nepieciešams sagādāt stūres,” stāsta J. Timofejevs un uzsver, ka visu nepieciešamo plānots sagādāt jau tuvākajā laikā, lai šogad varētu piecus līdz septiņus peldlīdzekļus palaist ūdenī un uzsākt audzēkņu apmācību burāšanā. ■

Audzināt, nevis ražot tirgus preci

Liepājas Jūrniecības koledža vēl nesen bija tāda kā nozares rūpju bērns. Taču pirms pāris gadiem koledžā sākās pārmaiņu laiks. Jūrniecības sabiedrība tās vēro – ar interesi, ar cerībām, netrūkst arī skeptiķu. Bet ir arī tādi, kuri gatavi paši mesties šajā procesā iekšā. Šoreiz saruna ar trim pedagoga stāža ziņā pavisam jauniem Liepājas koledžas pasniedzējiem. Atšķirīga ir viņu līdzšinējā pieredze un ar jūru saistītā darba mūža ilgums. Kopīgs – entuziasms un vēlme izaudzināt krietnus jūras virsniekus, kuri nesīs Latvijas vārdu pasaulē.

Man patīk būt pasniedzējam

“Zinu, ka nāks vēl jauni pasniedzēji – Liepājā ir pietiekami daudz pieredzējušu jūras braucēju, stūrmaņu, kuri gatavi mums pievienoties. Grūtākais ir iesākt,” tā Ziedonis Baušenieks. Pats par sevi viņš saka, ka nekad neesot domājis kļūt par pasniedzēju. Liepājas Jūrniecības koledžu beidzis 1999. gadā, pēc tam gājis jūrā, tad uzsācis darbu Liepājas ostā, kur strādā joprojām. Taču, uzaicināts lasīt lekcijas koledžā, esot piekritis – saprotot, ka jāatdod savai skolai tas, ko pats savulaik no tās saņēmis. “Es varu apvienot darbu koledžā un ostā. Un tieši tas ir apstākļi, kas liek par šādu darba iespēju sākt interesēties arī vairākiem mani kolēģiem.” Savu izvēli Ziedonis nenožēlo, sacīdams: “Man patīk būt pasniedzējam!”

Elīna Šmite pirms sešiem gadiem beidza Latvijas Jūras akadēmiju. “Pēc akadēmijas beigšanas tā īsti jūrā iet man negribējās. Tomēr aizgāju, domājot, ka pienāks laiks, kad meklēšu darbu krastā. Izlēmu pārcelties uz Liepāju, zinot, ka ar savu izglītību ostas pilsētā nepazudīšu. Algu, protams, nevar salīdzināt, taču, jūrā strādājot, pamatam jau ir nopelnīts, dzīvesvieta iegādāta. Ja strādātu tikai vienu slodzi, jā, tad būtu grūtāk, bet, ja esmu gatava piestrādāt mazliet vairāk, tad jau pilnīgi pietiek. Liepāja ir pietiekami liela pilsēta, lai tajā viss būtu, un pietiekami maza, lai nebūtu pārbažta. Tepat ir jūra, ir ezers – visas iespējas arī pilnvērtīgai atpūtai!” vērtē Elīna.

Trešais jaunpienācējs Liepājas koledžā ir bijušais Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits. “26 gadus esmu

gājis jūrā uz visādiem kuģiem, lielākoties sliktiem, jo bija tādi laiki, kad citi varēja lemt tavu likteni. Pēc 1991. gada puča izgāšanās mani uzaicināja pārņemt ostas vadību, un es sāku strādāt par ostas kapteini un Baltijas jūras Dienvidu rajona priekšnieku. Osta bija pilnīgi nolaista, pilna ar nogrimušiem kuģiem un sen netīrītu akvatoriju. Atbrauca kompetenti Vācijas eksperti, kuri teica, ka šeit vispār nekas nav iespējams. Arī daži mūsu pašu eksperti uzskatīja, ka mazai valstij nevajag trīs lielas ostas. Taču bija arī valdības pārstāvji, kuri skaidri uz gaiši noprasīja – ko jums vajag, lai osta strādātu? Es tikpat skaidri atbildēju, ka vajag tikai netraucēt mums strādāt. Liepājas dome tolaik sekmīgi veicināja uzņēmējdarbību. Rezultātā ar laiku Liepāju vairs nesauc par depresīvo zonu. Nostrādāju 20 gadus, pa šo laiku daudz tika paveikts, un es jutu, ka droši varu atstāt šo posteni, jo Liepājas osta jau bija iezīmēta pasaules kartē. Ap to laiku Jūrniecības koledžas vadību pārņēma jauns direktors ar ļoti lieliem plāniem – Vladimirs Dreimanis. Mani uzaicināja par konsultantu,” atceras E. Raits.

“Mēs ar direktoru esam vienisprātis – mums nākamie virsnieki ne tikai jāapmāca, bet arī jāaudzina. Man nepieņemams ir teiciens – mēs gatavojam jūrniekus darba tirgum. Mēs neražojam tirgus preci, bet audzinām jaunos virsniekus! Audzināšanas pamatprincips – rādi piemēru! Pasniedzējam ar savu piemēru ir jārāda, kas tas ir – virsnieks. Vispirms ir jāaudzina pasniedzēji. Šodienas audzēkņiem ir pavisam cita domāšana un uztvere, nekā tas bija kaut vai tikai pirms gadiem pieciem



Eduards Raits.

vai desmit. Bet, kad es jautāju pasniedzējiem, kad viņi pēdējo reizi bijuši uz kvalifikācijas celšanas kursiem, skaidru atbildi saņemt nevarēju. Ir jāmācās! Ne mazāk svarīgi, lai visi pasniedzēji strādātu komandā, kur katrs zina savus pienākumus un visi redz kopējo mērķi,” saka E. Raits.

Iemācīt domāšanu un intuīciju

“Es sāku strādāt koledžā, lai būtu ko darīt brīvajā laikā. Tagad es meklēju brīvo laiku!” smejas Elīna. Bet Eduards piebilst: “Es skatos, kā tu strādā, un redzu, ka audzēkņi tavās lekcijās nevis sēž un klausās, bet runā ar tevi kā ar gudrāku un vairāk pieredzējušu cilvēku.” Elīna tam piekrīt, bet nenoliedz, ka vecāko kursu studenti, kuri jau bijuši praksēs, paši uz kuģiem daudz

►►► 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

ko apguvuši un dažos jautājumos zina pat vairāk nekā pasniedzēji. "Ir jāizvērtē un jāsaprot, ko tu vari audzēknim dot un ko no viņa paņemt," atzīst Ziedonis.

"Reiz manas grupas kontroldarbā pieci audzēkņi bija pieļāvuši vienu un to pašu kļūdu. Skaidrs, ka cits no cita norakstījuši. Atzīmes, protams, tika pazeminātas, bet es viņus uzslavēju par komandas darbu! Taču pats svarīgākais – lai puikas iemācās domāt!" saka E.Raits.

"Var jau redzēt – viens tikai klausās, otrs noraksta, bet trešais patiešām saprot. Pirmajā kursā es viņiem mācu lietas, kas būs vajadzīgas kvalifikācijas eksāmenā. Mēs tās atkārtojam atkal un atkal – ir jāpanāk, lai saprot un atceras. Skaidrs, ka viņi špiko, bet vai tad mēs tā nedarījām? Es saku – labi, špikojiet, bet tā, lai es neredzu! Ja jūs to varat – malači!" tā Elīna.

Ziedonis Baušenieks.



"Es uztaidu kontroldarbu un brīdinu, ka pēc tam uzdošu jautājumus. Ja raksta vienu, bet stāsta citu, tad skaidrs – kontroldarbs ir norakstīts, tātad atzīmi velk uz leju," piebilst Ziedonis.

"Vispirms jāiemāca mācīties, tad domāt un saprast. Bet ne mazāk svarīga ir intuīcija. To iemācīt ir grūtāk. Taču man pašam nereti bijuši brīži, kad es vienkārši zinu – to darīt nedrīkst, kaut gan tīri teorētiski šķiet, ka viss ir kārtībā," uzsver E. Raits.

Elīna Šmite.



Elīna piekrīt, ka jūrā ne vienmēr var rīkoties stingri pēc noteikumiem, reizēm jāpaujas uz paša loģiku un, jā, arī intuīciju: "Mums akadēmijā pasniedzējs Koržeņevska mācīja, ka labāk nepareizi samainīties, nekā pareizi sadurties!". "Tā tas ir, bet to nav vienkārši izskaidrot, jo iznāk, ka tad var neievērot noteikumus un konvencijas. Droši vien pienāks laiks, kad apkalpe kuģi izvedīs no ostas Eiropā un tad no kuģa nokāps, bet pie ASV krastiem ieradīsies cita apkalpe un ievēdīs kuģi ostā. Bet tuvāko 50 gadu laikā tas vēl nenotiks – tieši cilvēka intuīcijas dēļ," ir pārliecināts E.Raits.

"Jūrā nav tikai vainīgie un nevainīgie, ir tikai atbildības procenta sadalījums. Pat stāvot uz enkura, būs daļa tavas vainas, ja kāds tev uztriecies virsū," domu papildina Ziedonis.

Nezinu, bet zinu, kur meklēt!

"Es domāju, ka no šiem puikām iznāks lietaskoki. Un varbūt arī no manis iznāks lietaskoks – pasniedzējs. Sākot mācīt, pašam jau rodas aizvien lielāka interese. Ja redzi, ka izdodas viņus piesaistīt, ka viņi tiešām klausās un domā līdz – tad ir gandarījums. Es pats teoriju atkarītoju visu laiku, prakse man ir darbā ostā. Puikas lielāko tiesu jau zina, uz ko nāk. Esmu dzirdējis, ka viņi saka – labi, ja var mācīties bez

iekalšanas un bez stresa. Bet ir arī tādi, kuri domā: jūs, pasniedzēji, ielieciet man to atzīmi, jums taču to vairāk vajag nekā man! Nekā nebūs! Runājot par atzīmēm, es tomēr laikam esmu pielaidīgāks, ja redzu, ka audzēknis vismaz cenšas, tad varbūt arī drusku pavelku uz augšu. Domāju, Elīna ir stingrāka skolotāja," spriež Ziedonis.

Elīna to nenoliedz, bet piebilst: "Bet es nevienam neliedzu nākt uz konsultācijām. Ja vajag, sēžam kaut vai līdz vēlam vakaram, kamēr esam tikuši skaidrībā. Ar gadiem jau būs vieglāk, nāks jaunie, kuri jau no pirmā kursa zinās, kas ir kārtība un disciplīna. Tagad vecākajosursos vēl ir tādi, kuri pasaka: mēs te esam jau četrus gadus, un tāda kārtība, kādu jūs gribat, šajā skolā nekad nestrādās. Saprotu, ka viņiem ir grūti pielāgoties, bet manās lekcijās tagad būs tā!"

"Daļai cilvēku ar jebkurām pārmaiņām ir tā: jā, principā pārmaiņas noteikti vajag! Bet, ja tās skar tieši man, tad gan nevajag!" ir novērojis Ziedonis. Taču viņš uzsver, ka nevajag aizmirst pašiem sevi tagadējo studentu vecumā. Galvenais, lai jauniešiem ir interese un vēlēšanās darboties un kaut ko apgūt. "Es gribu, lai viņi iemācās saprast būtību – kāpēc kas ir kas. Un lai spētu atrast un uztvert informāciju. Nevajag paļauties tikai uz tehnoloģijām. Jā, ir GPS, bet mēs redzam, kas notiek pasaulē. Un nākamajā terorisma vilnī, ar ko jārēķinās, būs iespēja visas šīs tehnoloģijas vienkārši atslēgt."

"Man katru reizi, ieejot auditorijā, sirds dreb – vai es zināšu atbildes uz visiem jautājumiem, ko man var uzdot," ar smaidu atzīstas E.Raits un piebilst: "Bet patiesībā jau man arī viss nemaz nav jāzina. Ko cilvēkam vispār dot diploms? Diploms dod tiesības pateikt – es nezinu, bet es zinu, kur to meklēt!"

Elīna smaidot piebilst: "Man puikas kādreiz prasa: skolotāj, vai jūs pašu tiešām tas interesē, ko stāstāt? Vai jums tas viss patīk? Es atbildu: jā, vai zini, man patīk būt gudrākajam cilvēkam auditorijā!"

Sarma Kočāne

Izlaidumu laiks

Liepājas Jūrniecības koledžā

30. jūnijā Liepājas Jūrniecības koledžā notika gan koledžas, gan jūrskolas absolventu izlaidums. Diplomus par 1. līmeņa augstāko profesionālo izglītību un kuģu vadītāja, kuģu mehāniķa un loģistikas speciālista profesionālo kvalifikāciju saņēma 79 absolventi. Savukārt 1. jūlijā 44 LJK jūrskolas absolventi saņēma atestātus par profesionālo vidējo izglītību kuģu vadītāja vai kuģu mehāniķa specialitātē.

Svinīgajā pasākumā piedalījās Liepājas pilsētas domes priekšsēdētāja vietnieks izglītības, kultūras un sporta jautājumos Vilnis Vitkovskis, kurš, uzrunājot klātesošos, uzsvēra, ka Liepāja ir pilsēta, kurā piedzimst ne tikai vējš un mūzika, bet arī stipri jūrasbraucēji. "Liepāja nav iedomājama bez savām jūrniecības tradīcijām un Jūrniecības koledžas. Kopš Krišjāņa Valdemāra aicinājuma "Latvji, brauciet jūrīnā!" pagājis vairāk nekā gadsimts. Toreiz uz aicinājumu atsaucās arī liepājnieki un atvēra jūrskolu, kas ar nosaukumu Liepājas Jūrniecības koledža šoruden svinēs jau 140. gadskārtu. Tāpēc jūsu izlaidums ir īpašs, un man gribas jūs sveikt kā šīs skolas jubilejas gada absolventus," sacīja V. Vitkovskis un novēlēja absolventiem veiksmīgu karjeru un, atceroties vēsturi un hercoga Jēkaba entuziasmu pirms vairākiem gadsimtiem attīstīt Kurzemē jūrniecību, iedvesmoties no viņa dzīves moto: "Kas nebaidās no liela darba un ar to saistītām iespējamām briesmām, tas paveic lielas lietas."

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsvēra, ka pasniedzēju un pedagogu pūles iemācīt studentus domāt mazliet citādā līmenī šogad devušas rezultātus un ir mainījusies gan jūrskolas, gan koledžas līmeņa studējošo attieksme pret mācību procesu, par ko liecina ne tikai aizstāvēto diplomdarbu un valsts eksāmenu rezultāti, bet arī parādītās zināšanas un prasmes, kas vienlaikus jāva nokārtot arī Jūrnieku reģistra kompetences novērtēšanas eksāmenu un saņemt kompetences sertifikātu. Šogad pirmo reizi Liepājas Jūrniecības koledžā par labām un teicamām sekmēm tika pasniegtas absolventu krūšu nozīmes



un Atzinības raksti, ko saņēma 14 koledžas studenti un septiņi jūrskolas audzēkņi. Pirms izlaiduma daļa no šiem jauniešiem pastāstīja par saviem nākotnes plāniem, kāpēc izvēlējušies jūrnieka profesiju, cik svarīga profesijas apguvē ir nopietna attieksme pret mācībām un kādām rakstura īpašībām jāpieņem cilvēkam, kurš vēlas kļūt par jūrnieku.

Matīss Grigaļūns (koledžā iestājies pēc vidusskolas, apguvis stūrmaņa specialitāti): "Pēc vidusskolas beigšanas man nebija ne jausmas, kur mācīties tālāk. Vairākas nedēļas vēroju, ko dara mana drauga tētis, kurš strādā par kuģu agentu. Skatījos, parunājos arī ar jūrniekiem, un man iepatikās. Liepājas Jūrniecības koledžu izvēlējos tāpēc, ka esmu liepājnieks. Kāpēc gan mācīties Rīgā, ja es varu profesiju apgūt šeit? Tā kā koledžā iestājos pēc vidusskolas, varu ieteikt nebaidīties no jaunajiem mācību priekšmetiem,

tādiem kā navigācija, astronavigācija utt. Lai gūtu panākumus, jāmāk sevi piespiest mācīties arī tādos brīžos, kad pats sev uzdošu jautājumu, kāpēc gan esmu šeit, jo daudzi mācību priekšmeti tiešām ir grūti un specifiski, bet, ja mācības uztver nopietni, tad viss izdodas.

Pēc koledžas strādāšu par jaunāko stūrmani, bet, kāpjot pa karjeras kāpnēm, mans mērķis ir tikt līdz otrajam, trešajam stūrmanim un augstāk. Taču ļoti iespējams, ka došos uz Rīgu, lai turpinātu mācības Jūras akadēmijā, jo augstākā izglītība man būs nepieciešama gadījumā, ja pēc 10 – 15 gadiem izvēlēšos strādāt krastā."

Nauris Upenieks (koledžā iestājies pēc LJK jūrskolas beigšanas, apguvis stūrmaņa specialitāti): "Jau no divpadsmit gadu vecuma zināju, ka būšu jūrnieks. Liepājas ostā sadraudzējos ar jūrniekiem, kas strādāja

▶▶▶ 14. lpp.



►►► 13. lpp.

uz velkojiem. Tad arī es sapratu, ka jūra ir mans aicinājums. Manā ģimenē nevienam nav nekādas saistības ar jūru, tāpēc iesākumā mamma bija mazliet bažīga par manu izraudzīto profesiju, bet saprata, ka mani tā ļoti interesē, un atbalstīja.

Lai kļūtu par jūrnieku, vispirms ir jāgrib iet jūrā. Ja strādā tikai naudas dēļ, tad nekas labs tur nesanāks. Jūrniekam jābūt arī morāli stipram, jo jūrā ir dažādas situācijas, kurās jārikojas ļoti ātri un jāpieņem pareizais lēmums, kas var izšķirt gan kuģa, gan cilvēku likteņus. Tā ir ļoti atbildīga profesija. Tāpat ir jābūt saprasties ar cilvēkiem, jo nevar okeāna vidū izkāpt kastā un pateikt: "Man viss apnicis!" Jāmāk atrast kopīgu valodu ar komandas biedriem un iekļauties kolektīvā. Tas ir arī psiholoģiski smags darbs. Taču visi izaicinājumi ir interesanti. Pēc koledžas beigšanas plāns jau ir viens – iet jūrā un sākt strādāt, lai tiktu līdz otram stūrmanim. Kā arī turpināt mācības profesionālās pilnveidesursos, lai gūtu iespēju kļūt par kapteiņa vecāko palīgu un pēc tam jau par kapteini."

Aleksandrs Zimičs (LJK jūrskolā iestājies pēc pamatskolas, apguvis mehāniķa specialitāti): "Mana ģimene ir saistīta ar jūru. Mamma ir ārsta palīdze un strādā jūrnieku medicīniskajā komisijā, bet tētis un divi vectētiņi ir jūrnieki. Pirms stāšanās jūrskolā nedēļu kopā ar tēti pavadīju jūrā, lai pārliecinātos, vai man tas tiešām interesē. Vēl šaubījos, bet pēc reisa jau zināju pavisam noteikti, ka gribu mācīties par jūrnieku. Mans tētis ir stūrmanis, bet es izvēlējos mehāniķa specialitāti, jo vairāk interesē tas, kā strādā kuģa mehānismi. Pēc jūrskolas stāšos koledžā, pēc koledžas varēšu strādāt par otro mehāniķi, bet pēc diviem gadiem pabeigšu kursus, lai varētu kļūt par vecāko mehāniķi. Tāds ir mans mērķis."

Tas jau ir tradicionāli, ka jauniešu izvēli kļūt par jūrnieku visbiežāk nosaka ģimenes tradīcijas, jo jūrā gājis gan vectēvs, gan tēvs. Piemēram, Artūra Negraova vectēvs ir bijis radists, un arī pats Artūrs ļoti nopietni attiecas pret studijām un jūrskolā apguvis mehāniķa specialitāti.

“Skolotājs saka, ka mehāniķim jāzina viss – gan profesijas teorētiskā, gan praktiskā daļa, un, ja to apgūst, tad viss būs kārtībā. Bet, ja kaut ko “palaidīsi gar ausīm”, tad būs ļoti grūti. Es reiz nokavēju tikai 15 minūtes no mācību stundas un jau nesapratu, par ko ir runa. Pašam pēc tam individuāli nācās visu noskaidrot. Ir jāmācās arī valodas, un viena no svarīgākajām, protams, ir angļu valoda,” saka Artūrs.

Arī Arturs Razdovskis, kurš Liepājas jūrskolā apguvis stūrmaņa specialitāti, stāsta, ka ģimenē gandrīz visi vīrieši ir jūrniki un arī pats vēlēties turpināt šo tradīciju. “Pamatskolā es diezgan slikti mācījos, bet tā kā tagad apgūstu profesiju, kura mani interesē, attieksme pret mācībām ir mainījusies, jo apzinos, ka zināšanas noderēs praktiskajā darbā jūrā,” saka Arturs. “Šaubījos, bet tagad noteikti zinu, ka gribu turpināt mācības Liepājas Jūrniecības koledžā, jo salīdzinājumā ar Latvijas Jūras akadēmiju šeit mācības aizņem īsāku laiku – tikai divus gadus. Pēc tam mācīšos profesionālās pilnveides kursos. Strādāt uz kuģa, protams, jāsāk no zemākā līmeņa, bet ar laiku gribētu tikt līdz augstākajam – līdz kapteinim.”

Aleksejs Jakuševs (koledžā iestājies pēc LJK jūrskolas beigšanas, apguvis mehāniķa specialitāti): “Jau no bērnības mani piesaistīja jūra, kuģi, jo tas saistījās ar romantiku, taču līdz astotajai klasei nemaz neplānoju stāties jūrskolā. Bet, apspriedies ar vecākiem, novērtējis profesijas plusus un mīnus, tomēr nolēmu, ka iešu uz jūrskolu, un neesmu to nožēlojis. Man vedaistēvs savulaik gājis jūrā, taču viņš nekādi neietekmēja manu lēmumu.

Esmu vairākas reizes bijis praksē, tā ka šo darbu esmu novērtējis arī no praktiskās puses. Man bija ļoti darbaudzinātāji, kas daudz stāstīja, un es varēju apgūt mehāniķa specialitāti. Man patīk strādāt šajā profesijā, kaut ko taisīt vai remontēt. Man patīk tikt ar citiem cilvēkiem un arī ceļot.

Uzskatu, ka kuģa mehāniķim jābūt ar lielu atbildības sajūtu par savu darbu, par padotajiem. Lai nebūtu tā, ka atbildīgos brīžos atklājas, ka

▶▶▶ 16. lpp.



►►► 15. lpp.

kaut kas nav izdarīts vai kaut kas nav pamanīts, no kā atkarīga gan apkalpes dzīvība, gan drošība uz kuģa. Atbildība ir viena no galvenajām rakstura iezīmēm, kas vajadzīga jūrniekam. Ir jābūt arī stipriem nerviem, jo ir psiholoģiski smagi atrasties četrus piecus mēnešus uz viena un tā paša kuģa. Jābūt sabiedriskam un draudzīgam.

Tuvākajā nākotnē vispirms gribu labi nokārtot eksāmenus, tad gadu pastrādāt par motoristu, jo mehāniķi, kuriem ir liela pieredze, stāsta, ka vispirms vajag iemācīties strādāt ar rokām, un tas nāk tikai ar laiku. Pēc tam jau varēšu strādāt gan par ceturto, gan trešo mehāniķi, bet, pamācoties kursus, arī par otro. Pēc tam arī par vecāko mehāniķi, bet līdz tam vēl ir patālu, vēl daudz jāmācās. Uzskatu, ka visu dzīvi ir jāmācās."

Jevgeņijs Poplavskis, kurš koledžā iestājās pēc vidusskolas un apguvis stūrmaņa specialitāti, stāsta, ka tēvs jau kopš devītās klases centies viņu pierunāt stāties Jūrniecības koledžā. "Pēc koledžas beigšanas sāksu strādāt par matrozi. Centīšos kļūt par kapteiņa trešo palīgu un pēc tam mācīšos tālāk. Lai īstenotu savas ieceres, man nebūs jāpamet darbs. Es varu strādāt un paralēli kursos apgūt nepieciešamās zināšanas, kas man ļaus pakāpties pa karjeras kāpnēm."

Aļina Panferova (koledžā iestājusies pēc vidusskolas, apguvusi loģistikas specialitāti): "Iestājos Liepājas Jūrniecības koledžā, jo man gribējās kaut ko mainīt savā dzīvē un vismaz uz neilgu laiku aizbraukt no Rīgas. Izvērtēju vairākus variantus dažādās pilsētās, bet, pateicoties pazīstamai meitenei, kura jau mācījās par stūrmani, izvēlējos Liepājas Jūrniecības koledžu, un mana dzīve mainījās par 360 grādiem. Loģistikas specialitāti izvēlējos tāpēc, ka, pirmkārt, mani tā interesē. Otrkārt, man labi padodas valodas, spēju tās izmantot, komunicējot ar cilvēkiem un meklējot nestandarta risinājumus situācijām. Un, treškārt, pēc prakses es sapratu, ka ļoti gribu strādāt šajā jomā." ■

Indra Grase

Gūta vērtīga pieredze Portugālē

Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņi atgriezušies no Portugāles, kur, izmantojot "Erasmus+" studentu apmaiņas programmas sniegtās iespējas, izgāja praksi Lisabonā un Sinišā uz kompānijas "Svitzer" ostas velkoņiem. J. Zalomova uzsver, ka, īstenojot šo projektu, koledža izveidojusi ilgstošu sadarbību, ko plāno turpināt arī citos projektos. Reizē notika valsts un Liepājas Jūrniecības koledžas prezentācija ārvalstīs.

Projektā "Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņu prakse Portugālē" piedalījās deviņi audzēkņi, un to mobilitāte tika organizēta divās plūsmās: 1. februārī uz Portugāli aizbrauca stūrmaņu programmas 3. kursa audzēkņi Armands Ruskovs un Artūrs Lieģis un mehāniķu programmas 3. kursa audzēkņi Tomass Jefimovs, Roberts Zīle un Kristis Ālītis, kuri Portugālē uzturējās līdz 25. martam. Savukārt stūrmaņu programmas 3. kursa audzēkņi Boriss Kņiga, Rebeka Vītiņa un mehāniķu programmas 3. kursa audzēkņi Māris Potašovs un Vladislavs Tiščenko praksi izgāja no 27. marta līdz 15. maijam.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu vadītāja Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka audzēkņi tika

izraudzīti konkursa kārtībā, ņemot vērā vairākus pamatkritērijus: labas akadēmiskās sekmes, akadēmisko parādu neesamība, uzvedība, kā arī bija jā sagatavo motivācijas vēstule un CV angļu valodā. J. Zalomova uzsvēra, ka projekta galvenais mērķis bija dot iespēju audzēkņiem izmantot iegūtās teorētiskās zināšanas praksē starptautiskā vidē. "Audzēkņi nostiprināja atbilstoši izvēlētajai profesijai iegūtās teorētiskās zināšanas, prasmes un iemaņas, kas nepieciešamas kvalifikācijas celšanai, iepazīna atšķirīgu kultūru un uzlaboja valodas un komunikācijas prasmes." Tam piekrī arī paši praktikanti.

Māris Potašovs: "Praksi izgāju Lisabonā uz "Svitzer" lielākā velkoņa "Funchal", kur veicu dzinēju un





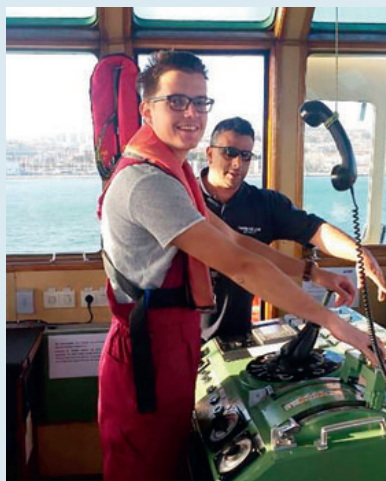
palīgmehānismu palaišanas un izslēgšanas operācijas, kā arī palīdzēju pietauvošanās un attauvošanās operācijās. Dzīvoju kopā ar spēļiem, ar kuriem ātri sadraudzējāties un visu brīvo laiku pavadījām kopā. Prakse Portugālē ir ļoti laba pieredze, tās laikā uzlaboju savas angļu valodas zināšanas un ieguvu lielāku sapratni par darbu.”

Artūrs Lieģis: “Esmu ļoti apmierināts, ka pieteicos šai programmai. Zinu cik grūti ir dabūt prakses vietu, tāpēc uzskatu, ka esmu lietderīgi izmantojis šos nepilnos divus mēnešus.”

Kristis Ālītis: “Biju pieteikts praksē uz kuģa “Svitzer Leixoes”, kura mehāniķis bija ļoti pretimnākošs, izrādīja kuģi un paskaidroja, kā viss darbojas, un arī kapteinis bija saprotošs.”

Roberts Zīle: “Zināju, ka, piedaloties projektā, iegūšu pieredzi un zināšanas. Strādāju uz velkoņa “Svitzer Sines”. Kad biju iepazinis kuģi un mehānismus mašīntelpā, prakses vadītājs kuģa vecākais mehāniķis ļāva darboties ar mehānismiem un veikt citus uzdevumus. Prakses laikā jau patstāvīgi sagatavoju kuģi braukšanai vai stāvēšanai krastā, mainīju ģeneratora eļļas un degvielas filtrus, mēriju degvielas un eļļas līmeņus tankos, un projekta beigās jau jutos kā īsts komandas loceklis un labi orientējos kuģa darbībā.”

Rebeka Vītiņa: “Kompānijā, kur strādāju, darba drošības noteikumi bija ļoti stingri, tāpēc tikai tad, kad



takelāžas darbus, kā arī kuģa manevrēšanu un navigāciju piekrastes ūdeņos. Prakse notika uz jūras velkoņa, kas palīdzēja ienākt lieliem kuģiem ostā. Ieguvu ļoti labu pieredzi, strādājot ārzemju komandā, kas būtiski uzlaboja manas angļu valodas zināšanas.”

Tomass Jefimovs: “Darbs uz kuģa bija vienlaikus viegls un grūts. Viegls tāpēc, ka no visiem velkoņiem man bija ticis jaunākais un nebija jāveic nekādi nopietni remontdarbi, bet grūtāk bija tad, kad manevrus vajadzēja veikt naktī. Mana komanda bija jautra un mīlēja pajokot, bet darbs ir darbs, un tad viss bija nopietni, nekādu joku.



Velkoņi darbā. Spiež labo bortu, lai kuģis pietauvotos ostā.

ik dienas visu bijām pārrunājuši, varējām doties mācībās un manevros. Process bija ļoti interesants, jo ne tikai teorētiski, bet reāli varēju redzēt, kā notiek darbs uz velkoņa. Palīdzējām ostā ienākt tankkuģiem, kravas kuģiem un kruīza kuģiem. Esmu ļoti priecīga un pateicīga, ka varēju praktizēties uz velkoņa “Leixoes” un arī padzīvot Lisabonā. Ieguvu jūras pieredzi, jaunas zināšanas un nostiprināju angļu valodas zināšanas, bet brīvajā laikā apskatījām Lisabonu, kas ir ļoti krāšņa un aizrautīga.”

Boriss Kniga: “Praksē bija daudz dažādu uzdevumu un pienākumu, kurus vajadzēja pildīt ar lielu atbildību un piesardzību, jo darbs jūrā ir ļoti bīstams. Prakses laikā iemācījies daudz lietas, kas noderēs nākotnē, piemēram, pietauvošanās operāciju, enkura operāciju,



Tomass Jefimovs pēc kārtējā veiksmīgā manevra.

Darbs uz kuģa ļoti patika, jo bija lieliska komanda, ar kuru izveidojušies labi kontakti un varam saziņāties jebkurā laikā.”

Indra Grase

Lielāko ekoloģisko problēmu TOP 10

1. Cilvēku skaits uz zemes

Pēdējo 60 gadu laikā iedzīvotāju skaits ir trīskāršojies: 1950. gadā uz mūsu planētas mājāja 2 555 982 611 cilvēki, bet 2012. gadā iedzīvotāju skaits jau sasniedza 7 000 000 000.

2. Klimata pārmaiņas

Zinātnieki uzskata, ka cilvēku darbība ietekmē klimatu un jau nodarījusi neatgriezenisku kaitējumu, tāpēc mūsu uzdevums ir regulēt turpmāko darbību, attīstot videi draudzīgu ražošanu un enerģijas izmantošanu, bet ikviena cilvēka pienākums ir saudzēt dabu.

3. Bioloģiskās daudzveidības samazināšanās

Cilvēki ik dienas ir iznīcinājuši un turpina iznīcināt dzīvo dabu. Izzūdot tikai vienai sugai, veidojas ķēdes reakcija, kas katastrofāli ietekmē planētas eksistenci.

4. Fosfora un slāpekļa ietekme uz vidi

Ik gadus cilvēki atmosfērā izlaiž aptuveni 120 miljonus tonnu slāpekļa, kas ne tikai piesārņo atmosfēru, bet arī negatīvi ietekmē fitoplanktona veidošanos pasaules okeānos, kas ir atbildīgi par skābekļa ražošanu uz zemes.

5. Ūdens resursu samazināšanās

Daudzi eksperti ir pārliecināti, ka tuvākajā nākotnē ūdens kļūs par

deficītu un zeltam un naftai līdzīgu precī, par kuras resursiem notiks cīņi. Jau tagad trešā daļa planētas iedzīvotāju cieš no tīra, svaiga ūdens trūkuma, bet 2050. gadā, kad pēc aplēsēm cilvēku skaits būs pieaudzis par divām trešdaļām, divām trešdaļām nebūs pieejams tīrs dzeramais ūdens.

7. Piesārņojuma pieaugums

Pieaug gaisa, ūdens un augsnes ķīmiskais piesārņojums, un būs vajadzīgi daudzi gadi, lai tas sadalītos. Lielākā daļa no šīm ķīmiskajām vielām ir mūsdienu dzīvesveida radītas: transportlīdzekļu izplūdes gāzes, smagie metāli, nitrāti un plastmasas, kas galu galā lielos daudzumos nonāk okeānos.

8. Ozona slāņa noārdīšanās

Ozona slāņa noārdīšanās galvenokārt ir skaidrojama ar ķīmisko piesārņojumu, kas satur hlora un bromīdus. Saskaņā ar Pasaules vides aizsardzības aģentūras datiem viens hlora atoms var noārdīt vairāk nekā 100 000 ozoona molekulu.

9. Zivju pārzveja

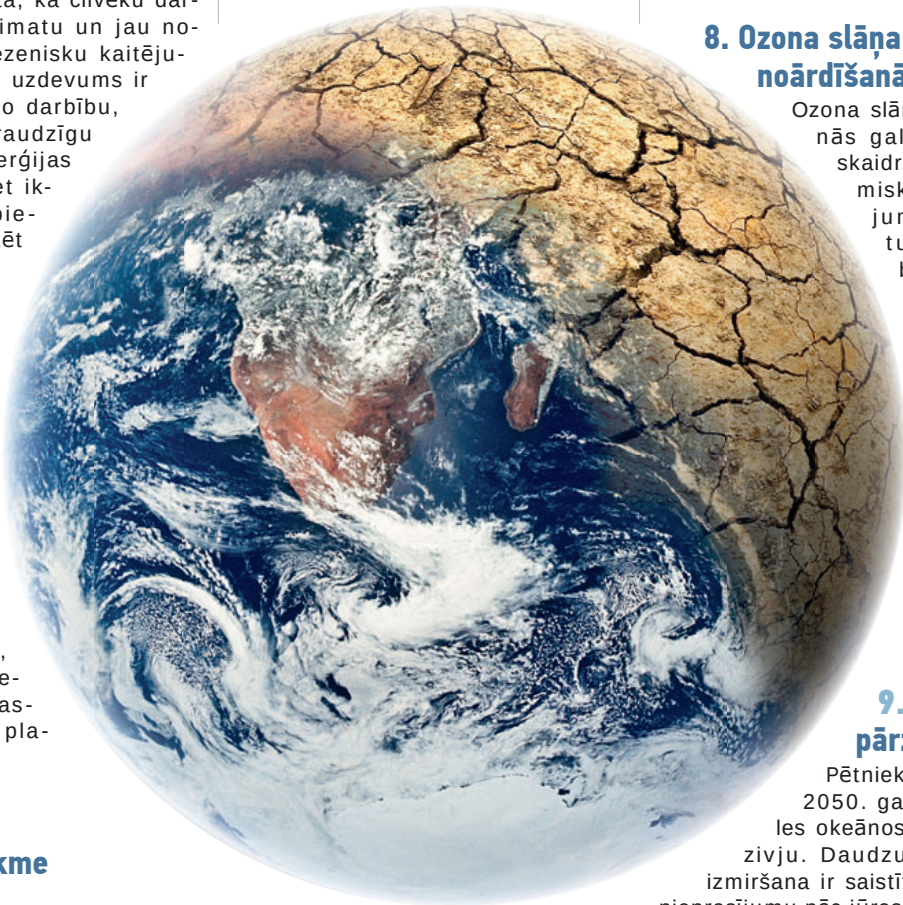
Pētnieki lēš, ka līdz 2050. gadam pasaules okeānos vairs nebūs zivju. Daudzu zivju sugu izmiršana ir saistīta ar augošo pieprasījumu pēc jūras veltēm, pārzveju un nelikumīgu zveju. Mencu resursu izsīkums Atlantijas okeānā ir tikai viens piemērs tam, kā cilvēki iznīcina planētas dabas resursus.

10. Mežu izciršana

Kopš 1990. gada ir iznīcināta puse no pasaules lietus mežiem, un to izciršana turpinās satraucošā ātrumā. Koki pasaulē mirst ar vēl nepieredzētu ātrumu.■

6. Okeānu paskābināšanās

Notiek pārmērīga CO₂ ražošana. Okeāni absorbē vairāk nekā 25% no visām cilvēka radītajām oglekļa dioksīda emisijām. Pēdējo 250 gadu laikā skābums okeānā ir palielinājies par aptuveni 30%. Zinātnieki lēš, ka līdz 2100. gadam tas varētu palielināties par 150%. No okeānu paskābināšanās apdraudēta ir dzīvība pasaules jūrās.



Veselīgu okeānu, veselīgu planētu!



Šā gada Pasaules okeāna dienas moto bija “Veselīgu okeānu, veselīgu planētu!”. Tas skanēja kā trauksmes signāls laikā, kad Pasaules okeānu iekaro un pārņem plastmasas piesārņojums, kas postoši ietekmē ekoloģiju, savvaļas dzīvniekus, cilvēku un visas planētas veselību, kā arī veicina klimata pārmaiņas. Miljoniem tonnu plastmasas pudeļu, maisiņu un pārtikas iepakojumu ik gadus nonāk okeānā, piesārņojot ūdeņus, un, laika gaitā sadaloties, veido vēl daudz bīstamāku mikroplastmasas ķīmisko piesārņojumu, no kā cieš visi dzīvie organismi, kas mīt pasaules okeānos. Ar saindētu planktonu barojas zivis, no šādos ūdeņos nozvejotām dubultā saindētām zivīm pārtiek miljoniem cilvēku, un neviens pašlaik nevar paredzēt, kādu ietekmi tas atstās uz viņu veselību, ģenētiku un nākamajām paaudzēm. Saskaņā ar ASV Nacionālās okeāna un gaisa telpas administrācijas (*National Oceanic and Atmospheric Administration*) datiem astoņdesmit procenti jūras piesārņojuma nāk no sauszemes, līdz 2020. gadam plastmasas daudzums okeānā palielināsies desmit reizes un, ja nekas situācijas uzlabošanai netiks darīts, 2025. gadā okeānos skalosies vidēji viena tonna plastmasas, rēķinot uz katrām trim tonnām zivju, bet līdz 2050. gadam Pasaules okeānā plastmasas atkritumu būs vairāk nekā zivju.

ANO Vides programmas (UNEP) ikgadējā ziņojumā, kas publiskots šā gada maija beigās pirms vides ministru tikšanās ANO Vides asamblejas 2. sesijā Nairobi, Kenijā, eksperti nāca klajā ar brīdinājumu par drausmīgo piesārņojumu pasaules okeānos, ko rada plastmasas atkritumu tonnas un milzīgā daudzumā ielūstošie minerālmēsli. Ziņojumā teikts, ka tieši šie divi piesārņojuma avoti nopietni apdraud bioloģisko daudzveidību, kaitē ūdens kvalitātei, saindē zivis un negatīvi ietekmē arī piekrastes tūrismu.

Lai iespējami precīzi un ticami noteiktu atkritumu daudzumu un izcelsmi, ANO Vides programma ir izstrādājusi vienotas vadlīnijas jūras piesārņojuma un atkritumu novērtēšanai. Šīs vadlīnijas tiek izmantotas dažādās monitoringa sistēmās un ietver informācijas salīdzinošo analīzi par visā pasaulē lietotajām jūras atkritumu uzskaites metodēm un izmantotajiem ziņojuma protokolliem, kā arī formulē noteiktus



kritērijus atkritumu monitoringam kā piekrastē, tā ūdenī, paredzot atšķirīgu metožu pielietojumu, uzskaitot atkritumus uz ūdens virsmas, ūdens masā un uz grunts.

Ziņojumā norādīts, ka 2012. gadā aptuveni 12,6 miljonu nāves gadījumu cēlonis bija vides degradācija, kas jo īpaši aktuāla Dienvidaustrumu Āzijā un Klusā okeāna rietumu daļā, kam seko Āfrika. Pasaulē pieaug nāves gadījumu skaits, kas nav saistīti ar infekcijas slimībām, kuras

līdz šim ir bijušas biežākais nāves cēlonis.

Viena no lielākajām problēmām, kas ilgu laiku nav ļāvusi iegūt salīdzinošus datus par jūras atkritumiem, ir to atšķirīgā definēšana. Izstrādājot vienotas atkritumu monitoringa vadlīnijas, UNEP balstās uz definīciju, ka jūras atkritumi ir jebkuri rūpnieciskie vai cietie sadzīves atkritumi, kas neatkarīgi no to avota nonāk jūras vidē (Coe &

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

Rogers, 1997). Tā kā šo divu atkritumu grupu sastāvs ir ļoti daudzveidīgs, jūras atkritumi klasificējami pēc materiālu kategorijām:

- plastmasa (cietā, mīkstā (plēves), putuplasts, tīkli, virves, bojas, makšķerauklas, zvejas rīki, šķiltavas, cigarešu izsmēķi),
- metāls (dzērienu skārdenes, pudeļu vāciņi),
- stikls (pudeles, spuldzes, stikla bojas, keramika),
- apstrādāta koksne,
- papīrs un kartons,
- gumija,
- tekstils,
- ar notekūdeņiem saistītais piesārņojums (SRD) – sanitārie vates kociņi, autiņbiksītes, prezervatīvi, higiēniskās paketes (UNEP, 2009).

Tiek lēsts, ka, piemēram, ASV vien ar fosfora mēslojumu saistītā piesārņojuma izmaksas ik gadu sasniedz vairāk nekā divus miljardus dolāru, bet pasaules līmenī tās mērāmas vairākos desmitos miljardu. Tā kā fosfātu iegūst aptuveni trīsdesmit valstīs un, saglabājoties pašreizējiem ražošanas rādītājiem, piegādes neapsīks vēl 300 līdz 400 gadu, UNEP ziņojumā norādīts, ka notekūdeņu attīrīšana varētu būt pirmais solis, kas sperams, lai ierobežotu šo piesārņojumu.

Plastmasa ir viens no svarīgākajiem izejmateriāliem

Aptuveni 8% no pasaules naftas izmanto plastmasas produktu ražošanai. Ekonomiskā izdevīguma ziņā ar to sacensties ir grūti, jo plastmasa ir lēta un universāli izmantojama. Bet šī ir tikai viena

UZZIŅAI

Plastmasas produktu patēriņš pasaulē turpina augt. Ziemeļamerikā un Eiropā viens cilvēks ik gadu patērē vidēji 100 kilogramu, un nākamo piecu gadu laikā gaidāms pieaugums vēl par 40%. Jaunattīstības valstīs patērē tikai piekto daļu no šāda apjoma, bet arī tur patēriņš strauji pieaug.

No šiem atkritumiem ik gadu okeānos nonāk vismaz astoņi miljoni tonnu plastmasas, bet jaunākie pētījumi liek domāt, ka patiesais skaits varētu būt vēl lielāks – vairāk nekā 12,7 miljoni tonnu. Lai gūtu labāku priekšstatu par ievērojamajiem apjomiem, salīdzinājumam tā būtu viena jūrā izgāzta kravas mašīna ar atkritumiem ik minūti. Pētījumu rezultāti liecina, ka jau tagad Pasaulē okeānā atrodas 150 miljoni tonnu plastmasas, un lielāko daļu no milzīgā apjoma veido dažādi plastmasas iepakojumi. Ja cilvēku paradumi nemainīsies, tad paredzams, ka līdz 2030. gadam ātrums, ar kādu plastmasas atkritumi nonāk okeānos, palielināsies līdz divām atkritumu mašīnām minūtē, bet līdz 2050. gadam – pat līdz četrām atkritumu mašīnām minūtē.

UZZIŅAI

63% plastmasas atkritumu, kas nonāk okeānā, nāk no piecām valstīm – Ķīnas, Indonēzijas, Filipīnām, Vjetnamas un Šrilankas. No rūpnieciski attīstītajām Rietumvalstīm tikai ASV ir iekļuvusi plastmasas atkritumu piesārņotāju TOP divdesmitniekā.

Jaunas salas okeānā – problēmu jūra

Zinātnieki apgalvo, ka pēdējo divdesmit gadu laikā pasaules okeānos radušās aptuveni desmit jaunas plastmasas salas, un tie nebūt nav nelieli sauszemes pleķīši pasaules ūdeņos. NASA dokumentējusi, uzfilmējusi un kartējusi piecas atkritumu salas, kas ar lielajām okeānu straumēm ceļo apkārt mūsu planētai pa Indijas okeānu, Klusā okeāna ziemeļiem un dienvidiem, kā arī Atlantijas okeāna ziemeļiem un dienvidiem.

No jūras izskalotu plastmasas atkritumu piesārņota pludmale Tanzānijā. Foto: wikimedia.org



Minerālmēsli rada galvassāpes

Divdesmitā gadsimta otrajā pusē pasaulē aptuveni par 600% pieauga minerālā mēslojuma izmantošana, un vēl joprojām precīzi nav zināms, cik lielu kaitējumu tas nodarījis videi. Kādā pētījumā ir aprēķināts, ka ik gadus jūrā nonāk 22 miljoni tonnu fosfora, bet tā koncentrācija saldūdenī un augsnē kopš 1960. gada palielinājusies par 75%.

medaļas puse, kas runā par labu plastmasai. Otrā ir tās kaitīgā ietekme ne tikai uz vidi lokālā nozīmē, bet gan uz pasaules ekosistēmu kopumā. Šis materiāls dabiski sadalās ļoti lēni, turklāt lielākā daļa saražoto preču ir tikai vienreiz lietojamas, piemēram, produktu iepakojumi. Diemžēl pašlaik atkritumos ik gadu nonāk aptuveni 95% no saražotajiem plastmasas iepakojumiem, kuru vērtība naudas izteiksmē tiek rēķināta no 73 līdz 110 miljardiem eiro.

Atkritumu sala izveidojusies Klusā okeāna ziemeļu daļā, to veido divi milzīgi atkritumu laukumi, kurus okeāna straumes, pienesot salām arvien jaunus atkritumus, notur vienviet blīvā kārtā.

Ilgu laiku *atkritumu sala* netika atklāta, jo tā atradās atstatu no galvenajiem kuģošanas ceļiem. Salu atklāja Čārlzs Mūrs, kurš, no regates dodoties mājup uz Kaliforniju, nolēma novirzīties no ierastā kursa. Redzētais viņu šokēja.

Lai gan pēc *atkritumu salas* atklāšanas vides aizstāvji aktualizēja samilzušo problēmu pasaules okeānos, piesārņojumā vainojamo valstu valdības uz to skatījās caur pirkstiem, īpaši jau tāpēc, ka sala bija izveidojusies neitrālos okeāna ūdeņos un neviena no valstīm par to atbildību uzņemties nevēlējās.

Vides problēmu pirmo reizi nopietni uztvēra vien tad, kad vētras laikā Havaju salu krastos izskaloja vairāk nekā 70 tonnu atkritumu.

Atkritumu sala sāka pļesties plašumā jau no pagājušā gadsimta piecdesmitajiem gadiem, un tās apmēri pieaug proporcioniāli plastmasas un polietilēna izstrādājumu izmantošanai sadzīvē. Pēc zinātnieku aplēsēm, šobrīd salas platība varētu būt aptuveni vienu miljonu kvadrātkilometru liela, bet visu atkritumu kopējais svars ap četriem miljoniem tonnu. Precīzus aprēķinus ir ārkārtīgi grūti veikt, jo puscaurspīdīgos plastmasas atkritumus ūdenī ir gandrīz neiespējami fiksēt no kosmosa – tos var ieraudzīt un izpētīt, tikai iegremdējoties tajos.

Valstis, kas vainojamas okeānu piesārņošanā, ir pārapdzīvotas, to iedzīvotāji ir salīdzinoši trūcīgi

UZZIŅAI

Darba grupa, kurā strādāja 20 valstu zinātnieki, apkopoja datus no 192 piekrastes valstīm, kas robežojas ar Atlantijas, Kluso un Indijas okeānu, kā arī ar Melnās jūras un Vidusjūras reģioniem. Pētījums parādīja, ka šajās valstīs gadā tika saražoti 275 miljoni tonnu plastmasas atkritumu, no kuriem aptuveni 12,7 miljoni tonnu nonāca okeānā, kas ir aptuveni 5% no kopējā plastmasas atkritumu daudzuma.

UZZIŅAI

Bangladeša piesārņotāju valstu vidū ir 10. vietā ar 867 879 tonnām, bet ieņem tikai 187. vietu, rēķinot piesārņojumu uz vienu cilvēku. Savukārt Dānija ar 1974 tonnām ierindojas 143. vietā, bet ieņem 19. vietu, rēķinot uz vienu cilvēku.

un mazizglītoti un uzskata, ka atkritumu izmešana tuvējā ūdens tilpā ir gluži normāla rīcība, savukārt vietējās varas pārstāvji nav spējīgi nodrošināt atkritumu apsaimniekošanu.

Lai gan ASV ir augsti attīstīta atkritumu savākšanas sistēma, tā tomēr nonākusi zemeslodes divdesmito lielāko vides piesārņotāju vidū un viena pati jūrā palaiž aptuveni 30% atkritumu. Lai parādītu pasaulei un, protams, arī sev, ka plastmasas atkritumus var ne tikai izmest, bet arī pārstrādāt vai no tiem uzbūvēt ko ievērojamas vērti, šā gada martā projekta "Plastik" ietvaros, kura mērķis

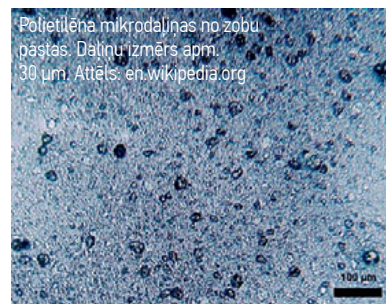


bija pievērst sabiedrības uzmanību okeāna piesārņošanas problēmai, ūdenī nolaida 60 pēdu katamarānu, kura izgatavošanai bija izmantotas 12 500 PET pudeles vai no tām pārstrādes procesā iegūti materiāli. Katamarāns devās ekspedīcijā maršrutā Sanfrancisko – Sidneja, parādot labu jūrasspēju un attīstot piecus mezglus lielu ātrumu.

Bez grēka atkritumu izgāšanā jūrās un okeānos nav arī pasaules tirdzniecības flote, kruīza, zvejas un militārie kuģi, kā arī naftas un gāzes ieguves platformas, kas šajā procesā piedalās ar savu apmēram 20% atkritumu pienesumu. Jūrā no kuģiem nonāk ne tikai sadzīves atkritumi, bet arī konteineri kopā ar to saturu, zvejas tīkli un zivju kastes. Un to visu okeānu straumes aiznes desmitiem tūkstošu kilometru tālu.

Mikroplastiskais piesārņojums

Mikroplastiskā piesārņojuma problēmu Pasaules okeānā aktualizējuši ievērojami zinātnieki un vides speciālisti – ASV Jūras izglītības asociācijas (*Sea Education Association*) profesors Kara Lavenders Lavs un Plimutas universitātes (Lielbritānija) profesors Ričards Tomsons, kuru pētījumi publicēti žurnālā "Science".



Arī japāņu zinātnieki nākuši pie atziņas, ka plastmasa sadalās ne tikai augstās temperatūrās, kā līdz šim uzskatīja, bet arī zemās temperatūrās ūdenī, par ko liecina pētītie ūdens paraugi, kas nēmi ASV, Indijas un Eiropas ūdeņos.

Zinātnieki brīdina, ka plastmasa uzskatāma par jaunu ķīmiskā piesārņojuma avotu okeānos. Pētījumos atklāts arī, ka sīko plastikas daļiņu daudzums okeānos ir daudz lielāks un izplatība daudz plašāka, nekā domāts iepriekš, tāpēc

UZZIŅAI

Svins, kadmijs un dzīvsudrabs ir tikai daļa no toksīniem, kas ūdenī nokļūst no plastmasas atkritumiem.

Pasaules okeāna piesārņojums ar mikroskopiskām plastmasas daļiņām jeb mikroplastiskais piesārņojums zinātnieku vidū rada aizvien lielākas bažas. "Science" publikācijā pētnieki norāda uz tūlītējas darbības nepieciešamību, lai iespējami ātrāk pārtrauktu sīko plastmasas daļiņu nokļūšanu okeānos, un aicina sākt darbu pie ūdeņu attīrīšanas programmas.

►►► 21. lpp.

Mikroplastiskais piesārņojums rada vērā ņemamus draudus teju visiem okeānos mītošajiem organismiem – sīkās daļiņas akumulējas kā ūdens vidē, tā dzīvajos organismos, radot veselības problēmas ūdens iemītņiem un ievērojami pazeminot ūdens kvalitāti.

UZZIŅAI

Piesārņojums ar mikroskopiskajām plastmasas daļiņām konstatēts jau visos piecos pasaules okeānos. Tās ievērojamā daudzumā atrastas pat Ziemeļu Ledus okeāna ledū ar visaugstāko koncentrāciju vairāku tūkstošu kilometru attālumā no sauszemes, kas apliecina piesārņojuma problēmas nopietnību.

Cieš dzīvā radība

Kas atrodas 60% jūras putnu vēderos? Diemžēl šoreiz zinātnieki no "Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation" (Austrālija) un Londonas Karaliskās koledžas savā kopīgi veiktajā pētījumā, kura rezultāti publicēti žurnālā "Proceedings of the National Academy of Sciences", apgalvo, ka pareizā atbilde ir – plastmasa. Šis ir pirmais pētījums, kas parāda, cik negatīva globālā līmenī ir plastmasas piesārņojuma ietekme uz dažādām jūras sugām.



Ik gadus plastmasas atkritumi iznīcina nāvi vairāk nekā miljoniem putnu.

Turklāt šis nav vienīgais satraucošais pētījumā iegūtais rādītājs. Pētnieki uzskata, ka plastmasas atkritumu problēma vislielāko ietekmi uz jūras sugām atstās teritorijās pie Antarktīdas, Austrālijas, Dienvidāfrikas un Dienvidamerikas, kur atkritumi tiek visvairāk saskatoti vienkopus. Pētnieki norādījuši, ka viņus satrauc iespējamība, ka piesārņojums vislielāko ietekmi varētu atstāt tieši uz vietām ar lielāko sugu daudzveidību, nodarot

UZZIŅAI

Piesārņojuma dēļ apdraudēti ir 86% jūras bruņurupuču sugu, 44% jūras putnu sugu un 43% jūras zīdītāju sugu. Kaitīgā ietekme skar jūras biotopus un ekosistēmas, bojā iet koraļļu rifu.

kaitējumu jau tagad apdraudētām un retām sugām, bet kopumā apdraudētas ir aptuveni 700 jūras savvaļas dzīvnieku sugas.

"Mēs esam ļoti noraizējušies par tādām sugām kā, piemēram, pingvīni un lielie albatrosi, kas dzīvo apdraudētajās teritorijās," savas bažas atklāj Eriks van Sebills (*Erik van Sebille*) no Londonas Karaliskās koledžas.

Arī Eiropa pēta piesārņojumu

Eiropas ūdeņu kontekstā visbiežāk tiek runāts par to piesārņojumu, ko rada dažādi mikroskopiski elementi, piemēram, ķīmiskās rūpniecības blakusprodukti, nitrātus un fosfātus saturošie lauksaimniecības mēslojumi, naftas produktu noplūdes un tam līdzīgas vielas. Diemžēl jauna pētījuma rezultāti pierāda, ka Eiropai piegulošie ūdeņi nopietni cieš arī no makroskopiskā piesārņojuma, un daudzviet atkritumi sastopami pat dziļākajos ūdens slāņos.

Lai gūtu priekšstatu par piesārņojuma koncentrāciju un saturu, datu vākšanai zinātnieki izmantoja zemūdens kameras un traļa metodi, kad ar lieliem tīkliem tika zvejots viss, kas vien ūdeņos sastopams. Kopumā pētījuma laikā tika veikti gandrīz 600 zemūdens videoieraksti un pētījumi ar traļa metodi 32 dažādās vietās Ziemeļu Ledus okeānā, Atlantijas okeānā un Vidusjūrā.

UZZIŅAI

Vērienīgajā Eiropas ūdeņu makroskopiskā piesārņojuma pētījumā tika iesaistītas 15 dažādas organizācijas Eiropā. Kā vadošā pētniecības iestāde izpētē darbojas Azoru universitāte (Azoru salas ir Portugālei piederošs autonomais apgabals Atlantijas okeānā), kuras pētījuma rezultāti publicēti zinātniskajā žurnālā "PLoS ONE".

Lai iegūtu pilnīgāku priekšstatu par piesārņojuma problēmām un piesārņojuma izplatības ceļiem, paraugi tika ņemti, sākot no piekrastes zonas līdz pat 2000 kilometru attālumam no krasta līnijas teritorijā no Eiropas piekrastes šelfa zonas līdz Vidusatlantijas grēdai. Pētījumi tika veikti dziļumā no 35 metriem līdz aptuveni 4,5 kilometriem.

Zinātnieki atzīst, ka pētījuma rezultāti nav iepriecinoši: analizējot iegūtos paraugus un video ierakstus, atklājās, ka tādi sadzīves atkritumi kā polietilēna maisiņi, pudeles, zivju tīklu driskas un citi sadzīves atkritumi bija atrodamī pat dziļākajos ūdens slāņos jūras dibenā, ko tiešā veidā cilvēks vēl nav skāris.

Tomēr, salīdzinot Eiropu ar citiem pasaules reģioniem, jāatzīst, ka Eiropā ievērojami vairāk ne tikai tiek domāts, bet arī reāli darīts, lai samazinātu kaitējumu, ko videi var nodarīt plastmasas atkritumi. Piemēram, deviņās Eiropas valstīs jau ir aizliegts izgāzt plastmasas atkritumus poligonos, attīstot to otrreizēju pārstrādi un izmantošanu enerģijas ražošanai. Joprojām šī problēma vēl nav atrisināta Austrumeiropas valstīs. Eiropas institūcijas aicina līdz 2020. gadam sasniegt nulles līmeni plastmasas atkritumu poligonos.

Baltijas jūra nav izņēmums

Vides izglītības fonds (VIF) sadarbībā ar partnerorganizācijām Igaunijā, Somijā un Zviedrijā ir uzsācis jaunu projektu "Blastic". Latvijā projekts tiks īstenots sadarbībā ar Zilā karoga programmu un tajā iesaistītajām pašvaldībām, kā arī kampaņu "Mana jūra".

Projekta realizācijas gaitā tiks pētīts, kā plastmasas atkritumi nonāk Baltijas jūrā no apdzīvotām vietām un kļūst par jūru piesārņojošiem atkritumiem. Lielākā daļa jūru piesārņojošo atkritumu rodas iekšzemē.

Pilotprojektā iekļauto pašvaldību teritorijās tiks veikta izpēte par atkritumu avotiem un ceļiem uz jūru, kā arī izstrādātas rekomendācijas resursu efektīvai apsaimniekošanai atkritumu un komunālās ūdenssaimniecības sektorā. Tas kļūs par pamatu, uz kā sagatavot vietējās stratēģijas un praktiskus rīcības

plānus jūru piesārņojošo atkritumu daudzuma samazināšanai.

Tīks apkopot dati par plastmasas atkritumu nonākšanu Baltijas jūrā un pašreizējo situāciju atsevišķās jomās, kurās lēmumu pieņēmējiem joprojām trūkst zināšanu, piemēram, par ieplūdēm jūrā no upēm un attīrīšanas iekārtām, jau esošo atkritumu daudzumu uz gultnes, plastmasas atkritumu akumulācijas mērogiem piekrastē utt.

Kā norāda VIF, jūru piesārņojošos atkritumus Baltijas jūrā galvenokārt veido plastmasas un iepakojumu materiālu atliekas. Tā, piemēram, saskaņā ar VIF kampaņas “Mana jūra” izpētes rezultātiem plastmasas frakcijas veido 57 procentus, arī starp desmit visbiežāk sastaptajiem atkritumiem pieci ir tieši plastmasas atkritumi.

Projekta mērķis ir samazināt plastmasas atkritumu un līdz ar to arī bīstamo vielu ieplūdi Baltijas jūrā. Projekts izstrādāts tā, lai tas turpinātu attīstīties un paplašināties arī pēc tā pabeigšanas un galu galā veicinātu bīstamo vielu ieplūšanas daudzuma samazinājumu Baltijas jūrā.



UZZIŅAI

Projekts “Blastic 2016–2018” tiek finansēts no programmas “The Central Baltic Programme 2014–2020”. Kopējais projekta budžets ir 1 016 555,50 eiro, no kā Eiropas Reģionālās attīstības fonds sedz 784 522,46 eiro. “Blastic” partneri ir no Zviedrijas, Somijas, Igaunijas un Latvijas.

Ko darīt?

Lai apmierinātu ēdēlīgās pasaules apetīti, ik gadus tiek saražoti apmēram 300 miljoni tonnu plastmasas izstrādājumu, kuros iepakojuma pārtikas preces un pilda dažādus dzērienus. Pagaidām vēl zinātnieki skaidri nevar sniegt atbildi uz jautājumu, cik lielu kaitējumu cilvēka veselībai nodara pārtika, kas iepakota plastmasas tarā, jo zinātniski pamatotiem apgalvojumiem pieņemt informācijas. Bet viņi pauž bažas, ka negatīvā ietekme varētu būt lielāka, nekā varētu domāt, par ko liecina dažādu saslimstību un patoloģiju pieaugums. Diemžēl mēs jau tagad esam spiesti sadzīvot ar

to plastmasas piesārņojumu, kas pārnēmis pasauli vakar, aizvakar un pirms 50 gadiem.

ASV prezidents Baraks Obama ir teicis, ka mēs esam pirmā paaudze, kura izjūt klimata pārmaiņu ietekmi, un pēdējā paaudze, kura var kaut ko darīt, lai situāciju labotu.

UNEP ikgadējā ziņojumā uzsver nepieciešamību aizsargāt jūras vidi, kas jau tāpat kļuvusi trausla pārlietu intensīvās izmantošanas un klimata pārmaiņu dēļ. “Situāciju



var uzlabot tikai atkritumu labāka apsaimniekošana un pāreja uz zaļo ekonomiku. Ja pret plastmasu izturētos kā pret vērtīgu resursu, nevis tikai atkritumiem, rastos lielāks stimulants tās vākšanas un pārstrādes procesiem,” teikts ziņojumā.

“Plastmasas ražošanā nepieciešama revolūcija,” uzskata Pasaules Ekonomikas foruma vides iniciatīvu grupas vadītājs Dominiks Vogrejs. “Tikai apvienojot publiskā, privātā sektora un pilsoniskās sabiedrības spēkus, iespējams veidot jaunu ekonomisko modeli pasaulē, lai pārņaktu krāsas pārmaiņas attieksmē pret plastmasas iesaiņojumiem, veidojot sadarbību starp patēriņa preču un iesaiņojumu ražotājiem, atkritumu apsaimniekotājiem, politikas veidotājiem, pašvaldībām un citām iesaistītajām pusēm. Vajadzētu izveidot neatkarīgu institūciju, kas koordinētu šīs darbības.”

Kalifornijas Ekoloģijas universitātes asociētais profesors Rolands Gejers uzskata, ka reālā situācija ir tāda, ka pašlaik *plastmasas* *salu* likvidēšana pasaules okeānos

nav ne fiziski, ne ekonomiski neiespējama.

“Lai gan skaitļi ir satriecoši, tomēr problēma nav neatrisināma. Mūsu pirmais uzdevums ir novērst turpmāku plastmasas nonākšanu okeānos, uzlabojot atkritumu apsaimniekošanu, atkārtotu izmantošanu un pārstrādi, produktu labāku dizainu un plastmasas aizstāšanu ar citiem materiāliem,” secina Rolands Gejers.

Videi draudzīgas politikas un risinājumu meklējumi notiek visā pa-

saulē, protams, arī Eiropā. Šā gada aprīlī Eiropas Parlaments nobalsoja par labu projektam, kas rosina mazināt vienreiz lietojamo plastmasas maisiņu patēriņu un pakāpeniski atteikties no tādu polietilēna maisiņu lietošanas, kuri sadalīšanās laikā veido videi kaitīgās mikroskopiskās daļiņas.

Kara Lavenders Lo norādījis, ka problēma, neraugoties uz tās lielo apjomu, nebūt nav neatrisināma, ja vien katrs centīsies ikdienas parādumos ieviest kaut nelielus uzlabojumus – izmantos vairākkārt lietojamās tējas un kafijas krūzes, atteiksies no plastmasas pudelēs pildītā ūdens regulāras iegādes un tamlīdzīgi.

Latvijai nav tiešas izejas uz okeānu, bet tas nenozīmē, ka piesārņojuma problēma neskar arī Latvijas iedzīvotājus. Lai gan pasaule šķiet liela, viss tajā notiekošais ir saistīts visciešākajām saitēm.■

Sagatavoja Anita Freiberga
Izmantotie avoti: UNEP, Science, eureka!ert.org, Huffington Post, dailymail.co.uk, phys.org, Latvijas Vides izglītības fonds

Pirmais solis problēmas risināšanā

2016. gada 22. jūnijā Hāgā Nīderlandes jūras pētniecības institūts, fonds “The Ocean Clean” (OC) un kompānija “Royal Broskalis Westminster NV” prezentēja progresīvu okeānu attīrīšanas tehnoloģiju un atklāja tās Ziemeļjūras prototipu, lai pārliecinātos par jaunās sistēmas dzīvotspēju reālos apstākļos. Simt metrus garas bonas, ievietotas 23 kilometrus no krasta, mēģinās pierādīt izturību Ziemeļjūras vētrās, kas esot spēcīgākas nekā Klusajā okeānā, kur būs jāstrādā jaunajai sistēmai.

Nīderlandes vides ministrs Šarons Dijksma: “Projekts ir piemērs tam, ka mēs reāli rīkojamies, lai risinātu okeānu piesārņojuma problēmu. Ceru, ka prototips izturēs pārbaudi un tas būs veiksmīgs risinājums okeānu atbrīvošanai no milzīgā piesārņojuma, palīdzēs novērst pieaugošo kaitējumu videi un dzīvībai jūrā.”

OC projekts ir unikāls arī tāpēc, ka tā autors holandiešu Bojans Slats 2013. gadā, kad nāca klajā ar ideju par jaunas okeānu attīrīšanas sistēmas izveidi, bija tikai 19 gadus vecs un studēja Delfas Tehnoloģiju universitātē. Tā paša gada 15. jūlijā viņš kā “The Ocean Clean” fonda dibinātājs parakstīja līgumu ar kompāniju “USG Engineering Professionals” par sadarbību, nododot šai kompānijai projekta vadību.

2014. gadā Bojans Slats ar savu jauno teoriju par pasaules okeānu attīrīšanu no plastmasas piesārņojuma uzvarēja ANO Vides programmas izsludinātajā konkursā un kļuva par ANO konkursu vēsturē jaunāko laureātu.

Bet 2016. gadā, atklājot Ziemeļjūras prototipu, viņš teica: “Šī ir vēsturiska diena ceļā uz tīru okeānu, jo testa veiksmīgs rezultāts varētu pavērt iespēju okeānā izmēģinājumus sākt ne vēlāk kā 2017. gadā. Pastāv apmēram trīsdesmit procentu risks, ka sistēma varētu neizturēt testa pārbaudi, bet arī tādā gadījumā mēs neapstāsimies un novērsīsim nepilnības.”

Bija vajadzīgi trīs gadi, neskaitāmas datorprogrammu simulācijas, meklējumi, labojumi, papildinājumi un arī sešas ekspedīcijas Klusajā okeānā. Ekspedīciju laikā zinātnieki pētīja un vērtēja atkritumu salu, kas ceļo no Ziemeļatlantijas austrumu krasta uz Azoru salām. 2015. gada jūlija beigās pētniecības kuģis “Ocean



Star” izgāja no Sanfrancisko, iezīmējot “Mega Expedition” sākumu, kas bija lielākā zinātniski pētnieciskā ekspedīcija, kurā piedalījās aptuveni 30 kuģu, kuri šķērsoja Kluso okeānu, lai apzinātu tur esošo atkritumu salu. Pateicoties zinātniskajām ekspedīcijām, Nīderlandes zinātnieki varēja uzlabot savākšanas sistēmas projektu.

Frančesko Ferrari bija viens no zinātniekiem, kas piedalījās divās pēdējās ekspedīcijās. “Pēdējo divu ekspedīciju laikā mēs paņēmām piecīsimt divpadsmit paraugus un novērtējām sistēmas darbības iespējas dažādos laika apstākļos,” teica Ferrari. “Svarīgākais uzdevums ir savākt ne tikai atkritumu virsējo slāni, bet arī



mikrodaļiņas, kas piesārņo ūdeņus, un tas patiešām ir sarežģīts uzdevums.”

Zinātnieki atzīst, ka attīrīšanas sistēmas ideja patiešām ir unikāla vispirms jau tāpēc, ka ir videi draudzīga. Sistēmas pamatā ir atkritumu pārstrādes rūpnīca okeānā. Okeāna straumes transportē atkritumus rūpnīcas virzienā, un peldošās bonas darbojas kā piramīdas, kas notur atkritumus, bet neskar zivis un citu jūras radību. Attīrīšanas sistēma būs energoefektīva, jo darbs tiks veikts, izmantojot okeāna straumes, bet platformas papildu enerģiju saņems arī no saules un viļņiem. Zinātnieki ir vienprātīgi ar idejas autoru, ka šī specifiskā ierīce desmit gadu laikā no pasaules okeāniem varētu savākt vairāk nekā 40% atkritumu. Tas ir fantastisks rādītājs, ja ņem vērā faktu, ka šī ir pavisam jauna tehnoloģija. Projekta izmaksas tiek lēstas 300 miljonu eiro apmērā, kas ir aptuveni 4,53 eiro par katru no jūras savāktu kilogramu, kas ir ievērojami lētāk, nekā izmantojot citas sistēmas.

Tomēr projektam netrūkst arī kritiķu, kuri projektu vērtē kā ļoti dārgu, tāpēc neatbalstāmu. Tiek apšaubīta iekārtas spēja noturēties atklātā okeānā. Daļa zinātnieku netic, ka jaunā sistēma būs draudzīga okeānu dzīvībai radībai. Bet galvenais, ko uzsver skeptiķi, ir tas, ka pamata problēma joprojām nebūs atrisināta, jo cilvēki arvien turpinās pludināt pasaules okeānos atkritumus un milzīgas atkritumu salas turpinās ceļot apkārt pasaulei. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

i UZZIŅAI

Nīderlande īpašu vērtību velta Klusajā okeānā esošajai atkritumu salai, kas pazīstama kā Lielā Klusā okeāna atkritumu sala.



Liekais balasts pasaules jūrās

Pasaule mainās, un tas ir fakts. Austrumāzijas krabji, kopā ar kuģa balasta ūdeņiem izlieti no konteinerkuģa, kas kādā no pasaules ostām ieradies no Singapūras, omulīgi plūncājas Eiropas un Amerikas ūdeņos. Ķīnas krabis ir migrants, kas lieliski iedzīvoies Eiropā un arvien biežāk, tepat noķerts, tiek celts galdā vietējos restorānos.

Pasaules Dabas fonda Starptautiskās jūras nodaļas galvenais speciālists Saimons Valmslejs: "Balasta ūdens ir milzīga problēma, bet to tā pa īstam neviens vēl neapzinās. Invazīvās sugas, kas nonāk svešos ūdeņos, ir ļoti agresīvas, tās ietekmē bioloģisko daudzveidību un iznīcina vietējās sugas, kuras nevar ienācējiem pretoties. Diemžēl tad, kad šī problēma būs pilnībā apzināta un mēs izjutīsim ekonomiskus zaudējumus, būs jau par vēlu ko mainīt."

Uzmanību sugu invāzijai ar balasta ūdeņiem sāka pievērst tikai deviņdesmito gadu sākumā, kad šīs problēmas apzināšanās iesaistījās

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO). 2004. gadā IMO pieņēma Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu, un problēmas tālākā risināšana jau bija saistīta ar šīs konvencijas ratifikāciju.

Transporta un kruīza kuģi kā balastu pārvadā tūkstošiem tonnu jūras ūdens, un, kad šis ūdens tiek izliets jūrā, miljoniem zivju ikru, baktēriju un citi mikrobi, kā arī mazie bezmugurkaulnieki nokļūst svešā vidē, kur, mēģinot izdzīvot, uzvedas agresīvi.

Kaitējums, ko nodara ar balasta ūdeņiem ievestās invazīvās sugas, rada ekonomiskas un arī ekoloģiskas problēmas. Piemēram, Vācijas zinātnieki ir aprēķinājuši, ka ekonomiskie zaudējumi, ko nodara Ķīnas krabis, ik gadus ir lēšami aptuveni 80 miljonu eiro apmērā, jo kaitējums tiek nodarīts gan infrastruktūrai, gan zivsaimniecībai. Toksiskās vielas, ko izdala bruņvicaīņi, kas galvenokārt veido jūras planktonu, izsauc alģu masveida ziedēšanu. Alģes strauji aug un patērē lielu daudzumu skābekļa, kas savukārt graujoši ietekmē ūdens organismus.

Baltijas jūrai vēl joprojām nav invazīvo sugu saraksta

Pagaidām nav īpaša Baltijas jūras invazīvo sugu saraksta, jo nav izstrādāti kritēriji, kā noteikt sugu invāzivitāti. Līdz šim zināmās metodes, kā noteikt svešzemju sugu

UZZIŅAI

Kopš 19. gs. sākuma Baltijas jūrā reģistrētas 118 svešzemju sugas. Tikai maza svešzemju sugu daļa kļūst invazīva. Ekoloģiskā ietekme dokumentēta tikai 43 svešzemju sugām, kas ir mazāk par 50% no visām reģistrētajām. Jūras vides sākotnējā novērtējumā (2012) Latvijas ūdeņos sastopamas 35 svešzemju sugas.

risku kļūt par invazīvu sugu, ir balstījušās tikai uz ekspertu vērtējumu, kas pieļauj lielu subjektivitāti. 2015. gada augustā tika izveidota HELCOM ekspertu darba grupa, kas izstrādā kritērijus Baltijas jūras kaitīgo sugu saraksta veidošanai Balasta ūdeņu konvencijas ietvaros.

Par invazīvām sugām Baltijas jūras Latvijas ūdeņos tiek uzskatītas: dinoflagellāts (*Prorocentrum minimum*), planktona vēzītis

►►► 26. lpp.

UZZIŅAI

Saskaņā ar Singapūras jūras ostas pārvaldes pētījumiem ik gadus tiek pārvadāti no trim līdz pieciem miljardiem tonnu balasta ūdeņu, kopā ar tiem no vienas vietas uz citu pārceļo 10 tūkstoši dažādu sugu, nodarot miljardiem dolāru lielus zaudējumus. Tiek lēsts, ka kaitējums, ko nodara tikai Āzijas ēdamais gliemezis, ko uzskata par pasaulē agresīvāko invazīvo sugu, rada aptuveni vienu miljardu ASV dolāru lielus zaudējumus gadā.

►►► 25. lpp.

(*Cercopagis pengoi*), apaļais jūras grundulis (*Neogobius melanostomus*), Ķīnas cimdīkrabis (*Chinese mitten crab*), dubļu krabis (*Rhithropanopeus harrisii*), amfipods (*Gammarus tigrinus*), Eiropas akmeņu garnele (*Palemon elegans*).

Zaudējumi un ieguvumi

2016. gada 10. jūnijā konvenciju bija ratificējusi 51 valsts, kas pārstāv 34,87% no pasaules tirdzniecības flotes kopējās tonnāžas. Prognozes liecina, ka nepieciešamā tonnāža tiks sasniegta 2016. gadā, un tas nozīmē, ka BWM konvencija stāsies spēkā jau 2017. gadā. Visi, kas iesaistīti kuģošanas biznesā, ir vienprātīgi, ka konvencijas stāšanās spēkā ir nenovēršama, tomēr diskusijas par milzīgajiem aprūtinājumiem, kas līdz ar to gulsies uz kuģu īpašnieku pleciem, arvien turpinās. Tiek lēsts, ka vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu būs jāuzstāda attīrīšanas iekārtas atbilstoši konvencijas prasībām, kas kuģu īpašniekiem izmaksās vairāk nekā piecus miljonus ASV dolāru par katru kuģi.

Kuģošanas konsultāciju kompānijas "Cut" direktors Adonis Jeungs: "Jauno balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtu uzstādīšana un apkalpošanas sistēma, kas varētu izmaksāt aptuveni divdesmit līdz trīsdesmit procentus no kuģu ekspluatācijas izmaksām, atstās milzīgu ietekmi uz kuģošanas biznesa nozari. Īpaši grūti klāsies nelielo kuģošanas kompāniju īpašniekiem, jo viņu peļņas daļa ievērojami samazināsies, kas radīs problēmas noturēties šajā tirgū. Patiesībā mazo kompāniju īpašniekiem pat nebūs pa spēkam pielāgot savus kuģus jaunajām prasībām. Zaudētāji būs gan kuģu īpašnieki, gan pircēji un pārdevēji, bet ieguvēja, protams, būs jūras vide."



Otrs svarīgs jautājums, kas, tuvojoties konvencijas prasību spēkā stāšanās brīdim, nodarbina nozares speciālistus, nenoliedzami ir tie praktiskie soļi un problēmas, kas saistīti ar attīrīšanas iekārtu uzstādīšanu un ekspluatāciju. Jau tagad ir skaidrs, ka būs vajadzīgi vismaz pieci gadi, lai fiziski visus kuģus pienācīgi aprīkotu.

2016. gada 9. un 10. novembrī Antverpenē notiks 16. balasta ūdens apsaimniekošanas konference, kurā sniegs nepieciešamos padomus un ekspertu norādījumus kuģu īpašniekiem un operatoriem par to, kā sagatavoties BWM konvencijas ieviešanai.

Nīderlandes Jūras tehnoloģiju nozares vadītājs Sanders den Heijers: "Mēs uzskatām, ka visa aprīkojuma uzstādīšana kuģim zem ūdens līnijas prasīs apmēram divas dienas sausajā dokā. Šis darbs var notikt paralēli ar citiem kuģa remonta darbiem, tātad neprasīs lieku laika patēriņu, vēl jo vairāk tāpēc, ka kuģim tāpat ik pēc pieciem gadiem jāveic remonts. Un tas nozīmē, ka nebūs arī pārlieku liels spiediens uz ostu sausajiem dokiem. Protams, vajadzēs vēl pāris dienu, lai veiktu darbus virs ūdens līnijas, tāpēc kuģu īpašniekiem būs ārkārtīgi svarīgi savlaicīgi informēt par paredzamajiem darbiem."

Tā kā konvencijas ratifikācijas un ieviešanas gaita ir bijusi lēna, kompānijām, kas piedāvā savus pakalpojumus jauno tehnoloģiju ieviešanā un apkalpošanā, ir bijis pietiekami daudz laika, lai godam sagatavotos.

Piemēram, kompānija "Alfa Laval" 2014. un 2015. gadā tirgū laida trešās paaudzes produktus, un tās vadošie speciālisti apgalvo, ka viņi ir gatavi saviem klientiem sniegt vislabāko, tai skaitā arī inženiertehniskā personāla apmācīšanu jauno sistēmu ekspluatācijā. Ražotāji piedāvā vairāku veidu attīrīšanas iekārtas un metodes, pēc kurām attīrīt balasta ūdeņus, vienas būs vairāk piemērotas mazāka izmēra kuģiem, citas lielajiem kuģiem.

Tomēr balasta ūdeņu apsaimniekošanas jautājumu risināšana jāuzņemas ne tikai kuģu īpašniekiem, arī ostām ir jābūt gatavām gan pieņemt balasta ūdeņus no kuģiem, gan arī, protams, reaģēt neparedzamās ārkārtas situācijās. Balasta ūdeņu pieņemšana ostai var kalpot kā pievienotā vērtība.

Bet, kamēr suņa astei vēl nav pārkāpts un BWM konvencijas ratifikācija iesprūds dažos pēdējos nepieciešamajos procentos, invazīvie migranti ar balasta ūdeņiem joprojām turpina ceļot pa pasaules jūrām un okeāniem. Kopš 2012. gada ES dalībvalstis ir vienojušās par vispārējo virzību uz brīvprātīgu pagaidu procedūru piemērošanu *D1 Ballast Water Exchange Standard* veidolā un sirsnīgu lūgumu iztukšot balasta tankus vismaz 200 jūras jūdžu attālumā no tuvākās sauszemes vietā, kur ūdens ir vismaz 200 metru dziļš.

Diemžēl sena patiesība māca, ka to, par ko nevar sodīt, neizdodas arī īstenot. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

HELCOM sadarbojas, aizsargā, pēta un novērtē

Pēdējo desmit gadu laikā pieaugusi Baltijas jūras izmantošana visplašākajā nozīmē, sākot no kravas un pasažieru pārvadājumiem, kruīza kuģu pārvietošanās un beidzot ar vēja enerģijas izmantošanu. Jau 2013. gadā HELCOM dalībvalstu vides ministri parakstīja deklarāciju, par galveno mērķi izvirzot uzdevumu līdz 2016. gadam vispusīgi novērtēt Baltijas jūras stāvokli, riskus un iespējas, kā arī apstiprināja darba plānu šā mērķa sasniegšanai. Īpaši aktīvi darbā iesaistījās Zviedrija, Vācija, Somija un Igaunija.

2014. gadā HELCOM aktualizēja jaunākā informācija par naftas un ķīmisko kravu transportēšanu Baltijas jūrā, bet finansējuma trūkuma dēļ diemžēl nevarēja veikt situācijas novērtējumu un uzsākt pētījumu. 2015. gadā darbs tomēr varēja turpināties, jo divu darbinieku algošanai izdevās piesaistīt ES struktūrfondu finansējumu, piedevām pētījumiem pieslēdzās divi studenti praktikanti. Lielu palīdzību pētījumu procesā sniedz AIS sistēmas datu bāze, kas ļauj analizēt pēdējo desmit gadu (2005–2015) kuģošanas datus. Pilnu pētījuma tekstu publicēs 2017. gada sākumā, bet tagad notiek materiālu apstrāde un analīze.

HELCOM mērķis ir padarīt AIS informāciju vieglāk pieejamu jūras teritorijas plānotājiem un citiem lietotājiem. Tā lielu vērtību pievērš kuģošanas drošības uzlabošanai Baltijas jūrā ledus apstākļos, īsteno pasākumus, lai atvieglotu ECDIS lietošanu Baltijas jūrā, tostarp patvēruma vietu plānošanā.

Galvenie aktuālie risināmie jautājumi:

- notekūdeņu novadīšana no pasažieru kuģiem,
- NOx emisijas īpašajās Baltijas jūras zonās, pievēršot īpašu uzmanību alternatīvas degvielas izmantošanas iespēju izpētei,
- balasta ūdeņu apsaimniekošana,
- nelikumīgas zvejas izskaušana Baltijas jūrā,
- derīgo izrakteņu iespējamība Baltijas jūrā.

UZZIŅAI

Informāciju par kuģu plūsmu kopš 2005. gada saņem no AIS tīkla 143 bāzes stacijām deviņās valstīs ap Baltijas jūru. Piemēram, informācijas analīzei izmantoti 419,8 miljoni signālu par visu veidu kuģu kustību Baltijas jūrā 2014. gadā un 382,5 miljoni signālu 2013. gadā.

Daži saimnieciskās darbības piemēri

Vēja parki. 1991. gadā Dānija atklāja pirmo vēja elektrostaciju Baltijas jūrā, kuras kopējā jauda bija 5 MW, bet 2015. gada beigās Baltijas jūrā jau darbojās 20 vēja parku ar kopējo jaudu 1149 MW, no tiem 11 Dānijā, pieci Zviedrijā un pa diviem Somijā un Vācijā. Pēdējos gados arī citas Baltijas jūras valstis, tādas kā Polija, Igaunija, Latvija un Lietuva, iesaistās šādos projektos, un 2015. gada beigās projektu stadijā bija 118 vēja parki ar kopējo jaudu 638 MW. Tiek plānots, ka pēc 2020. gada 6000 MW jaudas vēja parka projektu īstenošas Hījumā salas rietumu piekrastē Igaunijā.

Cauruļvadi. Pirmo telegrāfa kabeli starp Helsingbergu Zviedrijā un Helsingoru Dānijā Baltijas jūrā ieguldīja 1855. gadā. Kopš tā laika cauruļvadi ir kļuvuši par piekrastes valstu enerģētiskās drošības un neatkarības, kā arī telekomunikāciju un interneta attīstības neatņemamu sastāvdaļu. Pēdējo gadu lielākais projekts ir "Nordstream" dabasgāzes cauruļvads no Sanktpēterburgas Krievijā uz Vāciju.

Polija un Lietuva ir vienojušās par gāzes cauruļvada "Interconnector" (GIPL) būvniecību 2019. gadā, tāpat arī Somija un Igaunija par gāzes cauruļvada "Baltconnector" būvniecību.

Starpreģionu sadarbība jūras telpiskajā plānošanā

Cilvēku darbības ietekmei uz vidi nevar novilkt robežas, kādas tās novilkta valstu starpā, tāpēc ir vajadzīga sapratne, starpvalstu koordinācija un pārrobežu projekti, kas sekmētu ilgtspējīgu jūras vides attīstību Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā. Paturot to prātā, tiek attīstīts triju gadu projekts "Northsee" un "Baltic Lines", kuras vada Vācijas Federālā jūras un hidrogrāfijas aģentūra, lai palielinātu sinerģiju starp abu jūru baseiniem: vēja enerģijas izmantošana, kabeli un vadi, kuģu ceļu savienojamība ar ostām, zvejniecība un zivju resursu saglabāšana, kā arī unikālu dabas teritoriju aizsardzība Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā.

Arvien pieaugošā cilvēku darbības ietekme uz vidi rada dažādus sarežģījumus, apdraudējumus un problēmas. Lai novērstu iespējamus konfliktus, ļoti svarīgi ir veidot koordināciju starp valstīm un nozarēm, un, lai to stimulētu, ES ir pieņēmusi tiesību aktus, kas piekrastes valstīm uzliek par pienākumu plānot jūrniecības darbības, saskaņojot un koordinējot tās visā jūras baseinā. Bet darbības koordinācija starpvalstu starpā var būt veiksmīga tikai tad, ja tā balstās uz

►►► 28. lpp.

►►► 27. lpp.

drošiem faktiem, patiesu informāciju un visu datu objektīvu analīzi, ņemot vērā pašreizējo situāciju un prognozējot kuģošanas tendences nākotnē. Lai iegūtu objektīvu informāciju, abos projektos iesaistītie partneri Kopenhāgenā notikušajā sanāksmē vienojās par kopdarbību sekmīgai projektu "Northsee" un "Baltic Lines" īstenošanai.

UZZIŅAI

2014. gada jūlijā Eiropas Parlaments un Padome pieņēma ES MSP direktīvu, kas stāsies spēkā 2021. gadā, lai izveidotu vienotu Eiropas jūras telpiskās plānošanas sistēmu, kur katra ES valsts varēs brīvi plānot savas jūrniecības darbības vietējā, reģionālā un valsts līmenī, bet tās būs jāsalāgo, lai izpildītu kopēju prasību minimumu.

Baltijas jūrai – dzīvot vai mirt?

Zinātnieki apgalvo, ka Baltijas jūras ūdeņu apmaiņai nepieciešami aptuveni 35 gadi. Tieši lēnā ūdens apmaiņa ir iemesls tam, ka piesārņojums, kas ūdenī nonācis līdz pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem, joprojām augstā koncentrācijā atrodams Baltijas jūras gruntī. Šādu faktus kādā no publikācijām pauž Latvijas Hidroekoloģijas institūta vadošā pētniece Solvita Strāķe. Tomēr, kā liecinot pētījumi, kuģu radītais piesārņojums veido vien aptuveni 0,04% no kopējā piesārņojuma apjoma. Slāpekļis, kas ieplūst jūrā, 76% gadījumu nāk no sauszemes, pamatā no lauksaimniecības avotiem, savukārt aptuveni 26% veido atmosfēras piesārņojums.

Galvenais piesārņojuma avots ir notekūdeņi: ar rūpnieciskajiem un

UZZIŅAI

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 17 (05.01.2010.) "Noteikumi par aizsargājāmām jūras teritorijām" Latvijā ir noteiktas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas: Nida – Pērkone, Akmeņrags, Irbes šaurums, Rīgas līča rietumu piekraste, selga uz rietumiem no Tūjas, Vitrupe – Tūja, Ainaži – Salacgrīva.

UZZIŅAI

Apmēram 75% slāpekļa un 95% fosfora jūrā ienes upes, 25% slāpekļa jūrā nonāk no atmosfēras. Savukārt līdz pat 24% fosfora pienesuma nāk no veļas un trauku mazgāšanas līdzekļiem. Kopš 80. gadu beigām barības vielu ieplūde Baltijas jūrā ir stabilizējusies – tās apjomi nepalielinās, tomēr šo savienojumu koncentrācija joprojām ir ļoti augsta, it īpaši jūras daļēji noslēgtajās daļās, piemēram, Rīgas līcī.



Zilaļģu ziedēšana Baltijas jūrā 2001. gada jūlijā. Tirkīzaļās fitoplanktona pārmētās teritorijas atbilst pētījumā konstatētajiem mazskābekļa apgabaliem jūrā. Avots: NASA.

sadzīves notekūdeņiem Baltijas jūrā nonāk liels daudzums dažādu fosfora un slāpekļa savienojumu, bet visvairāk no lauksaimniecībā izmantotajiem mēslojumiem, tāpēc Orhūsas universitātes profesors Karstensens HELCOM dalībvalstis mudina domāt par Baltijas jūras problēmām, kamēr vēl nav par vēlu: "Ūdens temperatūra ir paaugstinājusies un turpinās celties arī turpmāk. Tādēļ ir svarīgi, lai visas Baltijas jūras reģiona valstis pildītu Baltijas jūras rīcības plāna saistības un mērķtiecīgi likvidētu iespējamus avotus, no kuriem ūdeņos nonāk eitrofikāciju raisošie elementi. Ja situācija neuzlabosies, Baltijas jūras nākotnē varētu pārvērsties par ūdens tuksnesi – vietu, kur nespēs mitināties teju nevienš organisms."

Zinātnieki salīdzināja 1900. gada datus par Baltijas jūras stāvokli ar jaunāko informāciju par jūras ūdens temperatūru, skābekļa daudzumu un sāļuma izmaiņām. Izrādās, ka 1900. gadā no skābekļa trūkuma cietuši vien 5000 km² jūras platības, bet tagad tā sasniedzusi 60 000 km² (Latvijas platība ir 64,589 km²), un jau tagad daļa jūras zonu uzskatāmas par dzīvībai

nepiemērotām. Arī tad, ja jau rīt uzsāktu reālu rīcību jūras atveseļošanai, situācijas uzlabošanai mirušajās zonās būtu nepieciešami vairāki gadu desmiti.

Baltijas jūru apdraud:

- eitrofikācija, kas izpaužas kā paātrināta aļģu vairošanās. Jo vairāk barības vielu no lauksaimniecības notekūdeņiem aļģēm pieejams, jo ātrāk notiek to vairošanās, kas noved pie ūdens kvalitātes pasliktināšanās un zivju izmiršanas;
- piesārņojums ar bīstamām vielām, kas līdzīgi barības vielām jūrā nonāk ar notekūdeņiem un lauksaimniecības noteci, no gaisa, no jūras transporta, ostu darbības vai jūrā veidotām konstrukcijām, regulārs tankkuģu un termināļu radītais piesārņojums ar naftas produktiem;
- ar balasta ūdeņiem ievestās invazīvas sugas, kas var radīt ievērojamas izmaiņas jūras ekosistēmā, traucējot saimnieciskajai darbībai un pat risku cilvēku veselībai. Baltijas jūrā ir atklātas ap 120 invazīvo sugu, un apmēram 80 no tām jau ir izveidojušas dzīvotspējīgas populācijas;
- nesabalansēta saimnieciskā darbība un jūras resursu pārtērēšana.

Viss ir viens aplis

Viena no pirmajām iniciatīvām izveidot vienotu starptautisku klasifikācijas sistēmu Baltijas reģionā bija HELCOM 1998. gadā publicētais jūras un piekrastes biotopu un biotopu kompleksu *sarkanais saraksts*. Vēlāk gan izrādījās, ka šis saraksts nav pietiekami pilnīgs, lai atspoguļotu Baltijas jūras biotopu daudzveidību un nodrošinātu to aizsardzību. Patiesībā ne jau saraksta nepilnības bija patiesais iemesls, kāpēc labi domātā sistēma nedarbojās. Viss, kas nav aizliegts, ir atļauts, vai arī – kā labāk likumu apiet ar lūkumu. Tieši tā darbojas cilvēka psiholoģija un iekārtota viņa daba. Un cilvēks, uzskatot sevi par radības kroni, darbojas, zvejo un pārzvejo, sārņo un piesārņo, nīcina un iznīcina.

Dabas likumi nosaka, ka organismi, kas ieņem augstāku vietu barības ķēdē, parasti izmēros ir lielāki, bet skaita ziņā to ir mazāk, salīdzinot ar zemāko līmeņu pārstāvjiem. Vajadzīgi 10 tūkstoši kilogramu fitoplanktona, lai pabarotu vienu tūkstoti kilogramu airkājvēžu, kas savukārt pabaro 100 kilogramu reņģu, un šīs reņģes savukārt pabaro 10 kilogramu mencu, kas nodrošina pārtiku tikai vienam barības ķēdes virsotnē esošajam gaļēdājam, radības kronim cilvēkam. Visbeidzot mencas fileja mūsu vakariņu galdā nonāk no sarežģīta savstarpēji saistīta barošanās tīkla, sākot ar viensūnu aļģēm līdz pat vissarežģītākajiem jūras organismiem. Tātad, lai pabarotu ģimeni ar garšīgu zivs fileju, nepieciešams 10 tonnu aļģu, kas patērētas barības ķēdes otrā galā.

Ēdot vakariņās garšīgi pagatavotas zivis, mēs par tādām lietām parasti nedomājam, tieši tāpat, pērkot zivis tirgū vai veikalā, mūs īsti nenodarbina jautājums, kā un kur tās ir zvejotas vai audzētas, vai ievērota zivju resursu izmantošanas ilgtermiņa stratēģija un tamlīdzīgi. Protams, būtu mulķīgi, ja ikreiz vajadzētu uzdot šādus jautājumus, jo mēs paļaujamies uz sistēmas sakārtotību, vai arī izliekamies, ka paļaujamies. Bet, ja godīgi, tad sevi šajā ķēdē nemaz neiekļaujam, stāvam laukā no pasaules vienotās sistēmas apļa. Un tomēr viss ir savā starpā saistīts, viss ir viens aplis. Priesteris Kravalis ir teicis: "Grēkojot pret dabu, grēkojam arī pret tuvāko un Dievu. Grēks sākas brīdī, kad cilvēks pārkāpj savu sirdsapziņu un morālo likumu, kas viņam dots. Cilvēku nespēja vienoties par dabas aizsardzībai svarīgiem jautājumiem skaidrojama ar cilvēku alkatību, egoismu un solidaritātes trūkumu. Viena no problēmām ir antropocentrisms – cilvēks iedomājas, ka ir visu notikumu centrā, ka visām lietām jākalpo viņam. Šī attieksme ir tuvredzīga, tā nerespektē nākamās paaudzes un neņem vērā cilvēka dabu un sūtību. Tas, kas spļaujam akā, no kuras dzeram, ir liela mūsu problēma."■

Sagatavoja Anita Freiberga
Avots: HELCOM, eurekaert.org

Kampaņa "Mana jūra" notiek jau piekto gadu

Kampaņas "Mana jūra" mērķis šogad bija praktisku risinājumu meklējumi situācijās uzlabošanai Latvijas piekrastē, tādēļ kampaņas piektajā gadā ne tikai turpināja jūru piesārņojošo atkritumu sabiedrisko monitoringa programmu, bet pievērsās arī virknei citu jūras piekrastes problēmu.

Kampaņas ietvaros aktualizēja tādus jautājumus kā, piemēram, bioloģiskās daudzveidības apzināšana un aizsardzība, invazīvo sugu vairošanās problēma, kas apdraud piekrastes bioloģisko daudzveidību. Ļoti liela nozīme ir iespējami plašas informācijas iegūšanai un analīzei, lai pieņemtu labāko lēmumu problēmas risināšanai, nenodarot kaitējumu videi. Ne mazāk svarīga ir sabiedrības izglītošana par jautājumiem, kas skar ekoloģiju. Ir nepieciešamas diskusijas par to, kā tuvākajā nākotnē apsaimniekot jūras piekrasti, samērojot eventuālās slodzes ar vides interesēm. Lai nepieļautu, ka cilvēku darbības rezultātā mēs zaudējam Latvijas piekrasti, ir jāsadarbības valstij, pašvaldībām, uzņēmējiem, vides organizācijām, zinātniekiem un ikvienam no mums, kas mīl jūru.

"Kad sākām kampaņu, arī mēs domājām, ka lielākā daļa atkritumu



Kampaņas "Mana jūra" 17.posms
Upesgrīva – Mērsrags.

nāk no kuģiem, bet izrādās, ka ne, pat četras piektdaļas nāk no krasta – daļa no tūristiem, daļa no mājāsaimniecībām," atzīst Vides izglītības fonda vadītājs un kampaņas "Mana jūra" eksperts Jānis Ulme. "Atkritumi līdz krastam atpeld, piemēram, pa upi. Veidi ir dažādi un situācijas ir atšķirīgas – vietām vairāk izskalo no jūras, citviet piesārņojums nāk no sauszemes. Risinājumi bieži vien jārod katrai vietai individuāli, taču veidojas arī kopējā aina. Liepājā un Ventspilī stāvoklis ir apmierinošs, labus rezultātus sāk uzrādīt un uz labu vides stāvokli virzās arī Jūrmala. Iepriekšējo gadu pieredze liecina, ka ne visai laba situācija ir Pāvilostas, Salacgrīvas, Rucavas un Saulkrastu novadā, bet par kritisku situāciju var runāt Rīgā un Engures novadā. Daudzviet tas saistīts ar apsaimniekošanas kvalitāti un labiekārtojumu, bet, galvenā problēma tomēr ir plastmasa."

Kampaņas pazīstamākā iniciatīva ir zaļā ekspedīcija "Mana jūra", kuras ietvaros katru vasaru tiek mērots vairāk nekā 500 kilometru garš ceļš gar Latvijas jūras piekrasti. Ekspedīcijas gaitā tiek veikts jūru piesārņojošo atkritumu monitoringa, iepazīta daba, notiek tikšanās ar vides ekspertiem, koncerti un nodarbības.■

UZZIŅAI

Latvijas Hidroekoloģijas institūta vadošā pētniece Solvita Strāķe atzīst, ka Baltijas jūras ūdeņu apmaiņai nepieciešami aptuveni 35 gadi. Tieši lēnā ūdens ventilācija ir iemesls tam, ka piesārņojums, kas ūdenī nonācis līdz pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem, joprojām augstā koncentrācijā atrodams Baltijas jūras gruntī. Tomēr, kā liecina pētījumi, kuģu radītais piesārņojums veido vien aptuveni 0,04% no kopējā apjoma. Vācijas un Francijas zinātnieki, kuri pētīja Eiropas ūdeņu piesārņojuma problēmas, nāca klajā ar atzinumu, ka slāpekļis, kas ieplūst jūrā, 76% gadījumu nāk no sauszemes, galvenokārt no lauksaimniecības avotiem, savukārt aptuveni 25–26% veido atmosfēras piesārņojums.

Pieņemta programma jūras vides stāvokļa uzlabošanai

2016. gada 12. jūlijā valdība apstiprināja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādāto pasākumu programmu laba jūras vides stāvokļa panākšanai līdz 2020. gadam, kas paredz nepieciešamos pasākumus, lai panāktu vai saglabātu labu jūras vides stāvokli Latvijas jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos atbilstoši starptautiskajām prasībām un Latvijas normatīvajam regulējumam. Jūras vidi ietekmē ne tikai tādas jūras nozares kā zivsaimniecība un jūras transports, bet arī liels skaits citu jomu un nozaru politiku, kas tiek īstenotas iekšzemē. Tāpēc būtiski, lai jūras vides stāvokļa uzlabošanai un piesārņojuma slodzes samazināšanai tiktu īstenoti visaptveroši pasākumi laba iekšzemes ūdeņu stāvokļa sasniegšanai, kurus paredz Daugavas, Gaujas, Lielupes un Ventas upju baseinu apsaimniekošanas plāni 2016.–2021. gadam. Programma balstīta uz 2012. gadā izstrādāto jūras vides stāvokļa novērtējumu un 2014.–2015. gadā veiktajiem pētījumiem. Šajos pētījumos konstatēts, ka tikai esošo un plānoto pasākumu īstenošana nenodrošinās būtiskus jūras vides stāvokļa uzlabojumus.

Latvijas Hidroekoloģijas institūts jūras novērtējumā secināja, ka par daudziem jūras vidi raksturojošiem rādītājiem trūkst informācijas, jo nepietiekamā finansējuma dēļ monitoringu nebija iespējams veikt vajadzīgajā apjomā. Kā galvenā problēma, kas ietekmē jūras vides stāvokli, tika norādīta eutrofikācija, piesārņojums ar bīstamām vielām un piesārņojums, ko rada kuģošana, kā arī svešās jeb invazīvās sugas.■

Vides fakti

Tikai aptuveni 4% no pasaules okeāniem ir aizsargāti

Pasaules Dabas fonds uzsver, ka tikai aptuveni 4% no pasaules okeāniem ir aizsargāti, un lielākā daļa no jūras parkiem vai nu tiek slikti pārvaldīti, vai netiek apsaimniekota vispār. Nekad cilvēces vēsturē okeāna veselībai vēl nav bijusi tik nopietni apdraudējumi kā tagad. Tieši tāpēc jārikojas, lai saglabātu jūras kā pārtikas avotu, aizsargātu bioloģisko daudzveidību, kā arī samazinātu piesārņojumu.

“Open Online” kurss uz jūras vides tīrību

IMO ir aicinājusi dalībvalstis, ražotājus, uzņēmējus un sabiedrību uz diskusiju, lai līdz 2018.–2019. gadam izstrādātu programmu, kas ļautu tikt galā ar izaicinājumiem, ko pasaules videi un jūras ekosistēmai nodara globālie atkritumi. Atsaucoties uz IMO aicinājumu, G7 valstu vadītāji jau 2015. gada jūnijā Berlīnē sprieda par rīcības plānu un finansējumu programmai, kas palīdzētu likvidēt to atkritumu okeānu, kas piesārņo pasaules jūras.

IMO kā ietekmīgākā starptautiskā jūrniecības organizācija veicina globālās partnerības attīstību cīņā ar pasaules ūdeņu piesārņojumu, dēvējot to par “Open Online” kursu uz jūras vides tīrību.

HELCOM izvirza uzdevumu atjaunot jūrai labu ekoloģisko statusu

Baltijas jūras vides aizsardzības komisija (HELCOM), kuras sastāvā ir deviņas valstis, arī Latvija, pieņēmusi Baltijas jūras rīcības plānu, kura mērķis ir līdz 2021. gadam atjaunot jūrai labu ekoloģisko statusu. Helsinku universitātes profesors Kari Hītinaiens pastāstīja, ka Baltijas jūras lielākā problēma ir eutrofikācija jeb ķīmisku uzturvielu, slāpekļa un fosforu savienojumu palielināšanās jūras ūdenī, kas

veicina aļģu, arī zilaļģu, intensīvu augšanu, no kurām dažas sugas ir toksiskas, un galu galā šis videi nelabvēlīgais process noved pie ievērojamas ūdens kvalitātes pasliktināšanās. HELCOM dati liecina, ka Baltijas jūras valstīs dzīvo 85 miljoni cilvēku, un viņi ir ar mieru maksāt apmēram 3,8 miljardus eiro ik gadu, lai jūrā būtu tīrs ūdens. Katrs zviedrs šim mērķim ziedo 110 eiro, somi un dāņi attiecīgi 56 un 52 eiro gadā. Vismazāk par tīru jūru vēlas maksāt Krievija (6 eiro), Lietuva (6 eiro) un Latvija (4 eiro).

Baltijas jūra ir viena no visintensīvāk izmantotajām kuģošanas vietām pasaulē

Baltijas Vides foruma pētījumi liecina, ka Baltijas jūra ir viena no visintensīvāk izmantotajām kuģošanas vietām visā pasaulē, un kuģošanai neapšaubāmi ir liela ietekme uz vidi. Katru gadu apmēram 54 000 reģistrētu kuģu ienāk vai atstāj Baltijas jūru gar Skāgeni – vistālāk uz ziemeļiem esošo zemesragu Jūtlandē starp Skageraku un Kategatu. Patlaban Baltijas jūrā ir apmēram 2000 reģistrētu kuģu.

Glābšanas plāni pagaidām nerealizējas

Baltijas jūras glābšanai izstrādāti dažādi rīcības plāni, piemēram, 2007. gadā HELCOM ietvaros vides ministri no deviņām Baltijas jūras piekrastes valstīm parakstīja Baltijas jūras rīcības plānu (*Baltic Sea Action Plan*), kura mērķis ir sasniegt labu jūras ekoloģisko stāvokli līdz 2021. gadam. Diemžēl pagaidām plāns nav devis gaidītos rezultātus. Zinātnieki mudina domāt par Baltijas jūras problēmām, kamēr vēl nav par vēlu: “Ūdens temperatūra ir paaugstinājusies un turpinās paaugstināties, tādēļ šobrīd ir svarīgi, lai visas Baltijas jūras reģiona valstis pildītu Baltijas jūras rīcības plāna saistības un mērķtiecīgi likvidētu iespējamās avotus, no kuriem ūdeņos nonāk eutrofikāciju raisošie elementi.”■

Latvijas tranzīts problēmu krustceļos

Tranzīts un loģistika ir vilcējspēks, kas nepieciešams valsts ekonomikas sekmīgai funkcionēšanai un attīstībai, un Latvijas ostas ir viens no būtiskākajiem spēlētājiem valsts budžeta pildīšanā, bet Latvijas ostu rādītāji šogad diemžēl nav iepriecinoši.

Kravu kritumu 10–11% apmērā piedzīvo pat Rīgas osta, kas 2015. gadā spēja noturēties bez ievērojamiem zaudējumiem. Latvijas Lielo ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns nav pārsteigts par šādiem kravu apjomu kritumiem, jo pasaules tirgū samazināties pieprasījums pēc energoresursiem, bet mūsu ostas orientētas tieši uz šo kravu apstrādi. "Latvijas ostas strādā ar kravām, kas no Austrumiem tiek sūtītas Rietumu tirgum, un mums īsti nav alternatīvas. Tāpēc aktuāls ir jautājums, vai arī turpmāk būs kravas tikai no Krievijas, Baltkrievijas, Ukrainas un Kazahstānas, vai arī varam cerēt uz Ķīnas kravām, kas transportēšanai izmantos Latvijas ostu iespējas un priekšrocības," saka Kārlis Leiškalns.



Kārlis Leiškalns.

Politikā vienmēr kāds spēlē pingpongu

Latvijas ostu darbību ietekmē gan Krievijas sekmīgi īstenotā savu ostu attīstības politika, gan arī Eiropas Savienības noteiktais embargo pret Krieviju un konkurence Baltijas jūras reģionā. Diemžēl jāatzīst, ka ostu darbību ietekmē arī mūsu pašu valsts politika, kas bieži vien ir pretrunā ar veselo saprātu. Piemēram, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzskata, ka Valsts kontroles amatpersonas nepamatoti, bezatbildīgi un nesodīti mētājas ar apgalvojumiem par ostā pazudušiem desmitiem miljonu eiro, ko

dzirdot iespējamie investori, kuri vēlējās strādāt Rīgas ostā, tādu vēlmi vairs neizrāda, un rezultātā ne tikai osta, bet visa valsts cieš zaudējumus, piedevām osta zaudē konkurētspēju.

Otrs piemērs ir Ventspils brīvosta, kur vairāku ostas uzņēmumu padomes vada viens un tas pats cilvēks – Ģenerālprokuratūras netieši ieceltais Rudolfs Meroni.

Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: "Vairāku ostas termināļu pārvaldība ir izteikti neprasmīga. Visu taču nevar vadīt juristi vai šādi tādi bijušie banku darbinieki. Mani izbrīna fakts: Ģenerālprokuratūra ir informēta par nepieļaujamo situāciju, ka valsts un pašvaldība cieš zaudējumus – tikai brīvostas pārvaldei negūtie ienākumi no ostu nodevām ir 10 miljoni eiro gadā, pašvaldībai iet secen viens miljons eiro, bet viņiem tas ir kā pīlei ūdens. Pašvaldība pēc būtības nevar ietekmēt privāto termināļu veiksmīgu vai neveiksmīgu darbību, brīvostas pārvalde var vienīgi nodrošināt publisko infrastruktūru, ko arī perfekti izdara. Taču, ja ostas termināļi ir neveiksmīgi, neprot vai negrib veidot attiecības ar klientiem, vai arī veido visādas shēmas, un tas notiek Ģenerālprokuratūras netiešā vadībā, tad tā nelaime skar visas ostas darbību un tēlu. Piemēram, slavenais kālija sāls terminālis. Savulaik tajā krāva piecus miljonus tonnu minerālmēslu gadā, bet pagājušajā gadā pārkrāva tikai 140 tūkstošus tonnu un šogad vēl mazāk – 50 tūkstošus pusgadā! Brīvostas ieņēmumi no ostu nodevas līdz ar to ir samazinājušies no pieciem miljoniem līdz 140 tūkstošiem eiro pērn. Faktiski terminālis aizņem stratēģiski svarīgu vietu ostā, tam ir izīrēta zeme un divas dziļūdēns piestātnes, bet darbs nenotiek. Atsauksmes no kālija sāls ražotājiem ir tādas, ka viņi grib strādāt, taču negrib strādāt



Aivars Lembergs.

ar Ģenerālprokuratūras ieceltajiem pārstāvjiem. Līdzīga situācija, lai arī ne tik traģiska, ir Ventspils tirdzniecības ostā, labāk varēja strādāt "Ventbunkers", arī "Ventspils naftas terminālis" ir pasliktinājis darbību, bet šajā gadījumā Ģenerālprokuratūru vainot nevar. Ventspils brīvostas valde ir pieņēmusi lēmumu, ka, ja kālija sāls terminālis neparādīs rezultātus līdz jūlija beigām, tā uzsāks procedūru, lai atņemtu tam tiesības darboties Ventspils ostā.

Risinājuma meklējumos

Latvijas Lielo ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns atzīst, ka ir jautājumi, kas jārisina politiskā līmenī, kad kopā strādā valsts, pašvaldības un privātais bizness. Viņš arī atzīst, ka Satiksmes ministrija šajā ziņā strādā aktīvi, gan meklējot sadarbības partnerus un dibinot sakarus, piemēram, Dienvidaustrumu Āzijā, gan stiprinot sadarbību ar vietējiem tranzītbiznesa iesaistītajiem uzņēmumiem.

Lai stiprinātu sadarbību un aicinātu Rīgas brīvostas uzņēmējus kopā aktīvi strādāt pie turpmākās tranzīta sekmēšanas, satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Rīgas brīvostas pārvaldes un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvjiem. Sarunā par aktuālo nozarē ministrs uzsvēra

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

investīciju piesaisti no Ķīnas, kā arī aicināja uzņēmējus paust uzņēmumam "LDz Cargo loģistika" savu redzējumu par piedāvātajiem pakalpojumiem, izcenojumiem, tehniskajām iespējām un citiem nosacījumiem, lai izveidotu vienoto Latvijas piedāvājumu.

Uldis Augulis.



Rīgas brīvostas pārstāvji un uzņēmēji atzinīgi novērtēja tikšanos, sāktās sarunas un satiksmes ministra darbu tranzīta jomā. Galvenie virzieni ir Latvijas integrācija Eirāzijas koridoros un Ķīnas kravu piesaiste nākotnē. Ne mazāk svarīgi ir piesaistīt kravas no Baltkrievijas, Krievijas, Kazahstānas un citām NVS valstīm. Tāpēc valdībā panākta vienošanās, ka praktiskā līmenī uzņēmums "LDz Cargo loģistika" ir atbildīgs par nozares interešu konsolidāciju, sadarbību ar Latvijas ostām un tajās strādājošajām stividoru kompānijām, lai koordinētu kopīga loģistikas piedāvājumu izstrādi potenciālajiem partneriem. "Aktīvs darbs no mūsu kā valsts puses var būt efektīvs tikai tad, ja gadījumā, ja arī paši ostās strādājošie uzņēmēji būs aktīvi un iesaistīsies šajā procesā. Mūsu sadarbībai ir ļoti liela nozīme situācijas uzlabošanā un Latvijas popularizēšanā potenciālajiem partneriem," ir pārliecināts Uldis Augulis.

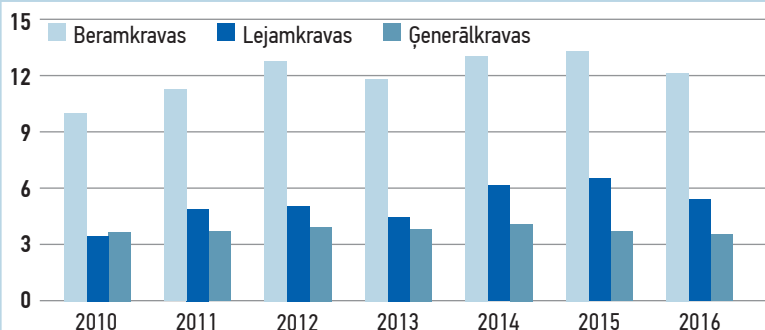
Žurnāla "Jūrnieks" nākamā numura galvenais tēma būs Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas politika un iespējas, Baltijas jūras reģiona ostu konkurence, politiskie lēmumi un kravu transportēšanas ceļi pasaulē.

Kravu apgrozījums Latvijas ostās

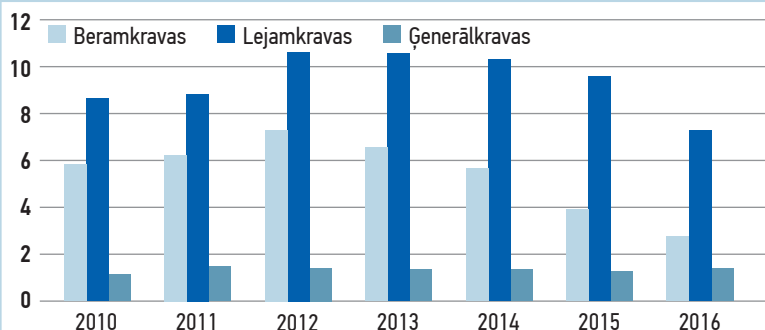
2016. gada pirmā pusgada rezultāti liecina, ka Latvijas ekonomika attīstās ievērojami lēnāk, nekā tika gaidīts gada sākumā, kad FM izstrādāja iepriekšējās makroekonomiskās prognozes. Galvenais iemesls IKP izaugsmes krasam samazinājumam ir ilgstošā stagnācija investīciju sektorā, kas skaidrojama ar ES fondu ieplūšanas ekonomikā kavēšanos.

Tas atstāja spēcīgu ietekmi uz būvniecības nozari, kas šogad salīdzinājumā ar 2015. gada pirmo pusgadu pieredzēja 19% kritumu. Tāpat mazumtirdzniecības izaugsmes palēnināšanās, vairumtirdzniecības apgrozījuma samazinājums un kravu apgrozījuma kritums Latvijas ostās noteica lēnāku IKP pieaugumu, nekā bija prognozēts.

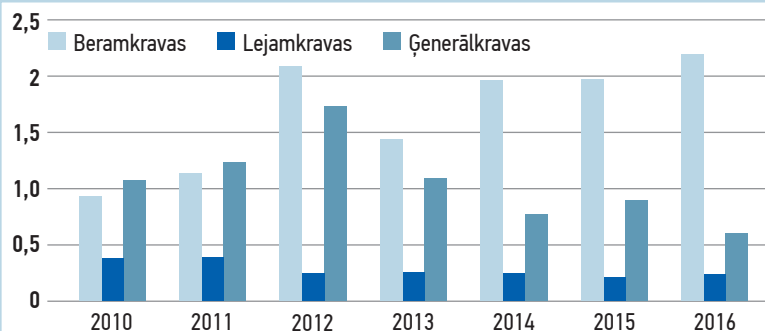
Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris-jūlijs (milj. t)



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



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



SM informācija

Ostām jāapvienojas savu tiesību un interešu aizstāvībai

No 23. līdz 25. jūnijam Spānijas ostas pilsētā Malagā norisinājās Starptautiskās ostas pilsētu asociācijas (AIVP) dienas, kuru ietvaros notika AIVP 2016. gada ģenerālā asambleja un ikgadējā konference, kuras galvenā tēma šogad bija lielo kuģu ietekme uz ostas pilsētām. Rīgas brīvostas pārvalde ir AIVP biedre, un ģenerālajā asamblejā, kā arī konferencē to pārstāvēja RBP pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

Galvenās problēmas ostas pilsētām rada ostas un pilsētas arvien ciešāka saplūšana, globālās izmaiņas tirdzniecības ceļos un kravu plūsmās, sociālās integrācijas radītie izaicinājumi, klimata pārmaiņas, enerģijas apgādes veidu transformācijas, kruīzu industrijas attīstība u.c.

AIVP darbojas jau 25 gadus, un tās mērķis ir apvienot ostas pilsētu privātā un sabiedriskā sektora dalībniekus, lai risinātu ostas un pilsētas līdzaspastāvēšanas aktuālās

problēmas un nodrošinātu ostas pilsētu ilgtspējīgu attīstību. AIVP palīdz saviem biedriem ieviest jaunas stratēģijas, lai veiksmīgi pielāgotos milzīgajām ekonomiskās, sociālās un ekoloģiskās attīstības radītajām pārmaiņām, kas pēdējos gados ietekmē ostas pilsētas. AIVP biedri ir ievēlēti pilsētu pārstāvji, ostu pārvaldes, ostu uzņēmumi, ostas – pilsētas projektu realizētāji arhitekti, pilsētplānotāji, ainavu arhitekti, kā arī universitātes un zinātniskie institūti.

Konferences dalībnieki diskusijās uzsvēra, ka ostām un ostas pilsētām stingrāk jāiestājas par savu gadsimtiem seno vērtību saglabāšanu. Jaunie sociālie un ekoloģiskie izaicinājumi ostām liek sabalansēt vēlmi pēc neierobežotas ekonomiskās izaugsmes ar nepieciešamību saglabāt vietējas vērtības un resursus. Bet šo sabalansēto uz ostu un ostas pilsētu ilgtspējīgu attīstību vērsto stratēģiju ne vienmēr atbalsta kuģniecības nozare, kas mēģina

▶▶▶ 34. lpp.



WE ARE ATLAS

WWW.ATLASPROFESSIONALS.COM

 **Atlas**
Professionals

▶▶▶ 33. lpp.

uzspiest savu ekonomiskās attīstības vīziju un modeli. Arvien lielāku kuģu izmantošana kravu transportēšanai un arvien lētāki ostu pakalpojumi ir tas, kas izdevīgs kuģniecības nozarei, bet rada lielas problēmas ostām un ostas pilsētām.

UZZIŅAI

Eiropas Komisija ar priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostas finanšu pārredzamības sistēmu, nāca klajā 2013. gada 23. maijā. Regulas projekts paredz precizēt un atvieglot piekļuvi Eiropas Savienības ostu pakalpojumu tirgum, novērst ļaunprātīgu tirgus izmantošanu, uzlabot ES ostu iekšējās koordinācijas mehānismus, piedāvāt caurskatāmas finansiālās attiecības starp publiskām iestādēm, ostu pārvaldēm un ostas pakalpojumu sniedzējiem, kā arī nodrošināt autonomi noteiktas un caurskatāmas ostas infrastruktūras maksas.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: "Viena no redzamākajām kuģniecības nozares iniciatīvām, kas atstās graujošas sekas uz Rīgas ostu kā pilsētas sastāvdaļu ar gadsimtiem senām vērtībām, noteiktu sociālo un ekoloģisko atbildību, ir tā dēvētā Eiropas Parlamenta un Padomes ostu regula. Tādēļ arī Rīgas osta pievienojas konferences galvenajam secinājumam: ostām un ostas pilsētām ir jāklūst vienotākām savu stratēģiju un savu vērtību aizstāvēšanai."

Viena no redzamākajām kuģniecības nozares iniciatīvām, kas atstās graujošas sekas uz Rīgas ostu kā pilsētas sastāvdaļu ar gadsimtiem senām vērtībām, noteiktu sociālo un ekoloģisko atbildību, ir tā dēvētā Eiropas Parlamenta un Padomes ostu regula.



Mūgas osta.

Kad tiks panākta gala vienošanās starp iesaistītajām pusēm (ES Padome, Eiropas Parlaments un Eiropas Komisija), regula tiks piemērota konkrētu ostas pakalpojumu sniegšanai un attieksies uz visām jūras ostām, kas uzskaitītas Eiropas transporta tīkla pamatnostādņu regulā. Latvijā tā ir Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta un Liepājas osta.

Baltkrievija izvērtē iespējamus partnerus

Ekonomikas un finanšu eksperts, bijušais Rīgas brīvostas valdes loceklis un konsultāciju uzņēmuma "Laika stars" vadītājs Vadims Jerošenko uzskata, ka, izmantojot Klaipēdas ostas iekšējās jaudas trūkumu, Latvijas tranzīta uzņēmumi var atrast savu vietu Baltkrievijas sausās ostas izveidē.

Vadims Jerošenko: "Baltkrievija patlaban sāk nopietni domāt, kā attīstīt savā teritorijā sauso ostu, un viens no iespējamajiem partneriem varētu būt viena no pasaules lielākajām loģistikas un tranzīta kompānijām "Dubai Ports World", kas bāzējas Dubajā. Lai gan šajā projektā lietuvieši Latvijas kompānijām jau ir priekšā, tomēr Klaipēdas ostas jauda, ja domājam par nopietnu attīstību, faktiski ir izsmelta, bet pasaules mēroga partnerus interesē teritorijas, kuras nākotnē potenciāli var attīstīt. Ņemot vērā pašreizējo Rīgas ostas apgrozījumu, uzskatu, ka Rīgas ostas jaudu noteikti var vēl palielināt par 40% līdz 50%, bet, vai tas



Vadims Jerošenko.

notiks, ir atkarīgs no ostas speciālistu profesionalitātes."

Igaunijas uzņēmēji uztraucas par Mūgas ostas nākotni

Igaunijas lielākās tirdzniecības ostas Mūgas darbība dažu pēdējo gadu laikā ir ievērojami vājinājusies, par ko liecina sarūkošais kravu apjoms, piemēram, par 20,8% 2015. gadā. Viens no tranzītbižnesa uzņēmējiem Endels Sifs laikrakstā "Eesti Päevaleht" publicētajā intervijā pauž viedokli, ka, tā kā Mūgas osta ir valsts īpašums, Igaunijas valdībai vajadzētu nopietni apsvērt, ko ar šo ostu darīt un kā piesaistīt investorus. Uzņēmējs pieļauj, ka ostu vajadzētu privatizēt, piesaistot, piemēram, Ķīnas kapitālu, un veidot ostas teritorijā spēcīgu ražošanas un loģistikas centru, kas piegādātu preces Eiropas valstīm un Krievijai un būtu nozīmīgs attīstības dzinējspēks Igaunijas ekonomikai un darba tirgum. ■

Rīgas brīvostas ziņas

Tiek nodrošinātas SOLAS konvencijas prasības

LR Ministru kabineta 28. jūnija sēdē tika akceptēti "Noteikumi par starptautiskajiem kravu pārvadājumiem paredzēto konteineru atbilstības novērtēšanu un verificētās bruto masas noteikšanu, paziņošanu un kontroli". Ar šiem noteikumiem Latvijā tiek ieviestas starptautiskās saistības, kas izriet no Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) grozījumiem. Atbilstoši SOLAS konvencijas grozījumiem kravās nosūtītājam ir pienākums noteikt konteineru verificēto bruto masu un to paziņot kuģa kapteinim un terminālim pirms konteineru uzkrāšanas uz kuģa. Minētie grozījumi SOLAS konvencijā visā pasaulē stājās spēkā šī gada 1. jūlijā, un visu Rīgas brīvostas konteineru termināļu pārstāvji apliecināja, ka uzņēmumi ir gatavi pildīt MK noteikumus un konvencijas grozījumus noteiktās prasības.

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) ir veikusi grozījumus SOLAS konvencijā, lai nepieļautu gadījumus, kad kravu nosūtītājs dokumentos sniedz nepatiesas ziņas par konteineru svaru. Šāda nepatiesu ziņu sniegšana rada konteineru kravās bojājumu, kravas pazušanas jūrā un kuģa bojājumu riskus, kā arī apdraud kuģa apkalpes dzīvību. Grozījumi SOLAS konvencijā paredz, ka no 2016. gada 1. jūlija katram konteineram pirms uzkrāšanas uz kuģa ir jānosaka verificētā bruto masa un jāpaziņo tā kuģošanas līnijai un termināļa operatoram. SOLAS konvencijā un MK noteikumos ir arī noteiktas divas metodes, pēc kādām pieļaujama masas noteikšana: konteineru nosverot ar atbilstošiem svariem vai saskaitot kopā masu atsevišķām kravām vienībām konteinerā, iepakojuma un konteineru neto masu.

Lai arī par konteineru verificētās masas noteikšanu un paziņošanu ir atbildīgs kravu nosūtītājs un teorētiski noteikšanu var veikt jebkurā

UZZIŅAI

Rīgas brīvostā konteineru kraušana notiek trīs termināļos: SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīga Universal Terminal" un SIA "Rīga Container Terminal". Visu uzņēmumu pārstāvji apliecināja, ka termināļos jau šobrīd ir pilnīgi viss nepieciešamais, lai varētu veikt konteineru svēršanu un svara paziņošanu, kā to paredz MK noteikumi un SOLAS konvencija.

vietā, praktiski konteineru svēršana galvenokārt tiks veikta ostas termināļos. Tāpat arī konteinerkuģu līnijas var pieprasīt konteineru pārbaudes svēršanu pirms uzkrāšanas uz kuģa.

Stingrāk kontrolēs kārtību ostas teritorijā

Viens no Rīgas brīvostas pārvaldes pienākumiem ir pastāvīgi rūpēties par ostas teritorijas uzturēšanu kārtībā un nodrošināt Rīgas domes saistošo noteikumu Nr. 146 "Rīgas pilsētas teritorijas kopšanas un būvju uzturēšanas saistošie noteikumi" ievērošanu visā ostas teritorijā. Arī RBP vides politika un vides aizsardzības normatīvie akti uzliek dažādus pienākumus, kas jāievēro, saimniekojot ostas teritorijā. Ostas teritorijas sakoptība ir arī laba ostas tēla sastāvdaļa, par ko tāpat ir atbildīga Rīgas brīvostas pārvalde. Ņemot vērā visus šos aspektus un to, ka lielākā daļa no Rīgas brīvostas pārvaldes teritorijām ir iznomātas privātiem komersantiem, RBP veic uzņēmumiem iznomāto teritoriju apsekošanu, kontroli un ieteikumu izstrādāšanu uzņēmējiem teritoriju sakopšanai. Lai vide ostā kļūtu aizvien sakoptāka, lai ostas teritorijā būtu patīkami un droši uzturēties gan ostas apkaimju iedzīvotājiem, gan ostā strādājošajiem un lai uzlabotu ostas tēlu to tūristu skatījumā, kuri Rīgā ierodas ar prāmi vai kruīza kuģiem, Rīgas brīvostas pārvalde turpmāk pievērsīs lielāku uzmanību iznomāto ostas teritoriju sakopšanai un uzturēšanai kārtībā.

Kuģošanas departamenta direktors Toms Berziņš: "No vienas puses, ir jāsaprot, ka osta ir industriāla teritorija ar visām no tā izrietošajām sekām, tai skaitā industriālu vidi un vizuālo izskatu. No otras puses, Rīgas brīvostas pārvalde vairāk nekā jebkurš cits ir ieinteresēta, lai Rīgas osta izskatītos pievilcīga to tūristu acīs, kas Rīgā ierodas ar kuģiem. Zemes nomniekiem – ostas uzņēmumiem ir jādomā par biznesu, par kravu piesaisti, apstrādi un kvalitatīvu ostas pakalpojumu sniegšanu, sākotnēji vides veidošana bieži vien paliek otrajā plānā. Tādēļ mūsu pienākums ir kontrolēt un atgādināt uzņēmējiem, ka arī vides sakārtošanas jautājumiem jāpievērš uzmanība. Kopš RBP veic iznomāto teritoriju regulāru kontroli, uzņēmumos ir ievērojami uzlabojusies teritoriju sakoptība. Līdz šim nav bijuši aizrādījumi no pašvaldības puses par sakoptību iznomātajās teritorijās. Uzņēmumi praktiski vienmēr reaģē uz aizrādījumiem un veic sakopšanas darbus."

UZZIŅAI

Turpmāk uzņēmējdarbībai iznomātajās teritorijās regulāri tiks veikts īpaši izstrādāts komplekss ikmēneša novērtējums, ņemot vērā dažādus vides sakoptības rādītājus, tādus kā lietotu ūdeņu kanalizācijas sistēmu darbība, akvatorijas piesārņotība pie piestātnēm, atkritumu (t.sk. bīstamo atkritumu) apsaimniekošanas prasību ievērošana un atbilstība kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānam Rīgas brīvostā, uzņēmuma teritorijā esošo ceļu un laukumu apsaimniekošanas kvalitāte, ķīmisko vielu un produktu uzglabāšanas atbilstība ķīmisko vielu likumam, kā arī tiks organoleptiski novērtēta gaisa kvalitāte – smakas un putekļi.

Par katru no uzņēmējdarbībai iznomātajām teritorijām tāpat kā līdz šim tiks sastādīts novērtējuma akts un konstatēto pārkāpumu gadījumos sniegti priekšlikumi uzņēmumiem situācijas uzlabošanai, kā arī norādīti termiņi pārkāpumu novēršanai.

▶▶▶ 35. lpp.

Meklē izdevīgāko sadarbības partneri

7. jūlijā darba vizītes ietvaros Rīgas brīvostu apmeklēja Baltkrievijas ārlietu ministrs Vladimirs Makejs. Viņu pavadīja LR satiksmes ministrs Uldis Augulis un Baltkrievijas vēstniece Latvijā Marina Dolgopolova, kā arī Baltkrievijas naftas kompānijas (Белорусская нефтяная компания) ģenerāldirektors A. Demidovs un VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš. Tikšanās laikā puses pārrunāja līdzšinējo Latvijas un Baltkrievijas sadarbību tranzīta un transporta jomā, uzsverot, ka abām valstīm



Baltkrievijas ārlietu ministrs Vladimirs Makejs un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

ir potenciāls to būtiski paplašināt, tādējādi veicinot intensīvāku ekonomisko sadarbību.

Izbraukumā pa Rīgas ostas akvatoriju Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un pārvaldnieka vietnieks, mārketinga direktors Edgars Sūna iepazīstināja viesus ar Rīgas ostas attīstību, jaunajiem projektiem, ostas uzņēmumiem un nākotnes plāniem. Tā kā Baltkrievijas ārlietu ministra atbildības lokā ir arī tranzīta jautājumi, apmeklējuma laikā Rīgas brīvostā ar satiksmes ministru, Rīgas brīvostas un VAS "Latvijas dzelzceļš" pārstāvjiem tika pārrunāta turpmākā sadarbība un iespējamā naftas

UZZIŅAI

Pašlaik galvenā Baltkrievijas krava Rīgas ostā ir naftas produkti, atlikušo daļu veido kokmateriāli. Pēdējos trijos gados Baltkrievijas kravas veidojušas aptuveni 7% no visa Rīgas ostas kravu apgrozījuma, bet naftas produktu segmentā ap 30% no visa apgrozījuma.

produktu eksporta palielināšana caur Latviju.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis: "Latvijas ostas un Latvijas dzelzceļš aktīvi strādā pie kopēja piedāvājuma tranzīta jomā, kas veicinās Baltkrievijas preču plūsmu, izmantojot mūsu transporta koridoru. Bez tam ir svarīgi turpināt darbu pie pērn aizsāktās trīspusējās Latvijas, Baltkrievijas un Ķīnas sadarbības, kas vērsta uz Ķīnas kravu tranzītu caur mūsu valstīm."

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš: "Latvijas dzelzceļam jau daudzus gadus ir ļoti veiksmīga sadarbība ar Baltkrieviju, Baltkrievijas dzelzceļš ir viens no mūsu lielākajiem partneriem. Ar Baltkrievijas kolēģiem vienojamies, ka mums ir lieliskas iespējas vēl vairāk attīstīt šo sadarbību, lai palielinātu kravu plūsmu no Baltkrievijas uz mūsu ostām. Plānotā sadarbība dzelzceļu tīklu elektrifikācijā ir viens no būtiskiem soļiem šīs sadarbības attīstīšanā."

Puses atzīmēja, ka Latvijas un Baltkrievijas ekspertiem kopā jāstrādā pie izdevīgāku pārvadājumu tarifu priekšlikumu izstrādes, kā arī uzsvēra, ka pastāv priekšnosacījumi konteinerilciena "Zubrs" darbības pilnveidošanai.

Infrastruktūras sakārtošana jaunu kravu plūsmu nodrošināšanai

Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar Rīgas domi ir sākusi darbu pie Kundziņsalas un teritorijas starp Sarkandaugavas attek, Degvies ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu lokālplānojuma izstrādes un noslēgusi līgumu ar SIA "Metrum". Lokālplānojuma izstrāde nepieciešama, lai grozītu Rīgas teritorijas plānojumu 2006.–2018. gadam un

nodrošinātu ostas uzņēmumu darbībai nepieciešamo infrastruktūru – auto un dzelzceļa pievedceļus, komunikāciju un ostas darbībai nepieciešamo teritoriju izbūvi.

Kundziņsala ir teritorija, kurā pašreiz ļoti strauji attīstās ostas uzņēmumu darbība. Pēdējo gadu laikā Kundziņsalā darbību uzsākuši divi jauni jaudīgi ostas termināļi. Šajā teritorijā atrodas lielākais Rīgas ostas konteineru terminālis un darbību attīsta vairāki strauji augoši uzņēmumi, kas piedāvā konteineru uzglabāšanu, pārkraušanu, kravu apstrādi un slēgtās noliktavas.

UZZIŅAI

Pašreiz spēkā esošais Rīgas teritorijas plānojums Kundziņsalā ir pretrunā ar ostas attīstībai nepieciešamās infrastruktūras izbūves plāniem. Līdz ar to Rīgas brīvostas pārvalde ierosināja lokālplānojuma izstrādi. Jaunā lokālplānojuma izstrāde Kundziņsalai un teritorijai starp Sarkandaugavas attek, Degvies ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu tiks pabeigta divu gadu laikā, un to veiks uzņēmums SIA "Metrum", kas izraudzīts atklātas iepirkuma procedūras rezultātā.

Plānos ir vēl vairāki jauni termināļi, noliktavas un loģistikas parki. Rīgas brīvostas pārvaldes pienākums ir strauji pieaugošo kravu plūsmu Kundziņsalā nodrošināt ar nepieciešamo infrastruktūru – auto un dzelzceļa pievedceļiem, nepieciešamajām komunikācijām, iekārtotām teritorijām dažādu ostā nepieciešamo darbību veikšanai – muitai, drošības kontrolei u.c.

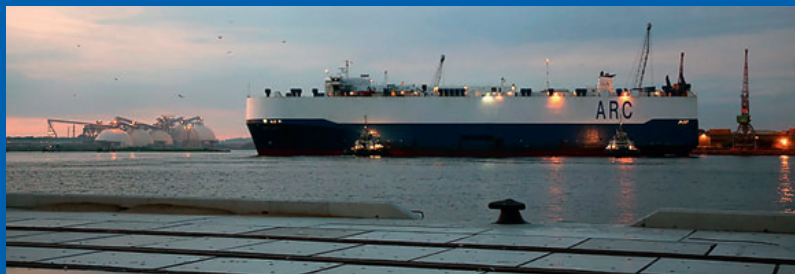
Rīgas brīvostu apmeklē ietekmīga Ķīnas valsts uzņēmumu konglomerāta pārstāvji

11. jūlijā Rīgas brīvostas pārvaldi un Rīgas ostas uzņēmumus apmeklēja Ķīnas holdinga "China Merchants Group" (CMG) pārstāvji. CMG ir ietekmīgs valsts uzņēmumu konglomerāts, kura trīs galvenie darbības virzieni ir transports un transporta infrastruktūras attīstība, finanses un nekustamais īpašums. Transporta infrastruktūras jomā CMG ir starptautiski nozīmīgs

Ostā ienāk līdz šim lielākais *ro-ro* kuģis

12. jūlijā Rīgas ostā ieradās ASV kuģis "Independence II", ar kuru uz Latviju atveda vairākus helikopterus UH-60 "Black Hawk" un citu ASV bruņoto spēku militāro tehniku. Tā šurp atgādāta iniciatīvas "Strong Europe" un operācijas "Atlantic Resolve" ietvaros. Latvijā jau ieradusies arī vairāk nekā 60 karavīru no ASV 501. aviācijas pulka 3. bataljona, lai trenētos kopā ar Nacionālo bruņoto spēku karavīriem un piedalītos starptautiskajās militārajās mācībās.

"Independence" ir viens no lielākajiem *ro-ro* tipa kuģiem, kāds jebkad uzņemts Rīgas ostā. Tā garums ir 199 m, platums 32 m, iegrime 11 m un GT 55 598. Kuģis pietauvojās un tika izkrauts ostas uzņēmuma SIA "Rīga Universal Terminal" (RUT) teritorijā. NATO militārā atbalsta saņemšanai un Latvijas pilnvērtīgai dalībai NATO aktivitātēs ir nepieciešami arī visiem drošības standartiem un tehniskajiem parametriem atbilstoši ostas pakalpojumi, lai



nepieciešamības gadījumā varētu veikt apgādi pa jūru. Tas attiecas galvenokārt uz smago militāro tehniku.

RUT izpilddirektora vietnieks Jānis Kasalis: "Katra NATO militāro spēku kuģa uzņemšana un izkraušana zināmā mērā ir mācības arī Rīgas ostai un mūsu terminālim. ASV militārās tehnikas kuģi "Liberty" un "Independence" ir līdz šim lielākie RUT un Rīgas ostā apkalpotie *ro-ro* kuģi. Mūsu terminālī tiek apkalpoti kuģi, kas

apgādā NATO bruņotos spēkus, jo terminālis atbilst nepieciešamajām tehniskajām un drošības prasībām. Noteikti svarīga ir arī termināļa reputācija. Esam spējuši parādīt, ka esam profesionāli, gatavi ātri pielāgoties dažādiem apstākļiem un ātri apgūstam visu jauno. Militāro kravu nosūtītāji un saņēmēji ir apmierināti ar RUT servisu. Laba sadarbība mums izveidojusies ar Ostas policiju, kas sniedz nepieciešamo atbalstu drošības jautājumos."

investors un termināļu operators. Holdingam pieder 30 ostas 16 valstīs. Viens no pašreiz aktuālajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālais parks un loģistikas centrs "Lielais akmens", kas 90 km² platībā tiek attīstīts netālu no Minskas Baltkrievijā. Baltkrievijai nav pieejas jūrai un savu ostu, kas nepieciešamas, lai realizētu Ķīnas uzņēmēju mērķus, veidojot loģistikas parku un Ķīnas preču distribūcijas centru, tādēļ pašreiz tiek meklēts izdevīgākais ceļš kravu transportēšanai no Minskas līdz jūras ostām un pētītas Lietuvas un Latvijas ostu piedāvātās iespējas.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks, mārketinga direktors Edgars Sūna: "Šoreiz tā nebija pieklājības vai paviršas iepazīšanās vizīte. Gatavojoties CMG vizītei, bijām jau sagatavojuši detalizētu informāciju par iepriekš atsūtītajiem jautājumiem. Tāpat arī CMG pārstāvji vēlējās apskatīt ostas konteineru termināļus un tikties ar uzņēmējiem, kas ostā strādā ar konteineriem. Gan Rīgas brīvostas pārvaldē, gan tikties ar ostas uzņēmējiem izvērsās profesionālas diskusijas un Ķīnas uzņēmēji interesējās par dažādiem praktiskiem jautājumiem. Šāda interese un rūpīgā

faktu izpēte ļauj cerēt, ka CMG nopietni izvērtē iespēju transportēt kravas no "Lielā akmens" Baltkrievijā caur Rīgas ostu. Izskatās, ka šoreiz Rīgas osta tiek nopietni apsvērta kā alternatīva Klaipēdas ostai, kura sava ģeogrāfiskā novietojuma dēļ vienmēr ir bijusi izdevīgākā izvēle kravu transportēšanai no Minskas apgabala."

Pieaug kruīza tūristu interese par Latviju

Rīgas brīvostas pārvaldes Mārketinga departamenta kruīzu eksperte Laura Apoga piedalījās Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētā sanāksmē, kurā starptautiskās tūrisma aģentūras "Thomas Cook" vadība tika informēta par tūrisma nozari un iespējām Latvijā.

Rīgas brīvostas pārvaldes Mārketinga departamenta kruīzu eksperte Laura Apoga: "Pasažieri savus kruīza ceļojumus pārsvarā pērk nevis no kruīza līnijām tieši, bet no ceļojumu aģentūrām, kur tos piedāvā jau speciāli sagatavotās paketēs. Konkrētu datu mūsu rīcībā nav, bet noteikti vairāk nekā puse no pasažieriem, kas apmeklē Rīgas ostu, ceļojumu ir iegādājušies kādā no "Thomas Cook" aģentūras

filiālēm. Tas tādēļ, ka kruīzu līnijas, kuru kuģi apmeklē Rīgu, sadarbojas tieši ar "Thomas Cook". Tikšanās bija ļoti nozīmīga, jo labi informēts un pozitīvi noskaņots tūrisma operators būtiski var ietekmēt kruīza tūristu izvēli par labu ceļojumam, kurā iekļauta Rīga".

UZZIŅAI

"Thomas Cook Group" ir viens no vadošajiem tūrisma operatoriem pasaulē, un sanāksmē to pārstāvēja valdes priekšsēdētājs Frenks Meismans, izpilddirektors Rietumeiropā un Krievijā Tomass Hons un "Thomas Cook" pārstāvniecības Krievijā "Intourist Russia" ģenerāldirektors Leonīds Marmers.

Sanāksmes gaitā "Thomas Cook" vadība dalījās domās par tūrisma nozari Latvijā un sniedza ieteikumus tās attīstīšanai. Ietekmīgās tūrisma aģentūras pārstāvji atzina, ka ir pārsteigti par Latvijas tūrisma kvalitatīvo un daudzveidīgo piedāvājumu, kā arī par nozares speciālistu profesionalitāti un zināšanām. Tika norādīts, ka par lielisko Latvijas tūrisma piedāvājumu ir pārāk maz informācijas pasaulē un to būtu nepieciešams plašāk reklamēt un popularizēt.

Liepājas ostas ziņas

Par Liepājas SEZ pārvaldnieku apstiprināts Jānis Lapiņš

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes sēdē 10. jūnijā ar vienbalsīgu lēmumu par jauno pārvaldnieku apstiprināja Jāni Lapiņu, kurš līdz šim pildīja pārvaldnieka vietnieka pienākumus.



“SEZ valdes sēdē visi dalībnieki bija vienprātīgi, ka Jānis Lapiņš ir pietiekami pieredzējis, lai ieņemtu šo amatu. Viņš desmit gadus strādājis Liepājas SEZ pārvaldē par pārvaldnieka vietnieku, šajā laikā viņam ir radusies skaidra izpratne par pārvaldes darbību, kā arī ir redzējums par nākotnes attīstību,” pēc valdes sēdes sacīja Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks.

Atbilstoši Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes nolikumam Jānis Lapiņš pārvaldnieka amatā iecelts uz trim gadiem.

Atbildīgās valsts institūcijas veic komplekso pārbaudi LSEZ SIA “DG termināls”

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) izveidota komisija 6. jūlijā veica ikgadējo komplekso pārbaudi LSEZ SIA “DG termināls”. Komisija pārbaudīja, kā tiek ievērotas ugunsdrošības, vides aizsardzības, darba drošības prasības un kā notiek tehnoloģisko iekārtu ekspluatācija, lai līdz minimumam samazinātu negadījuma riskus, un cik gatavs ir uzņēmums negadījuma seku likvidācijai, ja tāds notiek. Komisijas un Liepājas reģionālās vides pārvaldes Kontroles daļas vadītājs Roberts Bērziņš atzinīgi novērtēja uzņēmuma paveikto drošības jomā, rūpējoties par vidi un cilvēkiem, un paziņoja, ka galīgais lēmums būs pēc četriem mēnešiem.

Kā nosaka normatīvie dokumenti, VARAM izveidota komisija veic regulāras kompleksas pārbaudes paaugstināta riska uzņēmumos, kuri nodarbojas ar dažādu ķīmisku vielu pārstrādi un pārkraušanu. Komisiju vada Valsts vides dienests, tajā



darbojas gan Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, gan pašvaldības civilās aizsardzības speciālists, gan Valsts darba inspekcija un Patērētāju tiesību aizsardzības birojs, kura pārziņā ir bīstamo tehnoloģisko iekārtu reģistrs. Liepājā kopumā ir astoņi paaugstināta riska uzņēmumi, t.sk. arī LSEZ SIA “DG termināls”.

VARAM komisijas vadītājs un Liepājas reģionālās vides pārvaldes Kontroles daļas vadītājs Roberts Bērziņš uzsver, ka likumdevējs ir noteicis kārtību un prasības, kas jāievēro uzņēmumiem, kuri nodarbojas ar bīstamu, viegli uzliesmojošu, citiem vārdiem sakot, ķīmisku vielu pārstrādi un pārkraušanu. Kompleksās pārbaudes mērķis ir pārliecināties, vai paaugstināta riska uzņēmumi šīs prasības ievēro un veic preventīvus pasākumus, lai samazinātu avāriju riskus. “DG termināls” ir viens no uzņēmumiem, kas drošībai pievērš ļoti lielu uzmanību. Gadu gaitā izveidojusies abpusēja izpratne par vides aizsardzības procesiem un visi ieteikumi, kā uzlabot sistēmu, ir ņemti vērā un darbojas reālajā dzīvē, norāda Roberts Bērziņš un atzīst, ka pēdējo gadu laikā nav saņemtas pamatotas sūdzības no iedzīvotājiem un esot pat grūti salīdzināt uzņēmuma pašreizējo drošību ar laiku pirms 15 gadiem.

Izcīnīta uzvara pār grūtībām viņam sniedza gandarījumu

2016. gada 6. maijā, mūžībā aizgāja ilggadējais deputāts, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes priekšsēdētājs Guntars Krieviņš. Viņš bija tas, kurš ar savu nosvērtību, mieru un pārliecību spēja stāties pretī jebkurām grūtībām. Enerģisks, mērķtiecīgs, vienmēr konkrēts rīcībā un lēmumos. Viņš pat visnokaitētākajās situācijās prata saglabāt vēsu prātu, novērtēt spēku samērus un bija apveltīts ar asu situācijas uztveri, tādēļ nebaidījās riskēt. Viņš prata izvirzīt sev augstus mērķus un tos arī sasniegt. Kolēģi



atceras, ka katra šāda izcīnīta uzvara pār grūtībām viņam sniedza gandarījumu.

UZZIŅAI

LSEZ SIA "DG termināls" dibināts 2000. gadā un atrodas Liepājas ostā, Karostas kanāla teritorijā. 2002. gada februārī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde piešķir SIA "DG termināls" SEZ statusu, kā arī noslēdza līgumu par uzņēmējdarbības veikšanu Liepājas SEZ teritorijā. 2015. gadā LSEZ "DG termināls" strādāja ar 214 775,20 tonnu lielu kravu apgrozījumu un turpina uzsākt attīstības un modernizācijas procesu. Uzņēmums savu darbību jau kopš 2004. gada organizē atbilstoši starptautiskajam vides pārvaldības standartam ISO 14001:2004.

Aivars Millers, LSEZ SIA "DG termināls" īpašnieks un direktors: "Uzņēmums ar vislielāko rūpību izturas pret vides aizsardzību, darba drošību un ugunsdrošību, ik gadus investējot līdzekļus un turpinot pilnveidot produktu pārkraušanas sistēmu, bet nekad jau nav tā, ka nevar būt labāk, tādēļ ieklausāties komisijas ieteikumos un cenšamies tos ieviest ikdienas darbā."

Noslēdzies konkurss "Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2016"

Jau piekto gadu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde rīkoja konkursu „Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums”, lai mudinātu Liepājas ostas teritorijā strādājošos uzņēmumus pievērst lielāku uzmanību videi un vizuālajam izskatam. Ir svarīgi, lai uzņēmēji var lepoties ar saviem attīstības plāniem un sasniegumiem biznesā un vienlaikus uzturētu un labiekārtotu savu uzņēmumu teritorijas, apliecinot, ka svarīgs ir arī uzņēmuma vizuālais tēls un vide, kurā strādā darbinieki. Īpaša uzmanība vērtēšanā tika pievērsta uzņēmuma nosaukuma noformējumam, iebrauktuves izskatam, teritorijā esošo ēku, piestātnes un kravu laukumu vizuālajam izskatam (atbilstoši uzņēmuma specifikai), teritoriju norobežojošo žogu izskatam, tam, vai teritorijā ir atkritumu novietne/ atkritumu šķirošanas bloks (šķirotie atkritumi un bīstamie atkritumi), teritorijas evakuācijas plānam un, protams, teritorijas kopskatam.■

Kas neattīstās, tas mirst

“Caur Ventspils ostas jūras vārtiem jau vairāk nekā desmit gadus iziet Latvijas graudi, lai tālāk nonāktu Eiropas, Tuvo Austrumu un Ziemeļāfrikas valstīs, Saūda Arābijā, Irānā un citos pasaules reģionos. Vasaras pirmā puse ir starpsezonas laiks graudu eksportā, kad iepriekšējā gada raža jau ir pārdota un nosūtīta pircējiem, bet jaunā vēl nav novākta no laukiem. Lauksaimniecības gads nesakrīt ar kalendāra gadu un sākas 1. jūlijā. Līdz tam laikam jābūt parakstītiem līgumiem ar kravu nosūtītiem, bet terminālim jābūt gatavam jaunās ražas graudu pieņemšanai. Jaunā raža sāks pienākt augustā”, stāsta AS “Ventspils Grain Terminal” (VGT) valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis.



VGT vadītājs Vladislavs Šafranskis.

Ventspilij ir svarīga loma Latvijas un citu valstu graudu eksportā, konkurējot ne tikai ar pārējo Baltijas valstu ostām, bet arī ar pašmāju Rīgu un Liepāju. Lai stiprinātu savas pozīcijas, “Ventspils Grain Terminal” gatavojas būvēt jaunu noliktavu un paplašināt apstrādājamo kravu klāstu.

Elevatoros – starpsezonas laiks

Vasaras pirmajā pusē terminālī notiek aktīvi sanitārie un profilaktiskie darbi: tiek tīrīti glabāšanas rezervuāri, teritorijā tiek vāktas graudu sēnālas, putekļi un citi atkritumi, veikta dezinfekcija un kaitēkļu dezinfekcija, kuri terminālī varēja nonākt kopā ar pagājušā gada graudiem. Notiek iekārtu tehniskā apkope un remonts, kā arī sertificēto dzelzceļa svaru vagonu un automašīnu ar

graudiem svēršanai plānotā verifikācija. Tāpat aktīvi tiek slēgti līgumi ar pastāvīgajiem partneriem Latvijas graudu eksportētājkompanijām “Latraps” un “Elagro Trade” jaunajam komercgadam. Šīs divas kompānijas nodrošina 90% Ventspils termināļa noslodzi. VGT veic sarunas par graudu pārkraušanu arī ar divām Krievijas kompānijām.

Pērn – rekordliela graudu raža

V. Šafranskis: “Ventspils graudu terminālī starpsezonas periodi citus gadus ieilguši uz pusgadu un vēl ilgāk. Tā bija arī pagājušajā gadā, kad pirmajā pusgadā terminālis strādāja slīktāk nekā šogad, par ko VGT saņēma Ventspils brīvostas pārvaldes kritiku. Vēl nelabvēlīgāki terminālim bija divi iepriekšējie gadi. Taču, pateicoties Latvijas zemkopju pagājušajā gadā ievāktajai bagātīgajai graudu ražai, augustā Ventspilī parādījās mašīnu un vagonu rindas ar Latvijas graudiem. Raža bija tik liela, ka graudu sūtīšana eksportam, kas iesākās pagājušā gada augustā, beidzās tikai šā gada maijā. Līdztekus Latvijas graudiem šogad Ventspilī nelielā apjomā saņemti arī Krievijas mieži.”

►►► 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

Par kravām ir jācīnās

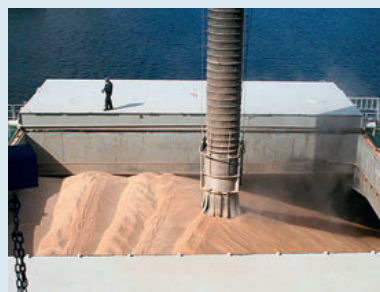
Nevienmērīgumu termināļa darbībā tās vadītājs skaidro galvenokārt ar sīvo konkurenci starp Baltijas un Krievijas ostām, cīnoties par graudu kravu plūsmu. No tuvākajām ostām visizdevīgākajā pozīcijā ir Klaipēda – vienīgā osta Lietuvā, kurai tiek lietuviešu graudu lauvas tiesa. Latvijā graudus pārkrauj visās trijās lielajās ostās – Ventspilī, Rīgā un Liepājā. Vistuvāk Latvijas robežai ar Krieviju un Baltkrieviju tranzīta kravu saņemšanai atrodas Rīga. Savukārt no Liepājas rokas stiepiena attālumā ir Lietuvas robeža, kas dod iespēju kaimiņiem pretendēt uz ievērojamu daļu Lietuvas graudu, un tuvāk nekā no Ventspils ir līdz Latvijas maizes klētiņiem Zemgalei, kur nobriest Latvijas kvalitatīvo šķirņu graudu pamatdaļa. Pēc Šafranska domām, ar Latvijas graudu eksportu trīs mūsu ostas var intensīvi strādāt tikai trīs mēnešus gadā. "Tieši tāpēc esam spiesti sīvi konkurēt ar kaimiņiem un meklēt papildu graudu kravu plūsmas," atzīst Šafranskis.

Termināļa stiprās un vājās puses

V. Šafranskis: "Viena no Ventspils galvenajām priekšrocībām ir dziļais ūdens – brīvostas pārvaldes nodrošinātās dziļūdens piestātnes, pie kurām pilnu kravu var uzņemt *panamax* klases kuģi. Turpretī Liepājā *panamax* iekraušana jāpabeidz reidā, jo pie piestātnēm trūkst dziļuma. Savukārt termināļa vājais posms joprojām ir noliktavu trūkums. Ventspils graudu termināļa iespējas ir ierobežotas, jo tam ir šaura specializācija – VGT pārkrauj tikai graudus. Tajā pašā laikā konkurenti, tā pati Liepājas osta, pārkrauj arī plašu klāstu pārstrādāto lauksaimniecības produktu – cukurbiešu izspaidus, lopbarības rašus, spraukumus, sēklas un saulespuķu sēnalas, pākšaugus, kukurūzu u.c. Noliktavas telpu īpaši trūkst aktīvākajā graudu novākšanas laikā, kad cenas tirgos ir viszemākās un ir svarīgi pieturēt graudus ostā, sagaidot vislielāko pieprasījumu un labākas cenas, bet nākas graudus



Graudu termināļa priekšrocība ir Ventspils brīvostas pārvaldes nodrošinātā dziļūdens piestātne, kas ļauj pilnībā iekraut *panamax* klases kuģus.



Kad kuģos krauj graudus, visu laiku tiek kontrolēta putēšana.

pārdot, jo tos vienkārši nav kur uzglabāt, skaidro Šafranskis. Tāds laiks graudu eksportētājiem ir rudens un ziema. Šajā laikā VGT termināļa rezervuāri ir piepildīti līdz pašai augšai. Vienlaikus terminālī var uzglabāt 70 000 tonnu graudu. "Atšķirībā no Liepājas mēs nevaram piedāvāt saviem klientiem pietiekamu graudu uzglabāšanas iespēju."

Putēšana tiek rūpīgi kontrolēta

Vēl nesen iedzīvotāji nereti sūdzējās par putēšanu graudu iekraušanas laikā pie VGT termināļa. "Esam veikuši veselu virkni pasākumu, lai samazinātu termināļa darbības ietekmi uz pilsētas vidi," stāsta Šafranskis. Iekraujot kuģi kravu, tiek izmantots brezents, ar kuru sedz kravas tilpni, cik to var pieļaut tehnoloģija. Terminālī darbojas putēšanas novērošanas sistēma graudu iekraušanas laikā. Iestādoties nelabvēlīgiem laika apstākļiem – vēja virzienam mainoties uz dzīvojamās zonas pusi – pārkraušanas darbi tiek apturēti. Kompānija mēra putekļu koncentrāciju ārpus darba zonas un uzskata, ka, pateicoties

veiktajiem pasākumiem, ir izdevies ievērojami samazināt termināļa negatīvo ietekmi uz pilsētu.

VGT speciālisti seko līdzi jaunākajiem risinājumiem un tehnoloģijām – putekļu novēršanas filtri, uzliktni u.c. Rudenī tiek plānots komandējums uz Dāniju, lai uzzinātu vairāk par vienu no tādiem jaunumiem. "Mēs rūpīgi pildām visas Reģionālās vides pārvaldes norādes, kas nostiprinātas B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā," apliecina Šafranskis. Jaunas iespējas vides problēmu risināšanā piedāvās arī plānotā jaunā noliktava, kas ļaus kompānijai piesaistīt terminālim kravas, kas put mazāk. Kompānija nodibinājusi savstarpēji pieņemamu sadarbību ar dzīvojamā māju Dzintaru ielā 34, kas atrodas tuvāk pie graudu termināļa nekā citas un daudz jutīgāk reaģē uz tā darbību.

Plāno jaunas noliktavas celtniecību

Lai stiprinātu savas pozīcijas ostu konkurencē, cīnoties par graudu tranzītu, kompānija nolēmusi izbūvēt jaunu 40 000 tonnu tilpuma noliktavu. "Kas neattīstās, tas mirst," ir pārliecināts Šafranskis. "Lai saglabātu jau esošos klientus, svarīgi parādīt viņiem, ka terminā-

UZZIŅAI

Jaunās noliktavas projekts ir izgājis sabiedriskās apspriešanas stadiju, saņemot vietējo iedzīvotāju atbalstu. Nobeigumam tuvojas tehniskā projektēšana un drīzumā projekts nonāks saskaņošanai pilsētas domē. 2016. gadā plānots uzsākt celtniecību, lai noliktavu nodotu ekspluatācijā nākamā gada pavasarī. Projekta izmaksas ir aptuveni septiņi miljoni eiro. Finansējumam tiks izmantoti pašu līdzekļi un bankas aizdevums.

lis nestāv uz vietas, bet attīstās. Jaunā noliktava palīdzēs ne tikai piedāvāt klientiem papildu jaudu graudu uzglabāšanai, bet arī ievērojami paplašināt pārkraujamo kravu klāstu uz eļļas un pākšaugu kultūru, kā arī lauksaimniecības pārstrādes produktu rēķina, ko varēs pārkraut starpsezonas laikā."

Inga Leviņa

Valdis Brauns dokumentē bibliokuģi

Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs” (pieraksta osta – Salacgrīva) turpina šīsvasaras braucienus pa Latvijas piekrasti. Mūsu burās zēgelē spirts ziemeļrietenis, lai gan Kurzemes krastā, kur nule kā pabijām, auglīgākais ir saksenis, tad krastā nāk dzintars – šis gadu simteņiem jūrā gulējušais priežu un saules asaru sāls.

Pāvilostā iekuģojām kā pie seniem draugiem. Vēlīgi Sakas grīvā sānus gozēja koka laivas, kas turpat būvētas ar klinkerbūves jeb pārlaidbūves tehnoloģiju. Ģirts Vagotiņš-Vagulis, kurš savulaik aktīvi attīstīja šo projektu, nu saimnieko Pāvilostas jahtklubā, sagatavodams tuvus un tālus reisus zem baltajām burām. Viņš mūs – Salacgrīvas bibliotēkas vadītāju un bibliokuģa idejas autori Hedvigu Inesi Podziņu, fotomākslinieku Valdi Braunu, kuģu vadītāju Jāni Mitenbergu un videooperatoru Ēriku Lauski – sēdināja melni darvotā koka laivā, kas nule kā atjaunota (starp citu, pirktā mūsu, Salacas, pusē!), un izvizināja līdz jūras vārtiem, metot līkumus pa Saku.

Šī ir ļoti interesanta upe – visīsākā (tikai 6 kilometri!), bet arī te zvejo mums tik labi zināmos nēģus, par ko liecina krastā redzami lielie tīklu būri – kastes, kur apaļmutnieki tiek turēti, kamēr tirgū ceļas cenas un tos ir vērts pārdot.

Pāvilostas novadpētniecības muzeja pēcpusdienā “Bibliokuģis tiekas ar jūras skartajiem”, ko sirsnībā bija organizējusi muzeja vadītāja Irina Kurčanova, mūs gaidīja vietējie “jūras vilki” – slavenie zvejnieki Haralds Lukševics, Jānis Štokmanis un Valdis Stūre. Pāvilostas novada domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons tikšanās reizē uzsvēra, ka mums ikvienam ir jāapzinās jūra kā mūsu nacionālā bagātība, un tieši tādas piejūras pilsētas kā Pāvilosta un Salacgrīva to apliecina, turpinot senās zvejnieku tradīcijas, nodrošinot paaudžu pārmantojamību, sūtot jauniešus uz jūrskolām Liepājā un Rīgā.

Ne maza nozīme aroda izvēlē ir Pāvilostā atdzimušajam konkurss skolēniem “Vai tu mīli jūru?”. Sacensības mezglu siešanā, virves vilkšanā, tīklu lāpīšanā, navigācijā un citās jūrniecības zināšanās

Pie bibliokuģa ruļļa Ģirts Vagotiņš-Vagulis (no labās), Hedviga Inese Podziņa, Gints Šmanis un Jānis Mitenbergs



agrāk bija labi pazīstamas kā Latvijas Televīzijas konkurss piejūras skolu jauniešiem. Tagad tas atdzīvojas no jauna ar ES struktūrfondu un Reģionālā zivju tīkla atbalstu.

Pāvilostā konkursa sagatavošanai un norisei daudz spēka un zināšanu velta tieši Irina Kurčanova, jo viņa uzskata, ka sakņu spēks ir tas, kas notur jauniešus pie dzimtā krasta

un tēvutēvu aroda – jūrā iešanas. Arī Uldis Kristapsons atceras, ka tieši “Vai tu mīli jūru?” viņu motivēja dziļāk iepazīt piekrastnieku arodus, ne velti paša dēls Edgars iet jūrā un turpina šā krasta tradīcijas.

“Sāļais vējš”, “Mūžības skartie”, “Jūrā un krastā” – tie ir Latvijas fotodokumentējumi, kurus Pāvilostā galdā cēla fotomākslinieks Valdis Brauns. Septiņdesmitajos gados, braucot ar mocīti, viņš apceļoja Latvijas krastu. Tiesa, tikai to piekrasti, kas nebija PSRS robežapsardzības zona. Cēla kāpās telti, žāvēja zivis un klausījās raupjajās vīru valodās.

Valdis Brauns šoreiz dokumentēja arī bibliokuģa gaitas Kurzemes krastā, un to varēsim vērot Salacgrīvas pilsētas svētkos fotoizstādē bibliotēkā. Kā tas ir, kad sievas sedumā gaida vīrus no selgas pārnākam, kad Ziemeļjūrā vilnis cērt tieši sejā, kad kaijas apsēžas uz kuģa reliņiem un laiva ir pilna sudrablašu? Valdis Brauns to zina, un melnbaltā foto burvība ļauj izteikt jūrā un krastā redzēto tik daudzkrāsaini, ka no skaistuma vai gluži bail

▶▶▶ 42. lpp.

►►► 41. lpp.

kļūst. Īstā dzīves sāls profesionālā skatījumā top par mākslu.

Sakot paldies pāvilostniekiem par viesmīlīgo uzņemšanu, devāmies tālāk uz Jūrkalnes "Vēverlejm", kur gleznainā vietā stāvkraštā teltis cēlušī "Kapteiņa Āķa piedzīvojumu" nomietnes dalībnieki – puisi un meitenes no Maskačkas Rīgā. 44 jaunieši jau kuru gadu vada nedēļu pie jūras – peldas, skrien, sporto, mācās piekrastes arodu gudrības, jo galvaspilsēta neko tādu nespēj piedāvāt. Te laiks bija izpausties mūsu jūrniekam Jānim Mitenbergam, jo jauniešus interesēja gan pirātu stāsti un jūras gudrības, gan tas, ko mēs uz kuģa saucam par citadeli, kur "X" stundā patverties no bruņotiem iebrucējiem. Patiess gandarījums, ka divi nomietnes dalībnieki jau paspējuši iesniegt dokumentus Liepājas Jūrniecības koledžā. Lai viņiem veicas!

Bibliokuģa apkalpe nenolaiž buras. Rīgas ostas svētku laikā 12. augustā mūs varēs satikt Andrejostā, savukārt 17. augustā kopā ar kinorežisoru Jāni Streiču, mūsu bibliokuģa patronu, viesosimies Pārventas bibliotēkā, kur atminēsimies dižo ventspilnieku tālbraucēju kapteini Arvīdu Ludeviku. Par viņu stāstīs vēsturniece Ingrida Štrumfa, kas pati jau kļuvusi par jūrniecības leģendu, un bibliokuģa goda kapteinis Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks.

Tikmēr nedrīkstam aizmirst, ka konkurss "Vai tu mīli jūru?" turpināsies arī jaunajā mācību gadā, savukārt Pāvilostā jau darbojas jūrniecības pulciņš. Laiks saspāroties arī citām piekrastes skolām, jo, pēc Starptautiskās Jūrniecības organizācijas datiem, pasaulē vēl arvien trūkst 30–40 tūkstoši jūras virsnieku, un te nu plašs darba lauks ir tieši latviešiem, kuri dzimuši pie jūras un zina jūru.

Bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs" šīsvasaras projektā "Latvji, brauciet jūrīņā, krājiet zeltu pūrīņā!" atbalsta AS "Latvijas valsts meži", Valsts kultūrkapitāla fonds, Latviešu fonds un Salacgrīvas novada dome, lai jaunieši varētu tuvāk iepazīt vienu no mūsu valsts bagātībām – jūru. ■

Gints Šimanis, Valda Brauna foto

Andris Cekuls (no kreisās), Gints Šimanis, Visvaldis Feldmanis un Jānis Krastiņš.



Kolkas bākas zīme jau Rīgā

Lībiešu svētki Mazirbē augusta pirmajā sestdienā vienmēr ir gaidīti un kupli apmeklēti. Arī šogad, kad īpašu akcentu svētku ritumam piešķir ar jūrniecības vēsturi saistīti diži vīri un viņu no sirds cēlie žesti. Tradicionāli nest lībiešu karogu no Mazirbes tautas nama līdz dižjūrai Lībiešu savienības priekšsēdētāja leva Ernštreite bija uzticējusi tālbraucējam kapteinim lībietim Visvaldim Feldmanim. Cilvēkam, kura vadīto kuģu apkalpēs bijuši trīspadsmit dažādu tautību jūrnieki. Bet četrpadsmito tautību padomju režīms tajā laikā oficiāli neatzina, ierakstu pasē "lībetis" tālbraucējs kapteinis saņēmis tikai 1988. gada 25. aprīlī.

Visvaldis Feldmanis bija nolēmis tieši šāgada lībiešu svētkos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam nodot kādu sen glabātu relikviju – 1993. gadā no metāla zagļiem pasargātu Kolkas bākas plāksni, kura tur



stāvējusi no bākas celtniecības aizlaikiem. Taču svinīgā ceremonija svētku ietvarā aizsākās ar paša tālbraucēja kapteiņa daudzdzinājumu – Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš pasniedza Visvaldim Feldmanim LR Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē un sabiedriskajā dzīvē. Abu kolcenieku – Jāņa Krastiņa un Visvalža Feldmaņa rokasspiediena spēks bija aizkustinošs, jo, kā izrādās, pirmo hidrogrāfijas praksi Latvijas Jūras akadēmijā J. Krastiņam Kolkas bākā vadījis tieši V. Feldmanis. Darba uzdevumu vidū bija arī šīs plāksnes tīrīšana un krāsošana, kura nu nonākusi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā – vecākajā un fondeim bagātākajā vēstures liecību krātuvē Baltijas valstīs.

Saņemot nozīmīgo vēstures liecību, muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls puda patiesu gandarījumu, apliecinot, ka Kolkas bākas plāksne ieņems goda vietu Latvijas simtgadei veltītajā muzeja ekspozīcijā.

Vēlāk, svētku dienas otrajā pusē, leģendārajā "Buru" verandā nācās dzirdēt, ka plāksni gadu gaitā bija vēlējušies saņemt dažādi vēstures liecību glabātāji, bet V. Feldmanis ir stingri pastāvējis uz to, ka Kolkas bāka atrodas valsts aizsardzībā un arī plāksnei jānonāk valsts rokās – muzejā, kur to var un prot saglabāt nākamajām paaudzēm. ■

Gints Šimanis

LJS aicina atjaunot Jūras svētku svinēšanu Rīgā

9. jūlijā – Jūras svētkos – Latvijas Jurniecības savienība (LJS) aicināja jurniecības sabiedrības pārstāvjus, viņu ģimenes un draugus doties kopīgā izbraucienā ar kuģi “Vecrīga”. Atsaucība bija pat necerēti liela, laika apstākļi izcili, un brauciena dalībnieki atzina, ka pasākums ir tiešām izdevies.

Taču galvenais kopīgā izbraukuma mērķis bija iekustināt jurniecības uzņēmumus un sabiedriskās organizācijas, lai kopīgiem spēkiem mēģinātu atjaunot lielisku tradīciju – Jūras svētku svinēšanu Rīgā.

“Pašlaik situācija ir pilnīgi neloģiska – Jūras svētki plaši tiek atzīmēti Liepājā, Ventspilī, pat mazajos zvejnieku ciemos, bet jūras valsts galvaspilsētā šos svētkus vienkārši ignorē!” saka LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Pēc viņa teiktā, esot nācies dzirdēt pilnīgi aplamu un nepamatotu viedokli, ka Jūras svētki ir padomju laika tradīcija. “Patiesībā Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostiniek un kara flotes jūrnieki, bija pirmā atjaunotās Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere. 1992. gada jūlijā šie svētki kā “pilotprojekts” Rīgā tika atzīmēti



pirmo reizi. Rīdziniekiem pasākums ļoti patika, un tā tas turpinājās deviņus gadus. Svētku “virsvadītāja” bija Latvijas Jurniecības savienība,

tie tika finansēti galvenokārt no Rīgas ostas uzņēmumu līdzekļiem. Taču 2001. gadā, kad būtu bijusi šo svētku desmit gadu jubileja, Rīgas dome nolēma Jūras svētkus neatzīmēt. “Cik liela nozīme šāda lēmuma pieņemšanā bija pilsētas astoņdesmitgadei, cik liela politisko partiju ķīvīņiem un ambīcijām, tas lai paliek vēstures ziņā,” piebilst A. Vjaters.

Tikai 2007. gadā Latvijas Jurniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētki kā svinama diena jūlija otrajā sestdienā tiktu ierakstīta kalendārā. Taču panākt svētku atjaunošanu Rīgā joprojām nav izdevies.

LJS ir pārliecināta, ka svētku atjaunošana būtu nepieciešama visiem galvaspilsētas iedzīvotājiem, visvairāk tiem, kuri nevar izbraukt uz zvejnieku ciemiem, kur šī diena tiek krāšņi svinēta. Turklāt tiktu piesaistīti cilvēki no citiem Latvijas novadiem, kā arī ārvalstu tūristi. ■



Juris Raķis senās Karostas fotogrāfijas apkopojis grāmatā

Vēstures pētnieks Juris Raķis apkopojis savu plašo Karostas fotogrāfiju kolekciju, kas ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Liepājas domes atbalstu izdotas grāmatā "Karostas albums".



Grāmatas atvēršana notika Jūras svētku priekšvakarā 8. jūlijā Liepājas Latviešu biedrības nama kamerzālē. Kā atceras Juris Raķis, pirmo reizi Karostā viņš nokļuvis vēl pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados, un tā atstājusi neizdzēšamu iespaidu, kas arī pamudinājis vākt fotogrāfijas par Karostu, sākot no tās būvniecības tālajā 19. gadsimtā.

Juris Raķis: "Liepājas Karosta ir gan militārais, gan kultūras mantojums. Tās ir laikmeta liecības, kādas nav pieejamas nekur citur, tā ir informācija un pieredze, kas vērtējama kā unikāla ne vien Latvijas, bet arī Eiropas mērogā. Karostu kā vienotu objektu augstu novērtējuši vēstures pētnieki, arhitekti. Savdabīga, mazliet nošķirta no pārējās pilsētas, Karosta ir neatņemama Liepājas sastāvdaļa. Patiesībā, rēķinot pēc platības, tā ir viena trešā daļa no pilsētas..."

Ideja par fotogrāfiju un informācijas apkopošanu grāmatā radusies pēc izstādes Liepājas muzejā pirms aptuveni pieciem gadiem. Izstāde piesaistījusi ne tikai kolekcionāru un vēstures pētnieku uzmanību, bet radījusi arī lielu interesi liepājnieku vidū, jo padomju gados, kad tur saimniekoja PSRS, vēlāk Krievijas Jūras kara flote, tā bija slēgta teritorija, arī informācijas nebija ne par to, kas tur notiek, ne par



Karostas būvniecību un pastāvēšanu cariskās Krievijas laikā un vēlāk Latvijas brīvvalsts laikā līdz Otrajam pasaules karam. Juris Raķis uzsver, ka "Karostas albums" nebūs akadēmiska vēstures grāmata un tajā nebūs daudz ciparu un skaitļu. "Karostas albums" būs līdzīgs ģimenes albumam, kuru pašķīstīt un caur fotogrāfijām iepazīt laika periodu, kad Karosta bija tāda, kāda tā būvēta, kur nekas nav piebūvēts vai nojaukts.

"Karostas albums" ir tapis ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Liepājas domes atbalstu.

Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks: "Karosta ir pazīstama un vēsturiskiem notikumiem bagāta Liepājas daļa, taču savā ikdienas ritmā un notikumos nedaudz atšķirīga no pārējiem Liepājas rajoniem. Kopš deviņdesmitajiem gadiem, kad padomju armija pameta Liepāju, Karosta pirmo

reizi savas pastāvēšanas laikā ir pārtapusi par civilu teritoriju, kas pieejama mums visiem – ar savu savdabīgo arhitektūru, jūras plašumu, militārās vēstures stāstiem, padomju varas greizajiem atspulgiem un Karostas cietuma neparasto šarmu."

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Karosta šobrīd ir plaša teritorija, kas atvērta jauniem izaicinājumiem un idejām, kā to veidot un attīstīt. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde Karostu savā pārziņā ieguva pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados kā degradētu bijušo militāro teritoriju, kur vairāk nekā piecdesmit gadu bija saimniekojusi PSRS Jūras kara flote un maz kas liecināja par kādreizējo greznību un vērīgumu. "Karostas albums" ir iespēja atcerēties, kāda bija Karosta savos ziedu laikos, un kaldināt idejas, kā to izmantot un attīstīt šodien."■

Kuģniecības vēsture. Nīderlande – Latvija. 19.–20. gs.



Uz Mencendorfa namu bija atceļojusi unikāla Fēndamas Fēnkoloniālā muzeja darba apgērbu kolekcija, kas papildināta ar fotogrāfijām un saistošu grāmatu par kuģošanu senajā Nīderlandē (arī uz Rīgu). Mūsu zemju savstarpējie jūras sakari ir maz pētīti, kaut bijuši ļoti nozīmīgi. Uz Rīgu nīderlandiešu kuģos ceļojuši Norvēģijas anšovi, Nīderlandes flīzes un citas preces.

Nozīmīgu izstādes ekspozīcijas daļu veidoja kapteiņu, ostas strādnieku un kuģu būvētāju tērpi, kuros visai maz radniecīga ar šodienas kapteiņu un jūrnieku formām. Kolekcijā ir, piemēram, 1852.–1854. gadā ceļojumu apkārt pasaulei veikušā slavenā Fēndamas kapteiņa Hendrika Hāzevinkela (Hazewinkel, 1804–1882) mēteļi.



Grāmata "Atmiņas no Baltijas jūras". Sarakstījis Fēnkoloniālā muzeja direktors vēsturnieks Hendriks Hahmērs. Bagātīgi ilustrēta, 208 lpp. bieza. Aprakstītas dzimtu leģendas, izmantoti kapteiņu arhīvi, vēstules. Tā ir saistoša lasāmviela ikvienam, bet īpaši tiem, kurus interesē dzīve uz jūras senatnē. ■

Par grāmatas iegādi interesēties Mencendorfa namā. Informācija: Ilona Audere, tālr. 28376417 ilona.audere@mencendorfanams.com



Trīsmastu gafelšonera "Noordkaap" komanda pozē kamerai 1910. gadā Bridžportā pirms došanās uz Rīgu. Kuģa kapteinis ir Klāss Dēns (Klaas Deen) no Groningenas. "Noordkaap" būvēts 1910. gadā G. J. Vilminka (Wilmink) kuģu būvētavā Groningenā. 1915. gadā kuģi pārdeva Norvēģijai. Foto no Fēnkoloniālā muzeja krājuma.



1918. gada 30. decembrī fotografēta Hogezaandes motoršonera "Hollandsche Diep" komanda. Kuģis nogrima pēc diviem mēnešiem, uzskrienot mīnai. Izdzīvoja tikai viens cilvēks. Foto no Fēnkoloniālā muzeja krājuma.

Ventspilī viesojās peldošs kultūras piemineklis

Ventspils ostā pie pietātnes Nr.22, kas atrodas iepretī Ventspils brīvdabas pārvēlde ēkai, viesojās 1962. gadā būvētais Norvēģijas kuģis "Gamle Okseøy".

Aktīvās jūras dzīves laikā līdz 1996. gadam "Gamle Okseøy" bija specializēts kuģis, kas Norvēģijas bākām piegādāja petroleju un acetilēnu. Tagad, pēc

restaurācijas, "Gamle Okseøy" kļuvis par peldošu kultūras pieminekli. Kuģa vizīte Ventspilī saistīta ar 6. Baltijas jūras reģiona kultūras mantojuma forumā iecerēto piekrastes kultūras mantojuma saglabāšanas popularizēšanu. Pavisam tas apmeklēs desmit Baltijas jūras valstu 13 ostas. Uz kuģa skatāma izstāde, kur katra



valsts pārstāvēta ar 5–10 min. garu filmu, kas veltīta piekrastes kultūras mantojumam. ■



Vēstures izzināšana CETURTĀ SĒRIJA paver durvis uz nākotni

**Austrālijas
Nacionālais jūras
muzejs**

Atšķirībā no citiem moderniem jūrniecības muzejiem pasaulē, kuri milzīgi koncentrējas uz moderno tehnoloģiju piedāvātajām iespējām, lai pārsteigtu savus apmeklētājus, Austrālijas Nacionālais jūrniecības muzejs, kas ierindojas desmit lielāko un stilīgāko pasaules jūrniecības muzeju topā, mazāk pievēršas šova elementiem, vairāk piedāvā padziļinātu vēstures izzināšanu un šodienas likumsakarību apzināšanos. Muzeja zinātniskie līdzstrādnieki nododas Austrālijas jūrniecības mantojuma un mūsdienu jūras tirdzniecības, ekonomikas, vides aizsardzības, zvejniecības, atpūtas un Indijas okeāna tirdzniecības vēstures izpētei.

Ar vēstures un izziņas karogu mastā

Austrālijas Nacionālo jūras muzeju (ANJM) atklāja 1991. gadā, un tā bija daļa no lielā "Darling Harbour & Pyrmont" projekta, kad 20 hektārus lielo Sidnejas vecās ostas teritoriju pārveidoja par izstāžu, koncertu, teātru, muzeju, viesnīcu kompleksu, atvēlot vietu arī parkiem, gājēju pastaigas vietām un aktīvās atpūtas zonai. Jūras muzeju austrālieši uzskata par šā kompleksa centru



un sirdi – tieši tāpat, kā lepojas ar savu jūrniecības vēsturi. Savulaik vietā, kur tagad kūšā kultūras dzīve un tiek godināta vēsture, norisa aktīvs ostas darbs. Sydney Cove ir neliels līcis Sidnejas ostā, ko nosauca britu iekšlietu ministra lorda Sidneja vārdā pēc tam, kad 1770. gadā slavenais jūrasbraucējs Džeimss Kuks šo vietu bija atklājis. Vēlāk Sidnejas osta kļuva par pieturvietu kuģiem ar tūkstošiem izsūtītajiem cietumniekiem no Britu impērijas, bet vēlāk arī iecelotājiem



no pārējās Eiropas, tai skaitā bēgļiem no Latvijas. Intensīvāka kravu kustība un jaunas tehnoloģijas ap 1980. gadu piespieda ostu virzīties prom no Sidnejas centra, un tad valdība pieņēma tālredzīgu lēmumu – dot vecajai ostai jaunu dzīvi.

Izstādes eksponātus muzejnieki vāca piecus gadus un ieguva gan dāvinājumu veidā, gan arī pērkot. Tomēr, kā atzīst muzeja direktors, viņi nekad neapstāties pie sasniegtā, jo vēstures izpēti un eksponātu vākšanas process ir nepārtraukts. Zinātniskajam darbam pamatus lika jūras vēstures pētnieka dāvētā privātā bibliotēka, kas arvien papildinās ar veciem un jauniem izdevumiem. Kad 1991. gadā atklāja muzeju, tajā jau bija 12 oriģinālie kuģi, sākot ar zvejas, vjetnamiešu bēgļu un desantnieku laivām, diviem vēsturiskiem buriniekiem, kas kā dāvinājums bija saņemti no Jaunzēlandes un Norvēģijas, un beidzot ar Austrālijas Karaliskās flotes 120 metru garo iznīcinātāju “HMAS Vampire”. Muzejs Iepojas ar savu lielo ieguvumu – Džeimsa Sandera jahtu, ar kuru jūrnieks 1987.–1988. gadā pirmo reizi, bet

pēc tam vēl divas reizes vienatnē apkuģoja apkārt zemeslodei.

1992. gada janvārī jauno Jūras muzeju apmeklēja ASV prezidents Džordžs Bušs, tur atklājot inovatīvu ASV galeriju, kuras izveidei finansējumu piešķīra ASV kongress, lai iespējami labāk un plašāk parādītu pagātni, tagadni un jūras ceļu, kas savieno Ameriku un Austrāliju. Tā paša gada februārī muzeju ar savu klātbūtni pagodināja Anglijas karaļiene Elizabete.

1999. gadā kuģu kolekciju papildināja Austrālijas Karaliskās flotes zemūdene “HMAS Onslow”, bet 2005. gadā slavenā Austrālijas atklāja kapteiņa Kuka buriniekā “Endeavour” Austrālijā būvētā kopija.

Legēnda ir un paliek legēnda

Kapteinis Kuks un viņa leģendārais burinieks “Endeavour” Austrālijas vēsturē ierakstīti ar lielo burtu, un tas nav svarīgi, ka vēsturnieki joprojām strīdas par to, vai kapteinis Kuks tiešām bija pirmais eiropietis, kurš piestāja Austrālijas un Jaunzēlandes krastos. Tieši tāpat strīdi turpinās, vai iezemieši notiesāja Kuku pilnībā, vai tikai daļēji, bet varbūt stāsti par Kuka nonākšanu uz iezemiešu pusdienu galda ir tikai mīts. Pavisam neapstrīdams ir fakts, ka Kukum tiešām ir milzīgi nopelni jaunu zemju atklāšanā, bet vēl jo vērtīgākas bija tās zināšanas un informācija par cilvēkiem, augiem, dzīvniekiem un zemēm, ko



viņš atveda no saviem jūras braucieniem. Fakts ir arī tas, ka viņu Havaju salās 1779. gada 14. februārī tiešām nogalināja iezemieši. Cēlies no vienkāršiem ļaudīm un sācis savu jūrasbraucēja karjeru kā kuģa puika, viņš uzdienēja līdz Viņa Majestātes kara flotes kapteiņa rangam.

1768. gada 12. augustā Kuka komanda ar leģendāro kuģi “Endeavour” devās uz Taiti, lai vērotu Venēras trijstūri, bet ne tikai to. Kuka tālāka ceļojuma uz Taiti varētu salīdzināt ar mūsdienu lidojumu uz Marsu. Jūrniekiem bija jāpiedzīvo baigas vētras, slimības, vientulība un daudzas citas briesmas. Ar mezglotām virvēm un smilšu pulksteņiem tika mērīts kuģa ātrums, ar sekstantu un almanahu noteikta kuģa atrašanās vieta pēc zvaigznēm. Un tomēr vēstures pētnieki apgalvo, ka “Endeavour” bija gluži vai piebāzts ar tā laika jaunākajām tehnoloģijām, bet savus vīrus Kuks izmantoja par tādiem kā izmēģinājumu trusīšiem – viņu uzturā bija iekļautas visdažādākās pārtikas piedevas, piemēram, skābēti

▶▶▶ 48. lpp.

Zemūdene “HMAS Onslow”.



kāposti un iesals, lai cīnītos ar C vitamīna trūkumu un jūrnieki nesa-
slimtu ar cingu.

Kuks veica neskaitāmus atklāju-
mus, meklējot *Terra Australis In-
cognita*. Ar īstu aizrautību un ap-
skauzamu precizitāti kapteinis ie-
zīmējis pasaules kartēs Jaunzēlan-
des, Austrālijas, Ziemeļamerikas
un daudzu Klusā un Indijas okeāna
salu kontūras. Apkuģojot zemeslodi
pa Dienvidu okeānu, viņš pierādīja,
ka šajos platuma grādos nav atro-
dams leģendārais dienvidu konti-
nents – *Terra Australis Incognita*.
Sadursme ar Lielo Barjerrifu pie-
spieda kapteini un apkalpi uz 10
nedēļām apmesties Džakartā, kur
dažādas slimības krietni vien pa-
plicināja jūrnieku rindas – nomira
38 apkalpes locekļi, tai skaitā as-
tronoms Čārlzs Grīns. 1771. gada
11. jūlijā Kuks beidzot atgriezās
Anglijā, noslēdzot patiesi episko
ceļojumu. Pēc šī brauciena bija vēl
otrais un trešais, no kura Kuks gan
diemžēl neatgriezās. Bet par ieze-
miešiem palicis ieraksts viņa die-
nasgrāmatā: “Varētu likties, ka viņi
ir visvairāk nožēlojamie cilvēki uz
zemes, bet patiesībā tie ir daudz
laimīgāki nekā mēs, eiropieši. Vi-
ņi dzīvo mierā, ko netraucē sociālā
piederība, bet zeme un jūra viņiem
dod visu, kas dzīvei nepieciešams.”

Izdzīvo vēsturi kopā ar Kuku

Kuģi “Endeavour”, 1775. gadā pār-
dēvētu par “Lord Sandwich”, no-
gremdēja 1778. gadā netālu no
ASV ostas pilsētas Ņūportas. Vairāk
nekā 230 gadu leģendārais kuģis
gulēja kaut kur nezināmā dzelmē,
līdz 2006. gadā amerikāņu zem-
ūdens arheologi paziņoja, ka, ie-
spējams, pie Rodailendas krastiem
atraduši kapteiņa Džeimsa Kuka
kuģa “Endeavour” vraku. Arheologu
grupa apzināja deviņas vietas, kur
1778. gadā pie Ņūportas Amerikas
lielā kara laikā bija nogremdēti 13
kuģi. Ziņas par šiem kuģiem ir sva-
rīgas Amerikas vēstures izziņāša-
nai, bet ne mazāk svarīgi šie atklā-
jumi ir arī Austrālijai.

To, ka Kuks un “Endeavour” ir sva-
rīgi austrāliešiem, apliecina ku-
ģa kopijas būves projekts, kura

Kapteiņa Kuka burinieka “Endeavour” kopija.



idejas autors bija ANJM padomes
loceklis, rakstnieks un jūrniecības
vēsturnieks Brūss Stapards. Kuģa
kopija bija paredzēta kā dāvana
Austrālijas atklāšanas 200. gada-
dienā. 1986. gadā projektā iesaīs-
tījās “Bond Corporation”, taču darbi
nevedās tik raiti, kā bija plānots,
un 1990. gadā korporācijai diem-
žēl sākās finansiālas problēmas un
tā no projekta izstājās. Taču izpēte,
dokumentu saskaņošana un plānu
rakstīšana turpinājās, līdz viss kaut
cik atrisinājās, un 1993. gadā būv-
darbi varēja atsākties. Kuģa būvei
bija vajadzīgas 550 tonnas kokma-
teriālu. Tradicionālais kuģu būves
materiāls 18. gadsimtā bija goba,
ozols un egle, ko tagad aizstāja ar
Austrālijas kokiem, bet mastiem un
takelāžai centās iepirkt pēc vecuma
piemērotus materiālus. Būvnieki jo-
koja, ka viņu lielākie ienaidnieki ir
mēbeļu restauratori, kuri izpērk ve-
cos kokmateriālus. Rūpīgi tika pie-
meklēta krāsa, bet 28 buras ir šūtas
no sintētiska materiāla, kas izskatās
tieši tāpat kā lina audums, bet ir iz-
turīgs pret mitrumu. “Mēs esam lai-
mīgi,” teica kuģa būvnieki, “jo nav
daudz 18. gadsimta kuģu, kas būtu
tik labi un precīzi dokumentēti.”

1994. gada 8. oktobrī, astoņus ga-
dus pēc dienas, kad tika ielikts ķī-
lis, kuģis “Endeavour” izgāja brīvos
ūdeņos un sāka savas ceļotāja gai-
tas. 2005. gadā tas kļuva par ANJM
darbojošos eksponātu.

Šis kuģis tiek uzskatīts par vienu
no visprecīzākajām vēsturiskajām
kopijām pasaulē, kas interesentiem
un ceļotājiem piedāvā autentiskus
18. gadsimta sadzīves apstākļus,
kur piecas kruīza dienas izmak-
sā, sākot no nieka 1300 dolāriem.
“Endeavour” apmeklējis jau vairāk
nekā 29 valstis un daudzas Klusā
okeāna salas, 116 ostās bijis at-
vērts kā muzejs, ko apmeklējuši
tūkstošiem cilvēku, lai redzētu, kā
dzīvoja un strādāja kapteinis Kuks
un viņa vīri.

Kuģa “Endeavour” ceļojumi turpi-
nās un pulcē interesentus, kuri mā-
cās vēsturi un apgūst šodienai tik
neraksturīgas, bet 18. gadsimtā ik-
dienišķas lietas. Senā “Endeavour”
kopija apceļo pasauli, esot kaut kas
pa vidu starp ekspedīcijas kuģi un
muzeju, bet “Endeavour” oriģināls
vēl joprojām guļ dzelmē pie Ņū-
portas krastiem. Kuka ekspedīcijas
laikā 1770. gadā pie Lielā Barjerrifa
“Endeavour” jau reiz gandrīz gā-
ja bojā. Toreiz, lai kuģi noceltu no
rifa, padarot to vieglāku, koman-
dai vajadzēja izmest okeānā ap 40
tonnu dažādu lietu, tajā skaitā liel-
gabalus, kurus zemūdens arheologi
atrada jau 1969. gadā. Pie Ņūpor-
tas atrastos priekšmetus un “Ende-
avour” vraka daļas paredzēts izcelt
un restaurēt, un vēlāk tās nonāks
Austrālijas Nacionālajā jūrniecības
muzejā. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Jūrnieceības nozares izstādes un konferences

2016. gada septembris – decembris

BLUE ECONOMY BUSINESS AND SCIENCE FORUM 1st SUMMIT

12.09.2016 - 13.09.2016
Hamburg
European Commission
<http://ec.europa.eu>

GREENSHIPS SUMMIT

13.09.2016 - 15.09.2016
Long Beach
Information Forecast
<http://infocastinc.com>

23rd WORLD ENERGY CONGRESS

09.10.2016 - 13.10.2016
Istanbul
WEC 2016 Istanbul Org. Committee
<http://www.wec2016istanbul.org.tr>

IMDIS - INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARINE DATA AND INFORMATION SYSTEMS

11.10.2016 - 13.10.2016
Gdansk
Institute of Oceanology
<http://imdis2016.seadatanet.org>

OCEAN ENERGY EUROPE 2016

08.11.2016
Brussels
Ocean Energy Europe
<http://www.oceanenergy-europe.eu>

16th BALLAST WATER MANAGEMENT CONFERENCE

09.11.2016 - 10.11.2016
Antwerpen
ACI
<http://www.wplgroup.com>

2nd INTERNATIONAL LNG CONGRESS

28.11.2016 - 29.11.2016
Hamburg
BGS Group
<http://lngcongress.com>

SOS - SUSTAINABLE OCEAN SUMMIT

30.11.2016 - 02.12.2016
Rotterdam
WOC
www.sustainableoceansummit.org

CWC WORLD LNG SUMMIT

12.12.2016 - 15.12.2016
Barcelona
CWC Group
<http://world.cwclng.com>



Grāmatu
„Latvijas bākas” var iegādāties
Jūras administrācijas interneta veikalā
www.lja.lv/mapshop



*Māksliniecisko, informatīvo un vēsturisko grāmatu „Latvijas bākas” izdevusi
Latvijas Jūras administrācija un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija*