



JŪRNIIEKS

NR. 1 (98) 2017



Kas sagaida jūrniecības izglītību Latvijā?



RIGAS TEHNISKĀ UNIVERSITĀTE

IZM Augstākās izglītības, zinātnes
un inovāciju departamenta direktore
Agrita Kiopa: "Mēs esam vairākkārt aicinājuši Jūras
akadēmiju apsvērt apvienošanos ar Tehnisko universitāti."

Jūrniecības nozare aicina IZM nepieņemt
nepārdomātus un kaitnieciskus lēmumus

Grozījumi MLC 2006 konvencijā
palielina jūrnieku aizsardzību

"Romantika" kuģo zem Latvijas karoga



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



@LVJurasAd

Saturs

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2016. gada notikumu TOP 10
- 4 Latvijas karoga kuģi saglabā vietu PMoU *baltajā* sarakstā
Noslēdzies FAMOS projekta pirmais posms
Sāk piešķirt vienoto ražotāja kodu atpūtas kuģu ražotājiem
- 5 "Tallink" pasažieru prāmis "Romantika" atgriežas zem Latvijas karoga
Pērn Kuģu reģistrā samazinājies kravas kuģu, audzis atpūtas kuģu skaits
- 6 LK iegūst "Nasdaq Baltic Market Awards" galveno balvu par labākajām interaktīvajām investoru attiecībām
Kuģa "Usma" apkalpe saņem leģendāro Kvebekas ostas balvu
- 7 Jūrniecības ziņas
- 8 Leonīds Loginovs atstāj Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatu
Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

NUMURA TĒMA – JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA

- 9 Nekad neizslēgt domāšanu!
- 11 Nepieļaut sasteigtu, nepietiekami izvērtētu un neatgriezenisku rīcību!
- 12 Latvijas jūrniecības izglītības sistēmai ir spēcīgi argumenti
- 15 Latvijas Jūras akadēmija pagaidām saglabā neatkarību
- 19 Jūrniecība ir alternatīva aizbraukšanai no Latvijas
- 20 Jūrnieks vakar, šodien un rīt

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 23 Neiekrītiet krāpnieku tīklos!
- 24 Uzlabot drošības kultūru un izpratni par drošību
- 26 Vai regulas papildinājumi reāli pasargās jūrniekus?
- 27 Jūrnieka ABC
- 28 Eksperti par kuģošanas nozares tendencēm
- 29 CO2 emisijas – lēmumi pieņemti, bet diskusijas turpinās
- 31 Paveikts daudz, bet ne mazāk darāmā
- 32 Vai "zilās okeānu stratēģijas" ideja ir reāla?
- 33 Pārkāpums un sods
Ziņas īsumā

OSTAS

- 37 Statistika
- 38 Rīgas ostas ziņas
- 40 Par vienu dienu bagātāki
- 42 Liepājas ostai 2016. gadā kravu apgrozījuma pieaugums
- 43 LSEZ iegūmumi 2017. gadā pārsniegs izdevumus

KĀDA NOTIKUMA ARHEOLOĢIJA

- 44 Par drošiem jūras pārvadājumiem domājot
- 45 Tankkuģa "Torrey Canyon" katastrofa joprojām rada rezonansi

Vai gaidāms jūrniecības norieta sākums Latvijā?

Izglītības un zinātnes ministrija paziņojusi par augstskolu reorganizāciju, izskan iespēja pievienot Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu Rīgas Tehniskajai universitātei. Pieprasījums pēc jūrniecības speciālistiem pasaules tirgū ir milzīgs. Latvijā ir aptuveni 13 000 jūrnieku, kuri, strādājot uz ārvalstu kompāniju kuģiem, valstī iaved vairāk nekā 350 miljonus ASV dolāru gadā. Latvijas jūrnieki iemantojuši ļoti labu slavu, kas, sākot no 1991. gada, pakāpeniski izcīnīta grūtā konkurences cīņā. Mūsu jūrniecības izglītības iestādes gatavo jūras speciālistus, un tā ir ļoti specifiska izglītība, kas saistīta ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) prasībām, kurām nepārtraukti jāseko un kuras jāpilda. Arī jūrniecības izglītības mācību programmas, mācību līdzekļi, aprīkojums, treniņi tiek stingri reglamentēti un regulāri pārbaudīti, bet prasību neievērošana var novest pie izslēgšanas no baltā saraksta valstu vidus, kurām vienīgi ir tiesības izsniegt sertifikātus, lai jūrnieks varētu strādāt uz jebkura karoga kuģiem. Atšķirībā no citu augstskolu beidzējiem jūrnieki ar izglītības diplomu vien nevar strādāt uz kuģiem, jo starptautiskās prasības nosaka, ka nepieciešams arī darba diploms jeb kompetences sertifikāts, kura saņemšanu savukārt stingri regulē STCW konvencija.

Lai ievērotu STCW konvencijas prasības, LJA visus 25 savas pastāvēšanas gadus ir uzlabojusi mācību programmas, pilnveidojusi mācību līdzekļus un aprīkojumu, iesaistot un saņemot palīdzību arī no jūrniecības nozares organizācijām. Tikai ar neatlaidīgu un kopīgu darbu Latvijas jūrnieki ir iemantojuši labu slavu ārzemju kuģošanas kompāniju vidū. Sadzīve uz kuģa ir stingri reglamentēta, tāpēc mācību procesā ir jāiemāca arī spēja izdzīvot uz jūras, cieņa pret jūrnieka formu, savas valsts karogu un himnu.

No pirmā kompetences sertifikāta saņemšanas līdz kapteiņa vai vecākā mehāniķa amatam pāiet 10 un vairāk gadu. Šādus speciālistus nevar sagatavot parastajā – civilajā izglītības iestādē, jūras darba specifika prasa, lai tos gatavotu speciālās izglītības iestādēs.

Var tikai iedomāties, ko teiktu pasaules valstu kuģu īpašnieki, pieņemot darbā speciālistu, kuram ir iedotas tehniskās zināšanas, bet kurš nav gatavots skarbai dzīvei jūrā. Vai tiešām tas būtu jāpiedzīvo JŪRAS valstij LATVIJAI, kura jau sen ir slavēta ar saviem dzelzs vīriem un kopš Valdemāra pirmās dibinātās jūrskolas Ainažos ir devusi stūrmaņus un kapteiņus pasaules flotei?

Balstoties uz savu jūras pieredzi, ar pārliecību varam teikt, ka jūras speciālisti ir jāgatavo speciālās profilētās izglītības iestādēs, jo nākamajiem jūras virsniekiem ne tikai jāiemāca tehniskās zināšanas, bet tiem arī jāklūst par īstiem jūrniekiem. Jūrniecības izglītības iestāžu pievienošana RTU būtu jūrniecības norieta sākums Latvijā.

Ēvalds Grāmatnieks, kuģu kapteinis ar 20 gadu darba pieredzi jūrā un 25 gadu pieredzi ar jūrniecību saistītos krasta dienestos

Māris Ķempe, kuģu elektromehāniķis ar 25 gadu darba pieredzi jūrā un 25 gadu pieredzi ar jūrniecību saistītos krasta dienestos



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, EP, Valsts kancelejas, Ministru kabineta, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, LSEZ, "Novikontas", "Norekefoto", BIMCO, FRONTEX, WPH, AFP, EPA, IMO, "Reuters", navaltoday.com, NATO, ANO Press, "Case History", "Torry Canyon" arhīva foto un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ, HELCOM un "IHS Global Maritime Trends", IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Jūrniecības nozares 2016.

Latvijas Jūras administrācija jau piekto reizi izveidojusi jūrniecības nozares gada svarīgāko notikumu “topu” – gan par pagājušā gada aktualitātēm pasaulē, gan Latvijā. Uzklusot administrācijas darbinieku, sadarbības partneru un citu interesentu viedokli, šogad par svarīgāko notikumu pasaulē atzīta Balasta ūdeņu konvencijas ratificēšana, bet par svarīgāko Latvijā – jaunā jūrniecības izglītības koncepta izstrāde.



PASAULĒ

1. Ratificēta Balasta ūdeņu konvencija.

2. Panamas kanāls pēc lielākās paplašināšanas tā vēsturē atsāk darboties.

3. Ievēlēts jauns IMO ģenerālsēkretārs – Kitacki Lims.

4. Bankrotē viens no lielākajiem konteinerkravu pārvadātājiem – “Hanjin”.

5. Dānija sāk izsniegt elektroniskos kuģu sertifikātus.

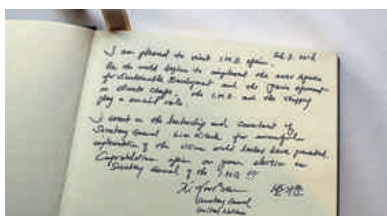
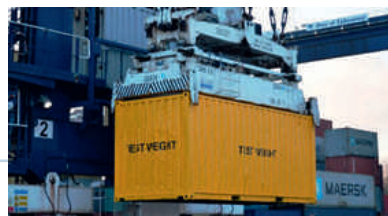
6. Stājas spēkā grozījumi SOLAS konvencijā par konteineru svēršanu.

7. ANO ģenerālsēkretārs Bāns Kimuns apmeklēja Starptautisko Jūrniecības organizāciju HTW 3. sesijas laikā.

8. Bēgļu krīze Vidusjūrā.

9. Brexit – sekas nav paredzamas.

10. ES un Kanāda paraksta brīvās tirdzniecības līgumu.

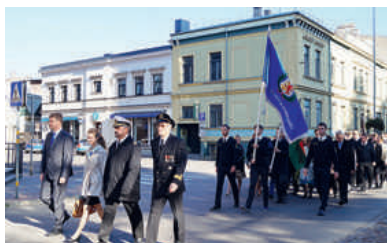


gada notikumu TOP 10

LATVIJĀ



1. Izstrādāts jauns jūrniecības izglītības koncepts.



2. "Novikontas" Jūras koledžā pirmais izlaidums.



3. Liepājas Jūrniecības koledža svin 140 gadu jubileju.



4. Jūrniecības sabiedrība atvadās no LJA rektora Jāņa Bērziņa.



5. Gatavība SOLAS konvencijas grozījumos par konteineru svēršanu noteikto prasību izpildei.



6. "Tallink" kuģis "Romantika" atgriežas Latvijā.



7. Latvija kļūst par OECD dalībvalsti.

8. Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājam A. Vjateram piešķirts Atzinības krusts.



9. Tranzītkravu apjoma kritums Latvijas ostās.



10. Latvijā (Jūras akadēmijā) darbu sāk akreditēti Kuģu satiksmes dienesta operatoru kursi.



Latvijas karoga kuģi saglabā vietu PMoU *baltajā* sarakstā

2016. gadā Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 38 inspekcijas, par septiņām vairāk nekā 2015. gadā un par 22 vairāk nekā 2014. gadā. Neviens Latvijas kuģis nav aizturēts. Līdz ar to vismaz līdz 2018. gada 1. jūlijam Latvijai joprojām garantēta vieta PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā* sarakstā.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Tas, kādā sarakstā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas gadījumu skaita. Kuģus, kas kuģo zem *baltā* saraksta valstu karogiem, ārvalstu ostās pārbauda retāk, tiem tiek piemērotas arī citas priekšrocības.

Valstīm, zem kuru karoga reģistrēts maz kuģu, kā Latvijai, ir grūti saglabāt vietu *baltajā* sarakstā, jo, lai

no tā “izkristu”, pietiek pat ar vienu aizturēšanu. Tajā pašā laikā valstīm ar lielu floti var tikt aizturēti pat vairāki simti kuģu.

Pagājušā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori ārvalstu kuģiem veica 326 inspekcijas, no tām 199 Rīgas ostā, 62 Liepājā un 65 Ventspilī. Gada laikā aizturēti divi ārvalstu kuģi – “Moxon”, kam nedarbojās radars un lietošanas kārtībā nebija dežūrlaiva, un “Dimitris S”, kam nedarbojās ugunsdzēsības sūkns un apkalpe neprata



rīkoties ugunsdzēsības trauksmes laikā. Abi aizturētie ir Māršala Salu karoga kuģi. Pēc trūkumu novēršanas un atkārtotas pārbaudes kuģi tika atbrīvoti.

2015. gadā KDI inspektori veica 282 pārbaudes, 2014. gadā – 306. ■

Noslēdzies FAMOS projekta pirmais posms

Noslēdzies FAMOS projekta pirmais posms “Freja”, kas sākts 2014. gada maijā. Šajā laikā ar Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls” un kuteri “Sonārs” pavisam veikti mērījumi 1830 kvadrātkilometru lielā platībā. Iegūtie dati izmantoti jūras karšu sagatavošanā.

FAMOS ir ES atbalstīts projekts kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

2017. gadā sākas projekta otrais posms, kam dots nosaukums “Odins”. Pavisam projektā plānoti trīs posmi, projekts tiks pabeigts 2020. gadā. ■



Sāk piešķirt vienoto ražotāja kodu atpūtas kuģu ražotājiem

No šā gada 18. janvāra Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija (KDI) sāk piešķirt vienoto ražotāja kodu (MIC) atpūtas kuģu un ūdens motociklu ražotājiem, kā to nosaka MK 2016. gada 12. janvāra noteikumi Nr. 27 “Par atpūtas kuģu un ūdens motociklu būvniecību, atbilstības novērtēšanu un piedāvāšanu tirgū”.

Vienotais ražotāja kods sastāv no trim lielajiem latīņu alfabēta burtiem dažādās kombinācijās, un to izvēlas ražotājs, ievērojot nosacījumu, ka katram ražotājam tas ir atšķirīgs.

Lai saņemtu vienoto ražotāja kodu, ražotājs pirms ražojuma laišanas tirgū iesniedz inspekcijā: 1) iesniegumu, norādot savu kontaktinformāciju un vēlamo vienoto ražotāja kodu; 2) atbilstoši noformētu atbilstības deklarācijas vai tās sagataves kopiju, paredzētā CE atbilstības marķējuma kopiju (turpmāk – dokumenti); 3) deklarāciju par to, ka ražotne atrodas Latvijas Republikas teritorijā (norāda konkrētu ražošanas vietas adresi).

Inspekcija piecu darba dienu laikā pārbauda dokumentu atbilstību noteikumu prasībām. Ja pārbaudes rezultāts ir pozitīvs, inspekcija pieņem lēmumu par vienotā ražotāja koda piešķiršanu un paziņo par to ražotājam.

Piešķirto vienoto ražotāja kodu inspekcija ievada Eiropas Komisijas pārvaldītajā elektroniskajā iekšējās informācijas apmaiņas datubāzē, kur tas ir pieejams Eiropas Savienības un Eiropas Ekonomikas zonas valstu tirgus uzraudzības iestādēm.

Par jebkurām izmaiņām dokumentos vai deklarācijā ražotājs nekavējoties informē inspekciju un, ja nepieciešams, iesniedz inspekcijā jaunus dokumentus un deklarāciju. Vienotā ražotāja koda aktualizēšanai datubāzē un tīmekļvietnē ražotājs ik pēc trim gadiem atkārtoti iesniedz inspekcijā dokumentus un deklarāciju. Ja deklarācija un dokumenti netiek iesniegti vai neatbilst noteikumu prasībām, inspekcija anulē ražotājam piešķirto vienoto ražotāja kodu un izdēš to no datubāzes un tīmekļvietnes. ■



“Tallink” pasažieru prāmis “Romantika” atgriežas zem Latvijas karoga

Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts kompānijas “Tallink” pasažieru *ro-ro* tipa kuģis “Romantika”, kas atsācis kursēt maršrutā Rīga – Stokholma. 3. februārī uz prāmja “Romantika” tika pacelts Latvijas karogs.

“Mūsu sadarbība ar “Tallink Latvija” visus šos gadus bijusi veiksmīga, un esam gandarīti par kuģa “Romantika” atgriešanos zem Latvijas karoga. Mūsu speciālisti atkal pārņem kuģa drošības uzraudzību, un tas ir tikai loģiski, jo “Romantika” kuģo no Rīgas ostas. Drošība uz “Tallink” prāmjiem, kuri uztur satiksmi starp Stokholmu un Rīgu, savā ziņā ir arī mūsu darba redzamā daļa, jo to var novērtēt ne tikai kuģa apkalpe, bet arī pasažieri. Esmu pārliecināts, ka mūsu sadarbība ar “Tallink” kļūs vēl ciešāka un produktīvāka,” tā prāmja “Romantika”

atgriešanos komentē Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

“Romantika” ar Latvijas karogu kursēja no 2009. gada maija līdz 2015. gada maijam, pēc pārtraukuma tas Latvijā atgriezās pagājušā gada decembrī. Kuģis būvēts 2002. gadā Somijā speciāli pēc kompānijas “Tallink” pasūtījuma. “Romantika” bruto tilpība ir 40 803, garums 175,2 metri, platums – 29 metri, un tas ir viens no lielākajiem kuģiem, kas reģistrēts zem Latvijas karoga. ■

Pērn Kuģu reģistrā samazinājies kravas kuģu, audzis atpūtas kuģu skaits

2016. gadā no Latvijas Kuģu reģistra izslēgti pieci sauskravas kuģi ar bruto tonnāžu virs 500, no jauna reģistrēti divi sauskravas kuģi un viens naftas tankkuģis. Līdz ar to SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā samazinājies no 22 līdz 20. Bet kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits ar bruto tonnāžu virs 500, ieskaitot lielos zvejas kuģus un palīgfloti, pieaudzis par vienu (tagad 59 kuģi).

Pagājušajā gadā turpinājās augt Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto atpūtas kuģu skaits. No reģistra izslēgti 13 atpūtas kuģi (deviņas buru jahtas un četras motorjahtas), bet no jauna reģistrēti 39 (30 buru jahtas un deviņas motorjahtas). Kopējais atpūtas kuģu skaits reģistrā sasniedzis 616. 2015. gadā zem Latvijas karoga bija reģistrēti 590 atpūtas kuģi, 2014. gadā – 566. ■

LK iegūst "Nasdaq Baltic Market Awards" galveno balvu par labākajām interaktīvajām investoru attiecībām

AS "Latvijas kuģniecība" 26. janvārī ieguva 1. vietu "Nasdaq Baltic Market Awards" kategorijā „Labākās investoru interaktīvās attiecības internetā” par izcilu komunikāciju ar uzņēmuma investoriem, kā arī 3. vietu kategorijā „Lielākais progress triju gadu laikā”. „Baltic Market Awards” ir „Nasdaq Baltic” biržas apbalvošanas ceremonija, kurā balvas pasniedz labākajiem biržā kotētajiem uzņēmumiem septiņās kategorijās.

„Īstenojot atklātu un godīgu biznesa pārvaldību, „Latvijas kuģniecība” aizvadītajos gados nopietni strādājusi pie investoru attiecību uzlabošanas gan biržas un uzņēmuma tīmekļa vietnēs, gan interaktīvajos vebināros un sociālajos tīklos. Esam gandarīti, ka pirmo reizi izdevies sasniegt tik izcilus rezultātus un ticis novērtēts mūsu ieguldījums pēdējo triju gadu garumā. Šāds pagodinājums no biržas ir papildu motivācija arī turpmāk ievērot labas korporatīvās pārvaldības principus un uzturēt atklātu komunikāciju ar mūsu investoriem,” uzsver LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Roberts Kirkups



„Baltic Market Awards” projektā tika izvērtēti 54 uzņēmumi gan no „Nasdaq” Baltijas Oficiālā, gan citiem sarakstiem pēc vairāk nekā 160 kritērijiem. Šī ir otrā reize, kad LK saņem apbalvojumus „Baltic Market Awards” – 2012. gadā uzņēmums tika ierindots 1. vietā kategorijā „Labākais investoru attiecību uzlabojums Baltijas valstīs gada laikā”. ■

Kuģa “Usma” apkalpe saņem leģendāro Kvebekas ostas balvu

AS “Latvijas kuģniecība” tankkuģa “Usma” apkalpe kapteiņa Rolanda Donika vadībā 3. janvārī Kvebekas ostā saņēma leģendāro Kvebekas ostas balvu – Zelta spieķi. Balvu ostas pārvaldes vadība pasniedz pirmajam kuģim, kas līdz ar jaunā gada iestāšanos piestāj izkraut kravu Kvebekas ostā Kanādā.



„Lepojos, ka Zelta spieķa trofeju ieguvām tieši ar kuģi “Usma”, uz kura sāku savas kapteiņa gaitas. Šobrīd jau droši varu teikt, ka toreiz, 16 gadu vecumā, izvēlējos pareizo profesiju, uzsākot jūrnieka karjeru,” atzīst kapteinis Rolands Doniks. Kapteinis arī atklāj, ka šī balva īpaši augstu tiek vērtēta Ziemeļamerikas un Kanādas, it īpaši Monreālas un Kvebekas ostās. Trofejas materiālā vērtība ir vairāk nekā 5000 ASV dolāru, jo tas ir smalks juvelierizstrādājums un spieķa galā esošā lodīte ir no tīra zelta.

Kā skaidro Kvebekas ostas pārvaldes pārstāvji, tradīcija pasniegt trofeju pirmā ārzemju kuģa kapteinim, kas pēc gadu mijas ieradies Kvebekas ostā, aizsākusies jau 19. gadsimta sākumā, kad sākās straujš kokmateriālu eksporta pieaugums uz Angliju. Tolaik lielo uzņēmumu pārstāvji pasniedza vai nu apzeltītus šņaucamās tabakas futrājus vai koka spieķus. Šņaucamajai tabakai zaudējot popularitāti, apzeltītais

UZZIŅAI

„Leģendārā Zelta spieķa trofeja ir kā pateicība un novērtējums ārvalstu kuģiem par sadarbību ar Kvebekas ostu. Esam gandarīti, ka mūsu sadarbības partneri visā pasaulē novērtē mūsu kuģu apkalpi pasaules klases profesionālismu, pateicoties kuram līdz šim un arī turpmāk varēsim sniegt augstākās kvalitātes pakalpojumus mūsu klientiem,” uzsver SIA “LSC Shipmanagement” administratīvā direktore Ilze Bērziņa.

spieķis kļuva par galveno trofeju un ostas pārvaldes apbalvojumu. Jau 19. gadsimtā starp kuģu kapteiņiem izvērtās veselīga sāncensība, kuģiem pulcējoties Sentlorensas līcī un gaidot labvēlīgu ceļavēju skrējienam pēc zeltītās trofejas. Tas bija īsts prasmju un zināšanu pārbaudījums sacensību dalībniekiem, kuriem vajadzēja perfekti pārvaldīt vēja un straumes plūsmu bez mūsdienu navigācijas tehnoloģiju palīdzības. ■

Jūrnieceības ziņas

Dabasgāzes terminālis Klaipēdā

2017. gada 2. janvārī dabasgāzes terminālī Klaipēdas ostā pirmo reizi pārkrāva kuģī sašķidrināto dabasgāzi. Līdz tam Klaipēdas terminālis tikai saņēma gāzes kravas no kuģiem, kas tās atgādāja uz Klaipēdu, šī bija pirmā reize, kad saskaņā ar septembrī parakstīto līgumu starp Lietuvas valsts enerģētikas koncernu "Lietuvos energija" un Norvēģijas koncernu "Statoil" gāze tika pārkrauta nelielā gāzes pārvadātājā.

Skandināvijas dabasgāzes piegādes kompānijas "Skangass" kuģī "Coral Energy" iekrāva aptuveni 15 000 kubikmetru sašķidrinātās dabasgāzes.

Klaipēdas terminālis šobrīd Baltijas jūrā ir vienīgais, no kura gāzi var pārkraut mazākos kuģos. Sekmīgi izmantojot šo priekšrocību, tas var veicināt maza apjoma sašķidrinātās dabasgāzes tirgus attīstību Ziemeļeiropā.



"Coral Energy" ceļā uz Klaipēdas ostu.

Stājas spēkā Polārais kodekss

2017. gada 1. janvārī stājas spēkā Polārais kodekss, kas darbojas Arktikas un Antarktikas ūdeņos un iezīmē IMO pastiprinātu uzmanību pret polārās vides aizsardzību. Arvien vairāk un vairāk kuģu sāk vai grasās sākt navigāciju polārajos ūdeņos, tāpēc IMO Polārā kodeksa prasībās iekļauta norma, ka šajā reģionā drīkst kuģot tikai tādi kuģi, kas īpaši pielāgoti darbam polārajā vidē.

Tā kā Ziemeļu jūras ceļš caur arktiskajiem ūdeņiem ievērojami saīsina pārvadājumu attālumus starp Eiropu un Tālajiem Austrumiem,



var pieļaut, ka tas tiks arvien vairāk izmantots.

Kuģošana polārajos reģionos ir saistīta ar daudziem un dažādiem riskiem gan jūrniekiem, gan pašiem kuģiem, tāpēc īpaši jādomā par ārkārtas situācijām iespējamo avāriju vai citu incidentu gadījumā. Polārie laika apstākļi, nepietiekami iezīmētie kuģu ceļi, sakaru sistēmu un citu navigācijas līdzekļu darbības iespējamie traucējumi rada problēmas, bet nošķirtība no lielās pasaules padara glābšanas darbus sarežģītus un dārgus.

Polārais kodekss nosaka obligātos standartus, kas jāievēro kuģu projektēšanas un būvniecības procesā, aparatūras un iekārtu izvēlē, ekspluatācijā, kā arī jūrnieku apmācībā un vides aizsardzības jautājumos. IMO paziņojumā teikts, ka Polārais kodekss padarīs kuģošanu drošāku, kodeksa prasības paaugstinās kuģu apkalpi un pasažieru drošību.

EK apstiprina jaunās Eiropas kuģu pārstrādes tendences

2016. gada 19. decembrī Eiropas Komisija (EK) pirmajā lasījumā pieņēma Eiropas kuģu pārstrādes politiku, nosakot kuģu pārstrādes vietas Eiropā. Dokuments paredz, ka kuģu pārstrāde notiks Beļģijā, Dānijā, Francijā, Latvijā, Lietuvā, Nīderlandē, Polijā, Portugālē, Spānijā un Apvienotajā Karalistē. Sarakstā iekļautajām 18 kuģu būvētavām būs ekskluzīva piekļuve pārstrādei nododamajiem kuģiem, kas kuģo ar ES dalībvalsts karogu.

EK ir saņēmusi pieteikumus arī no trešo valstu kuģu demontāžas rūpnīcām. Priekšlikumi tiek izvērtēti un

Komisija vēl lems par šo rūpnīcu iekļaušanu sarakstā 2017. gadā.

Eiropas Savienības vides, jūrlietu un zivsaimniecības komisārs Karmenu Vella: "Apsveicu tos astoņpadsmit Eiropas valstu uzņēmumus, kas iekļauti Eiropas kuģu pārstrādes sarakstā. Šo uzņēmumu pieteikumi ir viesuši pārliecību, ka tur kuģu pārstrāde notiek atbilstoši darba drošības noteikumiem un vides aizsardzības prasībām. Ar šo mēs apliecinām, ka Eiropā ne tikai projektē un būvē kuģus, bet arī ar cieņu var parūpēties par tiem darba mūža beigās."



2013. gadā pieņemtā ES Kuģu pārstrādes regula nosaka, ka kuģus, kas kuģo ar ES dalībvalsts karogu, drīkst demontēt tikai atzītās kuģu otrreizējās pārstrādes iekārtās, bet no 2018. gada ES dalībvalstu kuģu īpašnieki savus kuģus drīkstēs nodot pārstrādei tikai drošos kuģu pārstrādes uzņēmumos.

EK uzdots pārskatīt direktīvu par jūrnieku tiesībām

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) lūdz Eiropas Komisiju grozīt 2009. gadā pieņemto direktīvu par jūrnieku tiesībām uz pienācīgiem darba apstākļiem.

ECSA un ETF sagaida, ka Komisija pārskatīs Direktīvu 2009/13/EK atbilstoši MLC, kurā grozījumi izdarīti 2014. gadā.

2014. gadā IMO pieņēma virkni grozījumu starptautiskajos noteikumos, lai nodrošinātu jūrnieku un viņu ģimenes locekļu labklājību. Tagad grozījumus vajadzētu veikt arī Eiropas direktīvā, lai likumdošanas aktu prasības būtu saskaņotas. ■

Leonīds Loginovs atstāj Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatu

Rīgas brīvostas valde ir pieņēmusi Leonīda Loginova iesniegumu ar lūgumu no 2017. gada 10. marta atbrīvot viņu no Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata.



Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks ziņo, ka jauno Rīgas brīvostas pārvaldnieku plānots meklēt atklātā konkursā, un nākamajam pārvaldnieka amata kandidātam noteikti būs jāpārziņā osta un pārvaldības bizness, kā arī jāspēj vadīt ostu, kas dod darbu vairāk nekā 10 tūkstošiem cilvēku.

A. Ameriks arī atzīmēja, ka 19 gadus Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā nostrādājušā Leonīda Loginova ieguldījums ostas attīstībā ir nenovērtējams – viņš savas darbības laikā Rīgas brīvostu padarījis par lielāko ostu Latvijā. Atbilstoši Rīgas brīvostas likumam ostas pārvaldnieku amatā ieceļ un no amata atbrīvo ostas valde pēc saskaņošanas ar satiksmes ministru.

Pati Rīgas brīvostas pārvalde piedzīvo būtisku reorganizāciju, no pārvaldes tiek nodalītas dažādas saimnieciskās funkcijas, tās deleģējot meitas uzņēmumam SIA "Rīgas brīvostas flote", kā arī administrācijas darba efektivitātes celšanas nolūkā no 2017. gada 1. janvāra darba attiecības pārtrauktas ar 30 Rīgas brīvostas pārvaldes darbiniekiem. ■



Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

15. februārī Latvijas Jūras administrācija piedalījās Ēnu dienā. Šogad JA bija sešas ēnas – pa vienai valdes priekšsēdētājam un Kvalitātes vadības sistēmas vadītājam, pa divām – Kuģošanas drošības departamenta direktoram un sabiedrisko attiecību speciālistei.



Dienas pirmajā pusē skolēni vēroja darbu Jūras administrācijā, bet pēc pusdienām devās kopā ar ēnu devējiem uz AS "Tallink Latvija", kur iepazinās ar darbu uz kuģa, apmeklējot kuģa komandtiltiņu, mašīntelpu, autoklāju un citas kuģa telpas, kā arī tiekoties ar apkārtes pārstāvjiem.

"Man tā bija ļoti vērtīga pieredze, jo tagad ir skaidrs, ko dara jūrniecības speciālisti krastā un ko uz kuģa. Zinu, ka iešu mācīties uz Latvijas Jūras akadēmiju, tikai vēl neesmu izlēmusi, vai par kuģu vadītāju, vai elektromehāniķi," saka Ogres 1. vidusskolas 12. klases skolniece Lāsma Madara Bedikere.

"Pagājušajā gadā es ēnoju studentus Latvijas Jūras akadēmijā, tas man deva priekšstatu par to, kas un kā jāamācās, lai kļūtu par jūrnīku. Šodien redzēju, kāds ir jūrnieka darbs. Noteikti mācīšos Latvijas Jūras akadēmijā, kļūšu par kuģu vadītāju," ir pārliecināts Rojas vidusskolas 12. klases skolnieks Jurģis Kalniņš. ■

Nekad neizslēgt domāšanu!

2017. gada 14. janvārī kultūras namā „Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūras akadēmijas izlaidums, kurā izglītības diplomus saņēma 105 „Jūras transports – kuģa vadīšana”, „Jūras transports – kuģa mehānika”, „Jūras transports – kuģa elektroautomātika” un „Ostu un kuģošanas vadība” specialitāšu absolventi.

Latvijas Jūras akadēmija ir pirmā un vienīgā augstskola Latvijā, kas sagatavo augstākā līmeņa jūrniecības speciālistus. Pašlaik šeit studē aptuveni 800 jauniešu, katru gadu akadēmijā tiek uzņemti vidēji 200 studenti, bet ik gadus to pabeidz nedaudz vairāk par simtu, kas pievienojas pasaules jūrnieku saimei, vispirms jau Eiropas jūrniecības klasterim, kas tiek uzskatīts par visietekmīgāko kuģniecības un ostu klasteri pasaulē.

LJA rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne, uzrunājot absolventus, teica: „Priecājos, ka studentiem bija vēlme mācīties un neatlaidība to darīt. Šodien jūs stūrējat praktiskajā dzīvē. Lai jums mierīga jūra, jauni kuģi, lielas kravas, nezaudējiet romantikas izjūtu un neaizmirstiet arī to, ka akadēmija jūs gaida atpakaļ uz maģistrantūru vai arī vienkārši ciemos, lai jūs dalītos ar studentiem savā jūras pieredzē. Septiņas pēdas zem ķīļa un veiksmi dzīvē!”

Izlaidums ir ražas laiks un reizē gandarījuma mirklis gan pašiem absolventiem, gan, protams, vecākiem. Akadēmijas diploms nemaz nenāk tik viegli, ir bijis jāpārvar daudzas neveiksmes, šķēršļi un problēmas. „Grūti gāja, brīžiem pat ļoti, bet kopīgiem spēkiem ar visu tikām galā. Jūs izrādījāt centību,



Pēc īsa mirkļa kuģu vadītāji saņems izglītības dokumentu.



Programmas „Jūras transports – kuģa vadīšana” direktore Žanna Suhiņina.

citi vairāk, citi mazāk, bet pietiekami, lai šodien saņemtu diplomus,” sveicot absolventus, sacīja programmas „Jūras transports – kuģa vadīšana” direktore Žanna Suhiņina.

Un rezultāts ir to vērts, jo LJA diploms ir prestižs un atzīts visā pasaulē, iegūtās zināšanas ir drošs pamats uzsākt, pareizāk sakot, turpināt jau jūras praksēs iesākto jūras virsnieka vai krasta speciālista karjeru.

Bet izlaidums ir ražas ievākšanas laiks arī akadēmijas pasniedzējiem, pateicoties kuriem nedaudz vairāk nekā četru gadu laikā ir izdevies sagatavot jūras vai krasta



Pirmais no labās pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis.

profesijas speciālistu. Pirmo reizi LJA vēsturē akadēmijas absolventi, aizpildot anketas, novērtēja savus pasniedzējus. Ar vētrainiem aplausiem absolventi sveica pasniedzēju Ēriku Koržeņevski, un tas ir labākais novērtējums pasniedzējam un viņa gandarījuma brīdis. Ē. Koržeņevskis, sveicot akadēmijas beidzējus, uzdeva viņiem jautājumu: „Vai atceraties, ko es jums teicu mūsu pirmajā tikšanās reizē mācību auditorijā?” Absolventu koris vienbalsīgi noskandēja: „Ieslēdziet domāšanu!” Arī izlaidumā pasniedzējs saviem nu jau bijušajiem audzēkņiem novēlēja nekad neizslēgt domāšanu.

Jau tradicionāli absolventiem dažādās nominācijās balvas piešķir Latvijas Jūras administrācija, kas šogad labākajiem katrā specialitātē

▶▶▶ 10. lpp.



Jaunie mehāniķi un elektromehāniķi saņem LJA diplomu.



"Ostu un kuģošanas vadības" jaunie speciālisti.



Ilze Bērziņa sveic "LSC Shipmanagement" stipendiātus.

►►► 9. lpp.

dāvināja sudraba pildspalvu, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, kas arī jau tradicionāli labākajiem dāvina pulksteni, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kas īpaši izcēla sabiedriski aktīvākos. Studentus sveikt ieradās arī Ventspils un Rīgas ostas pārstāvji.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents balvu pasniedza labākajai absolventei Indrai Annijai Cekulai, kura gan eksāmenos, gan diplomdarbā saņēma maksimāli augstāko novērtējumu – 10 balles. J. Spridzāns akadēmijas beidzējiem novēlēja mierīgas jūras un sekmīgu karjeru, bet kuģu vadītājiem pēc gadiem deviņiem desmit klūt par kapteiņiem.

Kuģošanas kompānijas "Latvijas kuģniecība" un "LSC Shipmanagement" īpašo balvu LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un "LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Bērziņa pasniedza pieciem LK 2015./2016. gada stipendiātiem – Indrai, Ievai, Mārim, Artūram un Aleksandram. I. Bērziņa: "Mēs ļoti lepojamies ar jums un gaidīsim Elizabetes ielas birojā, lai slēgtu darba līgumus."

Arī DNB banka, kas jau ilgstoši atbalsta jūrniekus īpaši izveidotās Jūrnieku programmas ietvaros, pasniedza naudas balvas izcilākajiem akadēmijas absolventiem.

Absolvente Indra Annija Cekula studentu vārdā pateicās akadēmijai un sacīja: "Kad atgriežamies no jūras, mums jautā, kā tur, jūrā, ir. Uz šo jautājumu ir tikai viena vienīga atbilde: to nevar izstāstīt, tikai pieredzēt. Visu studentu vārdā gribu akadēmijai novēlēt tikpat un vēl vairāk zināšanas un pieredzi alkstošu studentu katra gada septembrī un arī tikpat un vēl labākas zināšanas ieguvušus absolventus janvārī. Saviem kursa biedriem novēlu nekad nebeigt izglītoties. Lai vienmēr vējš pūš burās!"

Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas un kompānijas "Lapa" prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs, kurš Ērikam Kapreičikam pasniedza balvu nominācijā "Jūras vilks" par jūrā jau nostrādātiem sešpadsmitarpus mēnešiem, LJA absolventiem novēlēja: "No Krišjāņa Valdemāra jūrskolu laikiem Latvijas jūrnieki vienmēr ir izcēlušies ar labu reputāciju un labu kvalifikāciju. Mūsu Jūras akadēmija ir tradīciju turpinātāja, tāpēc visiem



Kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs pasniedz dāvanu "jūras vilkam" Ērikam Kapreičikam.

novēlu augstu turēt savas valsts un savas ALMA MATER godu, kuģojot visās pasaules jūrās.”

Kas raksturo labu jūrnieku? Spēja izkāpt no savas komforta zonas un pielāgoties tiem apstākļiem, ko piespēlē un diktē katra atsevišķa situācija. Spēja adekvāti reaģēt, pieņemt lēmumus un arī atbildēt par pieņemtajiem lēmumiem. Jūrniekam ir jābūt labam komandas spēlētājam, jo sadarbība ir ļoti svarīga, vēl jo vairāk tāpēc, ka kopā jāstrādā dažādu tautību cilvēkiem ar dažādu mentalitāti un izglītības līmeni. Ļoti augstu tiek vērtēta kuģu virsnieku, jo īpaši kapteiņu lojalitāte pret kuģošanas kompāniju, uz kuras kuģa viņi strādā.



Antons Vjaters (no kreisās), Antons Ikaunieks, Artis Ozola un Jāzeps Spridzāns.

Jūrnieks biežāk nekā jebkurš cits pasaules pilsonis apzinās, cik lielā mērā pasaule ir globalizējusies un cik dažādi cilvēki dzīvo uz mūsu planētas Zeme. Ikvienam jūrniekam ir jāatbild uz jautājumiem, cik lielu enerģiju viņš ir gatavs ieguldīt, lai pilnīgotu savas zināšanas, attīstītu prasmes un veidotu karjeru. Tie ir jautājumi, uz kuriem jūrnieku vietā neviens nevar atbildēt. Kapteinis Antons Ikaunieks ir devis lielisku padomu: ja jūs skatāties binokli, visas lietas šķiet lielas un pietuvinātas, bet, ja binokli pagriež otrādi un tajā ielūkojas, tad tas, kas tikko vēl likās tik liels, ir kļuvis tāls un šķietami nēcīgs. Tieši tā kapteinis iesaka rīkoties, kad samilzusi kāda problēma – paskatīties uz to no cita skatu punkta, un nav iemesla neticēt pieredzējušajam kapteinim! ■

Anita Freiberga

Nepieļaut sasteigtu, nepietiekami izvērtētu un neatgriezenisku rīcību!

Jūrniecības izglītība visā pasaulē ir reglamentēta profesionālā izglītība, jo prasības jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas procesam un profesionālo kvalifikāciju piešķiršanai ir noteiktas 1978. gada starptautiskajā “Standarts of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers” (STCW) konvencijā. Eiropas Savienības ietvaros jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas prasības nosaka 2008/106/EC un 2012/35/EU direktīvas, kuras pārklājas ar STCW konvencijas prasībām. Papildus tam ne retāk kā reizi piecos gados tiek sagatavots neatkarīgu ekspertu ziņojums IMO un Eiropas Komisijai par jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu Latvijā. IMO un EK pārstāvji ne retāk kā reizi piecos gados veic dalībvalstu auditu, kas pēc būtības ir jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas starptautiska akreditācija.

2017. gada 11. janvārī Latvijas jūrniecības nevalstisko organizāciju pārstāvju sapulce pieņēma rezolūciju sakarā ar Izglītības un zinātnes ministrijas ieceri pievienot dažas Latvijas jūrniecības izglītības iestādes citām augstskolām.

Pēc publikajā telpā izskanējušās informācijas par Latvijas Republikas Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) ieceri pievienot Latvijas Jūras akadēmiju (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK) kādai citai Latvijas augstskolai, biedrība “Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija” (LKKA) prezidenta Jāzeps Spridzāns personā, biedrība “Latvian Crewing Companies Association” (“Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija”, LCCA) valdes priekšsēdētāja Aleksandra Nadežņikova personā, biedrība “Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija” (LKĪA) viceprezidenta Antona Ikaunieka

personā, arodbiedrība “Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība” (LTFJA) prezidenta Igora Pavlova personā un biedrība “Latvijas Jūrniecības savienība” (LJS) priekšsēdētāja Antona Vjatera personā (visas kopā – jūrniecības NVO) neatbalsta IZM ieceri, pamatojoties uz šādiem argumentiem:

1. Nav notikusi diskusija starp IZM un jūrniecības nozari, tostarp jūrniecības NVO, kurā IZM izklāstītu savu redzējumu par iespējamo konsolidāciju un sniegtu detalizētu ieguvumu un zaudējumu izvērtējumu. Šobrīd masu medijos izskanējuši informācija liecina, ka iesāktais process ir necaurspīdīgs, nepietiekami izvērtēts un izdiskutēts.
2. Konsolidācijas iecere ir sasteigta un nepārdomāta, nav izvērtēta tās ietekme uz jūrniecības izglītības kvalitāti. Lai gan

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

publiskajā telpā ir izskanējis IZM viedoklis par to, ka šāda konsolidācija tiek veikta ar mērķi paaugstināt izglītības kvalitāti, jūrniecības NVO izsaka bažas, ka efekts var būt pilnīgi pretējs, jo:

- IZM līdz šim nav risinājusi tās padotībā esošajās jūrniecības izglītības iestādēs (LJA un LJK) problēmas, kas saistītas ar saistošo starptautisko tiesību aktu izpildi, proti, kvalificētu profesionālo studiju priekšmetu pasniedzēju, mācību līdzekļu (kuģa iekārtu un sistēmu trenāžieri (simulatori), specifisks laboratoriju un darbnīcu aprīkojums, uzskates materiāli, mācību literatūra u.c.) un atbilstošu kvalifikācijas prakses vietu nodrošināšanu;
 - IZM līdz šim īstenotā politika jūrniecības izglītības jomā nav nodrošinājusi nepieciešamos priekšnosacījumus, lai veicinātu tās attīstību. Ne iepriekšējās, ne pašreizējās ES strukturfondū līdzfinansējuma plānošanas periodā jūrniecības izglītības iestādēm līdzekļi nav tikuši paredzēti vai arī šo līdzekļu apjoms ir bijis nepietiekams, kā rezultātā ir bijis sarežģīti nodrošināt atbilstību starptautisko jūrnieku profesionālās sagatavošanas standartu prasībām.
3. Jūrniecības NVO vērš IZM uzmanību uz to, ka Eiropas valstu līdzšinējā pieredze liecina, ka jūrniecības izglītības iestāžu apvienošana ar citām izglītības iestādēm nav devusi vēlamo rezultātu un ir atstājusi negatīvu iespaidu uz jūrniecības izglītības konkurētspēju šajās valstīs.

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem argumentiem, jūrniecības NVO aicina uz diskusiju IZM par jūrniecības izglītību un tās nozīmi, lai nepieļautu sasteigtu, nepietiekami izvērtētu un neatgriezenisku rīcību un nepārdomātu lēmumu pieņemšanu, kas var radīt kaitējumu ne tikai LJA un LJK, bet visai jūrniecības nozarei un Latvijas ekonomikai kopumā. ■

Latvijas jūrniecības izglītības sistēmai ir spēcīgi argumenti

Lai gan Latvijā ir gana loģiska jūrniecības izglītības struktūra, kas visai sekmīgi dažādos līmeņos sagatavo jūrniekus darbam jūrā, sākot no jūrskolu līmeņa, tālāk piedāvājot koledžas izglītību, kā arī iespēju saņemt augstākā – piektā līmeņa izglītības dokumentu Latvijas Jūras akadēmijā, tomēr jūrniecības nozare un pati izglītības joma jau ilgāku laiku ir jaunās izglītības koncepcijas gaidās, kas tagad ir nosaukta par jauno izglītības konceptu.



Jāzeps Spridzāns.

“Pēc būtības koncepts ir tās pašas jau 2014. gadā aizsāktās izglītības koncepcijas turpinājums un rezultāts,” atzīst Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns. “Kad pagājušā gada nogalē ar Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktori Agritu Kiopi diskutējām par jūrniecības izglītības nākotni Latvijā, teicu, ka mums ir izstrādāta jauna jūrniecības izglītības koncepcija, un viņa aicināja to iesniegt ministrijā, lai sāktu koncepcijas izskatīšanas procesu. Kad jautāju, cik ilgs šis process varētu būt, saņēmu atbildi, ka apmēram piecus gadus, jo koncepcija ir valsts politikas dokuments, kas prasa ievērot zināmas procedūras. Tik daudz laika mēs nevaram atvēlēt jaunās izglītības koncepcijas birokrātiskajai procedūrai, jo jau tagad esam zaudējuši vairākus gadus.”

2014. gada oktobra beigās Jūrnieku reģistra vadībā kopā sanāca jūrniecības izglītības iestāžu, nozares organizāciju, Jūrnieku reģistra, kā arī Satiksmes un Izglītības un zinātnes ministriju pārstāvji, lai apspriestu problēmas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmā. Darbs pie koncepta noslēdzās 2017. gada novembrī, kad jūrniecības izglītības iestāžu pārstāvji vienojās par risinājumiem, kas tuvāko gadu laikā tiks ieviesti jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmā.

Lai izvērtētu jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmu un visus faktoros, kas ietekmē jūrnieku sagatavošanu Latvijā, Jūrnieku reģistrs ir veicis trīs padziļinātus pētījumus: “Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums”, “Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums”



Koncepta izstrāde Jūrnieku reģistrā notiek kopā ar jūrniecības izglītības mācību iestādēm. Darba grupā nu jau mūžībā aizgājušais LJA rektors Jānis Bērziņš (pirmais no labās).

un "Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu tīkla ilgtspēja". Pētījumi jāva analizēt gan jūrnieku sertificēšanas un EMSA informācijas sistēmas datubāzēs pieejamo informāciju, gan Latvijas jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju aptauju datus, gan jūrniecības izglītības iestāžu studentu, mācībspēku un administrācijas viedokļus par pašreizējo situāciju jūrniecības izglītības jomā, lai pētījumu rezultātā izdarītu secinājumus par jūrnieku izglītības sistēmas stiprajām un vājajām vietām un iegūto informāciju izmatotu koncepcijas izstrādē, nosakot iespējamus risinājumus un jūrniecības izglītības sistēmas attīstības virzienus.

Pēc jūrniecības speciālistu domām, labākais risinājums, kā reāli īstenot jaunās jūrniecības izglītības konceptu, ir veidot izglītības piramīdu, kuras augšā atrodas Latvijas Jūras akadēmija, tad jūrniecības koledžas, jūrskolas un profesionālie kursi. Tas gan nenozīmē, ka Latvijas Jūras akadēmija ir tā, kas sevi ietver pārējās mācību iestādes un kur visu nosaka LJA rektors. Mācību iestādes saglabā savu suverenitāti, bet tiek izveidota šo mācību iestāžu konsultatīvā padome un saskāpota to izglītības programmas.

Svarīgākais – neizjaukt labi izveidoto sistēmu

Būtbū vislielākās pārmaiņas sagaida jūrskolu programmas, jo tie



J. Spridzāns vada darba grupas sanāksmi, kurā piedalās Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments un Latvijas jūrniecības profesionālās asociācijas un sabiedriskās organizācijas.

jaunieši, kuri pēc 9. klases iestājas jūrskolās, nesaņēma vēlamo izglītību un nebija pieprasīti darba tirgū. Tikai viens procents no jūrskolu absolventiem strādāja uz kuģiem atbilstoši iegūtajai trešā līmeņa profesionālajai kvalifikācijai – kuģu vadītājs uz kuģiem līdz 500 BT piekrastes kuģošanā vai kuģu mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW. Vispār darba iespējas uz šāda tipa kuģiem ir ļoti ierobežotas, un nodarbinātības statistika liecina, ka tikai 2% Latvijas jūrnieku strādā uz šādiem kuģiem. Jaunais koncepts paredz, ka pēc šo programmu apguves piešķiramā kvalifikācija tiks paaugstināta attiecīgi līdz 3000 BT kuģu vadītājiem un līdz 3000 kW kuģu mehāniķiem, un tas motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus uzlabot izglītības kvalitāti un jūrskolu programmu absolventus padarīs konkurētspējīgus darba tirgū, jo aptuveni 10% no Latvijas jūrniekiem strādā uz šādiem kuģiem.

Jāzeps Spridzāns: "2017. gada 1. janvārī stājās spēkā Manilas grozījumi STCW konvencijā, tāpēc mums bija ļoti svarīgi veikt programmu uzlabojumus tieši jūrskolu līmenī. Jūrskolu programma, ko paredz jaunais jūrniecības izglītības koncepts, atbilst Manilas grozījumu prasībām, ir pievilcīga un dod lielākas iespējas jūrskolu beidzējiem. Tomēr jauno apjomu nevar iespiest četros mācību gados, tāpēc būs nepieciešams vēl pūsgads, lai jaunais speciālists iegūtu jūras cenzu, bet esmu pārliecināts, ka tā nav problēma. Strādājot pie koncepta, mūsu lielākā problēma bija nenojaukt robežu starp jūrskolas un koledžas izglītību, tāpēc vajadzēja definēt, kādas ir viena un otra līmeņa speciālistu iespējas darba tirgū. Esam novilkuši striktas

UZZIŅAI

Jūrskolas līmenis – kapteinis uz kuģiem līdz 3000 BT un mehāniķis uz kuģiem līdz 3000 kW ar tiesībām uz lielajiem kuģiem ieņemt tikai jaunākā stūrmaņa un jaunākā mehāniķa amatu.

Koledžas līmenis – var ieņemt amatu līdz 2. stūrmanim un 3. mehāniķim. Lai ieņemtu augstākus amatus, jāturpina mācības Latvijas Jūras akadēmijā vai sešu mēnešu kursu programmā pēc tam, kad jūrā par virsnieku nostrādāti 18 mēneši.

Latvijas Jūras akadēmijas līmenis – var kļūt par kuģu kapteini un vecāko mehāniķi.

Matroži un motoristi var sasniegt koledžas līmeni tālmācībā privātajā "Novikontas" koledžā.

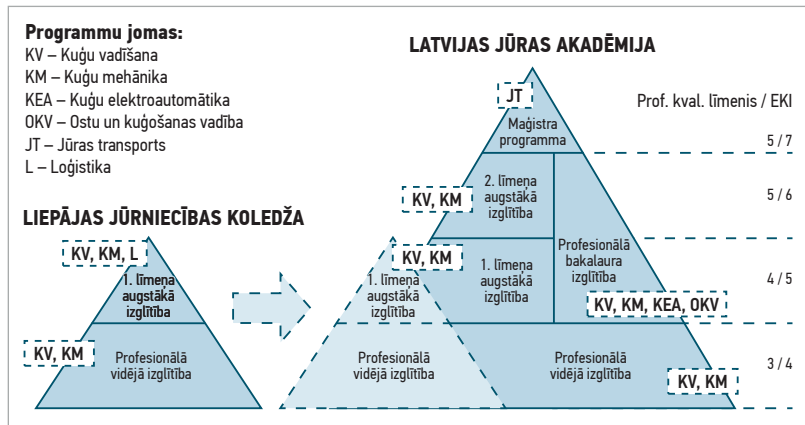
līnijas starp visām piedāvātajām jūrniecības izglītības programmām. Jaunā jūrskolu programma sāks darboties no 2019. gada, bet ļoti iespējams, ka varētu izdoties to ieviest jau 2018. gadā, tomēr mēs esam atbildīgi par tiem jaunajiem cilvēkiem, kuri jau tagad mācās jūrskolās, tāpēc esam vienojušies, ka viņiem tiks organizēti kursi, lai apgūtu līdzvērtīgu programmu tai, kas stāsies spēkā 2019. gadā."

Labs elektromehāniķis īsākā laikā

Otra joma, kurai pievēršas jaunais jūrniecības koncepts, ir kuģu elektromehāniķu sagatavošanas iespēju paplašināšana. Pašlaik kuģu elektromehāniķi tiek sagatavoti Latvijas Jūras akadēmijā, apgūstot bakalaura līmeņa programmu. Diemžēl interese par kuģu elektromehāniķa profesiju pēdējos gados ir niecīga, un kruinga kompānijas arvien asāk izjūt šo speciālistu trūkumu. Jaunais koncepts paredz, ka kuģu elektromehāniķus varēs sagatavot arī koledžas programmās, un jau pavisam drīz jūrniecības izglītības iestādes kopīgi uzsāks darbu pie standarta programmas izstrādes, kas nodrošinās vienādu mācību programmu kuģu elektromehāniķu sagatavošanai visās jūrniecības izglītības iestādēs.

J. Spridzāns: "Ja kādam ir bažas, ka elektromehāniķi nākotnē varētu

►►► 14. lpp.



►►► 13. lpp.

nebūt pieprasīti darba tirgū, varu visus nomierināt – šī specialitāte neizzudīs, ja nu vienīgi tās kvalifikācija ar laiku būs nedaudz citāda, iekļaujot sevī arī IT specifiku, elektroniku un vēl līdzīgas zinātnes. Šobrīd ir skaidrs viens – elektromehāniķi nevēlas mācīties četrarpus gadus, lai akadēmijā iegūtu bakalaura grādu. Izanalizējot, ko pieprasa STCW konvencija, sapratām, ka elektromehāniķa diplomu var iegūt arī trijos gados, kas ir koledžas, tāpat otrā līmeņa augstākā izglītība.”

Jūrniecības izglītība pakļauta starptautiskajām prasībām

Jūrniecības izglītība ir pakļauta STCW konvencijas prasībām, ko uzrauga Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO), kā arī Eiropas regulām, ko uzrauga Eiropas Komisija un pārbaudes funkcijas deleģē Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kuras pārbaudes un akreditācijas notiek reizi piecos gados.

Jūrnieku reģistrs vadītājs Jāzeps Spridzāns ir viens no sešdesmit speciālistiem, kuri iekļauti komisijā,

UZZIŅAI

2015. gadā Londonā IMO ir akreditēta gan Latvijas jūrnieku sagatavošana, gan mācību programmas un mācību iestādes, gan arī jūrniecības izglītības uzraudzība un jūrnieku sertificēšana Jūrnieku reģistrā. Savukārt 2017. gada februārā beigās Latvijā ieradīsies EMSA audits, lai izvērtētu jūrniecības izglītības sistēmu.

kas grupās pa trim veic dalībvalstu jūrniecības programmu akreditāciju un iesniedz neatkarīgu ziņojumu. Pašlaik J. Spridzāna un vēl divu viņa IMO kolēģu izvērtēšanā ir piecu valstu izglītības programmas.

J. Spridzāns: “Lai gan nedrīkstu atklāt, kuru valstu programmas tiek vērtētas, ar pilnu atbildību varu teikt, ka salīdzinājumā ar šo valstu izglītības sistēmām mums ir ļoti augsts līmenis. Un tas lielā mērā ir tāpēc, ka Jūrnieku reģistrs kā neatkarīga institūcija uzrauga un novērtē jūrniecības izglītības iestādes un sagatavoto jūrnieku kompetenci. Neskatoties uz to, ka Jūrnieku reģistru bieži vien vaino pārlietu lielā piekāsībā vai principālītātē, mēs šīs augstās prasības noturam, lai Latvijā viss notiktu saskaņā ar konvencijas prasībām un lai jūrnieku izglītības dokumenti tiktu atzīti visā pasaulē, un atrašanās *baltajā* sarakstā ir apliecinājums mūsu pūlēm. Mums nav savu kuģu, bet mums ir jūrnieki, kuri būtībā arī ir prece, kas jāpārdod iespējami labāk. Ja gribam augstu cenu, tas ir, konkurētspējīgu algu, tad mūsu precei ir jābūt ļoti kvalitatīvai, un mums tāda ir. Vēl pavisam nesenā pagātnē, un to daudzi lieliski atceras, mūsu jūrnieku algas bija stipri vien zem Eiropas jūrnieku vidējās izpelnas, bet tagad mūs vērtē kā līdzvērtīgus citu Eiropas valstu jūrniekiem.”

Jūrniecības izglītībai būt!

Jau vairākus pēdējos gadus no Izglītības un zinātnes ministrijas puses ir jūtams spiediens, lai Latvijas Jūras akadēmiju un tagad arī Liepājas Jūrniecības koledžu pievienotu

Rīgas Tehniskajai universitātei. Lai gan Kiopa ministrijas vārdā paziņoja, ka bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari nekādas pārmaiņas jūrniecības izglītībā nenotiks, tomēr situācija nav tāda, kas ļautu atslabināt uzmanību, jo pašai jūrniecības nozarei ir jāpierāda jūrniecības izglītības nozīme un dzīvotspēja.

J. Spridzāns: “Diemžēl ministrija tikai daļēji saprot jūrniecības izglītības specifiku un unikalitāti un ar grūtībām pieņem informāciju, ka tai ar nacionālo akreditāciju nepietiek. Jūrniecības izglītība ir reglamentēta un akadēmiskā brīvība netiek pieļauta.

Jūrniecības nozarei ir ļoti spēcīgi argumenti, kas parāda, ka tā ne tikai ir dzīvotspējīga, bet arī dod lielu ie-

UZZIŅAI

Konceptā pārrunāta arī nepieciešamība izvērtēt jūrniecības izglītības pārvaldības modeļa pilnveidošanas iespējas. Šobrīd atsevišķos gadījumos izglītības nozares likumdošana ir pretrunā ar starptautisko standartu prasībām, kas ir nopietns traucēklis starptautisko prasību izpildei, sagatavojot speciālistus starptautiski reglamentētajās profesijās jūrniecībā. Izglītības ministrija jau gadiem ilgi finansiāli ļoti vāji atbalsta jūrniecības izglītības iestādes, struktūrfondu līdzekļi nesaprotamu iemeslu dēļ netiek piešķirti.

guldījumu Latvijas ekonomikā, jo deviņdesmit pieci procenti jūrniecības mācību iestāžu absolventu strādā iegūtajā specialitātē un pelna vidēji gandrīz piecas reizes vairāk par vidējo algu Latvijā. Pēc Jūrnieku reģistra aprēķiniem tikai Rīgas reģionā dzīvojošie jūrnieki vien ik gadus uz Latviju atved 169 miljonus eiro, bet kopumā mūsu jūrnieki uz ārvalstu karogu kuģiem nopelna un mājās atved vidēji 300 miljonus eiro gadā. Latvijā jūrnieku īpatsvars ir viens no lielākajiem ES: uz simts ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem ir vismaz viens jūrnieks. Lūk, tikai pāris no argumentiem, kam grūti atrast pretargumentus. Bet mūsu uzdevums, protams, ir celt jūrniecības izglītības latiņu arvien augstāk un turpināt sadarbību ar Izglītības un zinātnes ministriju.”

Anita Freiberga

Latvijas Jūras akadēmija saglabā neatkarību



Pēc izglītības un zinātnes ministra Kārļa Šadurska iniciatīvas 2017. gada 26. janvārī notika Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) rektora pienākumu izpildītāja Andreja Zvaigznes, LJA Studentu padomes locekļa Jāņa Valdemāra Eliāsa un ministra tikšanās, lai kļiedētu baumas par LJA reorganizāciju un apvienošanu ar Rīgas Tehnisko universitāti (RTU). Tikšanās laikā K. Šadurskis uzsvēra, ka informatīvajā telpā ir pārlietu daudz nepatiesas un melīgas informācijas par LJA un personīgi apstiprināja, ka Latvijas Jūras akadēmijas vadība un mācībspēki var turpināt augsti kvalificētu jūrniecības speciālistu sagatavošanas darbu. Bet pašiem studentiem ar augstu atbildības sajūtu ir jāturpina apgūt teorētiskās un praktiskās zināšanas jūrniecības nozarē. Ministrs arī apgalvoja, ka LJA studentiem būs braukt jūrīnā ar pasaulē novērtēto un atzīto Latvijas Jūras akadēmijas izsniegto diplomu.

Lai gan Kārļa Šadurska teiktais vieš cerības, ka LJA tiešām var mierīgi turpināt darbu, nedomājot par to, ka rīt vai parīt notiks kādas negaidītas strukturālas pārmaiņas, tomēr atslābināties nedrīkst ne mirkli. Tam ir vairāki iemesli. Vispirms jau nevajadzētu aizmirst, ka ministra amats ir politisks amats un ne reizi vien ir noticis tā, ka pats vārdu devu, pats ņemu to atpakaļ. Lai gan K. Šadurskis ir nomierinājis LJA pasniedzējus un studentus, ka vienīgā pagaidām reālā apvienošanās ir saistīta ar RPIVA pievienošanu Latvijas Universitātei un citās valsts augstskolās tamlīdzīgas reorganizācijas nav plānotas, der atcerēties IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktores, valsts sekretāra vietnieces Agritas Kiopas teikto: "Mēs esam vairākkārt aicinājuši Jūras akadēmiju apsvērt apvienošanos ar Tehnisko universitāti, un šobrīd jūrniecības nozare izstrādā jūrniecības izglītības attīstības koncepciju. Mēs no savas puses gaidām šo koncepciju. Redzēsim, ko nozare piedāvās."

Tieši tāpat bez ievērības nedrīkst atstāt Rīgas Tehniskās universitātes rektora Leonīda Ribicka aktivitātes, gan uzstājoties LJA Senātā ar aicinājumu pievienoties RTU, gan viņa vizītes Liepājas Jūrniecības koledžā.



Leonīds Ribickis saka, ka uzdevums pievienot akadēmiju universitātei nācis no Izglītības un zinātnes ministrijas. "Ministrijai vēlme to darīt ir bijusi jau vairākus gadus. Pagājušajā pavasarī ar Jūras akadēmiju noslēdzām sadarbības līgumu zinātnes jomā, bet tas ministrijai izskatījās par maz, tāpēc turpinājumā mēs izteicām priekšlikumu vai nu pievienoties kā RTU fakultātei, vai kā aģentūrai ar savu juridisko statusu. Tagad gaidām, kādi būs nākamie pasākumi, ko iniciēs ministrija."

LJA rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne nenoliedz, ka 2016. gada beigās situācija akadēmijā bija ļoti nopietna. "Mēs palikām bez rektora, jo Jānis Bērziņš aizgāja mūžībā. Ar izglītības un zinātnes ministra lēmumu mani

ieciēla par rektora pienākumu izpildītāju ar visām rīcības un lēmumu pieņemšanas pilnvarām, tāpēc nevajadzētu runāt par pārvaldības vakuumu akadēmijā, ko varētu izmantot, lai notiktu kādas reorganizācijas. Mēs strādājam tālāk, un ir, kam stūrēt šo lielo kuģi," saka A. Zvaigzne. "Ja no Izglītības un zinātnes ministrijas vadības nav spiediena uz akadēmiju par tās pievienošanu RTU, tad to gan nevarētu teikt par pašas RTU aktivitātēm un mēģinājumiem panākt mūsu pievienošanos šai augstskolai."

Ko reāli iegūtu RTU no LJA pievienošanas?

A. Zvaigzne: "Tas ir labs jautājums. Ja nu vienīgi viņiem uzlabotos statistika, kļāt nāktu fakultāte un studentu skaits pieaugtu par vienu tūkstoti. Sarunās, kas notikušas ar Ribicki, izkristalizējies viena doma: uz divu augstskolu konsolidācijas pamata varētu iegūt četrus miljonus eiro no Eiropas fondiem. Viņš piedāvāja mums iekļauties RTU struktūrā un piebilda, ka gan jau kaut ko no šiem miljoniem dabūtu arī mēs. Mēs saglabāšot savu autonomiju, viņiem maksājot tikai administratīvos izdevumus, vien nav īsti saprotams, par ko. Atvainojiet,

►►► 15. lpp.

zaudēt savu statusu, neatkarību un LJA zīmolu, pie kura izveidošanas, attīstības un prestiža celšanas ir sūri grūti strādāts jau divdesmit septiņus gadus, būtu absurdi! Tagad, kad LJA vārds ir pazīstams un atzīts pasaulē, to vienkārši pazaudēt nebūtu nekādas loģikas. Ribicka arguments akadēmijas pievienošanai ir tāds, ka mums nav pietiekami attīstīts zinātniskais darbs, bet RTU ir. Protams, zinātne ir jāattīsta, un arī mums šajā virzienā ir nopietni jāstrādā, bet zinātnes lauks tomēr nav mūsu pamata uzdevums. Mūsu augstskolai ir sava specifiska niša, un mūsu uzdevums ir sagatavot profesionālus speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum. Bet tie akadēmijas absolventi, kuri redz sevi zinātniskajā darbā, to var turpināt gan LJA, gan ikvienā citā Latvijas augstskolā. Piemēram, divi mūsu absolventi jau tagad studē RTU doktorantūrā. Tāpēc esmu pārliecināts, ka apvienošanās idejā ir maz loģikas, arī arguments par zinātnisko darbību neiztur kritiku, un tās vairāk ir RTU ambīcijas.

Tomēr, šķiet, ka RTU rektors nav atmetis domu par jūrniecības izglītības mācību iestāžu pievienošanu Tehniskajai universitātei, jo viņš ir bijis arī Liepājas Jūrniecības koledžā, lai turpinātu savu projektu. Godīgi sakot, tā vien liekas, ka izglītības sfēras cilvēki īsti nesaprot, ko nozīmē jūrniecības izglītība un to, ka mūsu studiju programmas nevar salīdzināt ar citu augstskolu studiju programmām. RTU pat nebija informēta par to, ka jūrniecības izglītības programmu uzraudzību un akreditēšanu veic Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs atbilstoši STCW konvencijas prasībām. Ja RTU attiecībā uz studiju programmām ir akadēmiskā brīvība, tad mūsu programmas ir reglamentētas un stingri uzraudzītas. Lai izpildītu noteiktās izglītības prasības, mūsu akadēmijā, piemēram, kontaktstundu skaits jau sasniedz divdesmit procentus, jo nevar taču tikai teorētiski sagatavot kuģu vadītājus vai mehāniķus, tieši tāpat, kā teorētiski nevar iemācīties peldēt.”

Akadēmijas uzdevums – pildīt starptautiski noteiktus izglītības standartus

Jau tad, kad bija jaušamas pirmās vēsmas par iespējamo LJA pievienošanu RTU, akadēmijas vadība nopietni pievērsās citu valstu jūrniecības izglītības sistēmu izpētei, lai saprastu, kā jūrniecības izglītību iegūst Somijā, Zviedrijā, Dānijā vai pie mūsu kaimiņiem Lietuvā un Igaunijā. Tāpat akadēmijas vadība tikās ar Latvijas valsts un sabiedriskajām jūrniecības nozares organizācijām, lai uzzinātu Jūrnieku reģistra, Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Latvijas Jūrniecības savienības viedokli par to, ko jūrniecības sabiedrība tuvākā un tālākā nākotnē sagaida no LJA. Atbilde ir pašsaprotama un pilnīgi nepārprotama: Latvijas Jūras akadēmijai, kuras izdoto dokumentu atzīst

“Studenti ir stingrās pozīcijās, ka LJA vārds ir jāsauglabā, jo viņi savā darba dzīvē vēlas doties ar LJA diplomu.”

visā pasaulē, ir jāsauglabā zīmols, kuram ir prestižs. Tajā pašā laikā Jūras akadēmijai ir nemitīgi jāpildina un jāuzlabo mācību process, lai sagatavotu profesionālus augstākā līmeņa jūras speciālistus.

A. Zvaigzne: “Mūsu jūrniecības speciālisti ir izteikuši nepārprotamu viedokli, ka akadēmijas uzdevums ir pildīt starptautiski noteiktos izglītības standartus, tāpēc es īsti nesaprotu, ko vēl te vajadzētu pierādīt. Arī paši studenti ir stingrās pozīcijās, ka LJA vārds ir jāsauglabā, jo viņi savā darba dzīvē vēlas doties ar LJA diplomu, lai nevienam nevajadzētu skaidrot, kādu mācību iestādi ir beigusi. Jūrniecības nozare pasaulē ir ļoti konservatīva, tāpēc pārmaiņas pieņem ar vislielākajām aizdomām, par ko jau nācies pārliecināties kolēģiem Igaunijā, jo tur reformu rezultātā Igaunijas Jūras akadēmija pievienota Tallinas

Tehniskajai universitātei. Kā atzīst kolēģi no Igaunijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Kuģu īpašnieku asociācijas un Igaunijas Jūrniecības savienības, nekāds labs no tā nav sanācis, jo ir palielinājusies birokrātija un arī akadēmijas vārds ir zaudēts.

Izaicinājumu netrūkst

Un viens no tādiem ir vairojot Latvijas jauniešu interesi par jūrnieka profesijas apgūšanu. Lai gan Jūras akadēmijai ir visai spēcīgi argumenti, kas runā par labu šīs profesijas izvēlei, proti, jaunie speciālisti pēc augstskolas beigšanas bez problēmām atrod darbu savā specialitātē un jūrniekiem pārskatāmā nākotnē bezdarbs nedraud, diemžēl tas, ka Latvija pēdējo divu triju gadu laikā ir tādā kā demogrāfiskā bedrē, liek izjust studentu skaita samazināšanos arī LJA, tieši tāpat kā citās Latvijas augstskolās. No šīs problēmas zināmā mērā ir izdevies izvairīties Liepājas Jūrniecības koledžai, kur studējošo skaits ir pat nedaudz pieaudzis. A. Zvaigzne uzskata, ka studentu skaita pieaugums LJK zināmā mērā ir izskaidrojams ar salīdzinoši īsāku profesijas apguves laiku.

A. Zvaigzne: “2016. gada septembrī akadēmijā uzņēma aptuveni par septiņdesmit cilvēkiem mazāk nekā dažus gadus iepriekš. Pēc pirmā semestra parasti atbirst pieci līdz seši procenti, bet, ja izdodas izturēt pirmo gadu, tad varam teikt, ka cilvēks studijas pabeigs, protams, ar izņēmumiem, jo jāsaprot, ka jūrniecība ir ļoti specifiska nozare un ikviens nevar būt jūrnieks, tas nu ir skaidrs. Ļoti labi būtu, ja ik gadus akadēmijā varētu uzņemt 120 stūrmaņus, 60 mehāniķus, kādus 30 elektromehāniķus un vēl 28 ostiniekus, pavisam ap 240 studentiem, kas arī ir akadēmijas kapacitāte. Protams, vēl labāk būtu, ja visi tie, kas iestājas, saņemtu izglītības diplomu, bet dzīvē jau tā nenotiek un ik gadus vidējais absolventu skaits ir nedaudz vairāk par simtu. Diemžēl jāatzīst arī tas, ka akadēmijā iestājas cilvēki, kuru zināšanu līmenis ievērojami atšķiras – no ļoti labām līdz ne sevišķi labām. Ja skatām vidējo rādītāju, redzam, ka skolu beidzēju vidējais

zināšanu līmenis iet uz leju, un augstskola saņem, ja tā var teikt, vidējās izglītības sistēmas produktu. Lai aizpildītu vidusskolas zināšanu robus, mēs esam organizējuši papildnodarbības matemātikā, bet būtībā jau tas nav augstskolas pienākums. Mūsu studentiem nav citas receptes – ir jāmācās.”

Ļoti svarīga ir topošo jūrnieku fiziskā sagatavotība, un, kā atzīst A. Zvaigzne, tas viņam personiski šķiet viens no sāpīgākajiem jautājumiem, jo akadēmijai nav savas sporta bāzes, kur studenti varētu trenēties. Pagaidām tiek īrēts viens baseins Kīpsalā, bet tas ir stipri par maz. Diemžēl jaunieši nav īpaši labi fiziski attīstīti, kas stipri vien ietekmē arī vispārējo veselības stāvokli, bet jūrnieka profesija prasa, lai cilvēkam būtu laba veselība. Līdz šim, stājoties augstskolā, tika prasīta ģimenes ārsta izziņa, bet no 2017. gada rudens visiem, kuri vēlēšies mācīties LJA, būs nepieciešama izziņa par veselību, ko izsniedz speciāli sertificēti mediķi, kuri veic jūrnieku veselības pārbaudes un lieliski zina, kādas veselības prasības ir jāievēro.

Jūrskola ir nopūtas vērtā

Kad 2016. gada nogalē LJA jūrskolā notika “Erasmus+” programmas prakses atskaite, pēc ilgāka laika man bija izdevība atkal tur iegriezties. Redzētais nevienu nevarētu atstāt vienaldzīgu, jo degradētā vide, kādā nākas mācīties un uzturēties vidusskolas vecuma jauniešiem, uzdzen domu, ka viņi ir iespundēti kādā pārmācības vietā, nevis apmeklē mācību iestādi, kam vajadzētu ieaudzināt jauniešos stāju, morāli un lepnumu par savu valsti, protams, par profesionālās izglītības iegūšanu nemaz nerunājot. Diemžēl līdz šim viss ir bijis gaužām bēdīgi – vidusskolā iegūtās zināšanas nereti nav pietiekamas, lai stātos kādā citā mācību iestādē, profesionālais diploms būtībā ir nevērtīgs, jo jūrskolas beidzēji papildina bezdarbnieku rindas, bet vide nu nemaz nerosina domāt par cēlām lietām. Arī pasniedzēju teiktajā jūtama tāda kā bezcerība, jo, pēc viņu domām, šī mācību iestāde nevienu tā īsti neinteresē un, tautas valodā runājot, viņi paši maļas savā



sulā. Kad gatavojos A. Zvaigznes uzdot jautājumu par LJA jūrskolu, viņš dziļi nopūtās un, ieskatījies man acīs, noteica: “Mēs sapratāmies bez vārdiem.” Tomēr jūrskolas sakarā ir virkne jautājumu, uz kuriem atbildes meklējamās tūlīt un nekavējoties, un, tā kā tagad groži ir A. Zvaigznes rokās, vēlējos zināt, vai ir kāds plāns, lai situāciju uzlabotu.

A. Zvaigzne: “Lai gan pagaidām groži ir manās rokās, man šobrīd nav atbildes, ko darīt, bet viennozīmīgi ir skaidrs, ka jautājums ir jārisina un kaut kas jādara. Tur jums taisnība, ka LJA jūrskola atrodas degradētā vidē.

Tomēr viens solis uz priekšu jau ir jaunais izglītības koncepts, kas ļaus celt jūrskolu programmu efektivitāti, lai pēc tās apguves absolventi kuģu vadītāju specialitātē saņemtu kvalifikāciju darbam uz kuģiem līdz 3000 BT, bet kuģu mehāniķu specialitātē uz kuģiem līdz 3000 kW. Piešķiramās kvalifikācijas paaugstināšana motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus celt izglītības kvalitāti un vairo jūrskolu programmu absolventu nodarbinātības iespējas, jo 10% Latvijas jūrnieku strādā uz šādiem kuģiem. Manā skatījumā jūrskolai ir ne tik daudz jābūt kā arodskolai, bet gan kā sagatavotājai, lai tās absolventi, kuri jau ir sagatavoti un pārbaudīti cilvēki, tālāk mācītos LJK un LJA koledžas līmenī

un vēl tālāk akadēmijas bakalauru un maģistrantūras programmās. Protams, zināms skaits skolas beidzēju var un arī uzsāks darba gaitas, un jaunais koncepts pavērs viņiem lielākas iespējas.

LJA izlaidumā nominācijā “Jūras vilks” balvu saņēma absolvents, kurš studiju laikā guvis vislielāko jūras pieredzi, un uz šo titulu patiešībā var pretendēt tikai tie, kas jūras gaitas sākuši jau jūrskolā, izejot jūras praksi, un turpinājuši akadēmijas laikā.

Jūrskolas beidzējiem, stājoties akadēmijā, kā pluss tiek ieskaitīts labs rezultāts specialitātē, tāpēc ir lielāka varbūtība iekļūt budžeta vietā. Reizēm ir dzirdēts pārmetums, ka jūrskola akadēmijai ir liels apgrūtinājums, bet es šim viedoklim nevēlētos piekrist. Pats izglītošanos sāku kā jūrskolnieks, un esmu pārliecināts, ka jūrskolām ir ļoti svarīga vieta jūrniecības izglītības sistēmā. Izglītības un zinātnes ministrija gan arī uzskata, ka tāda apakšvienība kā jūrskola akadēmijai sagādā liekas problēmas. Kad biju prorektors, es šā jautājuma risināšanā neiedziļinājos, jo tas nebija manā kompetencē, ar to nodarbojās rektors. Tagad ļoti nopietni jāķeras pie jūrskolas jautājuma, un esmu pilnīgi pārliecināts, ka tikai ar kosmētiskiem uzlabojumiem nepietiks, būs vajadzīga fundamentāla pārbūve.”

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

No konkurentiem par sadarbības partneriem

Vēsturiski iegājies, ka divas jūrniecības mācību iestādes, kuras būtībā dara vienu darbu – sagatavo jūrniecības nozares speciālistus, savā starpā nespēja sarunāties, lai veidotu vienotu sistēmu. Kas notiks tālāk un vai ir iespējama Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas sadarbība?

A. Zvaigzne: “Ceru, ka turpmāk mūsu sadarbība būs vērsta uz loģisku jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanu, par ko jau esam uzsākuši sarunas ar LJK direktoru Vladimīru Dreimani, ar kuru esam pazīstami jau sen. Arī jaunais izglītības koncepts paredz, ka jāsaskāpo abu mācību iestāžu programmas, lai turpmāk vairs neveidotos tāda situācija, kāda tagad ir stūrmaņiem un mehāniķiem, proti, LJK un LJA programmas tā atšķiras, ka akadēmija nevar pilnībā atzīt Liepājas Jūrniecības koledžas izglītības dokumentu. Tas ir absurds. Mums jāpanāk, ka abu mācību iestāžu pirmā un otrā līmeņa diploms automātiski

“Problēma jau nav sagatavot studentus, problēma ir sagatavot pasniedzējus.”

Jau studentus pārcelt augstākā līmenī. Mūsu mērķis ir attīstīt elektromehāniķa profesijas apguvi un speciālistu sagatavošanu, LJA būs vadošā programmas izstrādē, un šī programma būs pirmais solis LJK un LJA programmu saskaņošanā. Tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka akadēmija vēlas pārņemt Liepājas Jūrniecības koledžu, tā nav un nebūs, mēs katrs turpināsim savu darbu, bet veidosim vienotu izglītības modeli, lai sniegtu studentiem iespējami labāku izglītību un plašākas iespējas. Mūsu mācību iestādes taču nav nekāds privātais uzņēmums, te ir studenti, kuriem skaidri jāsaprot, kādas ir viņu iespējas un jāmācās sakārtotā sistēmā un vidē, attīstot savas spējas un pilnveidojot zināšanas. Protams, katrai mācību iestādei ir un būs savas ambīcijas, un tādām noteikti ir jābūt.”

Šodienas vajadzības un nākotnes vīzijas

Neviens šobrīd nevar skaidri paredzēt, kāda būs jūrniecība un kuģošana pēc gadiem desmit, divdesmit, kur nu vēl piecdesmit. Zinātnieki izsaka varbūtību, ka nākotnē pasaules jūrās un okeānos kuģos bezpilota kuģi, kuri spēs transformēties un nepieciešamības gadījumā pildīt, piemēram, bagarēšanas kuģa funkcijas. Kuģi tiks remontēti ar datora palīdzību, kad tas ziņos par kādas detaļas nomaiņas nepieciešamību. Iesākumā šajā procesā būs nepieciešams cilvēks, bet, attīstoties tehnoloģijām, dators, kas savienots ar semantisko tīmekli tiešsaistes sistēmā, ļaus bez cilvēka iejaukšanās apstrādāt visu informāciju. Kādi speciālisti nākotnē būs nepieciešami, kāda mācību sistēma būs vajadzīga? Vai arī LJA mēģina prognozēt nākotnes vajadzības?

A. Zvaigzne: “Biju Briselē konferencē, kurā daudz runāja par jūrniecības nākotni. Bija ļoti nopietni pētījumi par kravu apgrozījumu un loģistiku, sprieda par to, kā viss mainīsies un kā tas ietekmēs kuģošanas nozari. Prognozes liecina, ka pieprasījums pēc kuģniecības pakalpojumiem tikai pieaugs, jo pieaugs tirdzniecības apgrozījums. Viss rāda, ka turpināsies procesu automatizācija, kas, protams, prasa arī attiecīgu speciālistu sagatavošanu. Es konferencē uzdevu jautājumu, ko uzskatu par vienu no svarīgākajiem, par kuru vēl gaidāmas ļoti lielas diskusijas: kas būs tie, kuri gatavos šos augsti kvalificētos jaunā tehnoloģiju laikmeta speciālistus? Problēma jau nav sagatavot studentus, problēma ir sagatavot pasniedzējus, kuri spēs mācīt un sagatavot studentus. Pašlaik tā vien šķiet, ka visi spriež par jaunajām prasībām, par nepieciešamību sagatavot jauna veida speciālistus, bet kas būs tie ar modernajām zināšanām apveltītie mācītāji? No paaudzes, kura strādāja jūrā pirms gadiem divdesmit, noteikti tie nebūs, jo vairs nespēj izsekot šodienas tehnoloģiskajai revolūcijai, par nākotni nemaz nerunājot. Pasniedzēji būs vislielākais izaicinājums.

Jau tagad Jūras akadēmiju nopietni skar un smagi jārisina pasniedzēju jautājums. Esam izveidojuši moduļu programmu sistēmu un par lektoriem aicinām aktīvos jūras virsniekus laikā, kad viņi ir krastā. Bet no savas pieredzes varu teikt, ka labs jūras speciālists vēl nenozīmē, ka viņš būs arī labs pasniedzējs, jo ne visi cilvēki spēj runāt auditorijas priekšā, tas nav tik vienkārši.

Viens no virzieniem, kam pievērsīsim vislielāko uzmanību, ir elektromehāniķu sagatavošana, jo jau tagad kuģošanas nozarei ļoti nepieciešami šie speciālisti. Manuprāt, tehnoloģiju nozare arī nākotnē attīstīsies divos virzienos. Pirmais ir zinātniskais līmenis, kad tiek izstrādātas jaunas sistēmas un ierīces, bet otrais ir operatoru līmenis, un tie ir speciālisti, kuri zina, kā ar šo jauno un moderno aparāturu strādāt. Domāju, ka mūsu akadēmijas niša ir tieši šo operatoru sagatavošana, protams, neizslēdzot, ka kāds no mūsējiem var pievērsties arī zinātnei. Bet, runājot par operatoriem, tādi speciālisti ir nepieciešami gan jūrā, gan krastā, un arī tad, ja jūrās kuģos bezpilota kuģi, jūrniecības nozarē specializējušies profesionāļi būs vajadzīgi arī krastā.”

Neskatoties uz to, ka Izglītības un zinātnes ministrijas atbalsts mazajām augstskolām ir pieticīgs un arī Eiropas finansējumu infrastruktūras pilnveidošanai LJA nesagūš, jo nenoslēdza līgumus ar RTU, rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne ir optimistiski noskaņots, jo, viņaprāt, optimismu zaudēt nedrīkst nekad. Viņš arī uzskata, ka tas, kas attiecas uz mācību procesa nodrošināšanu, ir paveikts itin labi, piemēram, LJA ir spējusi iegādāties trenāžierus, starptautiska projekta ietvaros radusi iespēju uzlabot laboratoriju ar sešiem ECDIS komplektiem, kā arī organizēt mācību procesu atbilstoši STCW konvencijas prasībām un panākt LJA diploma atzīšanu pasaulē. “Visvairāk mani uztrauc tā degradētā vide, kādā atrodas Latvijas Jūras akadēmija,” saka A. Zvaigzne. “Ir jāmeklē iespējas, lai varētu sākt kaut ko darīt, bet idejas mums ir un optimisma netrūkst.”■

Anita Freiberga

Jūrniecība ir alternatīva aizbraukšanai no Latvijas

“Mērķis visām jūrniecības izglītības iestādēm Latvijā ir viens – jaunu cilvēku piesaistīšana jūrniecības industrijai. Pirms vairākiem gadiem Jūrnieku reģistra speciālists Roberts Gailītis veica pētījumu par to, cik daudz jūrniecības izglītības iestāžu absolventu vajadzētu katru gadu, lai Latvijas jūrniecība arī turpmāk saglabātos vismaz tagadējā līmenī. Iepazīstoties ar šo pētījumu, mēs izlēmām, ka mēģināsim vismaz daļēji aizpildīt absolventu trūkumu. Taču mūsu mērķis nekad nav bijis konkurēt ar valsts finansētajām mācību iestādēm. Mēs esam atraduši līdz tam neaizņemtu nišu. Teiksim godīgi, mēs uzņemam tos jauniešus, kuri nevar samaksāt par mācībām Jūras akadēmijā un vidusskolā nav mācījušies tik labi, lai varētu pretendēt uz budžeta vietām,” skaidro “Novikontas” Jūras koledžas izpilddirektors Dmitrijs Semjonovs.

“Novikontas” savus potenciālos studentus iedala divos blokos. Pirmais ir vidusskolas absolventi, kuri vispirms pabeidz matrožu kursus, iziet praksi un tad jau redz, vai darbs jūrā tiešām domāts viņiem. Ja ir, tad atliek nostrādāt 12 mēnešus, lai varētu turpināt mācības koledžā, nepārtraucot darbu jūrā, un kļūt par jūras virsniekiem. Otrs bloks ir matroži un motoristi, kuri jau strādā jūrā un ir gatavi apvienot mācības ar darbu, lai paaugstinātu savu kvalifikāciju un kļūtu par stūrmaņiem un mehāniķiem.

“Novikontas” speciālisti labi zina, ka pie viņiem mācīties nenāks kapteiņu dēli – viņu tēvi ir beiguši akadēmiju un akadēmijā mācīsies arī bērni, un, ja dēls netiks budžeta vietā, tēvam nebūs problēmu samaksāt. Lielākā daļa koledžas studentu nāk no Latgales reģiona. “Latgalē jau 400, 500 eiro ir laba alga. Vecāki saka – pat ja dēls tiek budžeta grupā, mums nepietiek naudas, lai viņš varētu mācību laikā dzīvot Rīgā. Tādēļ Jēkabpilī esam atvēruši bezmaksas matrožu kursus, tur puikas var mācīties, tas ir viņu ceļš uz jūru,” uzsver “Novikontas” izpilddirektors.

Viņš arī piebilst, ka ļoti vispārējos vilcienos trīs jūrniecības izglītības iestādes jau ir sadalījušas savus nākamos studentus – Liepājas Jūras koledžā pārsvarā mācās



Kurzemes reģiona jaunieši, “Novikontas” koledžā – puīši no Latgales un Vidzemes, bet akadēmijā – no Rīgas un apkārtnes, kā arī turīgāko vecāku bērni.

“Akadēmijas visā pasaulē strādā akadēmiskā stilā – students mācās auditorijā, tad iziet praksi, tad atgriežas auditorijā. Mums ir cita pieeja – speciālie mācību priekšmeti tiek apgūti darba laikā uz kuģa, pildot speciāli sagatavotus uzdevumus. Kad students savu darbu ir pabeidzis, viņš to atsūta pasniedzējam, un pasniedzējs izvērtē, vai vēl kaut kas ir jāpapildina vai jālabo, vai arī darbs izpildīts pareizi. Tādā gadījumā, nokāpjot krastā, studentam savs darbs jāaizstāv, lai mēs būtu pārliecināti, ka to tiešām ir izpildījis viņš pats,” saka D. Semjonovs.

Tā vietā, lai runātu par nevajadzīgu konkurenci, “Novikontas” un

Jūras akadēmija esot vienojušās par sadarbību, lai reklamētu jūrnieka profesiju skolēnu vidū. “Mēs rādām, ka iespējas apgūt šo profesiju ir daudzveidīgas. Mūsu kopīgais vēstījums ir tāds, ka jūrniecība ir alternatīva aizbraukšanai no Latvijas! Tu strādāsi ārvalsts kompānijā, bet dzīvoši Latvijā, turklāt nopelnīto naudu tērēsi Latvijā, tā atbalstot savas valsts ekonomiku! Pašlaik situācija ir tāda, ka daļa kuģu īpašnieku ir gatavi novērsties no mums, tomēr vēl pār plecu atskatās: paga, te tomēr kaut kas būs! Un šo brīdi mēs nedrīkstam palaist garām! Es neapgalvošu, ka Latvijas jūrniecības izglītība ir tik laba, ka tur neko nevajag mainīt. Mainīt vajag! Mums uz pieeju mācībām jāpaskatās no pavisam cita skatu punkta. Un mums ir piemēri tepat Latvijā, kā to varētu darīt. Medicīna, aviācija – tās mums ir soli priekšā ar savu pieeju. Mums ir labs aprīkojums, trenāžieri, bet pieeja jāmaina,” skaidro D. Semjonovs.

Viņš ir pārliecināts, ka jaunais jūrniecības izglītības koncepts ir liels solis pareizā virzienā. “Konceptijā jau ir nākotnes redzējums, un tas ir ļoti svarīgi. Tā ir sagatavota nevis gadam vai diviem, bet gan desmitgadēm. Godīgi sakot, mēs pat nebijām no šīs koncepcijas gaidījuši tik daudz! Paveikts milzīgs darbs,

►►► 19. lpp.

cepurī nost! Katrs posms balstīts uz ļoti nopietniem pētījumiem, un katrs pētījums tika apspriests un izvērtēts. Nebija tā, ka Jūras administrācijas speciālisti teiktu: tagad būs tā, kā esam uzrakstījuši koncepcijā! Nē, tas ir dokuments, kurā izstrādē visu laiku tika iesaistīti nozares speciālisti. Vienīgais jautājums – vai to ļaus īstenot?... Izskatās, kādam vajag akadēmiju, Liepājas koledžu... Šis ir brīdis, kad jūrniecības nozarei jābūt vienotai un gatavai visiem līdzekļiem aizstāvēt savas mācību iestādes! Tāpat kā jābūt vienotiem un gataviem turpināt uzlabot ne tikai mācību procesu, bet arī jauniešu piesaistīšanu nozarei,” uzsver izpilddirektors.



Viņš piebilst, ka katram jūrniekam ir iespēja dot savu ieguldījumu nozares popularizēšanā, vai arī gluži pretēji – jauniešu “atbaidīšanā”. “Ļoti konkrēts piemērs. Pazīstu kapteini, kurš visu laiku teica, ka viņa dēls nu nekādā gadījumā nebūs jūrnieks, taču puišis tagad ļoti sekmīgi studē akadēmijā, jo viņš ļoti labi zina un saprot, ko nozīmē darbs jūrā, un redz, kā dzīvo viņa ģimene. Bet kāds cits, kurš dzirdējis, ko agrāk teica kapteinis, domā – uz jūru nekādā gadījumā, tas kapteinis tā teica, un viņš taču zina vislabāk!”

Pati “Novikontas” koledža pašlaik ir lielu un patīkamu pārmaiņu priekšā – tiek plānots jau šovasar uzsākt pašiem savs ēkas celtniecību. Tas pavērs jaunas iespējas, būs jaunas darbnīcas, liels treniņu poligons. Jaunās telpas dos iespēju piesaistīt arī vairāk ārvalstu studentu. “Mēs darīsim visu, lai tas kļūtu vismaz par Eiropas līmeņa jūrniecības izglītības centru!” sola Dmitrijs Semjonovs. ■

Sarma Kočāne

Jūrnieks vakar, šodien un rīt

Iemesli, kāpēc cilvēki izvēlas jūrnieka profesiju, ir dažādi. Vieniem jūra nozīmē brīvību, citiem iespēju aiziet no ikdienas problēmām krastā, vēl kādu tā vilina ar labu samaksu vai izvēli ietekmē ģimenes tradīcijas, bet ļoti iespējams, ka cilvēks vienkārši izjūt jūras vilinājumu – saslīmis ar jūru uz mūžu. Patiesībā līdzīgi varētu spriest par ikvienas citas profesijas pārstāvjiem, bet jūrnieka profesija tomēr šķiet īpašāka, un tā ir bijis jau gadu simtiem.

Dažādās pasaules valstīs jūrnieku darba prestižs un ieguldījums ekonomikā tiek vērtēts atšķirīgi. Piemēram, Singapūras valdība jau 1970. gadā atzina, ka jūrnieku ieguldījums valsts ekonomikā ir tik nozīmīgs, ka kopš septiņdesmitajiem gadiem Singapūras jūrnieki ir atbrīvoti no ienākuma nodokļa maksāšanas.

Senais mīts, ka jūrnieki ir tikai dzīves baudītāji, kuri savu naudu atstāj ostmalas krogos, kaujas un uzdzīvo kopā ar vieglas uzvedības jaunkundzēm, ir atstājams pagātnes nostāstiem un jūras romantikas apvītiem piedzīvojumu romāniem, jo mūsdienu jūrnieka tēls ir pavisam citāds. Jūrnieks ir ļoti izglītots un darbā ļoti noslogots cilvēks, kuram nereti nav laika pat nokāpt no kuģa, kad tas piestājis kārtējā ostā.

Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) ir apkopojusi un izanalizējusi aptaujas datus par to, kāpēc cilvēki ir izvēlējušies darbu jūrā, un, lūk, desmit visbiežāk nosauktie iemesli.

1. Laba alga. To novērtē cilvēki visās pasaules malās, bet jo īpaši tā sauktajās trešās pasaules valstīs un tajās, kur starp darbu krastā un jūrā ir ievērojamas atšķirības. Cilvēki novērtē to, ka var nodrošināt sev un ģimenei cilvēka cienīgu dzīvi.
2. Iespēja veidot profesionālo karjeru. Tie, kuri mērķtiecīgi ceļ profesionālo kvalifikāciju, apmēram desmit gadu laikā var kļūt par kuģa kapteini vai vecāko mehāniķi.
3. Iespēja ceļot. Lai gan arī bez darba jūrā cilvēks tagad var apceļot pasauli, tomēr jūrnieki to piemin kā pievienoto

vērtību citiem ieguvumiem no jūrnieka profesijas.

4. Ilgtērmiņa perspektīva. Tā ir drošība, ka ne šodien, ne nākotnē nebūs jāuztraucas par bezdarbu.
5. Apziņa, ka jūrnieka darbs ir starptautiski nozīmīgs.
6. Dinamisks un aizraujošs darbs. Šīs profesijas pārstāvjus neierobežo biroja četras sienas un krēsls pie darba galda.
7. Profesijas kvalifikācijas starptautiska atzīšana. Kuģa virsnieka kvalifikācija atbilst starptautiskiem standartiem, tāpēc ir iespējams strādāt jebkurā pasaules kuģošanas kompānijā un neviens neapšaubā jūras speciālista profesionālo kompetenci.
8. Ilgs atvaļinājums. Pēc jūrā nostrādātiem mēnešiem seko vairākus mēnešus garš atvaļinājums krastā, ko nebauda nevienas citas profesijas cilvēki.
9. Jūrā iegūtā dzīves pieredze. Tā ir unikāla, krasta dzīvē tādu iegūt nav iespējams, piemēram, attiecības ar cilvēkiem un attieksme pret darbu, noteiktība un spēja uzņemties atbildību.
10. Iespēja pārkvalificēties darbam krastā. Iegūtā kvalifikācija un pieredze jūrā ļauj viegli atrast darbu arī krasta specialitātēs.

Protams, katrai medaļai ir divas puses, un visiem ieguvumiem un plusiem, kas runā par labu jūrnieka profesijas izvēlei, pretim stāv iespējama apdraudējuma un minusi, no kuriem visbiežāk nosauktie ir milzīgā atbildība, nogurums, iespējamie pirātu uzbrukumi, kā arī negodprātīgi darba devēji.

Itin neviens jaunajam cilvēkam, kurš izvēlas jūrnieka karjeru, nesola tikai vieglas dienas, tomēr, neskatoties uz iespējamajiem riskiem, jaunie cilvēki izvēlas šo ceļu. Diemžēl pēdējo piecu gadu tendence dara bažīgus un uzmanīgus gan kuģu īpašniekus, gan jūrniecības mācību iestāžu vadītājus, gan pasaules jūrniecības sabiedrību kopumā, un tā ir jauno cilvēku skaita samazināšanās, kuri darba dzīvi izvēlas saistīt ar jūru. Āzijas valstīs gan šāda tendence nav vērojama, turpretī Eiropas valstis un IMO ne tikai pauž satraukumu, bet arī meklē iespējas, kā jauniešus ieinteresēt kļūt par jūrniekiem.

Pienāk kritiskais brīdis, kad problēma ir samilzusi un situācija prasa risinājumu. Mēs mēdzam sevi šautīt un it kā noniecināt savu varēšanu, prasmes, rīcības spēju, maldīgi domājot, ka tikai pie mums ir slikti un ka, piemēram, citās Eiropas valstīs īstenotā jūrniecības, tai skaitā arī jūras izglītības politika un stratēģija ir tālredzīgi veidotas un nav problēmu piemēklētas.

Jūrniecības izglītība Latvijā jau gadus divdesmit ir jaunas koncepcijas gaidās. Gandrīz tūlīt pēc Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) pirmā izlaiduma 1994. gadā par jūrniecības nozari atbildīgie saprata, ka būs nepieciešamas reformas, lai LJA diplomu atzītu pasaulē, lai Latvijas Jūras akadēmijas vārds būtu to pasaulē atzīto augstskolu vidū, kuru programmas ir starptautiski akreditētas un atbilst STCW konvencijas prasībām. Ne bez problēmām un grūtībām, ejot soli pa solim, Latvijas Jūras akadēmija ir virzījies uz šo mērķi – augstskola ir akreditēta, mūsu jūrnieku izglītības dokumentam ir svars, bet jūrniecības izglītības joma joprojām prasa uzlabojumus un nākotnē vērstu redzējumu.

Bet, pirms iztīrām situāciju Latvijas jūrniecības izglītības laukā, apzinām ieguvumus un aplūkojam iespējamus draudus, ielūkosimies, kas ar izglītības nozari notiek pasaulē, Eiropā un mūsu tuvākajās kaimiņvalstīs.

Vai būt jūrniekam šodien ir prestiži?

Uz šo jautājumu atbildes meklē gan pasaules jūrniecībā iesaistītās institūcijas, gan ikviens indivīds, kurš stāv uz jūrnieka profesijas izvēles ceļa. Gribētos, lai tā būtu, bet, domājot par Eiropu, šķiet, daudz kas ir salaists grīstē, un to ir izdarījuši vispirms jau paši Eiropas kuģu īpašnieki. Norvēģijas, Nīderlandes un Dānijas kuģu īpašnieki, kuri lielā mērā nosaka toni pasaules kuģošanas

biznesā, izdevumu samazināšanas nolūkā kuģu apkalpes labprāt komplektē ar tā dēvēto lēto darbaspēku, kas nāk pārsvarā no Filipīnām un Indijas. Visvairāk nodarbināti, protams, tiek filipīnieši, un tieši Norvēģija, kurai ir viena no lielākajām kuģu flotēm, visvairāk lobē filipīniešu profesionālās kvalifikācijas atzīšanu, lai gan IMO jau vairākus gadus noris diskusijas par Filipīnu jūrnieku nepietiekamo sagatavotību. Norvēģi saprot: ja vienā jaukā dienā vajadzētu atteikties no filipīniešiem, aptuveni 80% viņu kuģu paliktu bez apkalpēm.

Neviens neapšaubā, cik svarīgi, lai jūrnieka profesija būtu zīmols, un šim zīmolam jābūt tik spēcīgam, lai tas spētu iedvesmot jaunos cilvēkus profesijas izvēlē. Bet atklāts paliek jautājums, vai Eiropas kuģošanas kompāniju saimnieki ir gatavi ko mainīt savā biznesa filozofijā un vai Eiropas likteņa lēmēji ir gatavi mainīt likumus Eiropas nākotnes vārdā? Diemžēl ES līmenī pietrūkst politiskās gribas, lai pieņemtu lēmumu kaut ko mainīt, un to apliecina arī bezzobainā un neko neizsakošā "Eiropas jūras transporta stratēģija 2008–2018".

Norvēģija

Tomēr Norvēģijas kuģu īpašnieki sāk apzināties, ka gadiem ilgusi trešo valstu jūrnieku nodarbināšanas politika sāk radīt negatīvu rezonansi: Norvēģija jau sāk izjust ne tikai labi sagatavotu jūrnieku trūkumu, bet arī jauniešu intereses trūkumu par jūrnieka profesiju. Tā, piemēram, Edvins Endresens, kuģošanas kompānijas "Solvang", kura savā flotē nodarbina aptuveni 700 jūrnieku, izpilddirektors, uzsver: "Flotē trūkst speciālistu, un sevišķi bēdīga situācija ir ar gāzes tankkuģiem, kur nav tik vienkārši paņemt darbā jūras speciālistus, jo ir nepieciešama īpaša kvalifikācija. Tas ir ļoti atbildīgs un sarežģīts darbs, tāpēc jūrnieku sagatavošanai jābūt visaugstākajā līmenī."

Kompānijai "Solvang" ir biroji Norvēģijā, Latvijā un Filipīnās, un tieši te Norvēģijas kompānija saskata speciālistus, kuri nākotnē varētu strādāt uz pasaulē modernākajiem un arī komplicētākajiem kuģiem. Lai gan norvēģu kompānija neesot ieinteresēta izspiest no darba tirgus savas valsts jūrniekus, reālā situācija ir tāda, ka norvēģu jūrnieku skaits sakarā ar flotes virsniņu novecošanos samazinās, tāpēc, piemēram, 2017. gadā tikai kompānijai "Solvang" vien būs nepieciešami aptuveni 60 jūrnieku no citām valstīm.

Bet norvēģi arī godīgi atzīst, ka ekonomisku apsvērumu dēļ jau gadiem nav bijis



iespējams nokomplektēt klāja komandu ar norvēģu jūrniekiem, bet tagad, kad norvēģu jaunieši nevēlas kļūt par jūrniekiem, rodas arī virsniņu deficīts, tāpēc nākas lūkoties Filipīnu virzienā, un aptuveni 20 kadetu no šīs valsts ik gadus iziet apmācību "Solvang" kadetu programmā.

Dānija

Dānijas jūrnieku darba tirgū ir citāda situācija nekā Latvijā, jo tai ir viena no lielākajām flotēm pasaulē ar aptuveni 660 kuģiem (15,5 miljoni bruto tonnu), uz kuriem nodarbināti 23 220 jūrnieku, no kuriem aptuveni 13 800 ir dāņi.

Tas nozīmē, ka Dānijā aptuveni 2,2% no visiem nodarbinātajiem ir jūrnieki. Pēdējo 10 gadu laikā gan to skaits ir sarucis par 0,6%, un Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija (DKIA) par šādu tendenci ir satraukta un uzskata, ka tikai jauniešu ieinteresēšana jūrnieka profesijas apgūvē un labi izglītots darbaspēks būs tas, kas nākotnē nodrošinās Dānijas jūrniecības nozares konkurētspēju. DKIA aicina Dānijas jūrniecībā iesaistītās organizācijas un biznesa pārstāvjus, valsts institūcijas un jūrniecības mācību iestādes izveidot modernu jūrniecības apmācības paketi, lai jūras speciālisti būtu konkurētspējīgi starptautiskajā darba tirgū, vispirms jau domājot par Dānijas flotes nodrošināšanu ar savas valsts speciālistiem. Dānijas kuģu īpašnieki vēlas panākt, lai ik gadus izglītības diplomu saņem un Dānijas flotei var pievienoties vidēji 350 jūras virsniņu, bet līdz vēlamajam vēl ir tālu, pagaidām ik gadus floti papildina vidēji 150 jūrnieku.

Diemžēl skaitļi par situāciju flotē nav iepriecinoši, piemēram, kuģošanas kompānijā "Maersk Line" no 2010. līdz 2016. gadam dāņu – kapteiņu vecāko palīgu skaits samazinājies par trešdaļu, bet kapteiņu uz

▶▶▶ 22. lpp.



►►► 21. lpp.

pusi, kas negatīvi ietekmē Dānijas jūrniecības klasteri kopumā. Flote ir augusi, bet Dānijas jūrnieku īpatsvars samazinājies. Tajā pašā laikā nozare atzīst, ka Dānijas jūrnieku profesionālais līmenis ir labs un nav bažu par viņu konkurētspēju starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, un par to jāpateicas Dānijas jūrniecības izglītības politikai, kas vērsta uz starptautiskajam līmenim un starptautiskajām konvencijām atbilstošu speciālistu sagatavošanu Dānijas tirdzniecības un zvejas flotei, kā arī konkurētspējīgu jūrnieku sagatavošanu starptautiskajam jūrnieku darba tirgum.

Daudz tiek darīts, lai ieinteresētu jauniešus par darbu jūrā. Piemēram, Frederikshavnas pašvaldība ir izvirzījusi mērķi pie sevis izveidot Zilās Dānijas centru un panākt, lai 45% no vietējiem jauniešiem izvēlas kādu no jūrnieka profesijām.

Dānijas jūrniecības nozare 2016. gadā izvērsa kampaņu, lai mudinātu vecākus pievērst savus bērnus jūrniecības izglītības iegūšanai. Kampaņas organizētāji ir pārliecināti, ka uzdevums nav stāstīt par to, ko cilvēki jau zina, bet gan par to, kur viņu zināšanas ir nepietiekamas. Trīs no četriem vecākiem, kuriem ir bērni no 14 līdz 23 gadu vecumam, iesaka saviem bērniem iegūt vidējo izglītību, tāpēc ir svarīgi orientēt jauniešus uz arodizglītības iegūšanu.

“Raugoties jūrniecības nozares nākotnē, nepārprotami redzam, ka tai būs nepieciešami kvalificēti darbinieki, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai aizvien vairāk jauniešu izvēlas jūrnieka profesiju. Dānijas jūrniecība no savas puses ir gatava piedāvāt aizraujošu un labi atalgotu darbu. Dānijā jūrniecības izglītību var iegūt piecās mācību iestādēs, un, atbalstot šo izglītības sistēmu, tai skaitā nodrošinot jūrniecības izglītības



1935. gadā būvētais mācību kuģis “Georg Stage” ik gadus kļūst par mājām un prakses vietu 60 topošajiem jūrniekiem, kuri apgūst specialitāti kādā no Dānijas jūrniecības mācību iestādēm. 2016. gadā kuģa remontā ieguldīja 20 miljonus dāņu kronu, jo prioritāte ir kuģošanas drošība.

iegūšanu bez maksas, iespējams kaut nedaudz mazināt kvalificētu jūrnieku trūkumu mūsu flotē. Bet tam vajadzīgi politiski lēmumi, un to nozare bez valdības atbalsta nevar panākt,” uzskata DKĪA prezidents Klauss V. Hemingsens.

Lietuva

Lietuvas Jūras akadēmija, kas atrodas Klaipēdā, kā reģionālā augstākā mācību iestāde ieguvusi 54,5 reitinga punktus, kas salīdzinājumā ar citu Lietuvas augstskolu rādītājiem ir atzīnīgi vērtējams rezultāts. 2016. gadā Lietuvas Jūras akadēmiju absolvēja 170 jauno speciālistu: 61 kuģu



vadītājs, 45 kuģu mehāniķi, 31 loģistikas speciālists, 23 ostu un kuģniecības finansisti un 10 ostu un kuģniecības vadītāji.

Līdzīgi kā ostu nozarē, arī jūrniecības izglītības jomā Lietuva ļoti ambiciozi piesa-ka savas iespējas un ļoti pārliecinoši runā par saviem sasniegumiem. Viņi nepazīst kautrīgu malā stāvēšanu vai nepārliecinošu sava viedokļa paušanu. Ja Klaipēdas osta, tad lielākā Baltijas jūras reģionā, ja Lietuvas Jūras akadēmija, tad labākā mācību iestāde starp citām.

Kaut Lietuvas jūras robeža nav necik gara, Lietuva sevi pozicionē kā lielu jūras valsti, tāpēc šeit netiek apspriesta iespēja Jūras akadēmiju pievienot vai apvienot ar kādu citu augstskolu, un tas vieš drošību gan akadēmijas studentiem, gan pasniedzējiem, gan arī tiem, kuri vēl tikai gatavojas savai nākotnes profesijas izvēlei. Jūrnieka profesijas popularizēšanā aktīvi iesaistās paši akadēmijas studenti un pasniedzēji, organizējot karjeras dienas Lietuvas skolās un ģimnāzijās.

Igaunija

Igaunijā jau vairākus gadus noris diskusijas par to, kāpēc Igaunija zaudē jūras valsts statusu un prestižu. Viena no galvenajām atziņām, pie kuras nonākuši diskusiju dalībnieki: tas noticis tāpēc, ka krities jūrniecības izglītības līmenis un prestižs. Daudzi no diskusiju dalībniekiem, tai skaitā Igaunijas Jūras akadēmijas absolventi atzīst, ka izglītības līmenis sācis kristies no 2006. gada, un viens no iemesliem ir tas, ka trūkst spēcīga līdera – augstskolas rektora.

2012. gadā Igaunijas valdība apstiprināja Nacionālo attīstības plānu, tajā iekļauta arī Igaunijas jūrniecības politika 2012–2020, kurā par prioritāti noteikta jūrniecības izglītība. Šī prioritāte noteikta, pamatojoties uz Ekonomikas ministrijas veikto pētījumu par darbaspēka pieprasījumu līdz 2023. gadam un 2015. gadā veikto jūras darbaspēka pētījumu, kas liecina, ka 2016. gadā pasaules flotē trūka vairāk nekā 60 tūkstoši kuģu virsnieku un ka Eiropas Savienība sevišķi izjūt kuģu virsnieku – ES pilsoņu deficītu. Šiem datiem jāvieš pārliecība, ka jūrniecības izglītību ieguvušajiem Igaunijas speciālistiem būs pieejamas gan prakses vietas jūrā studiju laikā, gan darbs starptautiskajās kuģošanas kompānijās visā pasaulē.

Domājot par valsts līmenī pausto atbalstu jūrniecības izglītībai Igaunijā, zināmu neizpratni rada tas, ka 2014. gada 1. augustā

Igaunijas Jūras akadēmiju (IJA) pievienoja Tallinas Tehniskajai universitātei (TTU). Šo situāciju par normālu neuzskata ne Igaunijas jūrniecības nozarē iesaistītie uzņēmumi, ne augstskolas pasniedzēji, ne arī tie, kuri tur apgūst kādu no jūrnieka specialitātēm. Tallinas Tehniskās universitātes absolventiem nācies piedzīvot ļoti nepatīkamus pārrēķinus, jo viņu diplomos neparādās ieraksts, ka attiecīgais speciālists ir jūras inženieris, tur rakstīts, ka TTU absolvents ieguvis inženiera kvalifikāciju. Tomēr igauņi nav atmetuši cerību, ka viss nostāsies savās vietās un IJA atkal kļūs patstāvīga.

Izvērtējot augstskolu atdevi, viens no kritērijiem ir tas, cik daudz augstskolas beidzēju jau pirmajā gadā ir spējuši iekārtoties darbā savā specialitātē. Tas ir arī viens no galvenajiem kritērijiem, pēc kuriem nosaka, kurās specialitātēs augstskolā vajadzētu samazināt uzņemamo studentu skaitu, jo nav pieprasījuma pēc attiecīgās kvalifikācijas speciālistiem. Pētījums parādīja, ka no visām TTU fakultātēm pieprasītākos speciālistus sagatavo tieši IJA nodaļa.

Lai mainītu neapmierinošo situāciju Igaunijas jūrniecības nozarē, kas, neraugoties uz deklarētajām valsts attīstības prioritātēm, piedzīvo stagnāciju, tostarp arī jūrniecības izglītības jomā, 2016. gada rudenī uz Igaunijas parlamentu devās vairāki desmiti Igaunijas jūrniecības nozares pārstāvju, tai skaitā TTU Igaunijas Jūras akadēmijas direktors viceadmirālis Tarmo Kouts kopā ar studentiem, pasniedzējiem un absolventiem, lai paustu savu viedokli par nozares attīstību un šķēršļiem, kas to traucē.



Igaunijas jūrniecības nozares speciālisti informē Igaunijas parlamentu par situāciju jūrniecības nozarē, tai skaitā arī jūrniecības izglītībā.

T. Kouts: “Jūras ekonomikā ir liels potenciāls, ja vien tai radītu labvēlīgus apstākļus, sadarbojoties valsts institūcijām, zinātniskajiem institūtiem un privātajam sektoram. Bet visa pamatā tomēr ir izglītība, tai skaitā arī jūrniecības izglītība, kuru ieguvušajiem paveras ļoti plašas darba un karjeras iespējas.”

Sagatavoja Anita Freiberga

Neiekrīti krāpnieku tīklos!

Pasaules flote piedzīvo grūtus laikus. Taupība – tā flotē kļuvusi par vienu no realitātēm. Uz leju tiek spiestas arī jūrnieku algas, un tieši tāpēc jūrnieki ir kļuvuši par vienu no krāpnieku mērķauditorijām. Aprakstītais notikums nav saistīts ne ar Latvijas jūrnieku, ne Latvijas darbā iekārtošanas kompānijām, bet jūrniekiem jābūt modriem, kad tie sastopas ar šķietami vilinošiem darba piedāvājumiem. Vienu no tādiem apraksta tirdzniecības flotes juridisko pakalpojumu birojs “Kravets&Kravets”. Kāds trešais virsnieks, izskatot darba sludinājumus, uzdūrās vilinošam piedāvājumam – lielākai darba samaksai nekā citās kompānijās (4500 angļu mārciņu mēnesī), piedevām visai kārdinošs un gandrīz vai neticams bija, kā kompānija to dēvēja, ceļojuma pabalsts (3500 angļu mārciņu). Juristi, to komentējot, saka, ka kaut kas tāds būtu pārāk dāsns pat labajiem laikiem, nemaz nerunājot par šīs dienas realitātēm.

Redzot tik pievilcīgu piedāvājumu, kārdinājums ir liels, un cilvēkam deniņos straujāk sāk pulsēt asinis: tādu nevar laist garām, diez vai cita tāda izdevība vēl gadīsies!

Sākums ir visai parasts – līguma slēgšana, tikai atšķirībā no tipiskiem darba piedāvājuma gadījumiem nav bijusi vajadzīga nekāda jūrnieka dokumentu pārbaude, un viņš brīnumainā kārtā ir pieņemts darbā, vienīgā prasība – jūrniekam nepilnas nedēļas laikā ir jānosūta kompānijai parakstīts līgums.

Saskaroties ar šādu gadījumu, juristi vispirms īsti nav sapratuši, kā jūrnieka paraksts uz līguma var kalpot kādai krāpnieciskai shēmai, ja nu vienīgi izmantojot viņa identitāti. Bet drīz vien viss kļuva skaidrs. Krāpnieki rakstīja darba kārotājam, ka viņam ar bankas pārskaitījumu jāiemaksā



kompānijas ārvalstu kontā vairākus divus tūkstošus mārciņu par jūrnieka STCW sertifikāta tulkošanu.

Te nu juristi visiem jūrniekiem liek pie sirds – neiekrīti krāpnieku tīklos! Vispirms jau nevienam pretendents par piemērotu attiecīgajam amatam netiks atzīts bez darba intervijām, diskusijām un tiešas komunikācijas, bet sertifikāti parasti tiek izsniegti angļu valodā, kam papildu tulkojumi nav nepieciešami. Neviena oficiāla kuģošanas kompānija vai darbā iekārtošanas birojs nekad no darba pretendentiem nepieprasīs nekādus avansa maksājumus. Un vēl jūrniekiem vajadzētu būt ļoti piesardzīgiem ar jebkuras personas nāvējošas informācijas izpaušanu nezināmiem, kā izrādās, arī krāpnieciskiem uzņēmumiem.

Pieminētajā gadījumā jūrnieks sazinājās ar krāpnieku uzrādīto un reāli eksistējošo kompāniju, lai noskaidrotu gan tās identitāti, gan kontaktpersonu vārdus, gan lūgtu apstiprināt darba piedāvājumu un maksājuma nepieciešamību. Viņš saņēma atbildi, ka nedz kompānijā strādā tādi darbinieki, kas ar viņu bija sazinājušies, nedz kompānijai ir attiecīgs darba piedāvājums, nedz arī prasība pēc mistiskas tulkošanas pakalpojumu apmaksas.

Šoreiz jūrnieks krāpniekus pārtrumpoja, jo izrādījās par tiem gudrāks. Pārlietu aizdomīgs bija piedāvājums, tāpēc vajadzētu atcerēties, ka siers pa brīvu ir tikai peļu slazdā.

Uzlabot drošības kultūru un izpratni par drošību

25. jūnijā tiek atzīmēta Starptautiskā jūrnieku diena, kad daudzu starptautisku ar jūrniecības nozari saistītu organizāciju ļaudis īpašu vērību pievērš jautājumiem, kas saistīti ar jūrnieku darba un sadzīves plusiem un mīnusi. Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) preses dienests vērsās ar jautājumiem pie IMO ģenerāļsekretāra Kitacki Lima (2017. gada 1. janvārī apritēja gads, kopš viņš stājies šajā amatā), un atbildes uz tiem varētu būt interesantas arī mūsu žurnāla lasītājiem.

– Vai, jūsprāt, ITF un IMO var kopīgi strādāt, lai uzlabotu jūrnieku drošību?

– Bieži esmu uzsvēris, cik svarīgi ir strādāt kopā un cik nepieciešama ir informācijas apmaiņa starp visām ieinteresētajām pusēm, it īpaši, kad runa ir par IMO pieņemtajiem lēmumiem un īstenotajiem pasākumiem. Būtiska nozīme ir, piemēram, diskusijām ar jūrniecības organizācijām par cilvēka faktora lomu jūrniecībā. Es vēlētos mudināt ITF kā spēcīgu organizāciju, kas pēc būtības ir ikviena pasaules jūrnieka balss, aktīvi piedalīties daudzajās tehniskajās sanāksmēs, klātienēs un neklātienēs darba grupās, paužot idejas, iesniedzot priekšlikumus un sniedzot speciālistu padomus, lai uzlabotu IMO darbību. Esmu ļoti ieinteresēts, lai lēmumiem, ko pieņem IMO, vienmēr būtu pozitīva ietekme uz reālo pasauli. Šajā ziņā ITF var dalībvalstu vidū paust jūrnieku viedokli, lai atbalstītu tā vai cita lēmuma izstrādes procesu un pieņemšanas gaitu, kā tas jau tika darīts, piemēram, izdarot grozījumus STCW konvencijā par atbildību un kompensācijas prasījumiem jūrnieka nāves vai miesas bojājumu gadījumā, par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, ja noticis jūras negadījums. Visbeidzot, esmu pārliecināts, ka mums vajadzētu koncentrēties un izmantot visus pieejamos datus un domāt par to, kā mēs pārvaldām un izmantojam šo informāciju un kā mēs to darīsim nākotnē. Svarīgi ir analizēt statistikas datus, kas saistīti ar jūras negadījumiem un starpgadījumiem,



IMO ģenerāļsekretārs
Kitacki Lims
IMO 96. sesijas
darba laikā

un tikt skaidrībā ar drošības jautājumiem, un arī šajā ziņā ļoti būtiska palīdzība varētu nākt no ITF un pašiem jūrniekiem.

– Ja jūs kā IMO ģenerāļsekretārs savas prezidentūras laikā varētu gūt tikai vienu lielu uzvaru drošības ziņā, kas tā būtu?

– Lai gan grūti izcelt tikai vienu konkrētu drošības jautājumu, jo viss ir savstarpēji saistīts un cits no cita atkarīgs, tomēr uzskatu, ka cilvēka faktors ir pelnījis atrasties mūsu darba kārtības pirmajā vietā. Kuģu drošība balstās uz labu kuģu būvi, atbilstošu aprīkojumu un tehnoloģijām, kas ir atkarīgi no pareizajiem standartiem, bet pāri visam drošība visvairāk ir atkarīga no mīiedarbības starp jūrnieku un kuģi un no tā, kā tiek apstrādāti ārējie faktori. Īpaši vēlos uzsvērt nepieciešamību modernizēt starptautisko jūras avāriju un drošības sistēmu, darbu pie e-navigācijas ieviešanas, kā arī Polārā kodeksa ieviešanu. Jau

tagad, domājot par jūrnieku drošību, veselības uzturēšanu un dzīvības glābšanu, esam pieņēmuši ļoti nozīmīgas SOLAS prasības, kuras pilnībā stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī, un es ļoti ceru, ka līdz tam laikam būs veikti visi nepieciešamie pasākumi, lai SOLAS prasības pilnībā tiktu ievērotas. Pašlaik viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir pabeigt pārskatīt pamatnostādnes, kas saistītas ar darba regulējumu uz kuģiem, jo viena no nozares aktuālākajām problēmām ir jūrnieku nogurums, kas noved pie bēdīgām sekām, tāpēc ir svarīgi panākt, lai jūrnieki varētu efektīvi un droši veikt savus pienākumus.

– Jūs esat runājis par vēlmi uzlabot sabiedrības izpratni par jūrniecības nozari. Kāpēc tas ir svarīgi un kāda tam varētu būt ietekme uz drošības jautājumiem un jūrnieku drošību?

– Uzlabojot sabiedrības izpratni par jūrniecības nozari, mēs varam

aktualizēt nozarei svarīgu jautājumu izpratni un politikas virzīšanu ārpus mūsu nozares. Jūrniecības sabiedrība lieliski apzinās, cik ļoti savā starpā ir saistīti jūras kravu pārvadājumi un to savienojamība ar sauszemes infrastruktūru, ostu modernizācija un drošība ostās, vides aizsardzība, zivsaimniecība, jūras enerģijas ražošana, tūrisms, muita, robežsardze, kuģošanas drošība. Nozare apzinās, kādu labumu tas viss dod tautsaimniecībai, bet diemžēl bieži nākas pārliecināties, ka tas viss nestrādā kā vienots mehānisms, jo dažādas jomas atrodas dažādās pakļautībās, taču svarīgi ir panākt saskaņotu darbību. Tieši tāpēc ir tik svarīgi popularizēt jūrniecības nozari ārpus šīs nozares robežām, jo tikai strādājot un kopīgi plānojot darbību var panākt pozitīvu rezultātu, tai skaitā arī uzlabot jūrnieku drošību un aizsardzību.

Tieši tāpēc, atzīmējot Starptautisko jūrnieku dienu, kuras moto ir "Jūra visiem", mēs vēlamies celt jūrnieka darba vērtību un panākt, lai paši jūrnieki apzinātos, cik nozīmīgi viņi ir jūrniecības nozarei, lai viņi ir lepnī par savu profesiju un savu karjeru. Tāpat vēlamies pievērst sabiedrības uzmanību un radīt priekšstatu par jūrnieku milzīgo ieguldījumu ekonomikas attīstībā.

– Septiņdesmit piecas valstis ir ratificējušas IMO Konvenciju par darbu jūrniecībā. Vai šī konvencija tiešām ir instruments, kas aizsargās jūrnieku tiesības un intereses?

– MLC var uzskatīt par "ceturto pīlāru", un tas ir viens no vissvarīgākajiem jūrniecības normatīvajiem regulējumiem, kas darbojas ciešā sasaistē ar IMO Starptautisko konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW). ILO un IMO kopīgi ir izveidojušas ekspertu darba grupu, lai nopietni sekotu MLC konvencijas pildīšanai un visiem tiem jautājumiem, kas attiecas uz darba un atpūtas stundu grafika ievērošanu, jūrnieku medicīniskajām apskatēm, taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras

negadījumos, kompensācijām nāves gadījumā vai darba atstāšanu veselības problēmu dēļ. Tie visi ir reāli pasākumi, lai MLC konvencija tiešām darbotos jūrnieku labā.

– Arī jūs pats esat strādājis uz kuģiem. Kas jums bija visgrūtākais jūrā?

– Tā ir taisnība, ka visgrūtākais jūrniekam ir ilgstošā atšķirtība no mājām un ģimenes, un arī es to esmu piedzīvojis. Bet varu arī teikt, ka visa mana turpmākā karjera ir balstījusies uz pieredzi, ko ieguvu, strādājot jūrā, kur apguvu jaunas prasmes. Man patika ceļot, redzēt dažādas ostas, piedzīvot laika apstākļu maiņu, izjust jūras skaistumu un skarbumu, un to visu nevar aizmirst. Esmu pārliecināts, ka šodienas jūrniekam ir vairāk iespēju komunicēt ar tuviniekiem un draugiem, jo iespējams sazināties ar interneta starpniecību, un iespējas ar katru dienu palielinās. Ja šodien kas pietrūkst jūrniekam no tā, kas bija mums, tad tas ir lepnums par savu profesiju, un to noteikti vajag vairot.

– IMO nesen izstrādāja e-navigācijas ieviešanas stratēģiju. Kāds ir jūsu viedoklis par attiecībām starp cilvēku, tehnoloģijām un kuģi, kad runa ir par navigāciju?

– E-navigācijas stratēģijas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, samazināt kļūdas un atvieglot jūrniekiem, jo īpaši kapteiņiem, lēmumu pieņemšanu, apgādājot lietotājus uz kuģiem ar modernām un pārbaudītām tehnoloģijām. Ja atskatāmies uz 20. gadsimta tehnoloģijas sasniegumiem, tur ir, piemēram, radari, kas kalpoja, lai cilvēki labāk varētu vadīt kuģus, bet tagad ir pienācis jaunākās paaudzes tehnoloģiju laiks. Bet nedomāju, ka pienāks laiks, kad kuģošana iztiks bez jūrniekiem, jo vienmēr būs jautājumi, kas prasīs cilvēka pārraudzību, un to nevarēs mazināt nekādas navigācijas tehnoloģijas. Tomēr nākotnē "gudrās tehnoloģijas" var palīdzēt jūrniekam, piedāvājot atbalstu lēmuma pieņemšanā.

– Jūs nākat no pasaules daļas ar labām jūrniecības tradīcijām, bet tas ir arī reģions, kas prasa tālāku attīstību, ja runājam par kuģošanu un jūras vides

aizsardzību. Cik aktīvu jūs vēlētos redzēt IMO, piemēram, pirātisma apkarošanā?

– IMO pieņemto lēmumu reāla īstenošana un IMO ietekmes un resursu palielināšana ir bijuši divi galvenie uzstādījumi, kurus esmu uzsvēris, stājoties IMO ģenerālsekretāra amatā. Tikai efektīvi realizējot pieņemtos lēmumus, var nodrošināt nozares saprātīgu un ilgtspējīgu attīstību, tāpēc ļoti svarīgs IMO dalībvalstīm bija audits, lai iegūtu iespējami vispusīgu priekšstatu par reālo situāciju. IMO ir strādājusi un arī turpinās strādāt ar partneriem Āzijā un Klusā okeāna reģionā, jo šiem reģioniem ir ļoti svarīga loma starptautiskajā kuģošanā, bet šīs valstis ievērojami atšķiras jūras infrastruktūras un resursu pārvaldības ziņā, tāpēc, lai īstenotu IMO pieņemtos lēmumus, tām ir nepieciešama ārējā palīdzība.

Kas attiecas uz pirātismu, tad IMO ir atbalstījusi nolīguma pieņemšanu par reģionālo sadarbību Āzijā (ReCAAP) cīņai ar pirātismu un bruņotu laupīšanu, kas sevi apliecinājis kā veiksmīgs models. Uzskatu, ka mums, domājot par cīņu ar pirātismu, ir jāskatās uz problēmu daudz plašāk. Nevajadzētu šauri koncentrēties tikai uz pirātismu kā atsevišķiem uzbrukumiem, kas vērsti pret kuģiem, bet aplūkot problēmu plašāk, domājot par iespējamiem terorisma draudiem, kas vērsti pret kuģiem un ostām, ieskaitot kiberuzbrukuma draudus. Tieši tāpēc vajadzētu pastiprināt valsts iestāžu sadarbību, veidojot vienotu valsts jūras politiku, kā arī veidot starptautiskas aģentūras, kas būtu atbildīgas par jūrniecības nozares un ostu attīstību, aptverot visus drošības jautājumus. Jau tagad strādājam, lai vairākās Āzijas un Klusā okeāna reģiona valstīs pārskatītu jūras transporta politiku, kas ietver kuģu un ostu saskarsmes problēmas, un šajā darbā vēlamies ne tikai palielināt IMO ietekmi, bet arī piesaistīt, piemēram, Pasaules muitas organizāciju. Drošība ir īstais atslēgas vārds, un mums jākoncentrējas, lai uzlabotu drošības kultūru un izpratni gan valsts sektorā, gan uzņēmējdarbībā, gan katra atsevišķa cilvēka apziņā. ■

Avots: ITF

Vai regulas papildinājumi reāli pasargās jūrniekus?

2017. gada 18. janvārī stājās spēkā pirmie grozījumi MLC 2006 konvencijā, kas nodrošinās jūrniekiem un viņu ģimenes locekļiem aizsardzību, ieviešot finanšu drošības sistēmu, lai panāktu, ka kuģa īpašnieks izmaksā jūrniekam vai viņa ģimenei kompensāciju gadījumā, ja jūrnieks zaudē darbaspējas: piedzīvo nelaimes gadījumu, darbā iegūst invaliditāti vai zaudē darbaspējas arodslimību gadījumā, kā arī jūrnieka nāves gadījumā. Sagaidāms, ka jaunie papildinājumi palīdzēs jūrniekiem arī tajos gadījumos, kad kuģu īpašnieku vainas dēļ viņi ir pamesti likteņa varā bez iztikas līdzekļiem un darba samaksas ārvalstu ostās.

Kuģus, kas ienāks to valstu ostās, uz kurām attiecas MLC 2006 konvencijas prasības, tātad arī jauno papildinājumu prasības, pārbaudīs ostas valsts kontrole, lai pārliecinātos par dokumentu atbilstību MLC konvencijai. No 81 valsts, kas ratificējusi MLC konvenciju, tikai divas izteikušas oficiālu neapmierinātību ar jaunajiem grozījumiem, bet vēl divas citas valstis lūgušas atlikt grozījumu stāšanos spēkā līdz 2018. gada 18. janvārim.

ITF prezidents Padijs Krumlins ar gandarījumu atzīst: "Beidzot stājas spēkā papildinājumi MLC konvencijai un regulējums, kas nosaka, ka



Padijs Krumlins.

kuģu īpašnieks ir atbildīgs par to, lai kuģu apkalpes netiktu pamestas bezpalīdzīgā situācijā. Šis papildinājums nāca ilgi un grūti, tieši tāpat kā pati MLC konvencija, bet ITF ir lepna, ka piedalījās šīs konvencijas izstrādē, strādājot kopā ar IMO, tās dalībvalstīm un kuģošanas kompānijām. Tagad visām iesaistītajām institūcijām ir jāsadarbojas, lai nodrošinātu, ka konvencijas prasības tiešām tiek arī ievērotas."

Ir svarīgi, lai arī jūrnieki saprastu, ko nozīmē šis pārmaiņas. Ieteikums

jūrniekiem – pārbaudīt, vai attiecīgā kuģa īpašnieka un kuģa apdrošināšanas polise ir derīga. Un vēl jūrniekiem vajadzētu atcerēties, ka gadījumā, ja kuģis tiek pamests likteņa varā, nekavējoties ir jāceļ trauksme, bet visos neskaidrības gadījumos, jūrniekiem vajadzētu interesēties tīmekļa vietnē: www.itfseafarers-abandonment.org.

Jūrnieki sauc pēc palīdzības

No 2016. gada maija kuģa "Chem Violet" 12 cilvēku apkalpe (Turcijas jūrnieki) ir pamesta likteņa varā. Apkalpes locekļi ir spiesti dzīvot gandrīz vai badā, antisanitāros apstākļos starp atkritumiem un insektiem. Līdzīgas situācijas, kad apkalpes locekļi, kuri sniedz pakalpojumus kādai no kuģošanas kompānijām, tās maksātspējas dēļ kļūst par ķīlniekiem bez iztikas līdzekļiem, darba samaksas un iespējas atgriezties mājās, nav retums. Situāciju saasināja 2008. gada krīze, no kuras pasaules tirdzniecība, tai skaitā kuģošanas bizness, vēl nebij atkopies, kad sekoja jauni finansiāli satricinājumi un tirdzniecības apjoms kritās, kas noveda pie jūras pārvadājumu jaudas pārpalikuma.



"Chem Violet".

Pieminētajā gadījumā jūrnieku advokātam pēc tiesas lēmuma izdevās panākt, ka kompānija "Petrobbras", kas no kompānijas "Eco-ships" fraktēja kuģi "Chem Violet", pārskaitīja 13 tūkstošus ASV dolāru pārtikas iegādei jūrniekiem.

Līdzīgs incidents noticis ar kuģošanas kompānijai "Neyah" piederošo kuģi "Varada Buzios", kas tika aizturēts par algas neizmaksāšanu apkalpei – filipīniešu un ukraiņu jūrniekiem.

Vēl ITF ir cēlusi trauksmi par Turcijai piederošā un ar Panamas karogu kuģojošā kuģa "Sea Honesty" 17 apkalpes locekļiem, kuri jau septiņus mēnešus iesprostoti Alžīrijas ostā.

ITF inspektors Mohameds Aračedi ziņoja: "Uzskatu, ka jūrnieki ir uz reālas pašnāvības robežas, un tas vistiešāk raksturo milzīgo izmisumu, kādā viņi nonākuši. Lai gan īpašnieks ir pametis vienu no saviem kuģiem kopā ar visiem jūrniekiem, tas joprojām turpina nodarbināt citus kuģus. Cilvēki ir izmisumā. Šādas situācijas nav pieļaujamas un kuģu īpašniekus šādos gadījumos nedrīkst atstāt nesodītus!"

Tikai pateicoties Alžīrijas arodbiedrībai, kas ir ITF biedre, Alžīrijas ostas pārvaldes, Turcijas un Indijas vēstniecību palīdzībai, divi turku un 15 indiešu jūrnieki nav palikuši bez minimāliem iztikas līdzekļiem.

Šķiet absurdi, bet kuģa īpašnieks vairāk nekā pusgada laikā nav spējis rast risinājumu nenormālajai situācijai. Bet jūrnieki ir nonākuši līdz kritiskajai robežai. ■

Jūrnieka ABC

Derīgi padomi, kā uz kuģa izvairīties no kultūršoka

Tā kā jūrnieki strādā pasaules jūrās daudznacionālos kolektīvos, viņiem der atcerēties dažas iezīmes un atšķirības, kas saistītas ar cilvēku piederību dažādām nacionalitātēm un reģioniem.

Rietumu kultūras cilvēki ar sarunas partneri mēdz meklēt acu kontaktu, lai pārliecinātos, ka viņš teikto ir sapratis, un acu skatienu novēršanu eiropieši uzskata par tādu kā izvairīšanos no tiešas atbildes. Ja neskatās acīs, kas gan viņam varētu būt aiz ādas? Pavissam savādāk uz to reaģē citu tautību cilvēki. Piemēram, Japānā tiešs acu skatiens tiek uzskatīts par rupju un pat agresīvu izpausmi. Izrādās, pat krievi citādāk izprot ciešu acu skatienu, ko var iztulkot kā aicinājumu uz intīmām attiecībām.

Indonēzijā par rupju žestu uzskata ar rādītājpirkstu norādīt uz cilvēku, bet Bangladešā nepieklājīgs žests ir uz augšu pacelts īkšķis, ko mēs lietojam, kad vēlamies pateikt, ka viss ir kārtībā un viss notiek ļoti labi. Ķīnā un arī citās Āzijas valstīs par nepieklājīgu uzskata dzēriena ielešanu sarunu biedra glāzē no savas pudeles.

Vācijā nav pieklājīgi savu krēslu pievilkt tuvāk blakussēdētājam, bet par laimi uz kuģa tas nedraud, jo krēsli ir piestiprināti pie pamatnes.

Skandināvijā cilvēki neuzskata, ka katru klusumu vajadzētu aizpildīt ar sarunām. Klusums tiek uzskatīts par zelta vērtu, jo ļauj domāt. Diemžēl daudzi neprot novērtēt klusumu un pret to visiem spēkiem cīnās.

Īri ļoti labi apzinās savus trūkumus, runā par tiem ar smaidu un pat nedaudz lepojas.

Spāņi ir patiesi, sirsnīgi, atvērti, ar humoru apveltīti un spējīgi strādāt komandā, bet viņiem ir tendence ieslīgt garās diskusijās, tādējādi viņi neievēro pārrunu reglamentu. Spāņi ir tie, kas novērtē cilvēku pēc apģērba, bet grieķiem ir raksturīga augstprātība.

Eiropā ļoti augstu tiek vērtēta precizitāte. Lielbritānijā punktualitāte ir stingrs noteikums, tāpēc britus var ļoti sadusmot pat viena nokavēta minūte sardzes maiņas laikā. Angļiem pieņemts apmainīties ar rokasspiedieniem tikai pirmajā tikšanās reizē.

Arābi parasti sarunas laikā cenšas radīt abpusējas labvēlības gaisotni. Viņu dabā ir izvairīties no noteiktības, strikti „jā” vai „nē”. Vēl viņiem ir tradīcija interesēties par jūsu un jūsu tuvinieku veselību, taču tas nebūt nenozīmē, ka jums uz šiem jautājumiem ir arī jāatbild.

Sarokojoties ar jūrnieku no Tuvaļiem Austrumiem, ņemiet vērā, ka rokasspiediens būs ļoti ilgs, bet islāma etiķete prasa, lai jūs pirmais pasniegtu roku, piedevām neaizmirstiet, ka Islāma valstīs kreiso roku uzskata par netīru.

Zinātnieki secinājuši: jo etniski tuvākas ir tautas, jo lielāka ir uzskatu atšķirība, tieši tāpēc ļoti sarežģītas ir attiecības, piemēram, starp krieviem un ukraiņiem. Savukārt, jo lielāka ir etniskā atšķirība, jo nozīmīgāka cilvēkiem šķiet domu sakrītība, kas, protams, nedarbojas, tiklīdz sākas konflikts.

Tomēr uz kuģa der nolikt malā savas kultūras īpatnības, jo par visu svarīgāk ir precīzi reaģēt ikvienā situācijā, īpaši ārkārtas gadījumos. Tiek uzskatīts, ka visdrošākie ir tie kuģi, uz kuriem no katras tautības ir viens cilvēks, bet tur, kur ir vairāki vienas tautības pārstāvji, rodas domstarpības un dažādas problēmas.

Sāpīgs piemērs

2007. gadā ASV Austrumu piekrastē ceļā uz Teksasu uz ķīmijas

tankkuģa “Bow Mariner” notika eksplozija, pēc kuras kuģis nogrima 50 jūdžu attālumā no Virdžīnijas krastiem, līdz aiznesot 21 jūrnieka dzīvību, četri izglābās. Kuģis piederēja norvēģiem, kuģoja ar Singapūras karogu, uz tā strādāja grieķu virsnieki un filipīniešu ierindas jūrnieki. Izmeklēšanā izdevās konstatēt, ka bēdīgā iznākuma pamatā vispirms jau bijušas apkalpes vājās angļu valodas zināšanas un arī kultūras atšķirības, par ko liecināja izglābušos jūrnieku teiktais. Izmeklēšanas komisija secināja, ka tieši kultūras atšķirības ārkārtas situācijā neļāva veikt adekvātus pasākumus, lai glābtu cilvēku dzīvību. Ziņojumā bija uzsvērts, ka starp kuģa virsniekiem grieķiem un ierindas jūrniekiem filipīniešiem bija milzīgas atšķirības, komunikācija viņu starpā bija ļoti vāja, tāpēc uz avarējušā kuģa izcēlās panika, ko nevarēja ietekmēt kapteiņa pavēles un virsnieku rīkojumi. Vairums ierindas jūrnieku nespēja uztvert un saprast pavēles, bet tie, kuri saprata, tām nepakļāvās.

Grieķiem raksturīgā augstprātība neļāva kuģa virsniekiem nolaisties līdz filipīniešu līmenim, virsnieki neuzskatīja par vajadzīgu pārliecināties, vai padotie zina, kā rīkoties ārkārtas situācijās. Vecākie virsnieki subordinācijas ievērošanu bija pamatīgi sajaukuši ar augstprātību un aizmirsuši, ka kuģa virsnieku līderpozīcija nozīmē arī apkalpes apmācīšanu un izglītošanu, kas ierakstīts priekšrakstos un dokumentos par cilvēku dzīvības aizsardzību un kuģošanas drošību. Šie virsnieki neuzskatīja par svarīgu labu attiecību uzturēšanu uz kuģa, no kā ir atkarīga katra kuģa apkalpes locekļa, tai skaitā arī pašu virsnieku drošība un dzīvība. ■

Eksperti par kuģošanas nozares tendencēm

2016. gads bija astotais gads pēc lielās krīzes, kad pasaules valstis un to ekonomikas, tai skaitā arī kuģošanas joma un visa starptautiskā jūrniecības nozare joprojām mēģināja atgūties un tikt galā ar 2008. gada krīzes sekām, kā arī pieņemt jaunus tirgus diktētos izaicinājumus.



Baltijas un starptautiskā jūrniecības padome (BIMCO) 2016. gadu kuģniecības nozarē raksturo kā bīstamu kuģošanu satrakotā okeānā, bet 2017. gadā prognozē kuģošanas kompāniju sīvu konkurenci, un tas šoreiz, visticamāk, skars arī tankkuģu tirgu, kam salīdzinājumā ar pārējo floti lieli satricinājumi līdz šim gājuši secen.

Lai palīdzētu tirgum atgūties un pašas spētu noturēties biznesā, daudzas kuģošanas kompānijas, kas specializējas konteinerkravu pārvadājumu jomā, 2016. gadā pieņēma lēmumu sagriezt daudzus savus kuģus, kaut vecuma un tehniskā stāvokļa dēļ tie vēl ilgus gadus varēja piedalīties kravu pārvadājumos.

BIMCO analītiķi uzsver, ka būs nepieciešami vēl vairāki gadi, lai kuģošanas tirgus atjaunotos. Bet, lai tas notiktu, būs jāpieņem arī sāpīgi lēmumi, tostarp jānodod kuģi sagriešanai, lai samazinātu jaudu pārpalikumu, kas joprojām ir kuģošanas nozarē. Speciālisti arī runā par to, ka kopumā valsts atbalsts kuģošanas nozarei, tāpat kā jebkurai citai, no vienas puses, būtu vērtējams pozitīvi, bet, no otras, valsts tiešas subsīdijas kuģniecībai negatīvi ietekmē visu starptautisko kuģošanas nozari, jo kropļo konkurenci, radot nelīdzvērtīgus spēles nosacījumus un apdraudot brīvu tirdzniecību.

Beramkravu sektoram sliktākais gads

Pēc BIMCO datiem, 2016. gads ir bijis briesmīgs beramkravu pārvadājumu tirgū, un saskaņā ar Baltic Dry Index (BDI) datiem tas noslīdējis līdz visu laiku zemākajam rādītājam. Beramkravu pārvadājumu tirgus izredzes 2017. gadā BIMCO prognozē ar lielu piesardzību un pesimisma

piedevu. Tā kā 2017. un 2018. gadā paredzama daudz jaunuzbūvētu kuģu ienākšana pārvadājumu tirgū, vienīgais veids, kā neitralizēt jaudas pārpalikumu, būs ik gadus nodot lūžņos aptuveni 30 miljonus DWT.

Beigušies jēlnaftas un naftas produktu tankkuģu labie laiki

Pēc īpaši veiksmīgā 2015. gada jēlnaftas un naftas produktu tankkuģu segmentā 2016. gadā rādītāji bija salīdzinoši pieticīgi. Lai gan pieaugums bija aptuveni 6%, BIMCO speciālisti brīdina, ka 2017. gadā pieprasījums šajā tirgus segmentā turpinās samazināties un tuvākajos gados lielā mērā būs jātiek galā ar uzauzētajiem naftas krājumiem un jādodom, kā kopumā līdzsvarot naftas tirgu.

Paredzams, ka 2017. gadā lielākais pieprasījums pēc tankkuģu pakalpojumiem nāks no tādām lielām Āzijas reģiona valstīm kā Ķīna un Indija. BIMCO prognozē, ka 2017. gadā jēlnaftas tankkuģu segments salīdzinājumā ar 2016. gadu piedzīvos aptuveni 3% kritumu.

Konteineriem tomēr ir nākotne

Pēc tirgus apstākļu pasliktināšanās 2015. gadā arī 2016. gads konteinerkuģu tirgū neienesā situācijas uzlabošanās, tāpēc jo aktuālāka kļuva nepieciešamība pieprasījumu saskaņot ar piedāvājumu. Notika spēku konsolidācija, kas izpaudās gan kā kuģu nodošana sagriešanai, gan kuģošanas kompāniju apvienošanās, gan arī kompāniju bankrots. Apvienojot spēkus aliansēs, kompānijas mēģināja radīt iespaidu par izmaksu samazināšanos, kas savukārt negatīvi ietekmēja ārpus aliansēm esošās un salīdzinoši nelielās kuģošanas kompānijas, kuras bija un joprojām ir spiestas pielāgoties tirgus diktētajiem noteikumiem, bet kurām nav reālu iespēju samazināt izmaksas un reizē nodrošināt starptautisko konvenciju noteiktās prasības.

BIMCO analītiķi prognozē, ka konteineru pārvadājumu segments 2017. gadā

pieredzēs aptuveni 3,1% pieaugumu, salīdzinot ar 1,1% 2016. gadā.

Bet svarīgākā atzina, ko publisko BIMCO, ir nepieciešamība līdzsvarot pieprasījumu un piedāvājumu, jo tieši nesabalansētība rada spriedzi jūras pārvadājumu biznesā. Aizvadītajos gados pieaugušie jaunu kuģu būves pasūtījumi, kas papildina un turpinās papildināt jau esošo pasaules tirdzniecības floti, rada arvien lielāku konkurenci jūras pārvadājumu biznesā, samazina kompāniju peļņu un veido flotes kapacitātes pārpalikumu, vēl jo vairāk, ņemot vērā faktu, ka samazinās preču pieprasījums pasaules tirgū. Nav īpaša pamata cerēt uz tirgus pieprasījuma drīzu pieaugumu, tāpēc viena no iespējām sabalansēt pieprasījumu un piedāvājumu ir kuģu nodošana sagriešanai, ko lielā mērā varētu veicināt gan spēkā stājušās Balasta ūdeņu konvencijas prasības, gan IMO pieņemtais standarts – 0,5% sēra satura degvielā, kas flotei būs saistošs no 2020. gada.

Arī "Clarkson Research" nevieš optimismu

Ja BIMCO situāciju kuģošanas nozarē 2016. gadā raksturo kā kuģošanu satrakotā okeānā, tad "Clarkson Research" to apzīmē kā bīstamu un apgrūtinātu kuģošanu ledus apstākļos. Tirgus situācija kuģošanas nozarei 2016. gadā ir bijusi ļoti smaga un, kā atzīst "Clarkson Research", pasaules tirdzniecības flote kopumā piedzīvojusi līdz šim bēdīgākos laikus. Slikti klājies gandrīz visiem flotes segmentiem. Mazliet labāka situācija ir bijusi *ro-ro* kuģiem un pasažieru prāmjiem.

Saskaņā ar "Clarkson" datiem pamatīgu temperatūras krišanas, tēlaini runājot, ir piedzīvojis kuģu būves tirgus, kas vistiešākajā veidā atspoguļo jūras kravu pārvadājumu tendences pasaulē. 2016. gadā pasaulē noslēgti tikai nedaudz pāri par 400 jaunu kuģu būves līgumu, kas ir zemākais rādītājs vairāk nekā 30 pēdējo gadu laikā, un investīcijas kuģu būvniecībā sasniedza tikai 30,9 miljardus ASV dolāru. Labākie rādītāji 2016. gadā bija kruīza kuģu būves sektoram, kas saņēma aptuveni pusi no kopējām kuģu būves investīcijām. ■

CO2 emisijas – lēmumi pieņemti, bet diskusijas turpinās

Jau žurnāla iepriekšējā numurā rakstījām par to, ka IMO MEPC 70. sesijā pieņemti vairāki svarīgi lēmumi, tai skaitā grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, kas skar kuģu radīto CO2 emisiju apjoma noteikšanu.

Prasība veikt kuģa degvielas patēriņa datu ievākšanu un ziņošanu stāsies spēkā 2019. gada 1. janvārī kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk. Bet Baltijas jūra un Ziemeļjūra tiks noteiktas par slāpekļa oksīdu emisiju kontroles rajoniem (NECA), un paredzams, ka NECA statuss šiem rajoniem varētu stāties spēkā 2021. gada 1. janvārī. Kuģojot NECA, paredzēti stingrāki slāpekļa oksīdu emisiju ierobežojumi kuģiem, kam katra dzinēja jauda ir virs 130 kW. NECA statusa noteikšana plānota nākamajā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā (2017. gada pavasarī).

Pēdējo pāris gadu laikā jūrniecebas nozare ir piedzīvojusi vairākas konkrētas izmaiņas, kas saistītas ar jauniem noteikumiem un jaunu regulējumu, lai veidotu ilgtspējīgu un videi draudzīgu kuģošanu. Jauno prasību ieviešanai par CO2 emisiju apjoma samazināšanu būs milzīga ietekme uz kuģošanas nozari, par to vairs nav ne mazāko šaubu.

“Netherlands Maritime Technology” vadītājs Sanders den Heijers: “Pasaule ir ļoti koncentrējusi uz CO2 emisiju jauno prasību ieviešanu, jo īpaši pēc Parīzes klimata nolīguma pieņemšanas. Pasaule skatās uz kuģošanas un aviācijas nozarēm: tā kā tās tieši nav iekļautas līgumā, visi gaida, kā rīkosies, piemēram, IMO. Lai gan prasības ir izvirzītas, pagaidām nav skaidrs, kā tad īsti tiks risināta CO2 problēma.

Politiski, ierēdņi un sabiedriskās organizācijas bieži vien runā par ilgtspējīgu stratēģiju, diskutē par inovācijām un tehnoloģijām, kas šo ilgtspējīgo attīstību varētu nodrošināt. Tas, protams, ir jauki, bet nereti tiek tīri populistiski runāts par it kā jau ieviešamām tehnoloģijām, kuras patiesībā vēl ir tikai izpētes



stadijā. Nenoliedzami ir daudz labu piemēru, kad zinātne kopā ar ražotājiem augstāko tehnoloģiju sasniegumus jau izmanto ražošanā, bet reizēm runas apstieidz darbus. “Netherlands Maritime Technology” kā kompānija, kas raugās nākotnē un risina vispārdrīšākos tehnoloģiskos rēbusus, analizējot uzdevumus, kas izvirzīti sakarā ar CO2 emisiju samazināšanu kuģošanas nozarē, vienmēr un visur mēģina uzsvērt, ka CO2 emisiju regulēšana ir ļoti sarežģīts process, un to apliecina arī diskusijas IMO MEPC darba sesijā par to, kā reāli no 2023. gada regulēt šīs emisijas. Citiem vārdiem sakot, lai runātu par to, ka tas ir jādara, vispirms jāsaprot, kā to darīt.”

IMO un ES regulējums atšķiras

Jaunizveidotā globālā sistēma neapņemas daudz atšķiras no ES MRV regulas. Kā piemēru var minēt ziņošanas kārtību – MARPOL kontekstā kuģis iesniedz ziņojumu Administrācijai (karogvalstij), kura tālāk ievieto šo informāciju IMO datu bāzē,

turpretim regulā ir noteikts, ka kuģis pats ziņo Eiropas Komisijai ziņojuma ievietošanai Eiropas Komisijas izveidotajā datu bāzē.

Nemot vērā pieņemtos IMO grozījumus, regulā ir paredzēts, ka „gadījumā, ja ir panākta starptautiska vienošanās par siltumnīcefekta gāzu emisiju globālu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu vai par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija regulu pārskata un attiecīgi ierosina tajā grozījumus, lai saskaņotu ar minēto starptautisko vienošanos”.

ECSA brīdina par bēdīgu iznākumu

Jau 2016. gada vasarā Eiropas Komisija nāca klājā ar priekšlikumu paplašināt regulas prasības, nosakot, ka monitorings, ziņošana un pārbaudes attiecas uz visiem kuģiem virs 400 bruto tonnām, kuri ienāk ES ostās, nevis kā pašlaik noteikts – kuģiem virs 5000 bruto tonnām.

▶▶▶ 29. lpp.

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) ģenerālsekrētārs Patriks Verhoevens: "Mēs aicinām ES likumdevējus apdomāt šā soļa sekas, jo starptautiskā kuģošana ir uz globāla CO2 emisiju samazināšanas ceļa, tāpēc ES regulas prasību paplašināšana varētu kavēt un negatīvi ietekmēt starptautiskas vienošanās panākšanu IMO līmenī. Šādi rīkojoties, ES būtībā šauj pati sev kājā, tāpēc ECSA mudina Eiropas likumdevējus atturēties no regulējuma paplašināšanas, kas tagad attiecas uz kuģiem virs 5000 bruto tonnām, kuri patiesībā arī rada 90 procentus no CO2 emisijām un ir aptuveni 50 procenti no to kuģu skaita, kas ienāk ES ostās."

ESPO aicina IMO rīkoties tālredzīgi

Eiropas Ostu organizācija (ESPO) visai kritiski vērtē šobrīd esošos divējādos standartus CO2 samazināšanā, ko paredz Eiropas Savienība un IMO. ESPO viedoklis ir, ka tieši IMO rīkojas tālredzīgi, paredzot, ka līdz 2023. gadam ir jāapzinās, kā notiks CO2 emisiju samazināšana un tās uzraudzība, tāpēc vispirms



jānosaka īstermiņa pasākumi, lai vēlāk sasniegtu lielākus mērķus.

Bet, kā zināms, Eiropas Parlamenta Vides komiteja balsoja par emisiju samazināšanas prasību iekļaušanu ES emisiju tirdzniecības sistēmā (ETS) un kā prasību īstenošanas mehānismu, sākot no 2023. gada, izveidot jūras klimata fondu. Tomēr šāds ES regulējums nekādā ziņā nesaskan ar regulējuma stratēģiju starptautiskā līmenī.

Jūras pārvadājumi ir globāla nozare un klimata pārmaiņas ir globāls izaicinājums, tāpēc ESPO ir cieši



pārliecināta, ka IMO regulējums ir daudz pareizāks un pēc būtības augstākais regulējums starptautiskā līmenī. ESPO pauž viedokli, ka IMO MEPC 2016. gada oktobrī pieņemtie lēmumi ir pareizais ceļvedis CO2 emisiju samazināšanas procesā.

ESPO ģenerālsekrētāre Isabelle Rikbosta: "Parīzes nolīgums ir spēcīgs signāls tam, ka starptautiskā sabiedrība var sasniegt ievērojamus rezultātus, bet, kas attiecas uz emisiju samazināšanas jautājumu risināšanu kuģošanas nozarē, tad tieši IMO ir īstā vieta, kur šos jautājumus izlemt. Diemžēl Eiropā un pašā IMO struktūrā ir izveidojusies koalīcija, kas izdara spiedienu uz IMO, lai paātrinātu emisiju samazināšanas procesa virzību un iespējami ātrāk panāktu progresu, neņemot vērā to, cik negatīvi šis sasteigts process ietekmēs ne tikai kuģošanas nozari Eiropā, bet arī visu starptautisko jūras pārvadājumu nozari un pasaules tirdzniecību kopumā. Ir pilnīgi skaidrs, ka gadījumā, ja ES politiķiem un procesa paātrināšanas lobijiem Eiropā radīsies vismazākās šaubas, ka IMO piedāvātais modelis varētu līdz 2023. gadam nesasniegt iedomātos mērķus, ES prasību ieviešana būs nenovēršama, tāpēc mēs ceram, ka IMO demonstrēs plašu vērienu, risinot klimata pārmaiņu jautājumus. Pretējā gadījumā pasākumi, lai īstenotu Parīzes nolīgumu, prasīs no ostām sauszemes aktivitātes CO2 emisiju samazināšanai, bet ir ļoti svarīgi saprast un apzināties, ka šīs aktivitātes būs jāsalāgo un jāpapildina ar to regulējumu, kas attiecas uz emisiju samazināšanu jūrā."

Eiropas apņemšanās

2015. gada 1. jūlijā stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (ES MRV). Regula nosaka, ka no 2018. gada 1. janvāra kuģošanas sabiedrībā jāveic oglekļa dioksīda emisiju monitorings un ziņošana par kuģiem ar bruto tilpību virs 5000, kuri ienāk, iziet vai kuģo starp ES ostām, neatkarīgi no to karoga. Mērķis, ieviešot šo regulu, ir noteikt atsevišķu kuģu emitēto oglekļa dioksīda daudzumu noteiktā laika posmā un likt kuģošanas sabiedrībā izvērtēt savu kuģu energoefektivitāti.

Šī regula ir pirmais solis trīssoļu pieejā siltumnīcefektu radošu gāzu emisiju mazināšanai jūras transportā.

Starptautiskā līmenī Parīzes nolīguma ratifikācija ir daudzu valstu politikas darba kārtības centrā. Līdz 2016. gada beigām Parīzes nolīgumu bija ratificējuši 61 valsts, kas atbildīga par aptuveni 48% pasaules siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju, starp tām arī lielākās emitētājas pasaulē – ASV un Ķīna. Arī vairākas citas pasaules valstis, kas rada būtisku SEG emisiju apjomu, plāno ratificēt Parīzes nolīgumu, bet pagaidām tā arī nav apstiprināts lēmums, kāds būs katras dalībvalsts ieguldījums ES kopējo mērķu sasniegšanā, ir tikai piedāvājums, un diskusijas var ielgt pat vairāk nekā gada garumā. Dalībvalstīm šajā jautājumā ir neskaidrības, jo katrai ir sava specifika, vēsture un enerģētikas nozares attīstības līmenis. Dalībvalstīm bijuši jautājumi par zemes izmantošanu, mežu izmantošanu un enerģētikas veidiem.

Latvijas pienākums Parīzes nolīguma ratifikācijas gadījumā būs īstenot saistības, ko paredz ES dalībvalstu kopīgā apņemšanās līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tas nepieciešams, lai noturētu globālo sasilšanu zem diviem grādiem, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta vidējo temperatūru. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Paveikts daudz, bet ne mazāk darāmā

Noziedzība uz jūras rada apdraudējumu pasaulei, tas neattiecas tikai uz apdraudējumu kuģiem vai jūrniekiem, tas ir apdraudējums ikvienam no mums. Jūrā visbiežāk nākas sastapties ar diviem noziegumu veidiem – bruņotu laupīšanu, kas parasti notiek teritoriālajos ūdeņos, un pirātismu, kas notiek starptautiskajos ūdeņos. Lai gan atsevišķi incidenti ir bijuši visā pasaulē, īpaši noziedzība uz jūras koncentrējas Dienvidaustrumu Āzijā, pie Āfrikas raga, Dienvidamerikas krastos un Gvinejas līcī.



EU NAVFOR operācijas ATALANTA ietvaros tiek aizturēti pirāti.

ANO Drošības padome 2008. gadā pieņēma Rezolūciju par organizētu cīņu pret pirātismu, un 2008. gada decembrī Eiropas Savienības dalībvalstis sāka operāciju "Atalanta", lai pasargātu jūrniekus no pirātu vardarbīgiem bruņotiem uzbrukumiem un starptautisko kuģošanu no milzu zaudējumiem, ko rada šie uzbrukumi, kā arī lai nodrošinātu ANO Pasaules pārtikas programmas (WFP) realizācijas iespēju kuģiem, kas piegādā tik nepieciešamo humāno palīdzību Somālijai.

Kopš operācijas "Atalanta" sākuma karakuģi un jūras patruļlidmašīnas ir nodrošinājušas, ka 100% Pasaules pārtikas programmas kuģu, kas kuģo Eiropas Savienības Jūras spēku (EU NAVFOR) aizsardzībā, ir bijuši pasargāti no pirātu uzbrukumiem. EU NAVFOR ir arī novērsuši ievērojamu skaitu pirātu uzbrukumu Adenas līcī un Indijas okeānā. Operāciju gaitā aizturēti un ES vai attiecīgās reģiona valsts kriminālvajāšanā nodoti 154 vīrieši, kurus tur aizdomās par pirātismu. EU NAVFOR ir snieguši palīdzību arī cīņā ar nelegālo zveju pie Somālijas krastiem.

Kopš 2012. gada jūlija operācijas "Atalanta" jūrnieki, sadarbojoties ar

reģionālajām iestādēm, palīdz tiem ES kolēģiem, kuri misijas ietvaros apmāca Somālijas Jūras spēkus, lai stiprinātu drošību Āfrikas raga reģionā.

Strādājot kopā un īstenojot aizsardzības pasākumus, ir izdevies panākt, ka pirātu uzbrukumi notiek ievērojami retāk. Taču, lai gan ES pauž gandarījumu par pirātu uzbrukumu samazināšanos pie Somālijas krastiem, dalībvalstis atzīst, ka iemesli, kas jāva pirātismam uzplaukt, joprojām nav izskausti, tāpēc pašapmierinātībai nav pamata. 2016. gada 28. novembrī Eiropas Padome pagarināja operācijas "Atalanta" pirātisma apkarošanas

mandātu līdz 2018. gada 31. decembrim. Šajā laikā EU NAVFOR komandieris strādās kopā ar Somālijas un reģionālajiem partneriem, kā arī ar kuģniecības nozari, lai izstrādātu stratēģiju un taktiku, ko būs nepieciešams ieviest pēc 2018. gada 31. decembra, lai nodrošinātu, ka Somālijas pirātisms paliek zemā līmenī un jūrnieki, kuģojot šajos ūdeņos, ir drošībā.

Beigusies NATO operācija "Ocean Shield"

2016. gada 15. decembrī beidzās NATO pirātisma apkarošanas operācija Indijas okeānā "Ocean Shield", tomēr NATO saglabās savu klātbūtni reģionā.

Kā uzsver NATO militārpersonas, kopš 2014. gada janvāra nav apstiprināts neviens pirātu uzbrukums, bet pēdējais veiksmīgais uzbrukums notika pirms vairāk nekā četriem gadiem, 2012. gada maijā. Tomēr apzinoties, ka daži no apstākļiem, kas noveda pie pirātisma krīzes Indijas okeānā, joprojām ir aktuāli, modrība ir jāsaglabā. NATO operāciju tik sekmīgi varēja īstenot vien tāpēc, ka bija cieša sadarbība

▶▶▶ 32. lpp.



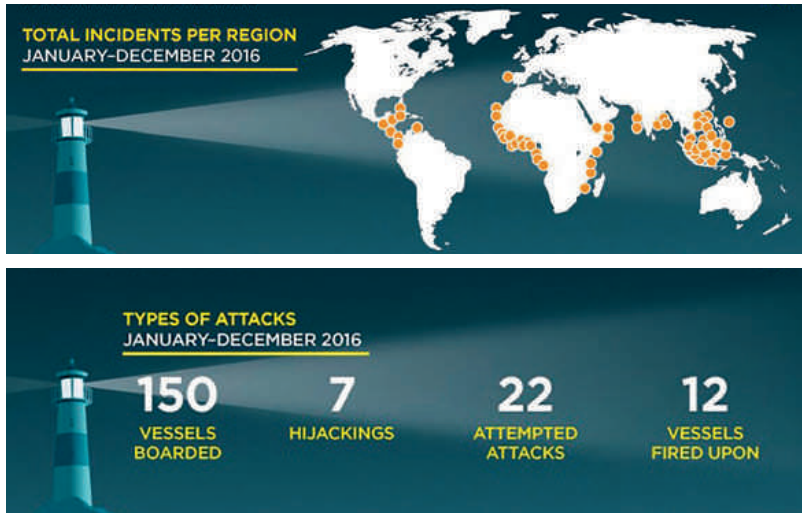
Vai "zilās okeānu stratēģijas" ideja ir reāla?

2017. gada februāra beigās Bali salā notiks ceturtais Pasaules okeāna samits, kura centrālais temats būs "zilā okeāna stratēģija". Samita organizatoru mērķis ir ambiciozs: sākt jaunu diskusiju par to, kā valsts un privātais sektors var veidot un pielāgot savu darbību, lai dotu ieguldījumu ilgtspējīgai okeānu attīstībai. Pāreja no tradicionālās okeāna stratēģijas uz zilo varētu pārvērt milzīgas ekonomikas attīstības un investīciju iespējas ar nosacījumu, ka darbs tiek darīts pareizi.

Zinātne brīdina, ka pasaules okeāni šobrīd saskaras ar līdz šim vēl nepieredzētu spiedienu no cilvēku puses. Piemēram, "The Economist Intelligence Unit" (EIU), kas ir pasaules vadošā ekonomikas analītiķa, stratēģiskās plānošanas un ekonomiskās politikas veidošanas kompānija, domājot par okeānu ilgtspējīgu izmantošanu, iesaka neaizmirst, ka Pasaules okeāna resursi nav neizsmeļami gan tiešā, gan pārnēstā nozīmē. Runājot par "zilo okeāna stratēģiju", zinātnieki domā par investīciju piesaisti, moderniem un tālredzīgiem uzņēmējdarbības modeļiem, jaunām un inovatīvām tehnoloģijām, kas viss kopā vērsts uz okeānu veselības atjaunošanu.

Tomēr mūsdienu apstākļos lielākā daļa uzņēmumu darbojas intensīvas konkurences apstākļos un visiem spēkiem cenšas iegūt un noturēt kādu konkrētu tirgus daļu. Situācija, kad business darbojas piesātinātā tirgū, ir vairāk pazīstama kā "sarkanais okeāns". Spiediens uz biznesu ir milzīgs un uzņēmēji izjūt apdraudējumu, tāpēc ideja par "zilo okeāna stratēģiju" diemžēl var būt apdraudēta, pirms vēl ir pareizi formulēta, bet idejas autori cer, ka tālredzīgu uzņēmēju būs arvien vairāk, jo vīzija par "veselu garu veselā miesā" šobrīd ir aktuālāka nekā jebkad agrāk.

Cik liela ir iespēja tālāk virzīt "zilās okeāna stratēģijas" ideju? Kādi ir iespējamie riski? Kas vispār ir ilgtspējīgas investīcijas Pasaules okeānā? Kāds finansējums būs pieejams projektu realizācijai? Tie ir tikai daži no jautājumiem, kas nodarbina tos, kuri apzinās, ka no dabas resursiem, kādi ir arī pasaules okeāni, nedrīkst tikai smelt, ir jāiegulda atveseļošanā un veselības uzturēšanā. ■



►►► 31. lpp.

ar reģionālajām institūcijām, tai skaitā militāro vadību, kā arī ar kuģošanas nozares asociācijām un atsevišķu kuģu apkalpēm, kas iesaistījās cīņā pret pirātismu. NATO Jūrnieceības centrs joprojām sekos informācijai un piedalīsies pretpirātisma forumos, sniedzot nepieciešamās ziņas kuģošanas sabiedrībā par situācijas attīstību un tendencēm Indijas okeāna reģionā.

Situācija joprojām saglabājas bīstama

Neskatoties uz aizvadītajiem 20 gadiem zem pirātisma apkarošanas karoga, Rietumāfrikā un Dienvidaustrumu Āzijā joprojām notiek cilvēku nolaupīšana un ķīlnieku sagrābšana, par ko 2017. gada sākumā ziņo Starptautiskā Tirdzniecības palāta (ICC) un Starptautiskais Jūrnieceības birojs (IMB).

Nr.	Karoga valsts	Pirātu uzbrukumi kuģiem
1.	Panama	44
2.	Mārsala Salas	36
3.	Singapūra	32
4.	Libērija	20
5.	Honkonga	16
6.	Malaizija	9
7.	Itālija	7
8.	Nīderlande	7
9.	Taizeme	6
10.	Malta	6

Avots: ICC – IMB Pretpirātisma informācijas centrs

UZZIŅAI

2016. gadā pasaulē notika pirātu uzbrukumi vai uzbrukuma mēģinājumi 150 kuģiem, 12 kuģi tika atbrīvoti, septiņi nolaupīti. Par ķīlniekiem joprojām tiek turēti 151 jūrniece. 2016. gadā nedaudz vairāk nekā puse ķīlnieku tika sagūstīti Rietumāfrikas krastos, bet 28 tika nolaupīti no velkoņiem, mazajiem kuģiem un zvejas laivām Malaizijas un Indonēzijas krastos.

Lai gan globālais pirātisms sašņiedzis zemāko līmeni kopš 1998. gada, ICC un IMB gada pārskats atklāj, ka 2016. gadā jūrā nolaupīts vairāk kuģu apkalpu nekā jebkurā no iepriekšējiem desmit gadiem. IMB pasaules jūrās reģistrējais 191 pirātisma un bruņotas laupīšanas incidentu.

IMB direktors Potengals Mukundans: "Pirātisma samazināšanās ir laba ziņa, bet daži kuģošanas ceļi joprojām ir bīstami un jūrnieceku nolaupīšanas gadījumu skaits pieaugums ir satraucoša tendence. Īpašas bažas vērš uzmanību starp Malaizijas austrumdaļu un Filipīnām."

P. Mukundans: "Visiem vajadzētu būt modriem augsta riska zonās un iespēju robežās izvēlēties citus maršrūtus. Kuģu kapteiņiem jāievēro visstingrākie drošības noteikumi un jāveic preventīvi pasākumi, lai nepieļautu pirātu nokļūšanu uz kuģa. Kapteiņi jebkurā laikā var vērsties IMB un reģionālajos pirātisma apkarošanas centros pēc palīdzības." ■

Pārkāpums un sods

2017. gada 11. janvārī tiesas priekšā stājās Grieķijas kuģošanas kompānija “Oceanfleet Shipping Ltd” un kuģu operatorkompānija “Oceanic Illsabe Ltd”, kas tika apsūdzētas par to, ka tām piederošais un nofraktētais kuģis “M/V Ocean Hope” vairāk nekā pusgadu jūrā nelikumīgi nopludinājis piesārņotus ūdeņus, kā arī par nepatiesas informācijas sniegšanu no kuģa virsnieku puses un manipulēšanu ar lieciniekiem. Pārkāpumi attiecas uz laiku no 2014. gada beigām līdz 2015. gada jūlijam, kad ASV Krasta apsardze kuģi aizturēja.

Kompānijai “Oceanfleet Shipping Ltd” tika piespriests 1,35 miljonu ASV dolāru liels naudas sods, kā arī iemaksāt 450 tūkstošus ASV dolāru organizācijas “Gray Reef National Marine Sanctuary” kontā, bet kuģošanas kompānijai “Oceanic Illsabe Ltd” – 675 tūkstošu dolāru liels naudas sods un 225 tūkstoši dolāru organizācijai “Gray Reef National Marine Sanctuary”. Abām kompānijām arī noteikts piecu gadu probācijas laiks un aizliegums šo kompāniju kuģiem ieiet ASV ostās līdz naudas soda pilnīgai samaksai. Tiesā apsūdzētie savu vainu atzina.

Prasības uzturētāji bija apmierināti ar tik bargu sodu, jo stingri turas pie pārliecības, ka neviens nedrīkst pārkāpt starptautiski noteiktās prasības un piesārņot vidi.

Diemžēl, bet varbūt arī par laimi tiesas prāva izgaismoja vairākas problēmas, kam pievērsāma pastiprināta uzmanība un kas parādīja, ka kuģošanas kompāniju vārdi bieži vien atšķiras no darbiem. Šajā gadījumā kuģa īpašnieka deklarētā vides politika nesakrita ar reālo darbību. Tā vietā, lai īstenotu kompānijas politiku un ievērotu starptautiskās prasības, kuģa apkalpe darīja visu iespējamo, lai slēptu nelikumības ar viltotiem ierakstiem kuģa dokumentos. Vairāk nekā sešu mēnešu laikā desmitiem tonnu neattīrīta ūdens nonāca tieši jūrā. Pierādīts, ka ar vecākā mehāniķa svētību ūdens nopludināšanai izmantoja šļūteni, nozarē to pazīst ar segvārdu “burvju caurule”, ko pievieno, lai apietu kuģa piesārņotā



ūdens separatoru un sūkņētu netīro ūdeni pāri bortam. Šādas manipulācijas tika veiktas vairākas reizes nedēļā, un tam bija vērā ņemams iemesls – kuģa mehāniķi, tātad kuģa virsnieki, izmantoja notekūdeņiem domāto tvertni, lai tajā uzglabātu dīzeļdegvielu, kas bija paredzēta pārdošanai melnajā tirgū.

Kad kuģis ieradās Vilmingtonas ostā, vecākais mehāniķis mēlāja ASV Krasta apsardzes inspektoriem, lai slēptu nelikumīgās darbības, uzrādot naftas reģistru, kurā ierakstīta viltota atskaite par piesārņoto ūdeņu utilizāciju. Piedevām kuģa virsnieki piespieda arī zemākā līmeņa apkalpes locekļus sniegt nepatiesas liecības ASV Krasta apsardzes amatpersonām.

Tiesa sodu piespieda arī diviem kuģa “M/V Ocean Hope” mehāniķiem: 52 gadus vecajam Kasinam Samsonam vienu gadu cietumā, bet 66 gadus vecajam Rustiko Ignaco deviņus mēnešus cietumā. Vēl gan tikai jāpiebilst, ka abi kuģa mehāniķi tika cauri ar vieglāko sodu, jo likums paredz, ka par šādiem pārkāpumiem var piespriest līdz pat 20 gadiem cietumā. ■

Pasaules jūrniecības diena – vienmēr septembra pēdējā nedēļā

Apvienoto Nāciju Organizācija kopā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju ir iedibinājušas Pasaules jūrniecības dienu, lai pilnībā varētu novērtēt to lielo ieguldījumu, ko pasaules ekonomikā dod starptautiskā jūrniecības nozare un jo īpaši kuģniecība. Pasaules jūrniecības diena vienmēr tiek atzīmēta septembra pēdējā nedēļā, un tad jo īpaši tiek runāts par jūras vidi, kuģošanas drošību un drošību uz jūras un uzrunu parasti teic IMO ģenerālsekretārs.

Pasaules jūrniecības dienu svin daudzās pasaules valstīs, tostarp Austrālijā, Kanādā, Apvienotajā Karalistē un Amerikas Savienotajās Valstīs. Atzīmējot šo dienu, daudzas jūrniecības organizācijas un arodbiedrības rīko īpašus pasākumus un aktivitātes, sākot no plašiem simpozijiem līdz organizētiem skolēnu braucieniem uz jūras muzejiem, kur viņiem uzskatāmi un saprotami var parādīt jūrniecības nozares nozīmi pasaules vēsturē un tirdzniecībā.

Aicina izvēlēties jūrnieka profesiju

Lielbritānijas Nacionālā jūras un dzelzceļa transporta darbinieku savienība ir sākusī kampaņu, lai apturētu jūrnieku skaita samazināšanos valstī. Kampaņa “SOS 2020” tiek uzskatīta par projektu, ar kura palīdzību Apvienotā Karaliste cer palielināt jauniešu interesi par jūrnieka profesiju.

1980. gadā AK tirdzniecības flotē bija 30 tūkstoši jūrnieku, bet 2016. gadā to skaits jau bija sarucis līdz 23 380.

Ārsti brīdina par B hepatītu

Apvienotās Karalistes “P&I PEME” jūrnieku veselības aizsardzības programmas ārsti, kas sniedz pakalpojumus kuģošanas nozares cilvēkiem, brīdina par B hepatīta epidēmiju, kas joprojām nogalina vairāk cilvēku nekā HIV un AIDS. Medicīniskās pārbaudes liecina, ka apmēram 9,6% jūrnieku ir inficēti ar B hepatītu, un tas ir vīruss, kas viegli izplatās, tāpēc ārsti jūrniekiem iesaka vakcinēties. ■

Operācija "Sea Guardian"

Reaģējot uz mainīgo drošības situāciju Vidusjūrā, pēc 2016. gada jūlijā notikušā NATO samita Varšavā NATO pretterorisma operācija "Active Endeavour" pārtapa par operāciju "Sea Guardian", kas ir daudz plašāks risinājums cīņā par drošību jūrā. "Sea Guardian" ietvaros var veikt virkni uzdevumu – situācijas novērošanu, navigācijas brīvības nodrošināšanu, jūras aizliegumu ieviešanu, cīņu pret masu iznīcināšanas ieroču izplatīšanu, svarīgas infrastruktūras aizsargāšanu, cīņu pret terorismu jūrā un kuģošanas drošības stiprināšanu.

Venecuēlas zvejnieki kļūst par pirātiem

Venecuēlai vēl nesen bija ceturta lielākā tunzivju zvejas flote, bet tagad zivsaimniecības nozare šajā valstī, gluži tāpat kā citas, ir sabrukusi un cilvēki nonākuši izmisumā. Viņiem nav naudas, lai pabarotu ģimeni, un nākotne rādās tikai tumšās krāsās. Bēdīgie ekonomiskie apstākļi Venecuēlā ir noveduši pie tā, ka bijušie zvejnieki pievērsušies narkotiku kontrabandai un pirātismam, apdraudot simtiem un nogalinot desmitiem vispirms jau citu zvejnieku un arī tirdzniecības flotes jūrnieku.

Filipīnas organizē pretpirātisma operācijas

Filipīnu prezidents Duterte ar Malaizijas pretterorisma operācijas vienībām apspirdis kopīgu operāciju rīkošanu, lai cīnītos un apturētu noziedzīgas darbības, cilvēku nolaupīšanu un pirātismu, kas joprojām paralizē normālu tirdzniecību un drošu kuģošanu šo valstu kopīgo robežu tuvumā.

Pie Anglijas krastiem tiek izglābti jūrnieki

Septiņi apkalpes locekļi tika izglābti no kuģa "M/V Fluvius Tamar", kas nogrima Ziemeļjūrā pie Anglijas krastiem. Avārijušais kuģis bija ceļā no Nīderlandes uz Igauniju, kad vētras laikā zaudēja jūrasspēji. "M/V Fluvius Tamar" kravā bija 3800 kubikmetru dīzeļdegvielas, kas kopā ar kuģi nogrima 40 metru dziļumā. Četrus apkalpes locekļus izglāba Somijas tirdzniecības kuģis "Norstrom", kas pirmais piesteidzās avārijas vietai pēc palīdzības saucieni saņemšanas, bet pārējos trīs no ūdens izcēla Krasta apsardzes helikopters.



Kuģu īpašnieku valstu TOP 10

2016. gadā pasaules kuģošanas nozare kuģoja cauri grūtiem laikiem. Kompānija "VesselsValue" ir apkopojusi informāciju un izveidojusi infografiku par desmit valstīm, kam pieder lielākās flotes pasaulē. Pirmo vietu saglabā Grieķijas kuģu īpašnieki, lai gan ir zaudējuši gandrīz 12% no savas flotes vērtības. Japāņi ir pietuvojušies bīstami tuvu

grieķiem, atpaliekot no tiem par nepilnu 1%, bet trešo vietu ieņem Ķīna. No ceturtais vietas uz sesto noslīdējusi Vācijas tirdzniecības flote, kas zaudējusi gandrīz 30% no savas vērtības, kas noticis galvenokārt konteineru tirgus iespaidā (Vācijas konteineru flote sarukuši par gandrīz 11 miljardiem ASV dolāru).

Panamas kanāls

2016. gada jūnijā atklāja paplašināto Panamas kanālu, un līdz gada beigām šo ūdensceļu bija izmantojuši vairāk nekā 600 kuģu. Vairāk nekā puse no tiem bija konteinerkuģi, tai skaitā "Hapag-Lloyd" jaunais 10 500 TEU konteinerkuģis "Valparaiso Express", kas ir lielākais kuģis, kāds līdz šim izbraucis caur Panamas kanālu (paplašinātais kanāls tagad var uzņemt līdz pat 14 000 TEU lielus kuģus). Panamas kanāla administrācija ir pārliecināta, ka kuģi turpinās izmantot šo ūdensceļu un nemeklēs alternatīvus risinājumus.



Smogs Tjaņdziņā kavē kuģu kustību

Tjaņdziņa ir viena no Ķīnas lielākajām rūpniecības pilsētām, kur koncentrējas akmensogļu, dzelzsruudas un citu izejvielu pārstrāde. Gada beigās šeit izveidojās ļoti biezs smogs, kas stipri ietekmēja kravu apstrādi un kuģošanu ostā.

Vēgāda vakarā biežā smoga dēļ jūras vārtos pie ieejas ostā bija iestrēdzis kruīza kuģis ar 2000 pasažieriem, kas ostā varēja iebraukt tikai ar divu dienu novēlošanos. Kamēr kruīza kuģis stāvēja jūras vārtos, vairāk nekā 1000 cilvēku nika Tjaņdziņas ostas pasažieru terminālī, gaidot iekāpšanu pasažieru kuģī. Smoga dēļ Vēgāda vakarā bija slēgti ceļi un atcelti visi lidojumi, spēkā bija sarkanais brīdinājums, kas nozīmēja, ka redzamība ir mazāka par 50 metriem.

Ziņas īsumā

Dienvidkorejas kuģu būvētāji cieš zaudējumus

Pirmo reizi pēdējo vairāk nekā divdesmit gadu laikā Japānas kuģu būvētāji ir apsteiguši Dienvidkoreju, par ko liecina statistikas dati: 2016. gadā Japānas kontā bija 20,64 miljoni bruto reģistra tonnu, bet Dienvidkorejas – 19,91 miljons BRT. Nepārspēta līdere kuģu būves jomā 2016. gadā bija Ķīna ar 30 miljoniem BRT. Iepriekšējā gadā Dienvidkoreja apguva 31,08 miljonus BRT, bet Japāna – 25,55 miljonus.

Dienvidkorejas kuģu būvētāji ir šokēti par šādiem rādītājiem, jo pēdējos divdesmit gadus šī valsts ir bijusi līdere. Speciālisti norāda, ka tas liecina ne tikai par visai saspringto situāciju Dienvidkorejas kuģu būves nozarē, bet arī par ietilgušām problēmām pasaules kuģošanas un jūrniecības nozarēs.

Dienvidkorejas trīs lielākās kuģu būvētavas “Hyundai Heavy”, “Daewoo Shipbuilding” un “Samsung Heavy” ir bijušas spiestas atlaist vairāk nekā 20 tūkstošus darbinieku.■

Papildinās kruīza kuģu saime

Kruīza kuģu būve ir viens no visstraujāk augošajiem segmentiem kuģu būves jomā. 2017. gadā pirmie trīs no pasūtītajiem 17 kruīza kuģiem, kuru būve plānota līdz 2022. gadam, pievienosies pasažieru kuģu flotei. Kompānija “Carnival Corporation” jau aprīlī saņēms kuģi “Majestic Princess”, kas ir pasaulē pirmais kruīza kuģis, kas būvēts īpaši Ķīnas tirgum. Jūlijā Vācijas kruīza kompānija “AIDA Cruises” saņēms kuģi “AIDA Aprēla”, kas būs viens no videi draudzīgākajiem un tehnoloģiski progresīvākajiem pasažieru kuģiem pasaulē. Savukārt vasaras beigās pasaulē lielākā kruīza kuģu kompānija “Carnival Corporation & PLC” saņēms moderno kruīza kuģi “Scaboum Encore”.■

Kuģu korpusi rada draudīgu piesārņojumu

Pasaules okeāna padomes rīkotajā samītā “Ocean 2030”, kas notika 2016. gada decembrī, IMO Jūras vides aizsardzības komitejas speciālists Teofans Kariāns vērta uzmanību uz to, ka BWM konvencija, kas regulē balasta ūdeņu nodošanas kārtību un stāties spēkā 2017. gada 8. septembrī, viesīs kārtību balasta ūdeņu apsaimniekošanas procesā, bet vēl joprojām nav tiesību aktu, kas regulētu piesārņojuma novēršanu no kuģu korpusu aplikumiem.

Jaunzēlandē veiktie pētījumi liecina, ka 69% bioloģiskā piesārņojuma rada tieši aplikumi, kas veidojas uz kuģu korpusa, un tikai 3% – balasta ūdens. Savukārt pētījumos Ziemeļjūrā konstatēts, ka piesārņojums no kuģu korpusem sasniedz 57% no visa piesārņojuma apjoma. Piesārņojuma draudi īpaši pieauguši, kopš aizliegts kuģu korpusu tīrīšanai izmantot ķīmikālijas, kas arī kaitīgi ietekmēja jūras ekosistēmu. Pagaidām vienīgā reālā atbilde uz jautājumu, ko darīt, lai kuģi kuģotu ar tīru korpusu, ir gādāt, lai jau kuģa būves laikā korpuss tiek apstrādāts ar netoksisku pārklājumu, kas efektīvi to aizsargā no apaugšanas.■

Eiropa īsteno navigācijas sistēmas “Galileo” satelītprogrammu

Eiropas Kosmosa aģentūra (ESA) 2016. gada beigās oficiāli paziņoja, ka no Kuru kosmodroma Franču Gviānā orbītā veiksmīgi nogādāti vēl četri Eiropas globālās pozicionēšanas sistēmas “Galileo” satelīti, kas pievienojās maijā kosmosā palastajiem diviem GPS sistēmas satelītiem. Kopumā plānots līdz 2019. gadam kosmosā izvietot 30 satelītus.

“Galileo” sistēmas uzdevums ir sniegt Zemes iedzīvotājiem navigācijas pakalpojumus, ko līdz šim nodrošināja vienīgi Amerikas Savienoto Valstu pārvaldītā globālā pozicionēšanas jeb

GPS sistēma. Tas nozīmē, ka arī kuģi, kas būs aprīkoti ar “Galileo” GPS ierīcēm, turpmāk varēs izmantot šo pozicionēšanas sistēmu, lai arī kādās jūrās kuģotu.■

Krāpnieki apdraud drošību

Nu jau bijušajam Luiziānas “DPS Beier” jūrniecības mācību centra instruktoram Morisam Džordžam celta apsūdzība par to, ka no 2007. līdz 2013. gadam viņš piesavinājis apmēram 335 tūkstošus dolāru, saņemot vairāk nekā 225 maksājumus no studentiem apmaiņā pret sertifikātiem un apliecībām par dinamiskās pozicionēšanas sistēmas (DPS) kursu beigšanu.

Sešu gadu laikā apsūdzētais ir izdarījis vairākus noziedzīgus nodarījumus: no studentiem par kursu apmeklēšanu saņēmis tiešus maksājumus savā kontā, tā nodarot finansālus zaudējumus mācību centram; izsniedzis kursu beigšanas dokumentus cilvēkiem, kuri kursu nemaz nav apmeklējuši; uz izsniegtajiem sertifikātiem viltojis citu mācību centra darbinieku parakstus. Kā tiesā uzsvēra mācību centra pārstāvji, viena lieta ir piesavināties naudu, bet milzīgu apdraudējumu kuģošanas drošībai rada tas, ka kursu beigšanas sertifikātus ir saņēmuši cilvēki, kuri nav ieguvuši nepieciešamās zināšanas. Pastāv reāls risks, ka nekompetenti jūras speciālisti var nodarīt kaitējumu cilvēkiem un videi.■

Varavīksnes foreles aizpeld jūrā

Krievijas tirdzniecības kuģis, kas kuģo Baltijas jūrā un bija devies no Norvēģijas uz Kaļiņingradas ostu, netālu no Jitlandes pussalas uzdūrās kādas Dānijas zivjaudzētavas foreļu dārzim, kā rezultātā atklātā jūrā nonāca 80 tūkstoši varavīksnes foreļu, katra apmēram trīs kilogramus smaga, ko bija paredzēts vistuvākajā laikā laist tirgū. Tiek lēsts, ka foreļu tirgus vērtība ir ap tuveni 1,5 miljoni eiro.■

Proгноzes 2017. gadam

Jūrniecības informācijas un analītikas kompānija "Seatrade", analizējot situāciju pasaules tirgū un kuģošanas nozarē, prognozē, kādas varētu būt tendences pasaules tirgū 2017. gadā. Pēc "Seatrade" analītiķu domām, turpinās pieaugt naftas cenas, kas vērtējamas saistībā ar OPEC valstu ražošanas samazināšanu, ievērojami pieaugs kuģu nodošana sagriešanai. Kuģošanu apgrūtinās un izmaksas pieaugs sakarā ar prasībām par sēra satursamazināšanu degvielā un balasta ūdeņu apsaimniekošanu. Paredzams, ka pieaugs kuģu apdrošināšanas izmaksas.

Rekordi pasažieru pārvadājumos

Helsinki osta 2016. gadā ir uzrādījusi pasažieru skaita rekordu, sasniedzot 11,56 miljonus, kas ir par 3,1% vairāk nekā gadu iepriekš. No visiem pasažieriem 8,74 miljoni tika pārvadāti maršrutā Tallina – Helsinki, bet 2,3 miljoni starp Helsinkiem un Stokholmu.



Tiek prognozēts, ka arī turpmāk pasažieru skaits starp Tallinu un Helsinkiem turpinās pieaugt, īpaši jau tāpēc, ka 2017. gadā Helsinku ostā tiks atklāts jauns "West Terminal", kur pasažieru prāmjus pieņems vēl divas jaunas pietātnes.

Helsinki ostā pieaug kravu apgrozījums

Lai gan galvenā nozīme Helsinku ostā ir pasažieru pārvadājumiem, arī kopējais kravu apjoms 2016. gadā tur pieauga par 1,9%, sasniedzot 11,62 miljonus tonnu. Helsinki ostas izpilddirektors Kimmo Mäki ar gandarījumu atzina, ka 2016. gads bija jau trešais pēc kārtas, kad palielinājās kravu apjoms Helsinki ostā.

Singapūras osta pārvar tirgus grūtības

Singapūras konteineru operators "PSA International" 2016. gadā piedzīvoja kravu apjoma pieaugumu par 5,5%, pārkraujot 67,63 milj. TEU.



"PSA International" izpilddirektors Tans Čongs Mengs, raksturojot 2016. gadu, atzina, ka tas gan ostām, gan kuģošanas kompānijām bijis viens no sarežģītākajiem pēdējo desmit gadu laikā, jo tirdzniecībā bija zems pieprasījums, tai skaitā arī pēc konteinerkravu sūtījumiem, kas radīja konteinerkravu pārvadājumu jaudas pārpalikumu. Mengs arī prognozēja, ka 2017. gads būs sarežģīts uzņēmējdarbības videi, tāpēc arī jūras kravu pārvadājumiem un ostām vajadzēs pielāgoties tirgus diktētajiem noteikumiem.

Jautājums joprojām paliek atklāts

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSCA) vērsusies pie Eiropas Komisijas ar aicinājumu atzīt kuģu pārstrādes iespējas ne tikai Eiropā, bet arī trešajās pasaules valstīs.

ECSCA prezidents Patriks Verhoevens: "Lai gan ES saraksts var kalpot kuģu pārstrādes standartu paaugstināšanai pasaulē, ir skaidri redzama nepieciešamība tajā iekļaut arī trešo pasaules valstu kuģu demontāžas laukumus, protams, tos, kas atbilst starptautiskajiem standartiem un Honkongas



konvencijai par kuģu drošu un videi draudzīgu pārstrādi.

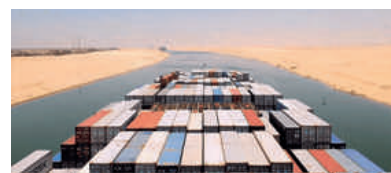
2016. gadā apmēram 150 konteinerkuģu tika nodoti pārstrādei, un, ja kuģu sagriešana notiktu tikai ES rūpniecās, tad, ņemot vērā to ierobežotās jaudas, process varētu ieilgt. Un tas ir tikai viens kuģu tips, tāpēc mēs aicinām Komisiju paplašināt sarakstu, lai palielinātu kuģu sagriešanas iespējas un kompensētu to jaudas deficītu, kas varētu rasties Eiropā."

Pretpirātisma operācijas izgaismo arī citas problēmas

Veicot starptautiskas pretpirātisma operācijas Indijas okeānā un Adenas līcī, izgaismojušās vēl citas problēmas, kuru risināšana prasa nekavējošu rīcību. Gan ANO, gan ES visaugstākajā līmenī spriež par pasākumiem, kas ļautu daudz efektīvāk nekā līdz šim apkarot cilvēku tirdzniecību, nelikumīgu narkotiku izplatīšanu, neregistrētu un nelikumīgu zvejniecību. Politikā atzīst, ka tas ir milzīgs izaicinājums, bet līdzšinējie pasākumi diemžēl nav bijuši visai efektīvi.

Suecas kanāls pagarina atlaides

Suecas kanāla pārvalde līdz 2017. gada 30. jūnijam pagarinājusi atlaides tiem konteinerkuģiem, kas nāk no ASV Rietumkrasta ostām un dodas uz Dienvidaustrumu Āzijas ostām. Šāds lēmums, visticamāk, pieņemts, lai kompensētu un mazinātu Suecas kanāla zaudējumus, ko tas cieš, ja kuģu īpašnieki vai operatori izvēlas citu maršrutu uz Āziju – gar Labās cerības ragu, jo, lai gan šajā maršrutā atļauts ir lielāks, izmaksas tomēr zemākas, nekā kuģojot caur Suecas kanālu. Bet patiesībā jau īstermiņa atlaides nav problēmas risinājums, domājot par ilgtspējīgu attīstību. ■

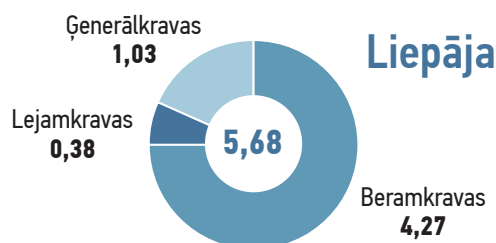
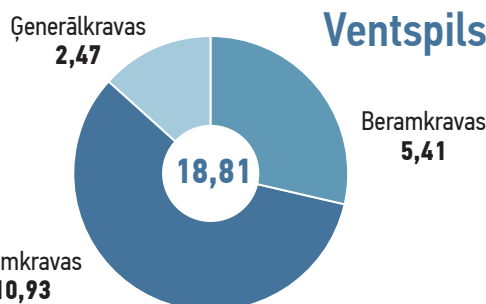
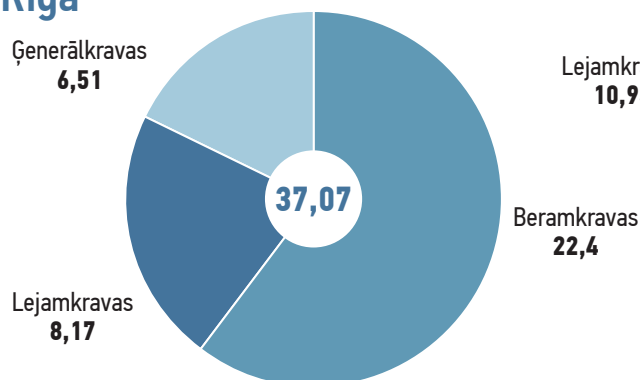


Kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (tūkst. t)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015.
Beramkravas	30 267,1	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	32 805,6	-1,8
kīmiskās beramkravas	4 708,2	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	16,0
ogles	18 321,5	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	-12,1
koksnes šķelda	1 475,2	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	26,4
Lejamkravas	24 202,2	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	19 482,9	-24,1
jēlnafts	1 766,5	623,3	204,0	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	-38,9
naftas produkti	20 911,2	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	-24,3
Ģenerālkravas	9 180,1	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	10 827,6	2,9
konteineri	2 091,1	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	5,7
skaitis TEU	229 248	184 399	256 271	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	8,0
Roll on/Roll of	2 019,1	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	5,0
skaitis	151 376	157 949	168 210	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	4,6
koksne	3 699,6	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	-2,8
tūkst. m³	4 163,8	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	-11,2
melnie metāli un to izstrādājumi	533,8	577,7	525,6	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	-8,2
Kravas kopā	63 649,4	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	63 116,1	-9,3

Kravu veidu struktūra Latvijas ostās (milj. t)

Rīga



Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (tūkst. t)

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015.
Kopējais pārvadājumu apjoms	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	-14,1
lekšzemes pārvadājumu apjoms	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	-11,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	-14,1
Eksporta kravu apjoms	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	-34,7
Importa kravu apjoms	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	-5,3
Kopējais tranzīta kravu apjoms	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	-14,3
Tranzīta apjoms caur ostām	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	39 481,2	-13,1
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	-32,7

Rīgas ostas ziņas



Ogles glābj kravu apgrozījumu

2016. gada decembrī ostas termināļos kopā tika pārkrauti 3,7 miljoni tonnu kravu, un tas bija pagājušā gada veiksmīgākais mēnesis. Salīdzinājumā ar novembri kravu apjoms pieauga par 27,6%. Galvenais iemesls tam bija ostā pārkrauto ogļu apjoma palielināšanās. Saglabājoties augstai ogļu cenai, atkal būtiski audzis caur Rīgas ostu virzītais Krievijas ogļu eksports. Decembrī no Rīgas ar kuģiem nosūtīti 1,6 miljoni tonnu ogļu, kas ir lielākais vienā mēnesī apstrādāto ogļu daudzums visā ostas pastāvēšanas vēsturē.

2016. gadā Rīgas ostā pārkrāva 37,1 miljonu tonnu dažādu kravu. Tas gan ir par trim miljoniem tonnu jeb par 7,5% mazāk nekā 2015. gadā, bet kopumā aizvadītais gads ir bijis trešais labākais ostas pastāvēšanas vēsturē, pēc kravu apgrozījuma atpaliekot vienīgi no 2014. un 2015. gada, kad caur ostu nosūtīja rekordlielu energoresursu kravu apjomu. Tieši ogļu un naftas produktu tranzīta plūsmas samazinājums visbūtiskāk ietekmēja kopējā apgrozījuma rādītājus 2016. gadā, jo šīs kravas joprojām veido vairāk nekā pusi no ostā apstrādātajām kravām. Vienlaikus pozitīvi jāvērtē fakts, ka pārējo kravu kopapjoms ir palielinājies par

4,6%. Tas panākts, pakāpeniski diversificējot un līdzsvarojot dažādu kravu veidu pārkraušanu un tādējādi mazinot atkarību no Krievijas tranzīta kravām.

Naudu ieguldīs konkurētspējas celšanā

2016. gada 20. decembrī Rīgas brīvdostas valdes sēdē apstiprināja RBP budžetu 2017. gadam atbilstoši Rīgas brīvdostas Attīstības programmas 2009–2018 mērķiem.

Plānojot budžeta ienākumu daļu, tika ņemta vērā piesardzīga kravu apgrozījuma prognoze, kas balstīta uz stivdorkompāniju iesniegtajiem apgrozījuma plāniem. Tiek prognozēts, ka 2017. gadā Krievija turpinās pārorientēt enerģētisko resursu plūsmu uz savām



ostām, tādējādi samazinot kravu sūtījumus caur Rīgas ostu, un sakarā ar to ostā plānots ogļu apjoma samazinājums par 18–19% un naftas produktu par 20–21%. Konteinerizētajām kravām prognozēts pieaugums par 2–3%. Kopējais kravu apgrozījums Rīgas brīvdostā 2017. gadā tiek prognozēts 32,6–32,9 miljonu tonnu apmērā, kas salīdzinājumā ar 2016. gadu ir par 8% mazāk. Ieņēmumos no ostas maksām, kas ir lielākā budžeta ienākumu daļa, plānots samazinājums par 3,8% salīdzinājumā ar 2016. gadu. Ar kravu apjomu samazinājumu saistīto kritumu ostas maksās daļēji kompensē kuģošanas kompānijas "Tallink" līnijas darbība, kurā 2017. gadā tiks nodrošināta satiksme katru dienu. Rīgas ostai tas nozīmē papildus apmēram 180 kuģu ienācienu salīdzinājumā ar 2016. gadu un attiecīgi papildu ienākumus no ostas maksām.

Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: "Mēs ļoti rūpīgi sekojam līdzi un analizējam gan notikumus mūsu kaimiņvalstīs, gan to, kā attīstītās Ķīnas,



Kazahstanas un citu austrumu valstu tirgi. 2017. gada budžets ir plānots piesardzīgi, ļoti pragmatiski un sabalansēti. Ir skaidrs, ka turpinās kristies ogļu un naftas produktu tranzīts, lai gan aizvadītā gada beigās Rīgas brīvostā strādājošajiem stividoriem bija ļoti jānopūlas, lai pārkrautu visas ienākošās ogļu kravas. Plānojam, ka 2017. gadā pieaugs konteinerkravas un pasažieru plūsma. Mūsu mērķis ir saglabāt stabilas pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū un turpināt sāktās investīciju programmas, kas Rīgas brīvostu padara multifunkcionālu.”

Andris Ameriks.



2017. gadā 19,48 miljoni eiro budžeta izdevumu plānoti investīciju programmas īstenošanai, sākot vai turpinot realizēt projektus, kas nostiprinās un paaugstinās Rīgas brīvostas konkurētspēju starptautiskajā vidē un uzlabos attīstības iespējas ostas teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem. Galvenās investīciju prioritātes ir projekti “Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā”, kam paredzēts novirzīt 8,23 miljonus eiro, un “Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā padziļināšanas darbi” – 6 miljoni eiro. Ievērojamas investīcijas plānotas arī projektos “Krasta nostiprinājuma FG dambja rekonstrukcija”, “Krasta nostiprinājuma Sarkandaugavā būvniecība” un “Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu projektēšana un būvniecība”.

RBP kārtējo izdevumu sadaļā plānots samazinājums par 12,1% salīdzinājumā ar 2016. gadu,

kas galvenokārt saistīts ar uzsāktu Rīgas brīvostas pārvaldes reorganizāciju.

Tiesa attaisno Loginovu un Pečaku

Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesa 2017. gada 4. janvārī pasludināja spriedumu krimināllietā pret Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un viņa vietnieku Aigaru Pečaku, pilnībā viņus attaisnojot visās apsūdzības epizodēs un atzīstot par nevainīgiem.

“Vienmēr publiski esmu apgalvojis, ka šīs pret mani celtās apsūdzības ir bijušas nepamatotas un pat absurdas, jo manu it kā nelikumīgo rīcību ir saskatījuši tikai un vienīgi atsevišķi Valsts kontroles darbinieki. Vienīgais apsūdzības “pierādījums” bija Valsts kontroles revīzijas atzinums, taču pati Valsts kontrole ir uzsvērusi, ka atzinumā minētais ir tikai atsevišķu darbinieku viedoklis, kas nerada juridiskas sekas. Šodienas tiesas spriedums to pilnībā apliecina. Diemžēl kārtējo reizi šādos nelietderīgos procesos ir izniekots cilvēku laiks un valsts finanšu resursi, kas varētu tikt novirzīti lietderīgākiem mērķiem, nevis mēģinājumiem “noņemt” Loginovu”, uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

Atjaunos vēsturisko krasta stiprinājumu Ķīpsalā

Rīgas brīvostas pārvalde ir izsludinājusi atklātu iepirkuma procedūru “Galvenā kuģu ceļa vēsturiskā krasta stiprinājuma (FG dambis) pārbūve”. Iepirkuma priekšmets ir dambja pārbūve, saglabājot to vēsturiskajā izskatā saskaņā ar būvprojektu, ko pēc RBP pasūtījuma izstrādājis inženieru birojs „Kurbada tilti”. FG dambis atrodas Daugavas kreisajā krastā pie Ķīpsalas un stiepjas 1,51 km garumā. Tas būvēts no 1889. līdz 1891. gadam kā Daugavas kreisā krasta strauvi regulējoša būve un kopā ar K. Valdemāra un CDE dambi veido Daugavas kreisā krasta dambju sistēmu, kas paredzēta upes gultnes nostiprināšanai un ostu ierīkošanai.

Dambis atrodas Rīgas ostas teritorijā, un tam ir svarīga loma kuģošanas nodrošināšanā Rīgas ostā, aizsargājot no grunts noslīdējumiem galveno kuģu ceļu un pieeju Rīgas Pasažieru terminālim.

Izņemot nelielus remontdarbus atsevišķos posmos, FG dambis bez būtiskas atjaunošanas ticis ekspluatēts jau vairāk nekā 120 gadu. Dambja konstrukciju veido savā



starpā sastiprinātas koka pāļu sienas, kas piepildītas ar akmens. Tā kā pāļu sienu stiprinājums atrodas mainīgā ūdenslīmeņa zonā, koka konstrukcijas ir pakļautas trūpei un ledus iedarbībai. Apsekošanas gaitā ir konstatēti nopietni dambja bojājumi – daudzviet pazudušas koka konstrukcijas, nolūzuši pāļi Daugavas pusē 400 m garā posmā un nobrucis akmens aizbērums. Pēc ekspertu slēdziena, bojājumi var novest pie dambja sagrūšanas, kas rada draudus kuģošanai Rīgas ostā. Tādēļ RBP ir sākusī FG dambja rekonstrukcijas projektu.

Izstrādātais projekts paredz FG dambja rekonstrukciju, saglabājot tā vēsturisko izskatu un esošās augstuma atzīmes. Dambja norobežojošās konstrukcijas paredzēts atjaunot, iedzenot jaunas koka pāļu sienas paralēli esošajam dambim. Darbu ietvaros paredzēta arī aizpildījuma atjaunošana ar akmens materiālu un dambja seguma izveidošana no laukakmeņiem.

Tā kā FG dambis ir kultūrvēsturiski nozīmīga inženiertehniskā būve un daļa no valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa Ķīpsalas vēsturiskās apbūves, pārbūves būvprojekts ir saskaņots arī ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju. Inspekcija ir atzinīgi novērtējusi RBP vēsturiskā dambja atjaunošanas projektu. ■

Par vienu dienu bagātāki

2016. gads jau kļuvis par vēsturi. Parasti uzskata, ka garais gads nes nelaimes un neveiksmes, taču Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis teic, ka pagājušajā gadā esam nodzīvojuši par vienu dienu vairāk. Ventspils brīvostai aizvadītais gads bijis tikpat neviennozīmīgs – līdztekus kravu apgrozījuma samazinājumam sasniegti rekordi atsevišķās pozīcijās, darbību uzsākuši vēl divi termināļi, veiksmīgi īstenota ostas infrastruktūras uzlabošanas programma. Par 2016. gada rezultātiem un jaunām iecerēm – intervijā ar IMANTU SARMULI.

– Ar ko īpaši izceļas Ventspils brīvostai 2016. gads, kas aizritējis sarežģītos ģeopolitiskos apstākļos?

– Negribētu teikt, ka tas bija īpaši ekstrēms gads. Protams, ostām un starptautiskajai tirdzniecībai tas nebija visizdevīgākais laiks sankciju un pretsankciju dēļ. Ir laba paruna: naudai patīk klusums. Bet, kad politika iejaucas ekonomikā, kā zināms, top ne visai labvēlīga gaisotne biznesam, kam mēs visi esam liecinieki. Taču teikt, ka pagājušā gada darba rezultāti nekam neder, arī nevar. Visi strādāja, rokas nenolaidusi. Gribu uzslavēt visus Ventspils brīvostas pārvaldes darbiniekus, kuru vidū dominē pieredzējuši profesionāļi un kuri kvalitatīvi veic savu darbu.

– Bet par ko liecina skaitļi?

– Ja salīdzina 2016. gadu ar iepriekšējo, tad ostas termināļu kravu apgrozījums ir samazinājies un veido 18,81 miljonu tonnu, kas ir par 3,71 miljonu tonnu mazāk nekā 2015. gadā. Tas, protams, nepriecē. Lai arī kravu apgrozījuma samazinājums bija gaidāms, prognozes, ko iesniegda termināļi, bija optimistiskākas – 20 miljoni tonnu. Jāatgādina, ka ostas pārvalde pati nevienu kravu nepārkrauj un arī neizdomā, kāds būs kopējais kravu apgrozījums ostā. Plānotais kravu apgrozījums, pēc kura rēķinām arī savus ienākumus un izdevumus, ir ostas termināļu iesniegto prognožu summa. Diemžēl vairāki termināļi plānoto tomēr nesasniedza, lai gan brīvostas pārvalde no savas puses nodrošināja visu nepieciešamo infrastruktūru un servisu, turklāt par salīdzinoši zemām cenām.

Samazinoties kravu apjomam termināļos, samazinās arī kuģu skaits ostā, bet ostas maksas, ko maksā tieši kuģi, ir galvenais Ventspils brīvostas pārvaldes ienākumu avots. Vienlaikus pakāpeniski ir pieaugušas izmaksas infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai. Tomēr, lai saglabātu



ostas termināļiem konkurētspējīgus apstākļus, ostas maksas saglabāsim pašreizējā līmenī. Uzskatām, ka šobrīd nav īstais laiks paaugstināt cenu ostas pakalpojumiem un radīt uzņēmumiem papildu izdevumus.

Ostas rekonstrukcijas lieli projekti ir pabeigti, turpmāk mums jāgādā par hidrobuļvju, teritorijas un pievedceļu uzturēšanu un atjaunošanu, kad nepieciešams. Arī tas, protams, prasa apjomīgus līdzekļus, bet labi, ka lielajiem projektiem varam piesaistīt līdzfinansējumu no Eiropas Savienības fondiem. Līdz ar to nepieciešams mazāks pašieguldījums un mazāk jāņem kredīti.

– Kuru kravu ostā bija vairāk, bet kuru mazāk?

– Galvenais kritums pagājušajā gadā bijis naftas produktu pārkraušanā – 10,35 miljoni tonnu jeb par 3,62 miljoniem mazāk nekā gadu iepriekš. Tāpat liels kritums vērojams akmeņogļu pārkraušanā – 2,98 miljoni tonnu, kas ir par 1,48 miljoniem tonnu mazāk nekā 2015. gadā. Taču ir arī patīkamas ziņas! Atsevišķās pozīcijās sasniegts pieaugums un ir pat rekordi! Jo īpaši priecē prāmju operatora "Stena Line" darbs – ro-ro kravu pārkraušana palielinājusies par 238 tūkstošiem tonnu, atsevišķos mēnešos reģistrēti rekordi. Pieaugušas vietējo kravu – zāgmateriālu, koksnes granulu un citu – plūsmas, kā arī

čuguna un dzelzs rūdas koncentrāta pārkraušanas apjomi.

– Kā strādājuši termināļi?

– Tāpat dažādi. "Ventspils nafta" terminālis plānoja pagājušajā gadā pārkraut 8 miljonus tonnu, bet pārkrāva 7,53 miljonus, "Ventamonjaks serviss" plānoja pārkraut 700 000 tonnu, bet pārkrāva 581 000, "Ventall Terminālis" plānoja 600 000 tonnu, bet pārkrāva 674 000. Iepriecina, ka sācis darboties terminālis "Overseas Estates" jeb bijušais sulu terminālis, kas pārkrāva 17 000 tonnu augu eļļas, apkalpojot divus kuģus. Tas ir ļoti labs rezultāts, ņemot vērā termināļa ilgstošo dīkstāvi. Kravu apgrozījums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājies arī uzņēmumam "Kālija parks", kas pārkrāva 380 000 tonnu, tomēr, ņemot vērā termināļa milzīgo potenciālu, tas ir kā piliens jūrā. Gada beigās ostā atdzīvojās akmeņogļu pārkraušana terminālī "Baltic Coal Terminal", tomēr gada rezultāti kopumā ir diezgan neapmierinoši – 2,1 miliona tonnu vietā faktiskais kravu apgrozījums bija aptuveni pusotrs miljons. "Ventspils tirdzniecības osta" plānoja pārkraut 3 miljonus, bet pārkrāva 2,32 miljonus tonnu kravu, graudu terminālis plānoja 500 000 tonnu, bet pārkrāva 396 000 tonnu graudu. Pateicoties prāmju operatora darbam, tuvu plānotajam rādītājam gadu noslēdza "Noord Natie Ventspils Termināls" – plānoti bija 2,5 miljoni tonnu, pārkrauti 2,49 miljoni. Līdz ielānotajam nedaudz pietrūka arī terminālim "Ventplac", kas 500 000 tonnu vietā pārkrāva 478 000 tonnu. Pagājušajā gadā pārkraušanu uzsāka terminālis "Eurohome Latvija", pārkraujot 341 000 tonnu kravu. Kā jau sacīju, lieliski rezultāti ir prāmjiem: Ventspils – Nīneshamnas maršrutā pārvadāti 1,8 miljoni tonnu kravu jeb par 324 000 tonnu vairāk nekā iepriekšējā gadā, bet pavisam ar prāmjiem pārvadāti vairāk nekā 2 miljoni tonnu.

– Vai tas nozīmē, ka prāmju satiksme attaisno kravu plūsmas diversifikācijas aprēķinus?

– Tā tas ir, jo īpaši Zviedrijas virzienā. Diemžēl tika slēgta līnija uz Vācijas ostu Trāvemindi, tā tagad ir pārcelta uz Liepāju. Šis kompānijas “Stena Line” lēmums ir pilnīgi loģisks, jo no Liepājas līdz Trāvemindei ir tuvāk nekā no Ventspils. Savukārt Zviedrijas līnija no Liepājas ir atdota Ventspilij. Turklāt Ventspilī ienāk jauns operators “Swedish Orient Line”, kas atver jaunu prāmju līniju kravām no Ventspils uz Beļģiju un Lielbritāniju. Sarunas par to risinājās jau sen, bet gada beigās mēs saņēmām konkrētu iesniegumu no “Swedish Orient Line” un 6. janvārī Ventspils brīvostas valde pieņēma lēmumu par ostas maksu līmeni “Swedish Orient Line”, faktiski apstiprinot jaunās līnijas atvēršanu.

Sāpīgs jautājums visām Latvijas ostām ir Krievijas eksporta kravu samazinājums vai pat zaudēšana.

– Vai papildus piesaistītās kravas varēs aizpildīt šo zaudējumu?

– Krievijas tranzītu mēs nevarēsim aizstāt ne ar ko. Var atrast simtiem tūkstošu tonnu papildu kravu, taču ne miljonus. Miljonus var tikai saglabāt. Zaudētās kālija mēslojumu, naftas produktu un akmeņogļu kravu plūsmas aizvietot nevarēs. Protams, ir zināms par Krievijas transporta stratēģiju, kas virzīta uz eksporta kravu plūsmu pārorientāciju uz savām ostām. Tomēr šāda rīcība prasa laiku, un mēs ceram, ka kaut kādā mērā tranzīts tomēr saglabāsies. Lai saglabātu savas pozīcijas, aktīvi strādājam mārketingā, piedaloties visos nozīmīgākajos nozares pasākumos. Sarežģītos apstākļos mums jābūt jo īpaši aktīviem un klātesošiem, jāatgādina par sevi. Meklējam arī jaunus virzienus, šobrīd lielu potenciālu saredzam prāmju satiksmē. Ventspils ir vārti uz Skandināvijas tirgu, un tas varētu interesēt Ķīnas partnerus. Tie, protams, nebūs miljoni tonnu, bet attīstības iespēja tā tomēr ir.

– Kādas līdz ar to ir Ventspils ostas prognozes?

– 2017. gadā, pēc termināļu iesniegtajām prognozēm, kopējais kravu apgrozījums varētu būt 20 miljoni tonnu. Paliekam optimisti un ceram, ka vismaz šogad nekādu krasu pārmaiņu nebūs, jo tas prasa tehnisku pārkārtošanos, cenu politikas izmaiņas un citus pasākumus. Dzīvosim, redzēsim. Mēs no savas puses cenu politiku nemainām, atstājot ostas nodevas iepriekšējā līmenī.



– Vai var cerēt uz vietējo kravu pieaugumu ostā?

– Būsim reālisti. Vietējās kravas patlaban veido 3 miljonus tonnu, tie ir aptuveni 15% no visa kravu apgrozījuma ostā. Tādēļ galvenā kravu plūsma paliek tranzīts, un mēs ceram, ka šī plūsma pilnībā neizsīks. Mēs darīsim visu, kas mūsu spēkos, lai to veicinātu, bet gala vārds tomēr pieder termināļiem, kuri tieši nodarbojas ar kravu pārkraušanu.

– Kādas investīcijas ostas infrastruktūrā plānotas tuvākajā laikā?

– Eiropas Savienība visām Latvijas ostām piešķīrusi līdz 2020. gadam 75 miljonus eiro. Aptuveni trešdaļa šīs naudas jeb 24 miljoni eiro ir paredzēti Ventspilij. ES atbalsts veido 80%, tas nozīmē, ka 20% mums ir jāfinansē pašiem. Kopējos izdevumus plānojam 30 miljonu eiro apmērā, kas ir jāapgūst līdz 2022. gadam. 10 miljonus plānojam abu molu un citu hidrotehnisko būvju rekonstrukcijai, bet 20 miljonus – pievedceļiem pie ostas termināļiem un rūpnieciskajām zonām. Programma ir izstrādāta, visi objekti ir zināmi, iesniegts pieteikums Satiksmes ministrijā. Tiklīdz programma būs apstiprināta, ķersimies pie projektu īstenošanas.

– Tiek plānota arī turpmāka rūpniecības attīstība?

– Rūpniecības attīstība ir priekšplānā. Vēl skaidrāku atbildi par industrializāciju kravu apgrozījuma saglabāšanai un ostas termināļu darba optimizācijai izdomāt nevar. Mēs varam tikai teikt paldies pilsētas domes vadībai un brīvostas valdei ar Aivaru Lembergu priekšgalā par tālredzību un jau pagājušajā gadsimtā pieņemto

industrializācijas programmu. Tās izpilde dod lieliskus rezultātus. 2010. gadā darba vietu skaits rūpniecībā un ostā izlīdzinājās un sāka pieaugt rūpniecībā. Tagad šī attiecība veido 2,5 tūkstošus pret 1,5 tūkstošiem, un starpība palielināsies. Mēs uzvarējām konkursā par ES līdzekļu piesaisti triju jaunu rūpniecisko ēku būvniecībai četru gadu laikā. Tūlīt būs pabeigta 6000 kvadrātmetru plašas ēkas projektēšana Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā, kas paredzēta uzņēmumam “Immer Digital”. Šis uzņēmums jau aizņēmu aptuveni 2000 kvadrātmetru Tehnoloģiju centrā un ieceļējis paplašināties, ieguldot vairāk nekā 10 miljonus eiro. Otrā ēka 4000 kvadrātmetru platībā šajā pašā industriālajā parkā tiks būvēta elektronikas ražošanai. Un vēl vienu ēku uzbūvēsim Ganību ielā. Katra no šīm trim ēkām saņēmusi ES atbalstu 1,2 miljonu eiro apmērā. Bet ar ES līdzekļiem nepietiek. Mēs pilnībā atbalstām Aivara Lemberga ideju, ka ir vajadzīga arī valsts programma ieņēmumu palielināšanai, ražojot rūpniecisko produkciju, ka uz strauju kravu apgrozījuma kritumu ir jāatbild ar strauju industrializācijas pieaugumu. Ideja ir, ka efektīvai industrializācijas programmai paralēli valsts budžetam jāmeklē arī citi līdzekļu avoti, piemēram, valstij jātiek vaļā no nevajadzīga īpašuma un nevajadzīgiem izdevumiem to uzturēšanai un iegūtie līdzekļi jāizlieto tādu jaunu publisko īpašumu radīšanai, kas veicinās jaunu darba vietu izveidi. Tāda programma ir vajadzīga ne tikai Ventspilij, lai gan mūsu pilsēta ir visvairāk atkarīga no ostas darbības.

– Ostas termināļu darbības ietekme uz apkārtējo vidi ir aktuāls jautājums pilsētai.

– Tā patiešām ir liela problēma. Es pats kādreiz biju jūrnieks, esmu bijis daudzās pasaules ostās un zinu: tāda situācija kā Ventspilī, kur naftas moliņi atrodas praktiski pilsētā, vēl ir jāpameklē. Tādēļ esam piesaistījuši ekspertus un paplašinājuši Ostas noteikumu 100. pantu, kas tagad paredz, ka visiem termināļiem, kas pārkrauj naftas produktus, pēc 2018. gada 31. maija vajadzēs izmantot tvaiku kontroles un savākšanas sistēmu. Ja nebūs tvaiku, tad nebūs smaku. Ir pārliecība, ka tādējādi naftas produktu smaku problēma dzīvojamā zonā tiks atrisināta, jo naftas produktu izmeši samazināsies simtiem reižu. Jebkuru problēmu var risināt. Uz jautājumu par cīņu ar grūtībām, lai kādas tās arī būtu, ir tikai viena pareizā atbilde – darbs to pārvarēšanai. ■

Inga Ieviņa, Ventspils brīvostas sabiedrisko attiecību vadītāja

Liepājas ostai 2016. gadā kravu apgrozījuma pieaugums

2016. gadā Liepājas ostas stividorkompānijas pārkrāvušas 5,7 milj. tonnu kravu, kas ir par 1,2% vairāk nekā gadu iepriekš. Tas ir otrs lielākais kravu apgrozījums kopš ostas darbības atjaunošanas 1991. gadā.



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Kopīgā ikdienas darbā sasniegtie rezultāti, sadarbojoties uzņēmējiem ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi un risinot dažādus jautājumus ar atbildīgajām ministrijām, VAS "Latvijas dzelzceļš" un kravu īpašniekiem, liecina, ka Liepājas osta var strādāt ar stabilu kravu plūsmu sarežģītos ģeopolitiskos un ekonomiskos apstākļos."

2016. gada divpadsmit mēnešos Liepājas ostas kompānijas pārkrāvušas 5 679 768,2 tonnas dažādu kravu, tai skaitā 4274,2 tūkst. tonnu beramkravu, 1026,1 tūkst. tonnu ģenerāļkravu un 379,4 tūkst. tonnu lejamkravu.

Lielākā kravu grupa bija beramkravas, kas veidoja 75% no kopējā apjoma, nodrošinot 8,9% pieaugumu, salīdzinot ar 2015. gadu. Tradicionāli lielākā daļa beramkravu bija labība un labības produkti (2877,8 tūkst. t), būvmateriāli (496,4 tūkst. t) un bagātinātās antracīta ogles (460,1 tūkst. t), kas ir jauna krava Liepājas ostā. Pieauga koksnes šķeldas pārkrāvušanas apjoms, sasniedzot 254,1 tūkst. tonnu (+170,5%), kas saistīts gan ar LSEZ SIA "Laskana" augstvērtīgās koksnes šķeldas eksportu uz Turciju, gan ar nomnieka maiņu ostas 50. piestātnē. Līdz 2016. gada februārim piestātnes nomnieks bija AS "KVV Liepājas metalurģs", un

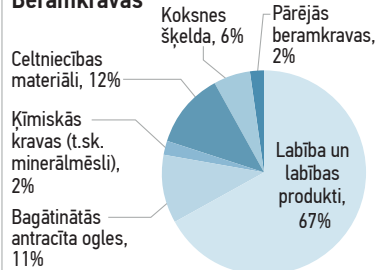
gandrīz divus gadus tajā nenotika saimnieciskā darbība. LSEZ valde nolēma nomas līgumu par ostas 50. piestātni noslēgt ar LSEZ SIA "Terrabalt", kas plāno attīstīt prāmju satiksmi un daļu piestātnes izmantot dažādu kravu pārkrāšanai.

18% no kopējā kravu apgrozījuma 2016. gadā Liepājas ostā bija ģenerāļkravas. Šajā segmentā jau vairākus gadus stabilākā kravu grupa ir *ro-ro* kravas (pērn – 496 tūkst. tonnu), ko nodrošina regulāra prāmju satiksme sadarbībā ar prāmju operatoru "Stena Line". *Ro-ro* kravu plūsmu negatīvi ietekmēja sankcijas pret Krieviju un Krievijas rubļa devalvācija, bet ostas stividorkompānija LSEZ SIA "Terrabalt" to kompensēja ar projektu kravām, piemēram, AS UPB dzelzsbetona konstrukcijām. Tāpat prāmju satiksmi produkcijas eksportēšanai izmanto SIA "Jensen Metal", SIA "Lesjofors Springs LV" un citi pilsētas ražošanas uzņēmumi. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "2016. gads parādīja vietējo kravu nozīmi kopējā kravu plūsmā caur Liepājas ostu, kas vēlreiz apliecina, cik liela nozīme ir Liepājai kā pilsētai ar stabilām ražošanas tradīcijām. Vietējās izcelsmes kravu īpatsvars šobrīd veido aptuveni 20%, bet nākotnē līdz ar industriālo teritoriju attīstību un jaunu uzņēmumu veidošanos tam būtu jāpieaug."

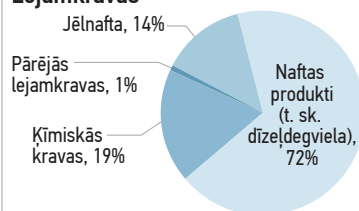


LSEZ SIA "Laskana" pārdošanas direktors Ojārs Zeme uzskata, ka jaunu kravu piesaistīšana dod iespēju attīstībai.

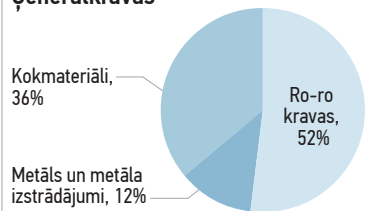
Beramkravas



Lejamkravas



Ģenerāļkravas



7% no visām ostas kravām 2016. gadā bija lejamkravas, to apgrozījums salīdzinājumā ar 2015. gadu pieauga par 4,6%. Apgrozījuma pieaugumu šajā segmentā galvenokārt nodrošināja naftas produkti – 271,8 tūkst. tonnu un jēlnafta – 54,6 tūkst. tonnu.

Lielāko kravu apgrozījumu 2016. gadā sasniedza LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” – 2 257 717,24 tonnas (+5%) un LSEZ SIA „Ekers Stividoris LP” – 1 559 810,36 tonnas (+4,4%).

Pērn Liepājas ostā apkalpoti 1356 kuģi, iebraukuši un izbraukuši 32 992 pasažieri, pārkrauti 2312 TEU konteinerkravu un 30 465 *ro-ro* kravas vienību. ■

LSEZ ieņēmumi 2017. gadā pārsniegs izdevumus

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde apstiprinājusi LSEZ pārvaldes 2017. gada budžetu, nosakot pamatdarbības ieņēmumus 11 196 714,00 un pamatdarbības izdevumus 9 781 900,00 eiro apjomā. 2017. gada budžets ir vērsts uz attīstību, ko paredz investīciju projekti, kas tiks finansēti gan ar starptautisko finanšu instrumentu atbalstu, gan ieguldot pašu līdzekļus, uzsver Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš, atgādinot, ka 2016. gads ir bijis vienīgais pārskatāmā periodā, kad LSEZ pārvalde nav veikusi būtiskus ieguldījumus.

LSEZ pārvaldes 2017. gada budžeta projekts izstrādāts saskaņā ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu, Likumu par ostām un Liepājas SEZ pārvaldes nolikumu. Jau otro gadu LSEZ pārvalde veido strukturētu budžetu, nodalot pamatbudžetu un investīciju budžetu, skaidro LSEZ pārvaldes finanšu direktors Reinis Strolis. Kopējie LSEZ pārvaldes ieņēmumi 2017. gadā, neieskaitot PVN, tiek prognozēti 14 733 tūkst. eiro apmērā, tai skaitā 11 197 tūkst. eiro pamatdarbības ieņēmumi, 1297 tūkst. eiro finanšu darbības ieņēmumi un 2239 tūkst. eiro ieņēmumi no starptautisko investīciju projektu naudas plūsmas.

LSEZ pārvaldes 2017. gada pamatbudžeta ieņēmumu prognoze balstīta uz ostas stivdorkompāniju iesniegtajām kravu apgrozījuma prognozēm, kas piesardzības nolūkā ir nedaudz koriģētas uz leju. Ostā plānots neliels kravu apgrozījuma pieaugums (+3,9%), bet pamatdarbības ieņēmumu pieaugums tiek prognozēts 6,8% apmērā. Budžeta ieņēmuma sadaļu 2017. gadā LSEZ ietekmēs arī ar Ostu likuma grozījumiem atceltās ostu maksas valstij un jaunie Liepājas ostas tarifi.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsver, ka Liepājas ostas veiktie ieguldījumi un sadarbība ar uzņēmējiem dod labus rezultātus, ko apstiprina arī statistikas dati, un kravu plūsma Liepājas ostā ir stabila. Vēl liels ieguvums ir vietējās kravas – sezonas laikā Latvijas un tuvāko kaimiņvalstu graudaugi un pilsētas ražošanas uzņēmumu eksporta produkcija, t.sk. AS UPB dzelzsbetona konstrukcijas un Liepājas biznesa centra uzņēmumu ražojumi. Tas arī ir viens no priekšnosacījumiem, kas ļauj 2017. gadā plānot kravu apgrozījuma pieaugumu.

LSEZ pārvaldes pamatdarbības izdevumi 2017. gadā ir plānoti līdzīgi kā 2016. gada budžetā pēc grozījumiem.

LSEZ pārvaldes pamatdarbības budžets 2017. gadam plānots ar ievērojamu naudas līdzekļu pārpalikumu, ko plānots novirzīt investīciju projektiem t.sk. jauna loču kuģa iegādei, dzelzceļa un citas infrastruktūras rekonstrukcijai un uzlabošanai.

Par finanšu avotiem investīciju projektiem tiks izmantoti pašu līdzekļi un ilgtermiņa aizdevums. Loču kuģa iegādei izmantos kredītresursus 855 tūkst. eiro apmērā ar piecu gadu atmaksas termiņu un pašu finansējumu 43 tūkst. eiro. Ieguldījums pamatots ar ekonomiskajiem aprēķiniem: jaunajam loču kuģim būs ievērojami zemākas ekspluatācijas izmaksas – degvielas ekonomija, minimālas apkopes un remonta izmaksas, efektīvāka darbība u.c.

Otrs nozīmīgs investīciju projekts ir dzelzceļa pārmiju rekonstrukcija, plānotās investīcijas – 300 tūkst. eiro. Rekonstrukcija nepieciešama, lai nodrošinātu mūsdienu drošības standartiem atbilstošu satiksmi galvenajā Liepājas ostas dzelzceļa pievadā no dzelzceļa stacijas.

2017. gada budžetā atsevišķi nodalīta ar investīciju projektiem saistītā naudas plūsma ar starptautisko līdzfinansējumu. Apstiprināts LAD projekts, kas jau sāks un tiks pabeigts līdz 2017. gada novembrim. LAD finansējums 645 000 eiro apmērā tiks saņemts pēc projekta pabeigšanas. Projekts paredzēts Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda finansējuma Rīcības programmas zivsaimniecības attīstībai 2014.–2020. gadam pasākuma “Zvejas ostas un izkraušanas vietas” ietvaros. Projektu 2016. gada 20. oktobrī atbalstīja Lauku atbalsta dienests, un tā ietvaros tiks veikta zvejniekiem nepieciešamās

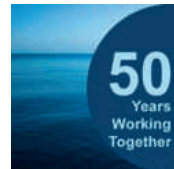
infrastruktūras atjaunošana un pilnveidošana LSEZ teritorijā – brauktuves segumu pārbūve, esošo inženiertīklu pārbūve un jaunu inženiertīklu izbūve Vecās ostmalas posmā no Uliha ielas līdz Celtnieku ielai. 2016. gada novembrī sāka būvprojekta izstrāde, būvdarbus plānots sākt 2017. gada aprīlī.

Pārējie investīciju projekti ar ārējo finansējumu ir plānošanas stadijā. ES Kohēzijas fonda projekts “Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija” – 1509 tūkst. eiro. 2016. gada 24. maijā tika pieņemti MK noteikumi Nr. 319 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” īstenošanas noteikumi”, kas paredz piešķirt ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu drošības līmeņa celšanai Latvijas lielajās ostās. Projekta realizācija paredz ostas hidrotehniko aizsargbūvju kompleksu atjaunošanu un ūdens infrastruktūras uzlabošanu. Plānots, ka projekta realizācija tiks sākta 2017. gada otrajā pusgadā. Projekta līdzfinansēšanai paredzēts piesaistīt kredītiestādes vai valsts aizdevumu.

Jahtu ostas modernizācija – 50 tūkst. eiro. 2017. gadā INTERREG programmas “Labāks jahtu ostu tīkls” ietvaros tiks sākts Liepājas jahtu ostas modernizācijas projekts. Projekta kopējās izmaksas plānotas 250 tūkst. eiro apmērā, tajā skaitā 200 tūkst. eiro (80%) starptautiskais līdzfinansējums. Īstenošanas termiņš – 2018. gada nogale. Projekta ietvaros paredzēta jahtu centra ēkas būvniecība (tajā atradīsies birojs, apmeklētāju dušas, tualetes un veļas mazgātava), piestātnes Nr. 77 rekonstrukcija un aprikošana un jaunu peldošo piestātņu (pontonu) iegāde un uzstādīšana.■

Līga Ratniece-Kadeģe

Par drošiem jūras pārvadājumiem domājot



2016. gada 16. janvārī IMO galvenajā mītnē Londonā tika atklāta izstāde, kas veidota kā piemiņas pasākums pirms 50 gadiem – 1967. gada 18. martā – notikušajai ekoloģiskajai katastrofai – tankkuģa “Torrey Canyon” avārijai pie Anglijas krastiem, kad Atlantijas okeānā ielūda 119 tūkstoši tonnu jēlnaftas. Vienlaikus izstādes organizētāji vēlējās parādīt, kas paveikts aizvadītajos piecdesmit gados, lai padarītu maksimāli drošu starptautisko kuģošanu un darītu visu iespējamo, lai novērstu piesārņojuma iespējamību no kuģiem.

UZZIŅAI

Izstādi “50 kopīga darba gadi”, kas veltīta valstu institūciju un jūrniecei un kuģošanas biznesa nozares sadarbības 50 gadiem naftas piesārņojuma novēršanā no kuģiem, kopīgi organizēja IMO, IOPC Funds un ITOPF sadarbībā ar “The International Chamber of Shipping” (ICS), “The International Group of Protection and Indemnity Associations” (IGP&I), “The International Petroleum Industry Environmental Conservation Association” (IPIECA), “The International Salvage Union” (ISU), “The International Spill Control Organization” (ISCO) un “The Oil Companies International Marine Forum” (OCIMF).

Izstādes atklāšanā IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims uzsvēra, ka tūlīt pēc incidenta, kad Apvienotās Karalistes piekrastē avarēja “Torrey Canyon”, IMO sasauca ārkārtas sanāksmi, kurā tika ierosinātas vairākas izmaiņas kuģu projektēšanā un kuģošanas drošības noteikumos, kas vistiešākajā veidā noveda pie Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL), kura līdz pat šim laikam ir vissvarīgākais dokuments, lai risinātu jautājumus par piesārņojumu no kuģiem. Minētais incidents bija par pamatu arī IMO Juridiskās komitejas izveidei.

“Šo darbību rezultātā tankkuģu pārvadājumi šodien ir tīrāki un drošāki nekā jebkad agrāk. Ir izveidots spēcīgs mehānisms, lai efektīvi reaģētu uz naftas noplūdēm un risinātu ar incidentu saistīto finansiālo zaudējumu kompensācijas jautājumu,” teica Lims.



“Tankkuģu pārvadātās kravas mūsu ikdienas dzīvē ir ļoti svarīgas, bez tām mūsu dzīve nav iedomājama, bet arī riski, kas saistīti ar naftas pārvadājumiem, ir neizbēgami,” izstādes atklāšanā uzsvēra IOPC fonda direktors Hosē Maura. “Šī izstāde uzskatāmi parāda to, kā esam cīnījušies, lai samazinātu noplūžu skaitu, kā arī veidus, kā mēs esam gatavi ar to visu tikt galā.”

Naftas apjoms, kas noplūdis kravas pārvadāšanas laikā, ir minimāls,

bet, kā uzskata biznesā iesaistītās kompānijas, sabiedriskās organizācijas un valstu amatpersonas, mērķis ir noplūdes izskaust pavisam. Diemžēl negadījumi pēc savas būtības ir neprognozējami.

UZZIŅAI

IMO dati liecina, ka 2016. gadā kopējais ar kuģiem pārvadātais jēlnaftas apjoms bija 1770 miljoni tonnu, no kuriem 99,99% bija droši pārvadājumi.

Dubultkorpusa tankkuģim ir dubulta kontrole, balasta izolēšana no tankiem, jēlnaftas tvertņu mazgāšanas iekārtas, kā arī daudzas citas šodien pašsaprotamas prasības, kas senāk nebija. Pirms piecdesmit gadiem notikušās ekoloģiskās katastrofas rezultātā ir izveidots visaptverošs tiesiskais regulējums, kas acīmredzami ir kalpojis kuģniecības nozares darbības uzlabošanai. Paaugstinātās prasības noveda pie uzlabojumiem kuģu konstrukcijās, pie augstiem standartiem kuģu projektēšanā, kā arī vismodernāko tehnoloģiju ieviešanas. Pieprasījums pēc naftas joprojām ir liels, tāpēc arī turpmāk jādara viss iespējamais, lai kuģošana būtu droša un neapdraudētu cilvēkus un vidi. ■

Tankkuģa “Torrey Canyon” katastrofa joprojām rada rezonansi

2017. gada martā apritēs 50 gadu kopš tankkuģa “Torrey Canyon” katastrofas, bet aktuāls ir un paliek jautājums: vai kuģu modernās un arvien modernākās tehnoloģijas spēj un spēs pasargāt no iespējamām kļūdām cilvēku pieņemtajos lēmumos? Un no tā ārējā spiediena, kas ļoti bieži liek šādus lēmumus pieņemt, bet par ko joprojām runā maz un nelabprāt. Tieši tāpēc ļoti svētīgi ir ielūkoties pagātnē, lai izvērtētu šodienas situāciju un iespējamības.

Pasaule vēl nebija piedzīvojusi tik lielu ekoloģisko katastrofu jūrā, kāda notika 1967. gada 18. marta rītā, kad pie Anglijas krastiem avarēja ASV būvētais, amerikāņu kuģu īpašniekam “Barracuda Tanker Corporation” piederošais, “British Petroleum” fraktētais, zem Libērijas karoga kuģojošais tankkuģis “Torrey Canyon” ar 36 itāļu jūrnīeku apkalpi, ieskaitot kapteini un virsniekus.

Mūsdienās “Torrey Canyon” būtu tikai viens no daudziem simtiem vidēja lieluma tankkuģiem pasaulē, kuri pārvadā naftu, bet 1967. gadā tas bija viens no vienpadsmit lielākajiem: 297 metrus garš, 38,2 metrus plats, būvēts 1959. gadā ASV sākotnēji kā 60 tūkst. tonnu, bet nedaudz vēlāk Japānā pārbūvēts par 120 tūkst. tonnu tankkuģi. Tā laika presē atrodams milzums daudz publikāciju par to, ka šāda tipa tankkuģi ir jaunas ēras vēstneši, tās ēras, kas pavērs iespējas globālajiem jūras naftas pārvadājumiem un spēs apgādāt ar energoresursiem visas pasaules valstis. Vēl presē atrodamas publikācijas, kurās speciālisti pauž viedokli par gandrīz vai revolūciju kuģu būvē un jauniem kuģošanas drošības standartiem, jo šāda tipa tankkuģi aprīkoti ar jaunākajām tehnoloģijām, tāpēc ir maksimāli droši ekspluatācijā. Diemžēl jāteic: traģēdija parādījās, ka viena no vislielākajām kļūdām ir pārlietu liela pajaušanās uz tehnoloģijām.

Tā laika presē un arī vēlāko gadu publikācijās, arī šodienas presē ir ļoti daudz un plašu aprakstu par

avāriju, kuros atspoguļota gan notikumu gaita, gan traģēdijas izraisītā rezonanse, kas saglabājusies līdz pat mūsdienām.

Viss ritēja savu gaitu

1967. gada februārī “Torrey Canyon” bija bez darba un vairākas dienas kuģis tika piedāvāts frakts tirgū, līdz visbeidzot Londonas brokeru firmai izdevās to nofraktēt “British Petroleum” (BP) vajadzībām.

Bēdīgi slavenais reiss sākās Minā el Ahmadī ostas terminālī Kuveitā, kur kuģi iekrāva 118 tūkst. tonnu jēlnaftas. Starp citu, Kuveitas nafta ir tumši brūns šķidrums, kas ož pēc dīzeldegvielas un pēc konsistences ir līdzīgs biežajai motorēļļai. Kuģim krava bija jānogādā Milfordas ostā Lielbritānijā. 14. martā kapteinis Pastrengo Rudžiatī nosprauda kuģa maršrutu, viss likās pilnīgā kārtībā, un reiss turpinājās, bet 17. martā kapteinis saņēma no BP aģenta Milfordā radioziņu, ka gadījumā, ja kuģis neieradīsies Milfordas ostā 18. martā līdz pulksten vienpadsmitiem vakarā, ar naftu piekrautais kuģis ūdens svārstību dēļ nevarēs ieiet ostā līdz 24. martam, jo būs jāgaida ūdens atgriešanās, bet šāda kavēšanās nav pieļaujama, jo īpašnieks nav ieinteresēts maksāt par sešām dikstāves dienām, tāpēc kapteinim jādara viss iespējams, lai paspētu noteiktajā laikā. Saliekot plusus un mīnus, kapteinis cerēja pagūt, lai nerastos sagaidāmo un jau paredzamo nepatikšanu lavīna.

Viss notika kā parasti, rutīnā

Kuģa kapteinis Pastrengo Rudžiatī divos naktī beidza sardzi un devās uz savu kajīti. Kā vēlāk, starp avārijas izmeklēšanas pārskatu rindām lasot, varēja noprast, kapteinis bija pārguris un cieta no “personības traucējumiem” jeb, citiem vārdiem runājot, no depresijas. Izmeklēšanas dokumentos gan nekas nebija teikts par to, ka Rudžiatī jau gandrīz astoņus mēnešus pavadījis jūrā bez nokāpšanas krastā (līgums paredzēja 11 mēnešus), jo tāda bija kuģa īpašnieku politika. Kuģis turpināja ceļu pa nosprausto kursu, un nekas neliecināja, ka varētu notikt kas neparedzēts. Tieši tajā laikā maigas virsnieks kapteiņa vecākais palīgs Silviano Bonfiglio, stāvot sardzē, ievēroja, ka aptuveni 25 jūdžu attālumā tieši kuģa kursā atrodas Sili sala, kas nozīmēja, ka stiprā vēja un straumju dēļ “Torrey Canyon” ir novirzījies no kursa. Lai gan rītausmas miglā apkārtnē nebija īpaši skaidri redzama un šķietami nebija arī par ko uztraukties, tomēr, ja jau kuģa radars uztvēra klinti, vajadzēja reaģēt, lai veiksmīgi tai aizietu garām. Pēc kuģa stūrmaņa aprēķiniem, kuģim Sili salu vajadzēja apiet no rietumu puses, bet kuģis virzījās uz salas austrumu pusi. Kad sešos trīsdesmit sardzes virsnieks vēlreiz pārbaudīja kuģa atrašanās vietu un saprata, ka tas tiešām ir novirzījies no kursa un dodas nevis rietumu, bet gan austrumu virzienā, viņš deva pavēli atslēgt automātisko vadību un pagriezta kuģi tā,

►►► 46. lpp.



►►► 45. lpp.

lai pēc aptuveni stundas brauciena apmestu līkumu apkārt klintij. Izmeklēšanas komisija šādu lēmumu vēlāk atzina par pareizu, ko diemžēl gan nevar teikt par to, kā uz maiņas virsnieka lēmumu reaģēja kapteinis, kuram septiņos no rīta, kad viņš ieradās uz tilta, par izmaiņām kursā tika ziņots. Kapteinis ar vecākā palīga lēmumu bija neapmierināts un lika atjaunot iepriekšējo kursu, lai apietu salu no austrumu puses cauri klintīm, ko jūrniece pazina kā "septiņu akmeņu rifu", kas bija izraisījis ne viena vien kuģa bojāeju un paņēmis ne viena vien jūrniece dzīvību. Vecākais palīgs, kuram ar kapteini nebija visai laba saprašanās, īsti neapjauta, kas slēpjas aiz kapteina pavēles, bet viņš arī neapstrīdēja kapteina pieņemto lēmumu un atkal ieslēdza kuģa automātisko vadības sistēmu. Patiesībā jau salu varētu apiet arī no austrumu puses, ja vien kuģis nebūtu tik liels, krava nebūtu tik bīstama un tam būtu piemēroti laika apstākļi.

Astoņos no rīta tankkuģis atradās 14 jūdzes no jūras šauruma.

Kapteinis pārbaudīja un precizēja kursu ar tādu aprēķinu, ka "Torrey Canyon" Sili salai no austrumu puses ies garām sešu jūdžu attālumā, kaut gan pastāvēja bīstamība uzdukties "septiņiem akmeņiem", kas atradās šajā akvatorijā. Kuģis gāja pilnā gaitā – ar 16 mezglu ātrumu, un kapteinis cerēja ietaupīt krietnu pusstundu, kas ļāva domāt, ka Milfordas osta tiks sasniegta laikus. Tomēr nedaudz vēlāk kapteinis savu lēmumu rūgti nožēloja, jo ūdens līmenis kritās straujāk, nekā bija paredzēts. Kapteinim vajadzēja pagriezt kuģi tikai divas jūdzes sānis no nospraustā kursa, un tas mierīgi būtu aizgājis garām septiņu akmeņu rifam, bet, kad viņš mēģināja mainīt kursu, tas nebija iespējams, jo divi vai trīs zvejas kuģi bija noenkuroti uz ceļa, kas varēja būt "Torrey Canyon" vienīgais glābiņš. Mirkli pēc astoņiem tankkuģa jūrniece ieraudzīja peldošo bāku, kas brīdina būt uzmanīgiem, kuģojot gar septiņu akmeņu rifu, un aptvēra – ja kuģis turpinās kursu, sadursme ar zemūdens klintīm būs nenovēršama. Uz peldošās bākas pacēla brīdinājuma karogu

un izšāva brīdinājuma raķetes, bet no tankkuģa nesevoja nekāda atbilde. Pārdomām nebija laika, kaut ko vajadzēja darīt, bet ko? Šajā īsajā pārdomu brīdī kapteinis saprata, ka, visticamāk, avārija ir nenovēršama. Viņš gan vēl klusībā cerēja pa vilņu galiem pārskriet pāri klintīm, tāpēc deva komandu – stūri līdz galam pa kreisi. Stūres vīrs pildīja komandu, bet kuģis viņam nesaprotamu iemeslu dēļ nepakļāvās un neveica manevru. Tikai tad kapteinis apjēdza, ka kuģis neklauša stūrei, jo nebija atslēgta automātiskā vadības sistēma, bet, kad kuģi pārslēdza uz rokas vadību, bija jau par vēlu.

Melnais caurums

Astoņos piecdesmit "Torrey Canyon" pilnā gaitā uzskrēja uz pirmā no septiņiem rifiem. Kapteinis burtiski zaudēja valodu, jo bija notikusi neaptverama traģēdija, un tieši viņš savu gigantisko tankkuģi pilnā gaitā bija uzdzinis uz klintīm, kas iezīmētas visās jūras kartēs un par kurām zināja visi jūrniece. Arī viņš.

Kapteinis pieprasīja ziņojumu par gūtajiem bojājumiem, bet jau tad skaidri zināja, ka uz brīnumiem nav ko cerēt un tieši viņa pieļautajām kļūdām būs katastrofālas sekas. Šajā ziņā viņam bija pilnīga taisnība, jo no kuģa jau plūda laukā nafta, bet diemžēl sliktākais vēl bija tikai priekšā. Bojājumi kuģa korpusā bija milzīgi, aptuveni 150 metru garumā, kas nozīmēja, ka no visiem 23 kuģa tankiem jūrā plūda jēlnafta – apmērām seši tūkstoši tonnu stundā.

Vēl pēc dažām stundām arī Londonā skanēja trauksmes zvani, bet avārijas vietā jau bija ieradusies Apvienotās Karalistes Krasta apsardze. Ap diviem dienā notikuma vietā piestaidās trīs velkoņi un divi Karaliskās flotes kuģi, tomēr tobrīd vēl neviens – ne Lielbritānijas valdība, ne glābēji, ne jūrniece, nedz arī vienkāršais cilvēks Anglijā un Francijā – neaptvēra, cik traģiskas sekas būs šai avārijai.

Jau nākamajā dienā "Torrey Canyon" no visām pusēm iekļāva desmitiem Karaliskās flotes kuģu, kas gāza jūrā ķīmiskās vielas, lai šķīdinātu naftu, tomēr tas nekādu

lielu labumu nedeķa. Glābšanas operācijas vadība, kurā bija arī Lielbritānijas valdības pārstāvji, pieņēma lēmumu uzaicināt amerikāņu speciālistus, kuriem bija pieredze glābšanas darbos. Uz avarējušā kuģa ieradās Karaliskās Kara flotes glābšanas dienesta priekšnieks kopā ar amerikāņu speciālistiem, kuri, novērtējuši situāciju, secināja, ka tankkuģi varētu glābt vien tad, ja pieturēsies kaut cik labi laika apstākļi un kuģis nepārlūzīs. Tobrīd visi vairāk koncentrējās uz kuģa glābšanu, otrajā vietā atstājot rūpes par naftas piesārņojumu, kas pletās plašumā, bet pa to laiku traģisko notikumu sērija turpinājās. 21. martā uz kuģa notika spēcīgs sprādziens, kurā gāja bojā holandiešu glābšanas grupas komandieris, kurš piedalījās darbos uz kuģa. Cieta arī trīs kuģa virsnieki, kuri kopā ar kapteini bija palikuši uz kuģa, kad pārējie apkalpes locekļi no tā jau bija evakuēti.

Glābšanas darbi turpinājās, bet 24. martā krasi mainījās laika apstākļi, pūta ļoti spēcīgs vējš, piedevām tas mainīja virzienu un izplūdušo naftu, kas jau veidoja milzīgu naftas lauku, sāka nest uz krastu. Jūrā jau bija izplūduši 50 tūkstoši tonnu, bet kuģa tvertnēs vēl atradās 70 tūkstoši. 25. martu varētu nosaukt par melno dienu. Vispirms jau tāpēc, ka vēja brāzmas un lielle vilņi naftu meta krastā. Tā noklāja itin visu savā ceļā – pludmales baltās smiltis, bruģētos ceļņus, bet cilvēki tikai bezpalīdzīgi vēroja notiekošo. Taču ar to vien vēl melnā diena nebija galā, jo viena pēc otras sekoja neveiksmes arī glābšanas darbos – velkoņiem neizdevās nocelt "Torrey Canyon" no akmeņiem, plīsa troses, bez apstājas strādāja velkoņu dzinēji un cilvēki, bet tankkuģis nekustējās ne no vietas.

Nākamajā dienā melnā neveiksmju strīpa turpinājās. Vējš pieņēma spēkā, velkoņi nesekmīgi turpināja cīņu, un tad tas notika – asie un lielle vilņi pārlauza tankkuģi un jūrā ieplūda vēl 50 tūkstoši tonnu smirdīgās zampas. 27. martā visa Kornvolas piekraste bija klāta ar naftu, piesārņojums sniedzās līdz Gērnijas salai un virzījās uz Bretaņu un Normandiju Francijā.



Kuģi glābt vairs nebija iespējams, bet tas ar aptuveni 20 tūkstošiem tonnu naftas joprojām bija kā bumba ar laika degli, tāpēc Londonā pieņēma lēmumu bombardēt "Torrey Canyon", lai sadedzinātu atlikušo naftu. Trīs dienas iznīcinātāji no 800 metru augstuma bombardēja kuģi, nometot 42 bumbas, kas kopumā svēra apmēram 30 tonnu, tomēr labi ja kādas desmit trāpīja kuģim. Kuģis dega, un kopā ar melniem un kodīgiem dūmiem gaisā cēlās tas, kas bija palicis pāri no naftas.

Rezonanse

Kuģis nogrima 30 metru dziļumā. Kapteini atzina par vainīgu šajā milzīgajā traģēdijā. Nafta piesārņoja 120 jūdžu garu Anglijas krasta līniju un 70 jūdzes Francijas piekrastē, bojā aizgāja aptuveni 20 tūkstoši putnu un pilnībā neapzināts jūras dzīvnieku un zivju skaits. Cieta vietējie zvejnieki un tūrisms, bija daudz ciešanu un dusmu. Vēlāk nācās atzīt, ka ķīmiskās vielas, ko tolaik dēvēja par "mazgāšanas līdzekļiem" un izsmidzināja piekrastē, kā arī vairāk nekā 10 tūkstoši tonnu ķīmikāliju, ko no 42 kuģiem izgāza jūrā, lai šķīdinātu naftu, nodarīja milzīgu kaitējumu videi un dzīvībai radībai. Ar ķīmiju



apstrādātās pludmales kļuva par tukšnešiem, izglābās tikai tās, kur naftu vāca bez ķīmijas palīdzības, bet tādu nebija daudz.

2016. gada maijā jūras eksperti Lielbritānijā organizēja divu dienu eksperimentālas mācības, lai pārliecinātos, kā līdzīgas katastrofas gadījumā notiktu glābšanas darbi šodien, kad lepojami ar jaunāko tehnoloģiju ienākšanu mūsu ikdienā. Sarīkotās mācības parādīja, ka tagad tiešām ir pavisam citas iespējas gan tehniskā aprīkojuma, gan tehnoloģiju, gan cilvēku profesionālās sagatavotības ziņā.

Apvienotās Karalistes Jūras un krasta apsardzes aģentūras vadītājs Gails Robertsons atzina: "Par laimi mūsdienā navigācijas uzlabojumi nozīmē to, ka visas drošības sistēmas, elektroniskās kartes un kuģu sistēmas padara kuģošanu maksimāli drošu, tai skaitā arī kuģošanai tik sarežģītā rajonā, kāda ir Sili salu apkārtnē."

Plimutas universitātes Jūras institūta profesors Mārtins Atrils uzsvēra: "Torrey Canyon" bija pirmā lielā tankkuģu katastrofa, tāpēc nebija pilnīgi nekādas pieredzes un zināšanu, kā šādās situācijās rīkoties. Lēmumi, kas toreiz tika pieņemti, bija labākais, ko varēja izdarīt, tāpēc arī iznāca, kā iznāca. Rezultātā ķīmija, ko izsmidzināja pludmalēs, nodarīja vēl daudz lielāku ļaunumu nekā nafta, un bija jāpaiet vairāk nekā desmit gadiem, lai pludmales atkoptos."

Plimutas universitātes eksperti regulāri rīko seminārus, tai skaitā arī par "Torrey Canyon" katastrofas cēloņiem, un iztīrā tās mācības, ko sniedz traģiskie 1967. gada notikumi. Analizējot glābšanas darbu gaitu, notikuma pētnieki ir nākuši pie secinājuma, ka krīzes centrs kopā ar Apvienotās Karalistes valdību vairākas dienas pēc avārijas pieļāva domu, ka naftas noplūde nav lielāka nelaime un nav galvenais darba kārtības jautājums, jo uzskatīja, ka svarīgāk par visu ir glābt kuģi, tāpēc jautājumu par tā apzinātu nogremdēšanu pat neizskatīja, tomēr visbeidzot šādu lēmumu nācās pieņemt.

►►► 47. lpp.

Spāņu kapteinis Luiss Torre, kurš pievērsies jūras avāriju pētīšanai un publicējis vairāk nekā 40 analītisku rakstu dažādos jūrniecības izdevumos, uzskata, ka "Torrey Canyon" izmeklēšana nav bijusi visai objektīva vairāku iemeslu dēļ. Vispirms jau politiskais motīvs un lielā biznesa intereses, lai izmeklēšana nerakstos pārāk dziļi, jo tad varētu atklāties daudzas nepievilcīgas lietas. Bet, pirms sist krustā tikai kapteini, vajadzēja nopietni izmeklēt nepilnības kuģa konstrukcijā, kas tikai uz papīra bija nevainojama un atbilda sappu kuģa tēlam. Darba līgums, kas paredzēja 11 mēnešus jūrā, arī bija noziedzīgs, jo ir pierādīts, ka jau pēc četriem mēnešiem uzglūn tā sauktie "mamparas" simptomi, kas izpaužas kā uzbudinātība, nesavaldība un naidis pret kolēģiem, reti, bet ļoti satraucoši parādās arī "radošā navigācija".

1967. gadā Deniss Bārkers bija "Guardian" reportieris, vēlāk populārs žurnālists un komentētājs, kurš no dzīves aizgāja 2015. gada 2. martā 85 gadu vecumā. Kā reportieris viņš bija klāt traģiskajos notikumos, par tiem rakstīja un vēlāk arī analizēja tolaik notikušo. Savās atmiņās viņš raksta: "Kaut kas tāds notika pirmo reizi, un neviens īsti nezināja, kā rīkoties un kas notiks tālāk. Arī premjerministra Harolda Vilsona reakcija bija gausa, pat šķita, ka viņš nevēlas tankkuģa avārijas dēļ izbojāt savas Lieldienu brīvdienas. Visi lēmumi un rīcība nāca ļoti lēnām, ja salīdzina ar šodienas standartiem. Man visvairāk atmiņā iespiēdusies tā neapraķstāmi neciešamā smaka, no kuras nebija iespējams aizbēgt. Un vēl, kā degošā kuģa un naftas dūmi kāpa debesīs."

Tūkstošiem tonnu naftas sadega, bet vēl tūkstošiem tonnu savāktas

"Torrey Canyon" karjers Gērnijas salā.



un noglabātas. Gērnijas salā savāktā nafta apglabāta karjerā, ko salinieki nodēvējuši par "Torrey Canyon" karjeru, un tas par notikumu atgādina vēl šobaltdien. Starptautiskie likumi, kas tagad ļautu saukt pie atbildības tos, kuru bizness jau 50 gadu nodara kaitējumu videi, 1967. gadā diemžēl vēl nebija pieņemti, tāpēc tā nu sanāk, ka Gērnijas salas vadība kopā ar iedzīvotājiem joprojām ir pagātnes ķīlnieki. Zinātnieki gan apsollījuši iet palīgā un karjerā ielaist baktērijas, kas noārdīs tur esošo naftu, un pagaidām tā arī ir vienīgā reālā cerība.

Pētnieki, zinātnieki un žurnālisti laiku pa laikam atgriežas pie "Torrey Canyon" traģiskajiem notikumiem. Vieni, lai izvērtētu ekosistēmai nodarīto kaitējumu, citi, lai atklātu vēl nezināmo. Piemēram, 2011. gadā "BBC News" projekta "Noslēpumi Lielbritānijas ūdepos" ietvaros ūdenslīdzīgi devās pētīt, kas noticis ar savulaik lielākā tankkuģa "Torrey Canyon" vraku Atlantijas dzelmē. Viens no ekspedīcijas dalībniekiem Pauls Rose raksta: "Mūsu komanda bija pirmā, kas nofilmēja "Torrey



Canyon" vraku Atlantijas nemierīgajā dzelmē. Iznirstot cauri brūnālgū mežam, es nostājos uz kuģa milzīgā korpusa. Bija visai sirreāla sajūta, jo šķietami jūras dzelmei tik nepiederīgs objekts kā nogrimis kuģis bija pilnībā iedzīvojušies un pieņemts šajā vidē. Kuģis bija apdzīvots, patiesībā tas mudžēja no dzīvajām radībām: dažas zivis dzīvojās pie kuģa sāniem, citas baros papeldēja zem kuģa, man garām aizslīdēja liela menca. Jūras eži un jūras zvaigznes mājāja starp vinčām un tērauda plāksnēm, ko klāja jūras zāles. Turpat tuvumā varēja redzēt arī bumbas, ar kurām tika spridzināts kuģis. Šķietami absurdi, bet kuģis dzīvo savu otro dzīvi..."

Kas notika ar kapteini?

Meklējot atbildi uz šo jautājumu, izskatīju visus pieejamos dokumentus un publikācijas, kurās varēju lasīt vien to, ka avārijā par vainīgu atzina kapteini. Ekspertu slēdzienā bija rakstīts: "MASTER ALONE WAS RESPONSIBLE. HUMAN ERROR ALONE."



1967. gadā publicēta kapteiņa Pastrengo Rudžiatī pēdējā fotogrāfija, kur viņš redzams kādā no Itālijas psihiatriskajām klīnikām.

Pastrengo Rudžiatī par kapteini strādāja kopš 1952. gada un bija ļoti pieredzējis jūrniece ar vislabāko raksturojumu un rekomendācijām. Ne velti viņš stāvēja uz tā laika lielākā un modernākā kuģa kapteiņa tiltiņa. Uz sava kuģa viņš atradās līdz pēdējam, līdz pat brīdim, kad to vairs nevarēja glābt un tika pieņemts lēmums kuģi saspridzināt un nogremdēt. Viņš bija uz kuģa arī tad, kad pēc sprādziena kuģa tilpnēs gāja bojā holandiešu glābējs.

Nekur nebija rakstīts, kādu sodu saņēma kapteinis. Man nedeva mieru neatbildētais jautājums, un tad, pēc ilgiem meklējumiem, pilnīgi nejauši uzdūros fotogrāfijai. Cilvēks gluži kā izbiedēts dzīvnieks bija iespiēdies gultas stūrī, mēģinādamas paslēpties no fotogrāfa. Un tas nūdien ir šaušalīgs fotouzņēmums, kas parāda ne tikai saprātu zaudējušu cilvēku, kurš vēl pavisam nesen bija talantīgs jūrniece un profesionāls kapteinis, bet arī ļoti daudz pastāsta par kuģošanas biznesa un kuģa kapteiņa attiecībām. Kapteinim ir milzīga atbildība par kuģi, cilvēkiem, kravu. Un šī atbildība, kas gulstas uz viena cilvēka pleciem, kuram ik brīdī ir jābūt gatavam uz vislaunāko, liek viņam apzināties, ka X brīdī un pēc tam viņš stāvēs viens likuma, cilvēces un savas sirdsapziņas priekšā. Dažs ar to visu nespēj tikt galā. Arī kapteinis Pastrengo Rudžiatī to nespēja. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

"LSC Shipmanagement" izsludina pieteikšanos prakses vietām

SIA "LSC Shipmanagement" (LSC SM) izsludina pieteikšanos prakses vietām uz tās tehniskajā pārvaldībā esošās flotes kuģiem laika periodā no 2017. gada jūlija līdz decembrim (ieskaitot). Lai pieteiktos praksei, jāiesūta elektronisks pieteikums līdz 17. martam.

"Šajā periodā plānots nodrošināt līdz 30 prakses vietām. Mūsu prakses programmas mērķis ir atbalstīt topošos jūrniekus un nodrošināt teorētisko zināšanu pielietojumu praksē, kā arī veicināt jūrniecības izglītību Latvijā. Pēdējo trīs gadu laikā prakses programmā piedalījušies jau 314 jūrniecības studenti gan no Latvijas Jūras akadēmijas, gan Liepājas Jūrniecības koledžas. Prakses programma ir iespēja jūrniecības studentiem apgūt, kā reāli notiek darbs uz kuģa, un pārvērst teoriju praksē starptautiski atzītā kuģniecības uzņēmumā," skaidro LSC SM administratīvā direktore Ilze Bērziņa.

Lai pieteiktos prakses vietām:

1. Lejupjāielādē un jāaizpilda anketa www.lscsm.lv;
2. Jāuzraksta motivācijas vēstule angļu valodā;
3. Jāsagatavo sekmju izraksts par iepriekšējo semestri;
4. Visi iepriekšminētie dokumenti līdz 17. martam jānosūta elektroniski uz adresi prakse@lscsm.lv;
5. Pēc uzaicinājuma saņemšanas LSC SM biroja telpās jānokārto profesionālo zināšanu pārbaudes tests.

Uz vietu kadetu programmā var pretendēt Latvijas augstskolās un koledžās studējošie, kuri apgūst akreditēto kuģu vadītāja, mehāniķa vai elektroinženiera programmu pilna laika klātienē vai neklātienē.





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*