



JŪRNIEKS

NR. 4 (101) 2017



Rīgas brīvostas pārvaldnieks

Ansis Zeltniņš:

"Pats galvenais uzdevums, kam jāvelta vislielākā uzmanība, ir nākamās desmitgades ostas attīstības programmas izstrāde, un manā rīcībā ir gads, lai kopā ar ostas pārvaldes speciālistiem izveidotu patiešām tālredzīgu darbības un attīstības stratēģiju."

LEONĪDS LOGINOVS:

"Tas, ka Rīgas ostā strādā Liepājas Jūrniecības koledžas absolventi, ir arī vislabākais pierādījums, ka sadarbība ar koledžu ir bijusi nepieciešama."

Latvija saglabā vietu
Parīzes memoranda
baltajā sarakstā

Masu glābšanas
operācijas ir
globāla problēma





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 67042139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Zem Latvijas karoga no jauna reģistrēti divi kuģi
Augulis: Kazahstāna ir ļoti svarīgs Latvijas partneris
Eirāzijas tranzīta attīstībai
- 5 Latvija pirmo reizi vada NATO 1. pastāvīgo jūras
pretmīnu grupu
- 6 Audžubērni apciemo hidrogrāfu kuģi "Kristiāns Dāls"
Zīgas isumā
- 7 Vijai Putānei tiesību doktora grāds
- 8 Es neko nenožēloju
- 14 Komandas cilvēks, kurš patur lēmuma tiesības

IZGLĪTĪBA

- 19 Nākotne, iespējams, ir tuvāk, nekā mēs domājam
- 21 Liepājas Jūrniecības koledža uzsāk jauno mācību gadu
- 22 Mērķis – izaudzināt jūras flotes virsniekus par
augstvērtīgiem sabiedrības locekļiem

JŪRĀ UN KRASĀ

- 23 Tiek atjaunotas ostu kartes
Šogad FAMOS projekta ietvaros veikti mērījumi 225
kvadrātkilometru platībā
Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda baltajā
sarakstā
- 24 Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti
133 reizes
Bēdīgi, bet fakts
- 25 Speciālistiem jābūt gataviem reaģēt jebkurā ārkārtas
situācijā
- 26 Ūdens ir stihija, kas prasa izturēties ar cieņu
- 28 Kuģošanas bizness kļūst arvien saspringtāks
- 29 Zīgas isumā
- 30 Jūrniekus darbā iekārto 53 licencētas kuģu apkalpju
komplektēšanas kompānijas
Domājot par cilvēku drošību un tiesisko aizsardzību jūrā
- 31 Ukraina informē: Krimā un Sevastopolē izsniegtie
jūrnieku dokumenti uzskatāmi par nederīgiem
- 32 Jūrnieki bez izglītības un kompetences, bet ar
dokumentiem
- 33 Vai kuģu sagriešana glābs situāciju?
Ko vajadzētu mācīties no kļūdām?
Naftas platformas apdraud vidi
Prāmjai var izglābt kuģubūves nozari
- 34 Mēs esam profesionāļi un nevaram atļauties tādi nebūt!
- 38 Esmu sievietē flotē un pildu savu pienākumu

OSTAS

- 39 Statistika
- 40 Pirmajā pusgadā Rīgas ostā rekordliels pārkrauto
konteinerkravu apjoms
Rīgas brīvostas pārvalde piedalās transporta un
loģistikas izstrādē Ķīnā
- 41 Kazahstānas speciālā ekonomiskā zona meklē biznesa
attīstības iespējas
Sākta lokālplānojuma izstrāde Krievu salas teritorijai
- 42 Ventspilī pieaug kravu apjoms
Ķīna interesējas par industriālā parka veidošanu
Ventspils ostā
- 43 Baltkrievi izrāda interesi par iespējamo sadarbību
Ārvalstu un pašmāju topošie speciālisti iziet praksi
Ventspils brīvostā
- 44 Novērš nevienlīdzīgu konkurences apstākļus
Liepājas ostā pirmajā pusgadā audzis kravu apgrozījums
- 45 Sāk sadarbības projektus ar Kazahstānas uzņēmējiem
SEZ "Khorgos – Eastern Gate" pārstāvji redz sadarbības
iespējas ar Liepājas SEZ

BRĪVBRĪDIS

- 46 Jūras svētki uz kuģa "Vecrīga"
- 47 Jūrnieku arodbiedrība dāvā jūrniekiem svētkus
Brīvdabas muzejā
- 48 "Jalais stars" Pāvilostā

Izglītībai ir nozīme!

Sākoties jaunajam mācību gadam, nav svarīgāka temata par izglītību. Mūsu gadījumā par jūrniecības izglītību un tās tālāko attīstību Latvijā. Uz izglītības jautājumu ir jālūkojas vairākos aspektos. Vispirms – valsts līmenī, jo tieši no Izglītības un zinātnes ministrijas virzītās un realizētās izglītības politikas ir atkarīga jūrniecības izglītības nākotne. Lai gan pašlaik iestājes tāds kā pieklusums un publiski netiek diskutēts par Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, šis klusums var izrādīties par klusumu pirms vētras. Tāpēc, kā atzīst Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne, modrību nedrīkst zaudēt, jo 2020. gads, līdz kuram it kā atlikts pievienošanas jautājums, nav aiz kalniem. Piedevām allaž tiek norādīts, ka labprātīgai akadēmijas vēlmei pievienoties neviens šķēršlis neliks.

Šis signāls ir domāts arī mūsu jūrniecības sabiedrībai, kuras paustais viedoklis un izrādītās aktivitātes līdz šim ir spējušas būtiski ietekmēt izglītības ministra lēmumus. Latvijas jūrniecības profesionālās un sabiedriskās organizācijas ir spējušas vienoties par kopīgu politiku attiecībā uz jūrniecības izglītības saglabāšanu. Un tas ir apsveicami. Diemžēl to nevar teikt par divu mācību iestāžu – Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas – attiecībām, sapratni un sadarbību. Tās joprojām nav atradušas kopīgu valodu kaut vai par izglītības programmu saskaņošanu.

Vēl, protams, aktualitāti nav zaudējis pasniedzēju jautājums, kuram klāt piepulcējies jautājums par to, kādai tad vispār ir jābūt modernai jūrniecības apmācībai un kādiem kritērijiem būs jāatbilst jūrniecības izglītībai nākotnē. Tomēr vissvarīgākais ir jautājums, vai jaunieši pēc gada, pieciem vai desmit vispār vairs vēlēties kļūt par jūrniekiem un vai vairs būs aktuāls jūrniecības mācību iestāžu saglabāšanas jautājums. 2017./2018. mācību gadā studijām LJA un LJK pieteikušies aptuveni par 20 procentiem mazāk jauniešu, kas tiek skaidrots ar demogrāfisko bedri. Par nožēlu arī "enkurieši" nav bijuši naski uz jūrnieka profesijas izvēli. Par laimi vismaz 9. klašu absolventi ir izrādījuši lielu interesi un kuplā skaitā sēdīsies gan Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas, gan LJK solos, tāpēc, kā mēdz teikt, cerība mirst pēdējā.

Bet tam, ka labai izglītībai ir milzīga nozīme, vislabākais apliecinājums ir Rīgas brīvostas pārvaldnieks LJA absolvents Ansis Zeltiņš, kurš, pateicoties tieši profesionālajai izglītībai un darba pieredzei, spēja uzvarēt 24 pretendentu konkurencē.

Sekmīgu mācību gadu vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Zem Latvijas karoga no jauna reģistrēti divi kuģi



Augulis: Kazahstāna ir ļoti svarīgs Latvijas partneris Eirāzijas tranzīta attīstībai

Astanā norisinās viena no lielākajām pasaules mēroga izstādēm – “Astana EXPO 2017”. Jūlija otrajā nedēļā Latvijas paviljonā izstāde bija veltīta tranzītam un loģistikai, un tajā bija pārstāvētas Latvijas lielās ostas un “Latvijas dzelzceļš”. Vienlaikus ar EXPO Astanā norisinājās arī Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras rīkotā Tirdzniecības misija, kuras ietvaros ostu pārstāvji piedalījās kontaktbiržā, tikās ar potenciālajiem partneriem, kā arī devās vizītēs uz Astanas industriāli aktīvajām zonām.





Raimonds Vējonis.

nozīmi un ir par to, lai šīs attiecības nostiprinātos.

“Kazahstāna ir lielākais tirdzniecības partneris reģionā. Mēs redzam, kā pakāpeniski un stabili pieaug eksporta un importa apgrozījums starp mūsu valstīm,” sacīja Vējonis. “Ievērojama Kazahstānas priekšrocība ir attīstītā infrastruktūra, saikne ar Ķīnu un tās tuvākajām kaimiņvalstīm Centrālāzijā. Savukārt Latvija, ņemot vērā tās lielisko ģeogrāfisko stāvokli un augsti attīstīto infrastruktūru, ir tilts uz plašāku Ziemeļeiropas reģionu,” viņš uzsvēra.

Viņaprāt, Latvijas piedalīšanās “Astana EXPO 2017” ir svarīgs notikums mūsu valstij un jaunas iespējas mūsu uzņēmējiem – gan tiem, kuri starptautiskās izstādes ietvaros ir Astanā, gan tiem, kuri ar Latvijas uzņēmuma “Squalio” atbalstu – īpaši izveidotās mājas lapas www.expolatvia.com palīdzību – var jebkurā brīdī no Latvijas virtuāli uzrunāt savus potenciālos partnerus. Cita starpā Valsts prezidents paslavēja Latvijas paviljona komisāru un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras valdes priekšsēdētāju Jāni Endziņu, bez kura uzņēmības Latvija diez vai būtu piedalījies šajā izstādē. Un kā nu ne: ar viņa neatlaidību uzņēmumi, tostarp “Latvijas dzelzceļš”, paši ziedoja ap 800 000 eiro, lai izveidotu Latvijas paviljonu un piedalītos izstādē, kurā pavisam pārstāvētas 115 pasaules valstis.

Kazahstānas valdības vadītāja pirmais vietnieks Askars Mamins, uzrunādams klātesošos, atzina, ka Kazahstāna ir ieinteresēta sadarbībā ar Latviju, ņemot vērā kravu pārvadājumus pa Latvijas dzelzceļu uz mūsu ostām.



Konferencē piedalās E. Bērziņš, A. Mamins un R. Vējonis.

“Astana EXPO 2017” ietvaros “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas brīvosta un Liepājas speciālā ekonomiskā zona Latvijas paviljonā rīkoja konferenci „Globālās transporta kustības vīzija. Eirāzijas potenciāls”. Konferencē atklāšanās satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka tranzīta sektorā esam līderi Baltijas valstu vidū, jo caur Latvijas ostām tiek



pārkrauti lielākie kravu apjomi, tāpat arī jauni rekordi pirmajā pusgadā sasniegti konteinerpārvadājumu jomā. Viņš uzsvēra, ka “Latvijas dzelzceļš”, “LDZ Loģistika” un to partneri Eirāzijā ir daudz paveikuši, organizējot konteinervilcienus no Jīvu uz Rīgu, kā arī divus konteinervilcienus no Rīgas uz Kašgaru Ķīnā, lai sabalansētu kravu plūsmu abos virzienos un padarītu dzelzceļa pārvadājumus vēl efektīvākus.

Uldis Augulis: “Transporta attīstība ir ilgtermiņa process, kas prasa stipru gribu, spēju sadarboties un vēlmi attīstīties. Tomēr neviens nav ticis augšā, vien skatoties uz kāpnēm. Ir jāpieliek pūles un jākāpj, un esmu pārliecināts, ka šī Latvijas transporta nedēļa ir kārtējais pakāpiens virzienā uz attīstību un vienotu Eirāzijas transporta tīkla izveidi.

►►► 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

Latvijas un Kazahstānas transporta sadarbībai ir zelta pamats – mūs vieno kopīgs mērķis kļūt par svarīgu ķēdes posmu Eiropas un Āzijas transporta koridorā. Sadarbojoties varam dot lielu ieguldījumu Eirāzijas kontinenta savienojumu attīstībā."

Augulis izteica pateicību Kazahstānai par lielo ieguldīto darbu, lai radītu valstīm iespēju parādīt savus sasniegumus un stiprās puses, prezentējot sevi "Astana EXPO 2017", jo šādi liela mēroga starptautiski pasākumi rada nepieciešamos priekšnosacījumus sekmīgas sadarbības veidošanai.

Ventspils brīvostas pārvaldes uzdevums Kazahstānā bija prezentēt un iepazīstināt potenciālos sadarbības partnerus un investorus ar brīvostas priekšrocībām, akcentējot kravu transportēšanu caur Ventspils ostu un jaunu ražotņu atvēršanu Ventspilī.

UZZIŅAI

Diskusija par konteinerpārvadājumu nākotni

Liela vērība konferencē, kurā piedalījās arī vairāku ostu un transporta nozares augsto tehnoloģiju uzņēmumi, bija veltīta tieši dzelzceļam, kurš, kā uzsvēra Kazahstānas dzelzceļa prezidents Kanats Alpibajevs, veido ap 45–50% kopējā tranzīta pārvadājumu apjoma un ir viens no svarīgākajiem posmiem integrēta tranzīta pakalpojumu attīstībā. Par to runāja arī vairāki konferences lektori, akcentējot "vienas pieturas aģentūras", integrēta izmaksu un pakalpojumu kopuma un ciešākas starpnozaru sadarbības nozīmi.

LDz prezidents Edvīns Bērziņš uzsvēra, ka Latvijas dalība "Astana EXPO 2017" ir īpaši nozīmīga, jo, pirmkārt, Kazahstāna uzskatāma

Apajā galda diskusija "Konteinerpārvadājumu attīstība Eirāzijas teritorijā"



par "vārtiem uz Āziju", savukārt Āzija ir reģions, kura nozīme LDz pārvadājumos arvien palielinās. Otrkārt, ļoti svarīgi ir iezīmēt galvenos nākotnes attīstības virzienus, lai kopā ar Āzijas partneriem veidotu vienotu nākotnes vīziju, kas nākotnē rezultētos augošos pārvadājumu apjomos, izmantojot Latvijas tranzīta potenciālu.

Tranzīta un loģistikas nedēļas ietvaros "Latvijas dzelzceļš" rīkoja apaļā galda diskusiju "Konteinerpārvadājumu attīstība Eirāzijas teritorijā", kurā piedalījās Latvijas, Kazahstānas un Krievijas uzņēmumu pārstāvji.

"Rīga var kļūt par loģistikas centru kravām no Skandināvijas uz Āziju. Ir visas iespējas caur Rīgu uz Āziju vest Skandināvijā bāzēto lielo rūpniecības uzņēmumu kravas, galvenais jautājums ir pārvadājuma cena un saskaņotība," diskusijas gaitā norādīja akciju sabiedrības "KTŽ Express" konteinerpārvadājumu direktors Almatšs Karimovs.

"LDz Loģistika" valdes priekšsēdētājs Verners Lūsis iepazīstināja Kazahstānas kolēģus ar LDz konteinervilcienu maršrutiem un attīstības plāniem. "Šogad esam veikuši izmēģinājuma pārvadājumu kravai no Duisburgas ostas caur Rīgu un tālāk caur Dostiku Kazahstānā uz Kašgaru Ķīnā. Sadarbībā ar Kazahstānas dzelzceļu regulāri piegādājam preces Vidusāzijas valstīm, izmantojot konteinervilcienu "Baltika-Tranzīts", vienlaikus paplašinām

vilciena "Zubr" maršrutu, kā arī veidojam jaunus savienojumus ar Ķīnu. Iepriekšējās dienās esam saņēmuši uzaicinājumu Latvijai piedalīties termināļa attīstīšanā uz Kazahstānas un Ķīnas robežas topošajā loģistikas mezglā Horgosā, kas rada jaunas iespējas un potenciālu attīstībai," pastāstīja V. Lūsis.

"KTŽ Express" konteinerpārvadājumu direktors A. Karimovs augsti novērtēja līdzšinējo sadarbību ar Latviju, kā arī uzsvēra nepieciešamību turpināt darbu pie atpakaļkravu organizēšanas uz Ķīnu. Lai vēl efektīvāk sadarbotos ar Eiropas partneriem, tostarp Latviju, uzņēmums plāno atvērt biroju Eiropā. Vienlaikus viņš norādīja, ka pašlaik Polijā notiek remontdarbi savienojumā no Brestas virzienā uz Duisburgas ostu, tāpēc šobrīd īpaši jūtams ritošā sastāva deficīts un aizķeršanās konteinerpārvadājumu nodrošināšanā.

Krievijas uzņēmuma "TransContainer" loģistikas direktora vietnieks Dionizs Šahbazovs pastāstīja, ka diskusijas ietvaros panākta kopēja sapratne par vagonu aprites efektivitātes paaugstināšanu, kas ļaus samazināt pārvadājumu izmaksas un paātrināt vilcienu kustību maršrutos, tādējādi padarot pārvadājumu pievilcīgāku klientiem. D. Šahbazovs augsti novērtēja SIA "LDz Apsardze" spēju nodrošināt vilcienu apsardzi ne tikai Latvijas teritorijā, bet visā maršrutā. "Mūsdienās ir ļoti būtiski, ka klients spēj saņemt pakalpojumu, neizejot no mājām.



Latvija pirmo reizi vada NATO 1. pastāvīgo jūras pretmīnu grupu

i UZZIŅAI

29. jūnijā Rīgā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) komandieru maiņas svinīgā ceremonija. Komandvadību pirmo reizi pārņēma Latvija. NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieri komandkapteini Johanu-Eliasu Seljamā no Igaunijas Jūras spēkiem nomainīja Latvijas Jūras spēku flotiles komandleitnants Gvido Ļaudups. Ceremonijā piedalījās Jūras spēku flotiles komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, NATO Jūras spēku pavēlniecības komandiera vietnieks apgādes jautājumos viceadmirālis Nihats Barans, Latvijas un Igaunijas Jūras spēku karavīri, kā



arī aicinātie viesi. Latvijas Bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2018. gada janvārī grupas komandvadību pārņems Beļģijas Jūras spēki.

i UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas galvenais uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi piedalās mācībās, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņu, piedalās arī militārajās mācībās, kurās iznīcina mīnas. Viens no pakārtotajiem uzdevumiem ir patrulēšana, kuras laikā NATO klātbūtne tiek demonstrēta gan jūrā, gan krastā vizīšu laikā ostās. ■

Starptautiskās Ostu informācijas sistēmu asociācijas sanāksme

16. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldē norisinājās Starptautiskās Ostu informācijas sistēmu asociācijas (*International Port Community Systems Association, IPCSA*) sanāksme, kurā tika pārrunāti ES dalībvalstīm svarīgi jautājumi par datu standartizāciju un informācijas apmaiņu starp ostām. Dalībnieki sprieda par vienota ES



muitas kodeksa izstrādi ērtākai un ātrākai datu apmaiņai, kā arī diskutēja par ES direktīvas par valstu "viena loga" sistēmas izstrādi un ieviešanu. Šī direktīva paredz nodrošināt vienreizēju paziņošanu par kuģu ienākšanu/izešanu no ostas un sniedzamās informācijas vienādošanu visās ES valstīs. ■

Jaunas iespējas jūras vides pētījumiem

Latvijas Hidroekoloģijas institūta un Eiropas Komisijas Vienotā pētniecības centra (*Joint Research Centre*) sadarbības ietvaros 10.–12. jūlijā institūtā viesojās Jūras optikas laboratorijas darbinieks Lukašs



Audžubērni apciemo hidrogrāfu kuģi "Kristiāns Dāls"

Bērni no Latvijas audžuģimeņu biedrības 21. jūnijā devās uz Liepāju, lai apciemotu Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus uz hidrogrāfijas kuģa "Kristiāns Dāls". Tā nu jau tradicionāli tiek atzīmēta Starptautiskā hidrogrāfijas diena.

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

Audžubērni neslēpa savu prieku gan par ekskursiju uz Liepāju, gan



vēl jo vairāk par izbraucienu ar kuģi. Viņi ar aizrautību vēroja, kā kuģis tiek vadīts, un interesējās par visu, sākot no hidrogrāfisko mērījumu veikšanas un beidzot ar to, kā tiek lietotas rācijas. Brauciena nobeidumā ciemiņi izteica vēlēšanos aplūkot kuģa dzinēju, un viņiem tika dota iespēja iekļūt mašīntelpā, kas atrodas zem kuģa klāja.

Daudzi no audžubērņiem apgalvoja, ka noteikti kļūs par jūrnikiem vai hidrogrāfiem, vislabāk abiem vienlaicīgi! ■



Vijai Putānei tiesību doktora grāds

Latvijas Jūras administrācijas vecākā juriskonsulte Vija Putāne ieguvusi tiesību doktora zinātnisko grādu (*Dr. iur.*) starptautiskajās tiesībās. Doktora grāds piešķirts ar Latvijas Universitātes Promocijas padomes lēmumu par promocijas darbu “Kuģa vraka aizvākšanas tiesības zemūdens kultūras mantojuma aizsardzības kontekstā”.

“Tēma par kuģu vrakiem nav pēti-
ta, un tā ir aktuāla gan Latvijā, gan
visā pasaulē. Starptautiskā līmenī
ir pieņemta konvencija par bīstamo
vraku aizvākšanu, bet visu pārējo
nosaka tikai katras valsts nacio-
nālie normatīvie akti. Iespējams,
daudzi vēl atceras gadījumu ar “zilo
kuģi”, kas Latvijā tika sagriezts un
par kuru pēc tam starptautiskā ar-
bitrāža piesprieda samaksāt milzu
naudu Zviedrijai kā cietušajai pu-
sei,” skaidro Vija Putāne.

Vija piebilst, ka arī Jūras admi-
nistrācijā nereti tiek saņemti ie-
snieguni no personām, kas vēlas
izcelt kādu vraku. Taču nav juridis-
kā regulējuma, kas atļautu ar to
nodarboties trešajām personām.
Nav arī noteikti vraku īpašnieku
pienākumi attiecībā uz “ne-bīsta-
mu” vraku aizvākšanu, tādējādi
radot situāciju, kad pusnogrims
kuģis degradē vidi vai rada ap-
draudējumu cilvēku dzīvībai (pa
to ložņā bērni vai citos tamlīdzīgos
gadījumos).

“Tā kā trūkst regulējuma, arī da-
žādi nirēju klubi brīvi piedāvā eks-
kursijas uz kuģu vrakiem, nereti
kārdinot interesentus, piemēram,
ar ekstrēmu jūras magnētisko vai
akustisko mīnu kravu vai citām uz
kuģiem atrodamām “bagātībām”.
Nirēju klubu mājaslapās var redzēt
dažādus priekšmetus, kas savākti
un izcelti no kuģu vrakiem. Patiesī-
bā tā ir valsts mantas izlaupīšana –
noteikti nav tā, ka viss, kas atrodas
uz nogrimuša kuģa, būtu uzskatāms
par bezīpašnieka mantu!” uz-
sver V. Putāne.

Atsevišķs jautājums ir par nogrimu-
šajiem kara kuģiem. Dažu valstu,



piemēram, Amerikas likumdošana
nosaka, ka šīs valsts nogrimušie
kara kuģi, neatkarīgi no to atraša-
nās vietas, joprojām pieder valstij,
bet nav noteikts, kam pieder Krie-
vijas kara kuģu vraki, kas atrodas
Latvijas ūdeņos.

Promocijas darbs Latvijas tiesību
zinātnē ir pirmais pētījums, kas
saistībā ar kuģu vraku aizvākšanas
tiesiskā regulējuma pilnveides jau-
tājumiem aplūko kuģošanas tiesību
attīstību Latvijā pēc neatkarības
atjaunošanas 1990. gadā un pār-
ejas no padomju (sociālistiskās)
tiesību sistēmas, kad Latvijas PSR
spēkā bija bijušās PSRS kuģoša-
nas tiesības, uz kontinentālās Ei-
ropas tiesību sistēmu, kā arī kuģo-
šanas tiesību attīstību pēc Latvijas
Republikas pievienošanās Eiropas
Savienībai.■

Darbs pieejams:

https://luis.lu.lv/pls/pub/luj.fprnt?l=1&fn=F-1343185120/Putane_Vija_vp09120.pdf

Jankovskis. Vizītes laikā Jankov-
skis kopā ar LHEI komandu – Ati
Labuci, Māri Skudru un Miku Pa-
pirti uzstādīja TriOS radiometru
sistēmu uz kuģa “Mare” un snie-
dza daudz vērtīgu norādījumu
par sistēmas izmantošanu. Ra-
diometru sistēmas izmantoša-
na tajās reizēs, kad LHEI dodas
braucienos ar kuģi “Mare”, dos
iespeju veikt gaismas izkliedes
mērījumus un iegūt datus satelītu
produktu pielāgošanai jūras vides
vērtējumiem.■

Jūras spēku Patruļkuģu eskadras mācības PBEX 172

No 24. līdz 27. jūlijam Baltijas jū-
rā notika Jūras spēku Patruļku-
ģu eskadras mācības PBEX 172.
Mācībās piedalījās Jūras spēku
apgādes kuģis A-90 “Varonis”,
Patruļkuģu eskadras patruļku-
ģi P-05 “Skrunda”, P-06 “Cēsis”,
P-07 “Viesīte” un P-09 “Rēzekne”,
krasta apsardzes kuģi KA-07 “Aus-
ma” un KA-09 “Klints”, kā arī Jū-
ras incidentu novēršanas vienība.
Mācību mērķis bija uzlabot eskad-
ras resursu savietojamību un
sadarbību ar Gaisa spēkiem un
Valsts ugunsdzēsības un glābša-
nas dienestu, kā arī pilnīgot per-
sonāla zināšanas eskadras līmeņa
mācību vadīšanā un plānošanā.



Mācības norisinājās divās daļās –
krasta un jūras fāzē. Krasta fāzē
paaugstinātas kaujas gatavības
apstākļos kuģu apkalpes un Valsts
un ugunsdzēsības glābšanas die-
nesta personāls veica dažādu lī-
meņu treniņus. Jūras fāzē kuģi pil-
dīja jūrniecības elementus sadar-
bībā ar Gaisa spēku helikopteru
Mi-17, kā arī treniņus meklēšanas
un glābšanas darbu veikšanai.■

Es neko nenožēloju


UZZIŅAI


– Vai nožēlo kaut ko no visa tā, par ko pret tevi joprojām turpinās tiesvedība?

– Es neko nevaru nožēlot un nenožēloju, jo visu esmu darījis pareizi un likumīgi, viss ir bijis normatīvo aktu un likuma burta robežās, kam apliecinājums ir pirmās instances tiesas spriedums, kas mani attaisnoja visos aspektos. Bet tagad mans statuss ir smagos noziegumos apsūdzēta persona. Būtībā esmu nolikts uz viena apsūdzēto sola ar zagļiem, laupītājiem, slepkavām, izvarotājiem un izspiedējiem. Tiesas process turpinās, un mana māte ir pilnīgā nesaprašanā, ko tādu esmu nodarījis, ka tieku apsūdzēts smagos noziegumos, un viņa domā, vai tik tie smagie noziegumi nav kāda slepkavība. Arī mani pašu šis statuss, protams, šokē. Jūtos kā tajā dziesmā:

– Tātad noziegumi, par kuriem tevi apsūdz, ir finansiāls atbalsts Liepājas Jūrniecības koledžai (LJK) un Fukušimas atomkatastrofā cietušajiem? Par Fukušimā cietušajiem neko nejautāšu, jo to uzskatu par tematu, kuru ir neētiski pat apspriest, bet vai esi pārliecināts, ka, piemēram, Liepājas Jūrniecības koledžā ieguldītā nauda ir bijis lietderīgs tērīšs?

– Protams, viennozīmīgi! Tikai Rīgas brīvostas pārvaldē vien strādā 160 bijušās Liepājas jūrskolas, tagad Liepājas Jūrniecības koledža, absolventu. Liela daļa no viņiem, tai skaitā es pats, ir jau pensijas vecumā un dodas pelnītā atpūtā, bet viņu vietā ir vajadzīgi jauni, labi sagatavoti speciālisti. Ir pašsaprotami, ka Latvijas Jūras akadēmijas absolventi nenāks strādāt uz Rīgas ostu, viņiem kā akadēmijas absolventiem ir lielāki mērķi un citas ambīcijas, bet tieši LJK sagatavo tādus speciālistus, kādi nepieciešami ostas sekmīgas darbības nodrošināšanai. Rīgas brīvostas pārvaldei ir vajadzīgi kuģu stūrmaņi un mehāniķi, kuri var strādāt uz velkojiem, loču kuģiem, kuteriem un ledlauža, un tādi speciālisti ir īpaši jā-sagatavo, un tieši tas, ka Rīgas ostā strādā LJK absolventi, par kaut ko taču liecina un ir arī vislabākais pierādījums tam, ka ir bijusi nepieciešama šāda sadarbība ar koledžu. Vēl nevajadzētu aizmirst arī to, ka Rīgas ostā strādājošajiem jūrniekiem, tieši tāpat kā visiem citiem jūrniekiem, regulāri ir jāiziet visdažādākie kursi, lai saņemtu kompetenci apliecināšu sertifikātu. Latvijā diemžēl neviens, tai skaitā Valsts kontroles darbinieki, nesaprot un pat nevēlas saprast, ka jūrnieka profesija ir specifiska un pakļauta starptautiskām prasībām, kas jūrnieku sagatavošanai uzliek stingrus standartus. Viņi ir pārliecināti, ka pietiek ar koledžas vai augstskolas pabeigšanu un izglītības dokumenta iegūšanu, lai varētu strādāt kādā no jūrnieku profesijām. Bet jūrnieki ar izglītības dokumentu vien jūrā nevar strādāt, ir vajadzīgs darba diploms.

Rīgas brīvostas pārvalde sadarbības ietvaros uz līguma pamata pārskaitīja naudu LJK, lai tā varētu nopirkt iekārtas, ar kurām sagatavot Rīgas ostai tik vajadzīgos speciālistus, mūsu nākamos darbiniekus, un lai jau ostā strādājošie LJK absolventi varētu iziet nepieciešamos kvalifikācijas kursus kompetences sertifikāta iegūšanai. Esmu domājis par profesionālu, kvalificētu speciālistu sagatavošanu Rīgas ostas sekmīgas darbības nodrošināšanai, un tas arī ir kļuvis par iemeslu, kāpēc es tagad sēžu uz smagos noziegumos apsūdzētā sola.



– Ja pieņemam, ka Valsts kontrole pat nemēģināja iedziļināties problēmas būtībā, tad tai tomēr vajadzēja kādus pārliecinošus argumentus, kuri jā-va izvirzīt apsūdzības ostas vadītājiem?

– Kā tu droši vien atceries, Valsts kontrole iesākumiem pazīgoja, ka Rīgas osta nelikumīgi ir iztērējusi četrdesmit vienu miljonu eiro, taču apsūdzība par šiem miljoniem ir izgāzusies un kā nelikumīgi iztērēti tagad figurē un apsūdzībā palikuši vien 250 tūkstoši, kas maksāti LJK, un četri tūkstoši Fukušimas katastrofā cietušajiem. Viss! No tā skajā bjāviena arī šī ir aiz matiem pievilktā apsūdzība! Tā varējis notikt tikai tāpēc vien, ka Valsts kontrolē nav atbilstošas kompetences speciālistu, kuri būtu spējīgi profesionāli

strādāt, izvērtēt un izdarīt secinājumus. Bjāviens pa visu Latviju bija par 41 miljonu, bet izrādījās, ka nekas nekur nav pazudis un nekas nav nelikumīgi iztērēts, tāpēc smieklīgi būtu par to pat runāt, ja viss būtībā nebūtu tik skumji.

– Tagad beidzot daudzi var atviegloti uzelpot, būt apmierināti un priecīgi, jo Loginovs ir prom no Rīgas ostas. Gan Rīgas mēri, gan Latvijas premjerministri ir vēlējušies gāzt Loginovu, gandrīz divdesmit gadus ir skanējuši apgalvojumi, ka Loginova dienas šajā amatā ir skaitītas, bet patiesībā jau vadīt tik komplicētu, valsts un starptautiskā nozīmē svarīgu uzņēmumu kā Rīgas brīvosta nemaz nav tik vienkārši.

– Salīdzinot to Loginovu, kāds bija 1998. gadā, ar Loginovu, kāds ir šodien, tā ir diena pret nakti, deviņpadsmit gadi tomēr nav viena diena. Šajā laikā esmu profesionāli pilnveidojies, apguvis jaunas zināšanas, ieguvis jaunus kontaktus, un tā pieredze, kas iegūta, organizējot darbu **šādā ostā** (to viņš saka ar īpašu un tikai Loginovam raksturīgo intonāciju un uzsvāru uz katra vārda), kaut ko taču nozīmē! Kad iesniedzu atlūgumu, ostas valdei ieteicu darbam šajā amatā uzrunāt tagadējo Ventspils brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli, jo uzskatu, ka Sarmulis ir vienīgais speciālists, kurš nešaubīgi var mani aizstāt un kuram pat nevajadzētu skaidrot par Rīgas ostas darba specifiku. Visi citi, sākot ar valsts prezidentu un beidzot ar sētnieku, uzreiz te neko nevar izdarīt! Nevienš! Itin neko! Ir jāpaiet laīkam, pat gadam, lai vispār saprastu, kur rīts, kur vakars. Lai to kuģi varētu stūrēt tālāk pa pareizo kursu, ir vajadzīgs kārtīgs kapteinis!

– Tev, ostas pārvaldniekam ar deviņpadsmit gadu stāžu, kurš šajā ostā ieguldījis savu enerģiju, veselību un beigu beigās labākos spēka gadus, taču nevarētu būt vienalga, kas nāks tavā vietā un kā Rīgas osta tālāk attīstīsies?

– Man, protams, nav un nemaz nevar būt vienalga! Laikā, kad

▶▶▶ 10. lpp.



Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga Rīgas brīvostu apmeklēja 2001. gada oktobrī un izrādīja aktīvu interesi par turpmākās attīstības iespējām.

►►► 9. lpp.

iepriekšējo reizi meklēja ostas pārvaldnieku, konkurss uz šo amatu turpinājās divus gadus, un nekas nevar būt jaunāks par neziņu. Toreiz osta divus gadus bija praktiski paralizēta, nebija izstrādāta tālredzīga ostas attīstības stratēģija, nekas nopietns te nenotika. Patiesībā 1998. gadā te valdīja bardaks un haoss. Bija piecas ostas un desmit pārvaldnieki, viens ar otru kāvās, cīnījās un zaimoja. Tikai tad, kad ostas pārvaldībā tika ieviesta kārtība, arī uzņēmēju starpā iestājās miers. Devīdesmito gadu beigās daudziem nepatika ne mana uzvedība, ne mans darba stils. Bija tādi, kuri skaļi protestēja, un galvenie protestētāji un kliegēji bija kuģu aģenti, kuriem vairs neļāva apzagt valsti un piebāzt personīgās kabatas. Kur tie protestētāji tagad ir? No tiem neviena vairs nav pie horizonta, bet visi cienījamie uzņēmēji šodien strādā Rīgas ostā!

Būtībā tagad ostas darbība ir stabili nostādīta un darbs turpinās, nevajag tikai sačakarēt to, kas ir radīts un labi darbojas. Galvenokārt jau nedrīkst aizmirst ostas uzņēmējus, kuri ir galvenā panākumu atslēga. Tomēr es pilnībā arī nepiekrītu daudzu politiķu viedoklim, ka sekmīgā ostas darbā visi lauri pienākas tikai uzņēmējiem, bet ostas

pārvalde – tas nu tā, tas nav nekas. Tieši ostas pārvalde rada uzņēmējiem iespēju strādāt, izveido nepieciešamo infrastruktūru, lai uzņēmēji sekmīgi varētu apstrādāt kravas. Un tā, lūk, ir liela māksla! Ja jau uzņēmēji ir tik vareni un pašpietiekami, kas tad viņiem liedza sekmīgi darboties deviņdesmito gadu beigās, kad ostā nebija piemērotas infrastruktūras, kaut vai ostas dzijumu?

– Vai arī tagad, kad pagājuši jau deviņpadsmit gadi, Rīgas brīvostai joprojām ir kāda šaurā vieta, kaut kas, ko īsti nav izdevies sakārtot?

– Ostai vispār nav šauro vietu! Ostas bizness ir atkarīgs no klienta, kurš pērk un pārdod. Mēs esam tranzīta osta, tātad esam atkarīgi no kravām, kas vairākumā iet no Austrumiem uz Rietumiem, vairāk nekā trīsdesmit miljoni tonnu gadā, bet uz otru pusi pārsvarā iet konteineri, kuru apjoms arī ik gadu pieaug. Diemžēl Latvijas produkcija vai eksports ir pavisam neliels procents, ja salīdzina, piemēram, ar Klaipēdas ostu, kur apstrādāto kravu apjoms procentuāli veidojas pavisam savādāk. Viņiem lauvas tiesa kravu ir Lietuvas vietējā prece, un tas ir viņu lielais trumpis. Viņi ir droši, ka kravas būs, un nav atkarīgi no citiem. Protams, nav jau zināms, cik ilgi vēl Krievija dos

Lietuvai naftu un cik ilgi vēl būs gāze, tomēr Lietuva atšķirībā no Latvijas ir ražotājvalsts, bet mēs neko vairāk kā izrakt kūdru vai nocirst kokus nevaram. Un viss! Tāpēc vienīgā šaurā vieta ir mūsu, ar to domāju ne tikai Latviju, bet arī Eiropas Savienību, attiecības ar kaimiņiem, šajā gadījumā ar Krieviju, kas ietekmē tirdzniecību starp Austrumiem un Rietumiem. Ja Rietumi ar Austrumiem tirgojas, mēs esam gatavi nodrošināt šo kravu apstrādi mūsu ostās, bet, ja attiecības ir sliktas, tad tirdzniecība pārtrūkst un zaudētāji esam mēs.

Kad attīstījām ostu, mēs visu infrastruktūras kompleksu – elektrotīklus, ceļus, pietātnes, dzijumus ostā, dzelzceļu – veidojām saskaņoti un paralēli. Miljonos esam ieguldījuši, piemēram, dzelzceļa infrastruktūrā, ko pēc būtības vajadzēja darīt pašam dzelzceļam. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka "Latvijas dzelzceļš" nedara savu darbu vai, pareizāk sakot, tur paši īsti nezina, ko dara. Jau sākot no bijušā šefa Zorģevica laikiem, šī sistēma darbojas nepareizi, tas ir nonsenss, ka ostas pārvalde iegulda savus līdzekļus dzelzceļa izbūvē ostā, kurā esam investējuši piecpadsmit miljonus eiro. Šo naudu mums būtībā vajadzēja ielikt ostas padziļināšanā, krasta stiprināšanā, pietātņu izbūvē un tamlīdzīgi, nevis dzelzceļa izbūvē. Ļoti dīvaini, bet dzelzceļa projektos ieguldītā nauda nekādā veidā neinteresēja Valsts kontroli, jo viņi jau

nesaprot, kam, kas un kā ostā ir jābūvē. Pati Valsts kontrole kā iestāde jau nav peļama, bet darbinieku kompetences līmenis ir apšaubāms, daži no viņu darbiniekiem ir anekdotes vērti.

– Bet varbūt viņiem ir dots uzdevums un viņi savu uzdevumu lieliski pilda?

– Protams, tā arī ir! Mani, piemēram, neviens nevar piespiest pildīt tādu uzdevumu, par ko pēc tam visai pasaulei būtu jāsmejas. Es šādus uzdevumus vienkārši nepieņemu, bet atrodas mazizglītoti cilvēki, kuri tādus pilda.

– Kādas tad bija Loginova ambīcijas, pirms deviņpadsmit gadiem stājoties amatā?

– Esmu realizējis visu, ko biju iecerējis. Godīgi sakot, nevaru teikt, ka viens kaut ko esmu izdarījis un sasniedzis, jo tā bija mana komanda, kas strādāja, un tā bija vesela virkne uzņēmumu un iestāžu, bez kurām neko nebūtu iespējams paveikt.

– Bet, piedod, viss tomēr ir atkarīgs no vadītāja, jo ne velti saka, ka zivs pūst no galvas.

– Piekritu! Es biju iniciators un grībēju, lai Rīga ir lielākā osta Baltijā, un tā tāda arī kļuva! Bet, lai to panāktu, tomēr ir bijis kopīgs darbs, sākot ar Saeimu un likumdošanas sakārtošanu, beidzot ar ostniekiem un kuģu aģentiem, kuri pēc kariem un domstarpībām izveidoja civilizētu ostas biznesu, un nevienam nav jākaunas par viņu darbu. Ar lepnumu šodien it visur pasaulē varu teikt, ka tu strādā Rīgas ostā, jo ostai ir labs imidžs – visi pakalpojumi, kurus sniedz Rīgas ostas uzņēmēji, dienesti un servisi, atbilst augstākajam standartam. Tagad



2014. gadā Valsts prezidents Andris Bērziņš kopā ar Kazahstānas delegāciju viesojas Rīgas ostas kapteiņdienestā.



var teikt, ka iemantotā labā starptautiskā reputācija jau strādā Rīgas ostas labā. Rīgas osta ir pārstāvēta gan Eiropas, gan pasaules ostu organizācijās.

– Vai tās bija tavas personīgās ambīcijas – būt iekšā starptautiskajās organizācijās?

– Protams! Nekad neesmu noliedzis, ka man ir bijušas un ir šādas ambīcijas. Piemēram, esmu Starptautiskās Ostu asociācijas (*The International Association of Ports and Harbors*, IAPH) valdes loceklis. Šīs asociācijas ietvaros pasaule nosacīti ir sadalīta trijās daļās – Amerikas, Eiropas un Āfrikas un tā saucamajā Āzijas un Okeānijas reģionā. Eiropu un Āziju Starptautiskajā Ostu asociācijā pārstāv seši cilvēki, un viens no tiem esmu es, nevis Rīgas osta, bet Loginovs personīgi.

– Vai Loginovs šajā vietā paliks arī pēc amata atstāšanas?

– Nē, man jāiet prom, kaut varētu arī palikt, jo pārvaldnieka statuss šim amatam nav obligāts nosacījums, ir jābūt ostas pārstāvim. Lai kļūtu par šīs organizācijas valdes locekli, toreiz par mani balsoja visas Eiropas un Āzijas valstis, vairāk nekā četri simti cilvēku, izņēmums nesaprotamu iemeslu dēļ bija tikai Izraēla.

– Kāpēc šāda informācija līdz šim nav parādījusies publiskajā telpā?

– Nekad neesmu vēlējies par to publiski stāstīt un plāties, jo man tas nekad nav bijis vajadzīgs. Man jau no tā ne silts, ne auksts, ja kāda Marijas tante par to neko nezina.

– Bet tā pati Marijas tante zina, ka tu esi zaglis, kurš izšķērdējis līdzekļus, un viņa grib zināt, kad tu beidzot saņemsi sodu, kad to Loginovu beidzot noņem no amata!

– Tā taču ir niecīgā latviešu mentalitāte, kuru uztur un arvien pabaro nopirkti masu mediji. Pie mums, tieši tāpat kā pasaulē, vienkārši tāpat jau nekas nenotiek. Tā kā esam maza valsts, kur ļoti daudzi cits citu pazīst, visdažādākās šiltas uzkarināt iet ļoti ātri. Un tas diemžēl notiek arī valsts televīzijā.

►►► 12. lpp.

i UZZIŅAI

▶▶▶ 11. lpp.

– Vai ir kāds projekts, kurš ar mediju palīdzību nav realizējies, un par ko ir žēl, ka tas nav īstenojies?

– Diemžēl nav realizējies kāds unikāls projekts – Spilves plavas. Tam gan ar ostu īsti nav sakara, jo tur bija paredzēts būvēt dažādas komplektējošas rūpnīcas, kas kravas pārsvarā saņemtu no lidostas. Investors, kuru biju atradis, gribēja, lai arī es pats esmu šajā projektā. Man ieteica darboties caur ofšoriem, bet es nebiju ar mieru, jo man nav nekā slēpjama, tāpēc varu darboties atklāti. Bet tad sākās ažiotaža, ka Loginovs pats sev iznomājis zemes. Diemžēl es ne sev, ne arī kādam citam pa šiem deviņpadsmit gadiem neko neesmu iznomājis. Visi lēmumi ir Rīgas brīvostas valdes pieņemti, jo vienīgi valde ir tiesīga lemt un balsot par ikvienu no projektiem. Pēc visiem likumiem es nekādā veidā nedrīkstu un nevaru iespaidot valdes darbu un lēmumus. Bet ap Spilves plavām saceltās ažiotažas dēļ investors savu biznesu attīstīja citur, Spilves plavas joprojām stāv tukšas, Latvijas budžets ik gadus zaudē simtiem tūkstošu eiro, un ir palaista garām iespēja radīt jaunas darba vietas.

Var zāķāt Loginovu, Lembergu, tā ir cita lieta, bet par prezidentu tā nīrgāties nevajag.

Kā lai maigāk to pasaka – stulbuma un tuvedzības dēļ ir palaista garām izdevība. Visskumjākais ir tas, ka neviens pat necentās iedziļināties lietas būtībā, uzdevums bija sacelt ažiotažu un norakt projektu, un tas izdevās. Finālā zaudētāja ir valsts, tāpēc nav jābrīnās, ka cilvēki no šādas valsts brauc projām.

– Viens no skaļākajiem un vairāk nekā desmit gadus dažādām peripetijām cauri gājušais ir Krievu salas projekts. Kas ar to nākotnē notiks? Vai šim projektam vispār ir nākotne?

– Visi blāva un lamājās, ko tik visu nesadzejoja, bet osta šo projektu laimīgi ir pabeigusi, pie



tam – noteiktajā termiņā. Objekts ir nodots ekspluatācijā un gaida uzņēmējus, kuri strādās šajā termiņā. Ostas pārvaldei vēl ir jāuzbūvē dažas komunikācijas, piemēram, putekļu žogs, lai ogļu putekļi nepiesārņotu vidi. Es gan par ogļu kravām nākotnē neesmu optimistiski noskaņots, jo domāju, ka to apjoms Rīgas ostā ievērojami saruks un pēc pieciem gadiem, ja turpināsies tas, kas notiek tagad, Rīgas ostā kravu vispār nebūs, jo Krievija būvē un attīsta savas ostas un tai ir viss nepieciešamais, lai savas kravas vestu caur savām ostām. Arī man piedāvāja darbu vienā no Krievijas ostām. Biju aizbraucis uz Maskavu, tāpēc droši varu apgalvot, ka viņi ir izdarījuši ļoti daudz, lai nebūtu atkarīgi ne no viena un lai viņus nevarētu iespaidot nekādas sankcijas. Esošo attiecību dēļ mums *nespīd* Krievijas kravas, un nākotnes iespējas ir ierobežotas, pat neskatoties uz to, ka Rīgas osta ir skaistāka, drošāka un tuvāka.

– Šķiet, ka attiecības ar Krieviju tuvākajā laikā uz labo pusi nevarētu mainīties.

– Kāpēc nevar? Cilvēki apsēžas pie galda, un viss notiek! Ne jau Latvijā tiek risināti šie jautājumi, tie tiek

iniciēti pavisam no citām pasaules malām.

– Tieši tāpēc jau arī domāju, ka pagaidām pārmaiņas nav gaidāmas.

– Tomēr agri vai vēl cilvēki nāks pie prāta, jo kašķi nevienam nav izdevīgi. Patiesībā viss ir viens liels teātris, jo, kad Eiropai vajag gāzi un naftu, to taču viņi no Krievijas ņem! Baigās sankcijas! Bet manā dzimtajā Mērsragā Krievijas sankciju dēļ nu jau trīs rūpnīcas ir aizvērtas, un tā, lūk, gan ir katastrofa! Latvijai pašai nav savas gribas, tā tikai skatās Briselei, Vašingtonai vai Maskavai acīs!

– Kā, gadiem ejot, ir mainījusies Rīgas ostas valde, cik izsvērti lēmumi ir tikuši pieņemti? Tas taču ir ļoti svarīgi, lai osta varētu normāli funkcionēt.

– Negribētu teikt, ka pati valde ir īpaši mainījusies, drīzāk mainījusies politiskā konjunktūra: valdē ir bijis "Latvijas ceļš", tēvzemieši, "Saimnieks", sociāli, bet tolaik nebija neskaidrību un uzmetienu. Izņēmums bija, kad pie varas nāca "Jaunais laiks" un Repše ar skaļiem paziņojumiem, par kuriem pats tagad spļaudās un taisnojas – bijuši vāji

padomnieki. Atceroties, var teikt, ka līdz pat 2010. gadam ostā nebija neviena atšķirīga balsojuma, jo visus lēmumus izdiskutēja, lai osta varētu labāk attīstīties. Ar Zatlera partijas nākšanu pie varas normāls darbs tika paralizēts un sākās karš. Notika absurda lietas – Ventspils ostas uzņēmumu juriste Antāne sēdēja Rīgas brīvostas valdē un paralizēja visu darbu.

– Diezgan absurda situācija...

– Tur jau tā lieta! Es likuma rakstītājiem savulaik teicu, ka tāds pārvaldes modelis tomēr nav pareizs. Nu, kaut vai ņemsim ostas attīstības plānus, kas savulaik bremzēja darbu attīstību. Izstrādājot 1996. gadā pieņemto ostas attīstības plānu, nevienam pat sapņos nerādījās, kā viss veidosies un attīstīsies. Visi plāni ir tikai vīzijas, jo neviens nevar paredzēt nākotni, to, kāda būs situācija tirgū, kādas būs starpvalstu attiecības. Vai tad kāds varēja paredzēt karu Ukrainā? Pirms desmit gadiem kaut kas tāds pat prātā nevarēja ienākt, tāpēc arī tagad rakstītie plāni ir tikai tāda filozofēšana par to, kā būs, ja būs.

– Kamēr bijī ostas pārvaldnieks, pār tavu galvu ir nākuši visdažādākie pārmetumi, un tas cilvēcei nekad nav patīkami. Vai darbs, ko ieliki ostā, tagad sniedz tev gandarījumu?

– Jā, protams! Tas ir bijis ļoti interesants un piepildīts laiks. Ļoti interesants darbs, kas prasīja no manis lielu atdevi, un man tas patika. Reāli ar visu sirdi un dvēseli es biju šajā darbā iekšā. Varu teikt, ka par laimi Latvijā ir ļoti daudz atsaucīgu cilvēku, ar kuriem kopā plānojam un panācām tādu ostas izaugsmi, kāda pat prātā nevienam nevarēja ienākt. Bet šis laiks, protams, nebija arī viegls. Konkurence, kad Ventspils lika visvisādus šķēršļus un neļāva normāli strādāt. Tomēr mēs cīnījāmies, ņēmāmies, pierādījām un tiesājāmies.

– Kāda veidā tad notika Ventspils pret darbība Rīgas ostas projektiem?

– Jebkuras pret darbības pamatā ir privātās intereses. Ventspilnieki domāja: jo vairāk Rīgas osta attīstīsies, jo mazāk kravu paliks

Ventspilij. Tas ir pilnīgs idiotisms! Un šī idiotisma piemērs ir kālija sāls kravas. Savulaik Ventspils ostas uzņēmējs Oļegs Stepanovs vienojās ar uzņēmēju Sokolu, kuram vēl tagad Rīgas ostā ir terminālis, ka Rīgā kāliju nekraus, jo Ventspils ostā ir specializēts kālija sāls terminālis. Jau toreiz teicu, ka tas ir pilnīgs stulbums, jo jākrauj viss un visur, kur tas ir iespējams. Toreiz izskanēja arguments: bet Ventspilī jau krauj kāliju. Kāds ir rezultāts? Rīgā kālija sāls termināli neuzbūvēja, bet vai no tā ieguvēja ir Ventspils? Nav, jo Ventspils specializētajā kālija sāls terminālī šo kravu vairs nekrauj, bet jaunu kālija sāls termināli uzbūvēja nevis Rīgā, bet gan Klaipēdā! Es jautāju: kur tagad jūs visi ģēniji esat? Ventspilī kālija

**Vai tad kāds varēja
paredzēt karu Ukrainā?
...tāpēc arī tagad
rakstītie plāni ir tikai
tāda filozofēšana par
to, kā būs, ja būs.**

nav, Rīgā nevar būt, jo nav termināļa, bet Klaipēdā kālijs ir! Tagad visi gudrinieki sēž un filozofē – kā tad tā? Bet, ja toreiz Rīgā terminālis būtu būvēts, tad būtu gājis vajā karš, un tas būtu iekšējais karš. Toties tagad, kad Latvijai šīs kravas ir aizgājušas garām, nav ar ko karot! Ar citām kravām bija līdzīgi. Līdzko mēs gribējām kaut ko attīstīt, sākas nenormāla pret darbība. Tā bija ar kompānijas “Man-Tess” termināli, kad visi, kas vien varēja, iedarbināja sviras, lai projektu noēstu, un tas arī veiksmīgi izdevās.

– Jaunā Rīgas teātra izrādē “Kārkli” vienā no ainām daudzi pazīstami uzvārdi it kā maldās Lemberga mežā. Vai tiešām esi kādreiz maldījies Lemberga mežā?

– No skatuves arī skan teksts, ka ģenerālprokurors ir bijis kopā medībās ar smagos noziegumos apsūdzēto Leonīdu Loginovu, kurš ir nozadzis 41 miljonu. Es ar daudziem esmu bijis kopā medībās, arī ar Spānijas karali varbūt. Un kas no tā? Bet, ja par izrādi, tad varu teikt,

ka izsmiet savas valsts prezidentu ir zemiski. Es nebūt nedomāju, ka Latvijā viss ir gludi un labi, bet jābūt mēra izjūtai. Var zāķāt Loginovu, Lembergu, tā ir cita lieta, bet par prezidentu tā nīrgāties nevajag. Visi tie, kuri no sevis taisa svētos, arī tā pati Latvijas televīzija, kas barojas no nodokļu maksātāju naudas, nav ne tik balti, ne tik pūkaini.

– Viens ir konkurence Rīgas un Ventspils ostu starpā, bet kādas tev ir privātās attiecības ar Aivaru Lembergu?

– Bieži ar viņu esmu kontaktējies, jo uzskatu, ka viņš Latvijā ir viens no labākajiem speciālistiem pilsētu – ostu jautājumos. Esam arī tikusies, lai pārrunātu biznesa jautājumus, tāpēc uzskatu, ka mums ir civilizētas un cienījamas attiecības.

– Vai Rīgas ostā ir uzņēmēji, kurus vēlies īpaši uzteikt un izcelt?

– Mihails Gaņevs, Jūlijs Krūmiņš, Guntis Rāvis, vēl daudzi citi uzņēmēji ir cilvēki, kuri ir strādājuši un turpina strādāt Latvijā. Ļoti zēl, bet kopumā pagaidām vēl darba devējs īsti nenovērtē darba ņēmēju un vēl arvien domā, ka var ietaupīt līdzekļus, maksājot savam darbiniekam mazu algu. Ir arī izņēmumi, piemēram, “Strek” īpašnieks Gaņevs, kurš pret cilvēkiem izturas ar cieņu, tāpēc šajā uzņēmumā cilvēki ir apmierināti ar darbu un Gaņevs viņiem ir autoritāte.

Domājot par to, kādam vajadzētu būt vadītājam, prātā nāk tāda personība, kāda Klaipēdas ostā bija tās pārvaldnieks Broņislavs Lubis, kuram arī esmu pateicīgs, jo tieši viņš mani iepazīstināja ar visiem ostas darbības principiem un deva labus un tik ļoti noderīgus padomus. Viņš arī pazina katru savu darbinieku, bija izveidojis skolu, bērnudārzu, poliklīniku. Viņš bija unikāla personība.

– Un ko tagad darīs unikāla personība – Leonīds Loginovs?

– Visu savu dzīvi esmu atdevis darbam, bet tagad vēlos padzīvot ģimenei, bērniem, mazbērniem, sievai un sev. Ostai novēlu veiksmi, jūrniekiem – nepadoties.

– Bet ko novēli sev?

– Sev? Man jau viss ir.■

Anita Freiberga

Komandas cilvēks, kurš patur lēmuma tiesības

2017. gada 1. augusts bija jaunā Rīgas brīvostas pārvaldnieka Anša Zeltiņa pirmā darba diena. Un, lai gan jaunā pārvaldnieka kabinets vēl stāvēja neiekārtots un viņam nebija sava darba galda, jau kopš 27. jūlija, kad Rīgas brīvostas valde vienbalsīgi apstiprināja viņa kandidatūru pārvaldnieka amatam, Zeltiņš atradās mediju uzmanības centrā. Intervijas laikrakstiem, ziņu portāliem un dažādu televīzijas kanālu ziņu raidījumiem, komentāri par viņa kompetenci un profesionalitāti, publikācijas par iespējamo atalgojumu, varbūtējo saistību ar bijušo ostas pārvaldnieku un tamlīdzīgi. ANSIS ZELTIŅŠ par šādu preses interesi nepriecājas, jo nav šovu cilvēks, bet viņš lieliski apzinās, ka publicitāte ir nepieciešama un arī turpmāk būs neizbēgama.



Patiesībā veidot civilizētu saskarsmi ar apkārtējiem Ansis Zeltniņš prot ļoti labi. "Ostai ir jākomunicē, tā nevar distancēties no informācijas sniegšanas, jo Rīgas osta neatrodas tukšā vietā, tā ir Latvijas galvaspilsētas daļa. Ostas teritorija pieguļ dzīvojamajiem rajoniem un ir tiešā saistībā ar iedzīvotājiem, transportu, loģistiku, dažādām ietekmēm, ko osta rada cilvēkiem un apkārtējai videi, tāpēc tas ir jāņem vērā un jāspēj sabiedrībai skaidrot pat nepatīkamas situācijas. Paredzu, ka darbā arī dažādi asumi neizpaliks, bet arī šādos gadījumos no komunikācijas nav jāvairās, jo to nevar uzskatīt par ostas pozitīvu virzību, ja nenotiek sarunas. Protams, visam ir savas robežas," savu viedokli pauž Ansis Zeltniņš.

"Pēc 28. jūnija, kad tika paziņoti konkursa rezultāti, un es šajā konkursā biju uzvarējis, bija kāds brīdis, kad domāju un iztēlojos, kāda būs mana pirmā darba diena, jo nav noliedzams Leonīda Loginova fenomens un klāt esošā aura.



UZZIŅAI

Tomēr šis ienākšanas laiks ir bijis pietiekami garš, tāpēc mana pirmā diena iesākās un arī pagāja bez lieka stresa un nevajadzīgiem pārdzīvojumiem," jautāts par pirmās darba dienas izjūtām, saka Zeltniņš.

– Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks kādā intervijā teica, ka, tiekoties ar tevi, ir jautājis, vai tev ir stingrs mugurkauls. Esot vajadzīgs pārvaldnieks, kurš **nešūpotos vējā, jo būs nepieciešama stingrība visos jautājumos: gan saistībā ar saimniecisko darbību, politiku vai citu personu mēģinājumiem iegūt labumus. Vai esi apņēmības pilns**

Uldis Augulis un Ansis Zeltniņš.



būt ar savu mugurkaulu un savu redzējumu par ostas tālāko virzību?

– Lai osta normāli un loģiski funkcionētu un attīstītos, ostas pārvaldnieks vienkārši nevar būt visiem pieņemams, tas nav iespējams. Tieši tāpat, kā tas ir citās saimnieciskās un politiskās struktūrās. Lai kuģis ietu uz priekšu, kādam ir jānosprauž kurss un tas arī jānotur. Tas, protams, vieniem var patikt, citiem nepatikt, bet pārvaldnieks uz to nedrīkst sāpīgi reaģēt vai atteikties no izvirzītā mērķa.

– **Tomēr nozīmīgas ostas lēmumus pieņem ostas valde, kas lielā mērā ir politiski veidota. Vai vari paredzēt un vai tev ir viedoklis, kā un cik viegli būs strādāt šīs valdes vadībā?**

– Skaidrs, ka deviņpadsmit gadu laikā, kopš iepriekšējais pārvaldnieks Loginovs sāka šeit strādāt, viss ir ļoti būtiski mainījies. Bet mainījies nav tikai ostā vien, viss ir ievērojami mainījies arī Latvijā, Eiropā un pasaulē. Ja atskatāmies uz ostas attīstību aizvadīto divdesmit gadu laikā, ostas pārvaldes un ostas valdes attiecībām, tad, jo īpaši pirmajos atjaunotās Latvijas neatkarības gados, politika, līdz ar to arī redzējums par ostas attīstību

tik strauji mainījās, ka pārvaldnieka uzdevums lielā mērā bija kaut cik loģiski noturēt ostas attīstības virzienu, tēlaini sakot, neļaut kuģim maldīties bez kursa. Tagad laiki ir mainījušies, un, neskatoties uz to, ka valde ir politiski veidota, cik man ir nācies saskarties, tā savos lēmumos ir pragmatiska un jautājumu risināšanai pieiet saimnieciski, tāpēc ceru, ka izdosies tiešām profesionāli strādāt un pieņemt ostas attīstībai un konkurētspējai optimālus lēmumus. No otras puses, es gan arī apzinos, ka vēlēšanas nāk un iet, tāpēc ir lietas, kas var mainīties. Būtībā jau visu izšķir cilvēki, kuri attiecīgajā laikā ir attiecīgajā vietā, arī tie, kuri sēž pie Rīgas brīvostas valdes galda.

Kas attiecas uz Loginova realizēto ostas pārvaldes politiku, es uzskatu, ka ne vienmēr tie asumi, kas publiski tika apspriesti, bija nepieciešami un daudzas problēmas, piemēram, ostas, mediju un pilsētas iedzīvotāju starpā radās tieši šo asumu dēļ, ko noteikti varēja risināt daudz vienkāršāk, bez lieka stresa. Es lielā mērā esmu komandas cilvēks, kurš respektē speciālistu viedokli, protams, atstājot sev lēmuma pieņemšanas tiesības.

▶▶▶ 16. lpp.



Gunārs Šteinerts (no kreisās), Ansis Zeltiņš
un Artūrs Brokovskis. Valsts



Ansis Zeltiņš kā JA direktors piedalās Rīgas ostas 605
gadu svērbām veltītajā konferencē "Rīgas ostas loma
pauās Eiropas loģistikas platformas veidošanā".

►►► 15. lpp.

– Šādu taktiku tu lieliski izmantoji jau tad, kad 2000. gadā kļuvi par Latvijas Jūras administrācijas šefu.

– Situācija tiešām ir līdzīga, jo atbildība izšķirošu lēmumu pieņemšanā ir liela. Lai kā vienam otram varētu nepatikt tāds termins kā biznesa intereses, ostā, kā jau biznesa vidē, šādas intereses ir pastāvējušas, pastāv un pastāvēs. Tas ir tikai loģiski, un skaidrs ir arī tas, ka katrs uzņēmējs centīsies šīs intereses aizstāvēt, bīdīt un lobēt, un arī tas ir pavisam normāli, bet tikai ar vienu nosacījumu – visam ir jābūt likuma ietvaros. Būtu utopiski domāt, ka tagad vai arī pirms simt gadiem nav bijušas biznesa intereses, jo tad jau šeit nekas nenotiktu un nevarētu runāt par ostas attīstību un stratēģiju. Tas, kas nevienu neinteresē, nevienam nav arī vajadzīgs.

– Teici, ka esi komandas cilvēks. Ko vari teikt, kāda tev šķiet Rīgas brīvostas pārvaldes komanda? Patiesībā ostas pārvaldes reorganizācija jau aizsākusies pirms tavas atnākšanas, tev tagad tā būs jāturpina, līdzīgi kā bija tad, kad sāki strādāt Jūras administrācijā.

– Daudzus cilvēkus es jau pazīstu no laika, kad pildīju savus iepriekšējos pienākumus, bet liela daļa ir tādu, kurus satieku pirmo reizi. Ja skatās no uzņēmuma attīstības viedokļa, tad asinsrites apmaiņa ir pozitīvi vērtējama, jo jāatzīst, ka uzņēmējdarbība un pārvaldība tomēr mainās un arī ostai ir jāmainās līdz jaunajām tendencēm. Nav variantu. Ja kaut kas lieliski derēja pirms desmit gadiem, šodien tas vairs neder, un lēmumi, kas tika pieņemti pirms gadiem piecpadsmit, šodien vairs nav dzīvotspējīgi. Tas pilnībā

attiecas arī uz cilvēkiem un komandu, jo ostas pārvaldes speciālistiem ir jāspēj sekot līdzi visam jaunajam un aktuālajam. Bet es nekādā ziņā nenāku, lai kaut ko nojauktu un sāktu būvēt no jauna. Tad, kad sāku strādāt Jūras administrācijā, biju jauns un bez pieredzes, tagad esmu vecāks un uzkrājis zināmu pieredzi, tāpēc spēju izvērtēt, kuras lietas ir patiešām svarīgas, bet pie kurām nav vērts iespringt un uztraukties. Neesmu Repšes politikas piekritējs – vispirms visu nojaucam un visus atlaižam, bet, kad paskatāmies apkārt, vairs nav neviena, ar ko strādāt. Tā kā osta ir sekmīgi strādājusi un loģiski attīstījusies, man nav nekāda pamata teikt, ka viss ir bijis nepareizi. Protams, ostai ir bijušas veiksmes un arī neveiksmes. Ir lietas, ko es, iespējams, būtu darījis savādāk, bet tas ir no sērijas, kā būtu, ja būtu. Reāli ostas pārvaldē komanda ir, un es pieņemu, ka šī komanda ir strādāt spējīga un profesionāla, ja izrādīsies savādāk, tad meklēsim un mainīsim. Tieši tie paši kritēriji



UZZIŅAI

attiecas arī uz mani, jo es jau te varu domāt un stāstīt, ko gribu, bet, ja nebūšu spējīgs ostu stūrēt, acīmredzot šim kuģim tiks meklēts jauns kapteinis. Ostas pārvalde nav nedz mans nopelns, nedz arī mans pašmērķis, bet skaidrs, ka ostai no pārvaldības viedokļa ir jākļūst gan atvērtāka un aktīvāka, gan visādi citādi labāka.

– Cik labi pats pārzini ostas darba specifiku un cik labi pazīsti Rīgas ostu?

– Ostā neesmu strādājis un līdz šim neesmu iedziļinājies tās darbībā, lai gan, jūrniecības nozarē strādājot un Rīgā dzīvojot, lielā mērā esmu bijis sasaistīts ar ostu. Bet viens ir uz visu skatīties no malas, pavisam cits ir būt tur iekšā. Tai skaitā no iekšienes man jāiepazīst arī pati ostas pārvaldes struktūra reālā darbībā, nevis tikai kā uz papīra uzzīmēta struktūra un dienesta pakļautība. Ar to visu iepriekš man nav bijis nekāda sakara. Tāpat man jāiepazīst pašas ostas darba specifika un Rīgas ostā strādājošie uzņēmēji, pie kuriem noteikti došos iepazīšanās vizītēs.

– Mantojumā esi saņēmis reālus projektus, kurus tagad nāksies turpināt, attīstīt un pierādīt to dzīvotspēju. Lielākais no tiem, protams, ir leģendārais Krievu salas projekts.

– Ja atmetam nevajadzīgo politiku, kas vienmēr bijusi klāt Krievu salas projektam, tad no ostas attīstības viedokļa šis projekts ir ļoti loģisks. Ostai ir svarīgi savu darbību virzīt tuvāk jūrai, kas ir objektīvi gan no kuģošanas un kuģošanas drošības, gan no ostas infrastruktūras un kanāla uzturēšanas viedokļa. Tas ir arī Rīgas pilsētas iedzīvotāju interesēs, jo osta ar pilsētu ir ļoti cieši saaugusi. Tomēr jāņem vērā, ka no Krievu salas projekta sākuma līdz tā realizācijai ir pagājuši vairāk nekā desmit gadi, un šajos gados daudz kas ir mainījies, un tagad skatījums uz Krievu salas termināļa pielietojumu arī ir mainījies, bet infrastruktūra un teritorijas apgūšana ir pareiza. Jāatceras, ka projektam ir konkrēts mērķis, kam Eiropa piešķir finansējumu, tāpēc līgumi un saistības, ko osta ir uzņēmusies, ir jāpilda. Tas



2000. gads. Jā pirmo reizi tiek oficiāli iepazīstināta ar jauno vadītāju Ansi Zeltiņu, kam stūres ratu nodod bijušais priekšnieks Bruno Zeiliņš.

arī ir virziens, kurā jāstrādā, un kā pamata kravas šeit, protams, ir paredzētas ogles, taču Krievu salas teritorija jau nav izveidota un piemērota vienīgi šai kravu grupai. Kopumā Rīgas osta ir spējusi sekmīgi piesaistīt Eiropas naudu, kas ir bijis ļoti nozīmīgi gan kanāla padziļināšanai, gan akvatorijas uzturēšanai, gan citas infrastruktūras izveidei un modernizēšanai. Tomēr arī nākotnē ieguldījumi ir neizbēgami, kaut vai domājot par molu rekonstrukciju un, protams, par esošās infrastruktūras uzturēšanu, kas nenovēršami nolietojas un noveco, tāpēc būs jāmeklē finansējums šīs infrastruktūras uzturēšanai. Otrs ļoti svarīgs ir jautājums, kā ostas infrastruktūra vispār tiek noslogota, cik efektīvi tiek izmantota ostas teritorija, un tas jau ir attīstības plāna jautājums – nepieļaut, lai ostas teritorijā aug krūmi un dzied tikai putni, kas, protams, *zaļajiem* varētu patikt.

– Vai tev ir plāns, ko un kā vajadzētu darīt?

– Lai novērtētu reālo situāciju, vispirms būs jāveic audits. Tas nav noslēpums, ka daudzi līgumi ir slēgti dažādos laikos ar tā laika izpratni par situāciju, tāpēc ir jānonāk pie skaidrības, kā virzīties tālāk. Tieši tas, kā virzīties tālāk, ir visvairāgākais jautājums. Pats galvenais uzdevums, kam jāvelta vislielākā uzmanība, ir nākamās desmitgades ostas attīstības programmas izstrāde, jo ir sanācis tā, ka iepriekš izstrādātās ostas stratēģijas desmit gadu periods beidzas 2018. gadā, un manā rīcībā ir gads, lai kopā ar ostas pārvaldes speciālistiem izveidotu patiešām tālredzīgu darbības un attīstības stratēģiju.

– Tendences pasaulē liecina, ka milzīgos tempos attīstās tehnoloģijas, un tehnoloģiskais progress neizbēgami skars arī ostas. Cik lielā mērā Rīgas osta ir sagatavojusies tehnoloģiskajai revolūcijai, ja tā to varētu nosaukt?

– Šīm tendencēm jāseko un jābūt gataviem, bet ir kāds cits jautājums, kas skar informāciju. Osta tieši vai pastarpināti operē ar milzīgu informācijas apjomu, un es uzskatu, ka šī informācija netiek pietiekami izmantota. Šai ziņā ostas pārvaldei ir nopietni, kur augt un attīstīties, jo lielā daļā gadījumu svarīgai informācijai netiek pievērsta vajadzīgā uzmanība. Var jau izveidot analītisku apskatu par to, kas notiek ar kravu plūsmām, bet

i UZZIŅAI

tā ir tikai viena nenožīmīga daļa, kādi pieci procenti no tā, ko vēl ar šo informāciju var darīt. Kaut vai modelējot ostas attīstību vai izvērtējot kuģošanas drošību un infrastruktūras efektīvu izmantošanu, šī informācija diemžēl netiek reāli izmantota, arī informācijas sistematizācija ir pavāja, un tas, lūk, nav tikai personāliju, bet uzsvāru salikšanas jautājums.

Apzinos, ka izaicinājumi būs ļoti nopietni gan ģeopolitisko notikumu, gan Baltijas jūras ostu pieaugošās konkurences dēļ. Man nāksies ļoti aktīvi strādāt, meklēt jaunus kravu

►►► 18. lpp.



Latvijas Republikas Pastāvīgās pārstāvniecības ES Transporta un telekomunikāciju nodaļas padomnieki (no kreisās): Andris Gavars (kuģniecības nozare), Jānis Eiduks (dzelzceļa nozare), Ansis Zeltiņš (kuģniecības nozare), Liene Boutens (aviācijas nozare), Dace Revizore (aviācijas nozare) un Ģirts Bramans (sauszemes transporta nozare).

►►► 17. lpp.

īpašniekus un, lai prezentētu Rīgas ostu kā multifunkcionālu, sakārtotu un izmaksu ziņā interesantu ostu kravu pārvadājumiem, piedalīties nozares izstādēs, konferencēs un citos pasākumos. Mums jāapzinās, ka Eiropas kontekstā mūsu ostu sektors ir mazs, bet mums tas ir ļoti nozīmīgs un mums par to jācīnās. Tomēr vienmēr jāatceras, ka mūsu ostu, tai skaitā Rīgas ostas, problēmas nebūs tās, kuru dēļ pasaule apstāties, un mūsu problēmas var izrādīties tik lokālas, ka nevienam citam tās nebūs svarīgas. Diemžēl. Tieši tāpēc mūsu ostas stratēģijai jābūt ļoti pārdomātai un mērķtiecīgi virzītai.

– Kad vēl biji Jūras administrācijas direktors, kādā sarunā teici, ka patiesībā Latvijā tavas karjeras iespējas ir visai ierobežotas. Vai šis amats ir kā pums karjerā?

– Man nekad karjera nav bijusi pirmajā vietā un par katru cenu, bet Latvijā tiešām ar jūrniecību saistītu organizāciju, tai skaitā arī privātajā sektorā, ir ļoti maz, tāpēc, ja skatos no karjeras un personības attīstības viedokļa, ir tikai loģiski, ka startēju Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata pretendenta konkursā. Taču gribu arī teikt, ka ņemšanās ap Rīgas ostas pārvaldnieka krēslu

ir lielāka, nekā būtu pamats tādai būt. Protams, šī ir liela politiskā skatuve, te ir lielākas politiskās intereses. Vai tas nāk par labu ostai? Protams, nenāk! Tautsaimniecībai Rīgas osta ir visai nozīmīga, tāpēc

...vienmēr jāatceras, ka mūsu ostu, tai skaitā Rīgas ostas, problēmas nebūs tās, kuru dēļ pasaule apstāties, un mūsu problēmas var izrādīties tik lokālas, ka nevienam citam tās nebūs svarīgas.

to vajadzētu uztvert kā saimniecisku institūciju, bet visam pārējam, tai skaitā arī radītajam priekšstatam par ostu, nav nekā kopīga ar tās saimniecisko darbību.

– Mūsu žurnāla lasītājiem, un ļoti daudzi no viņiem tevi lieliski pazīst, protams, būtu interesanti zināt, vai Rīgas brīvostas pārvaldnieks un arī Rīgas brīvosta turpinās sadarbību ar jūrniecības organizācijām un jūrniecības sabiedrību? Cik lielā mērā, ieņemot jauno amatu,

saglabāsi tās jūrniecības tradīcijas, kas izveidojušās Latvijas atjaunotnes gados?

– Slikti ir tad, ja cilvēks, nopērkot jaunu mašīnu vai ieņemot jaunu amatu, iedomājas, ka tāpēc viņš tūlīt jau ir savādāks. Šai ziņā, bet to gan vislabāk var novērtēt citi, mana attieksme pret saviem draugiem, kolēģiem vai paziņām kāda ir bijusi, tāda paliek, un nav nozīmes tam, vai es strādāju dzelzceļā, brīvostā vai audzēju burkānus. Varu solīt, ka attiecsmē tiešām nekas nemainīsies. Varbūt laika būs mazāk, bet cilvēciski nekas nemainīsies. Par tradīcijām domājot, nedrīkst pazaudēt tās, kas mūs saista ar vēsturi un ir kopjamas, bet ambīciju radītās tradīcijas kļūst par sistēmas bremzētājām, tāpēc no tām laikus jāatbrīvojas. Mūsdienās viss tik ātri mainās, ka mums ir jāprot izsekot visam jaunajam, citādi iestrēgsim vakardienā, izkritīsim no aprites un kļūsim konkurēt nespējīgi. Mainīties, tas nozīmē iet uz priekšu!

Kad uz beigām gāja Latvijas prezidentūra Eiropas Savienībā, jautāju Ansim, vai viņš savu tālāko karjeru nesaista ar Briseli, uz ko Ansis atbildēja: “Briselē es nepalikšu, jo ilgtermiņā es sevi tur neredzu, lai Briselē varētu strādāt ilgtermiņā, tam ir jāpatīk. Viens gan ir skaidrs, ka Eiropa atlasa labākos speciālistus no labākajiem, maksājot tiem ļoti pieklājīgas algas un nodrošinot sociālās garantijas. Tas viss ir ļoti labi, bet man šī sistēma sit pa smadzenēm. Es atgriezīšos Latvijā. Mana ģimene ir Latvijā, bet ja tu īstajā laikā esi īstajā vietā, tad esi vinnētājs, tāpēc arī es darīšu visu iespējamo, lai Latvijas kuģošanas un jūrniecības bizness būtu vinnētājs.”

Arī šoreiz Ansis Zeltiņš īstajā laikā ir nonācis īstajā vietā, par to nu gan jūrniecības aprindās nevienam nav ne mazāko šaubu, tāpēc atliek vien novēlēt, lai viņam izdodas paveikt labas lietas Rīgas ostas interesēs un tās konkurētspējas vairošanā. Un uz procesiem viņam noteikti daudz plašāk palīdzēs skatīties ne vien iepriekšējā darba pieredze un Briseles rūdījums, bet arī viņa principi un cilvēciskās īpašības. ■

Anita Freiberga

Nākotne, iespējams, ir tuvāk, nekā mēs domājam

“Lai gan jūrniecība ir viena no konservatīvākajām nozarēm, kurai ir sena un bagātīga pieredze un tradīcijas, tomēr tā vienmēr ir bijusi nozare, kas seko līdzi tehnoloģiskajam progresam, ekonomiskām, ekoloģiskām un politiskām prasībām. Pēdējos divdesmit gados gan jaunās tehnoloģijas, gan izmaiņas sociālajos, ekonomiskajos un dabas aizsardzības standartos ir nopietni ietekmējušas jūrniecību. Droši var teikt, ka nākotnē šī ietekme tikai palielināsies,” saka Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu pildītājs **ANDREJS ZVAIGZNE**, kurš ir cieši pārliecināts, ka nākotne ir tuvāk, nekā mēs domājam.

Savu pārliecību viņš ilustrē ar uzskatāmu piemēru: Norvēģija ir paziņojusi, ka jau 2018. gadā plāno palaist pirmo autonomo un pilnībā ar elektroenerģiju darbināmo kuģi “Yara Birkeland”, kura būvniecībā piedalās kompānija “Yara International” sadarbībā ar koncernu “Kongsberg”.

Projekta autori uzsver, ka ar baterijām darbināmais konteineru kuģis, kas ar 12 līdz 15 mezglu lielu ātrumu varēs pārvadāt aptuveni 100 konteineru 65 jūras jūdžu attālumā, būtībā ievada jaunu ēru jūras kravu pārvadājumu jomā. Sākotnēji kravas tiks pārvadātas starptim ostām Norvēģijas dienvidos. Projekta direktors Bjorns Tore Orviks uzsver, ka jaunā tipa kuģi ļaus samazināt NOx un CO2 emisijas un atslēgtos autoceļus. Lai gan Norvēģija ir nozīmīgs naftas ražotājs, tā, ieviešot labvēlīgu nodokļu politiku, ir bijusi līdere arī elektrisko automašīnu ieviešanā un eksperimentālā kārtā satiksmei starp fjordiem sākusī izmantot ar elektrību darbināmus prāmjus.

– Vai Norvēģijas bezpilota kuģa projekts varētu būt tāds kā signāls, ka jūrnieka profesija vairs nebūs vajadzīga?

– Attīstība bezpilota kuģu virzienā notiek jau vairākus desmitus gadu, bet galvenais virziens līdz šim bijis uz automatizāciju un sensoru darbības uzlabošanu, nevis pilnīgu bezpilota kuģi. Bezpilota kuģis prasa principiālas izmaiņas ne tikai tehniskajās sistēmās – sakaru, dzinēju



kontrolē, stūrēšanas un navigācijas iekārtās, bet arī kuģa arhitektūrā, jo vairs nav vajadzīga apkalpe, tātad arī telpas jūrniekiem. Tāpat nepieciešama pilnīgi jauna pieeja remontam un uzturēšanai. Reāli bezpilota kuģis tiek izstrādāts pēdējo desmit gadu laikā, un vieni no aktīvākajiem ir bijuši Eiropas zinātnieki kopā ar Eiropas industriju. Eiropas projekts MUNIN (*MUNIN project 2016*) attīstīja bezpilota kuģu operacionālo konceptu tirdzniecības kuģiem, pierādīja to tehnisko, ekonomisko un juridisko iespējamību. Projekta ietvaros uz kuģa uzstādītā sistēma nodrošināja tā pilnīgu vadību un kontroli no krasta vadības centra. “Rolls-Royce” vadītajā projektā AWAA (*Rolls Royce Advanced Autonomous Waterborn Applications Initiative (AWAA) project*) būs sagatavota specifikācija un pamatdizains bezpilota kuģiem autonomām operācijām no pietātnes līdz pietātnēi. “DNV GL” vada projektu “ReVolt”, kura mērķis ir attīstīt

bezpilota nulles emisijas piekrastes kuģi (*The ReVolt project*). Projekts ir orientēts uz tehnisko dizainu un operacionālo pusi. Pētījumi rāda, ka bezpilota kuģa tehnoloģija ir zināma un pieejama, nākamais solis ir padarīt to spēcīgu un izturīgu, lai varētu droši izmantot autonomā kuģošana. Visticamāk, ka transformācija no parastās līdz bezpilota kuģošana notiks pakāpeniski un īstermiņā varētu sagaidīt tikai pilotprojektus, bet piecu līdz desmit gadu laikā šādi kuģi jau varētu būt ekspluatācijā tirdzniecības flotē. Kuģi joprojām būs ar apkalpēm, bet nevajadzēs visu diennakti nodrošināt sardzi uz tiltiņa, jo būs vairāk sistēmu, kas var operēt ar kuģi autonomi dažādās situācijās, un uz tiltiņa tiks ieviestas vairākas atbalsta sistēmas dažādu lēmumu pieņemšanai. Tie būs īsi reisi, piekrastes kuģošana, drošu kravu pārvadāšana, autonoma kuģošana atklātā jūrā ar uzraugu. Vidējā

►►► 20. lpp.

►►► 19. lpp.

termiņā mēs varētu sagaidīt vairākus komerciālos bezpilota kuģus ar piegādes funkcijām galvenokārt piekrastes zonā, bet lielākā daļa kuģu būs ar apkalpēm, tāpēc nevajadzētu uztraukties, ka diplomāti jūrnieki varētu palikt bez darba. Tomēr tehnoloģiju straujo attīstību vienmēr vajag paturēt prātā. Piemēram, Norvēģijas un Somijas valdības atbalsta programmu un atļauj izveidot savos ūdeņos autonomas kuģa testēšanas zonas. Tāds atbalsts varētu paātrināt iepriekš minētos procesus, kurus tomēr ļoti var ietekmēt Eiropas valstu politika un pieejamie finanšu resursi pētniecībai, kā arī ekonomiskā situācija jūrniecības nozarē.

– Vai varam uzskatīt, ka Eiropa ir atvērta jauniem izaicinājumiem kuģošanas tehnoloģiju jomā?

– Eiropu un īpaši Eiropas ziemeļu reģionu var uzskatīt par pionieri jaunu tehnoloģiju standartu ieviešanā jūrniecībā. Reģionā veikti vairāki pētījumi par nozares attīstību, jaunām kuģošanas tehnoloģijām, jūras ekoloģijas saglabāšanu un aizsardzību, krasta instalācijas attīstību, kravas plūsmas optimizāci-



Andrejs Zvaigzne.

jūrniecības nozarei pasaulē. Tikai tad, ja sekmīgi attīstīsies visi šie virzieni, varam cerēt uz progresu. IMO oficiālā definīcija ne velti nosaka, ka, piemēram, e-navigācija ir jūrniecības informācijas saskaņotība starp kuģi un krastu, integrācija, apmaiņa, pasniegšana un analīze, izmantojot elektroniskos līdzekļus, lai uzlabotu navigācijas drošību no pietātnes līdz pietātnei un visu saistīto pakalpojumu drošību, kā arī aizsargātu jūras vidi. Pētījumi par attīstības tendencēm jūrniecības nozarē parāda, ka Eiropas reģions ir pasaules līderis inovāciju ieviešanā, īstenojot lielus ieguldījumus jūrniecības pētniecībā, nodrošinot stingru pieeju jūras ekoloģijas saglabāšanai, un arī nākotnē tas saglabās vadošo lomu komplicētu speciālo kuģu būvē. Baltijas reģions ir vadošais e-navigācijas izpētē un īsteno divus galvenos pētnieciskos projektus Eiropas līmenī: "Sea Traffic Management" (STM), kas ir "Mona Lisa" un "Mona Lisa 2.0" projektu turpinājums, un "EfficienSea2", kas ir "EfficienSea" turpinājums. Viens no STM projekta galvenajiem uzdevumiem būs nodrošināt kuģiem iespēju redzēt citu kuģu plānotos maršrūtus. Pateicoties šādam aprīkojumam, palielināsies kuģošanas drošība, samazināsies sastrēgumi, uzlabosies kuģošanas menedžments un vides aizsardzība. Otrs projekts ("EfficienSea2") ir orientēts uz "jūrniecības mākoņa" (*Maritime Cloud*) izstrādi, lai nodrošinātu kuģiem drošu un aizsargātu piekļuvi informācijai, tās

sagņemšanu, pārraidīšanu, savas informācijas sniegšanu, jūrniecības ziņojumu servisa izstrādi un attīstību, jauno avancēto elektronisko iekārtu standarta ieviešanu, aprīkojuma standartu saskaņošanu un "jūrniecības mākoņa" pakalpojumu izmantošanu. Vadot Latvijas Jūras akadēmijas pētnieku grupu, kas strādā pie "EfficienSea2" projekta ar uzdevumu testēt jaunizstrādātās elektroniskās kartes, varu apgalvot, ka projekta pētījumu rezultāti mainīs vairākas tehnoloģijas nozarē.

– Jūs kā Latvijas Jūras akadēmijas vadītājs lieliski apzināties, ka akadēmijas uzdevums ir ne tikai prognozēt, kādi jūras speciālisti ar kādām zināšanām un kvalifikāciju nākotnē būs nepieciešami darba tirgū jūrniecības nozarē, bet arī reāli spēt sagatavot šādus speciālistus. Kādā intervijā teicāt, ka nav problēma sagatavot speciālistus, problēma ir, kas šos speciālistus sagatavos.

– Mums noteikti ir jāņem vērā jūrniecības un kuģošanas attīstības tendences, bet tajā pašā laikā jāveic arī ikdienas darbi. IMO līmenī arvien vairāk tiek domāts par STCW prasībām attiecībā uz bezpilota kuģu vadītājiem. Pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu. Kas būs tie, kas šos kuģus vadīs – kuģu vadītāji, stūrmaži vai krasta operatori? Lai sagatavotu speciālistus, ir jāzina, kādas būs prasības, bet jau tagad ir skaidrs viens – nākotnē pieder bezpilota kuģiem un zinātnes un tehnikas progresu nevar apturēt. Mēs dzīvojam ļoti interesantā laikā, ko varētu salīdzināt ar to laiku, kad flote no buriniekiem pārgāja uz tvaikojiem.

– Tomēr arī šogad Latvijas Jūras akadēmijai būs 1. septembris. Ar kādām cerībām, uzdevumiem un izaicinājumiem akadēmija sagaida jauno mācību gadu?

– Arī šogad, uzrunājot studentus, jo īpaši pirmkursniekus, uzsveršu, ka bērnība ir beigusies un katrs pats ir atbildīgs par savu rīcību un lēmumiem, jo neviens aiz rokas nedod. Jāteic, ka šogad bija mazāks audzēkņu pieplūdums, ko zināmā

**...bet jau tagad ir
skaidrs viens – nākotnē
pieder bezpilota kuģiem
un zinātnes un tehnikas
progresu nevar apturēt.**

ju un citiem jautājumiem. Eiropas Komisija gatavo jaunu nozares attīstības stratēģiju "Implementation Strategy for the Sustainable Blue Grow" laika posmam līdz 2030. gadam, kurā paredzēti trīs attīstības pamatvirzieni: jūrniecības digitalizācija, vides aizsardzība un kuģu būve.

– Šie trīs pamatvirzieni taču ietver ļoti plašu un specifisku jautājumu klāstu, kas uzliek milzīgu atbildību visai kuģošanas nozarei.

– Protams, tālāka jūrniecības digitalizācija, e-navigācija un kuģu būve ir milzīgs izaicinājums

mērā var izskaidrot ar tā saukto demogrāfisko bedri, bet lielā mērā jauniešu izvēli ietekmēja arī jaunās prasības par obligātu medicīnisko pārbaudi, kas ir maksas pakalpojums un izmaksā divdesmit vienu eiro. Joprojām populārākā ir kuģu vadītāju specialitāte. Tāpat liela interese par jūrniece profesiju ir devīto klašu beidzējiem, tāpēc mēs nopietni uzlabosim studiju programmas jūrskolā, veidojot arī daudz ciešāku sadarbību ar akadēmiju.

Esam izgājuši sertifikāciju, un visas programmas ir sertificētas arī angļu valodā, tāpēc ceram uz ārzemju studentu, jo īpaši indiešu, interesi par studijām mūsu augstskolā.

Ir, protams, arī neatrisināti jautājumi, kas zināmā mērā sagādā problēmas. Viens no tādiem ir studentu nodrošināšana ar prakses vietām. Esmu vienisprātis ar tiem, kuri uzskata, ka pirmajai jūras praksei vajadzētu būt iespējami ātrāk, bet šā brīža situācija neļauj kaut ko radikāli mainīt. Tāpēc lielas cerības saistām ar mūsu mācību kuģi, uz kura pirmo praksi studenti varētu iziet jau pirmajā mācību gadā. Pilnīgi pietiktu ar divām nedēļām Baltijas jūrā, lai jaunais cilvēks saprastu, vai viņa profesijas izvēle ir pareiza.

Otrs neatrisināts jautājums ir Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieceības koledžas studiju programmu saskaņošana, kas būtu mūsu visu, īpaši studentu, interesēs, jo nav loģiski, ka Liepājas Jūrnieceības koledžas beidzēji nevar turpināt studijas akadēmijā.

Un vēl, lai gan pašlaik ir šķietams klusums attiecībā uz Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, tomēr modrība jā saglabā, jo situācija var pavisam negaidīti mainīties. Esam pateicīgi jūrnieceības nozares uzņēmumiem un organizācijām, kas mūs vienmēr atbalsta, un aicinām arī turpmāk to darīt.

Bet Latvijas Jūras akadēmijas studenti un pasniedzēji, saglabājot tradīciju, 1. septembrī dosies pie Krišjāņa Valdemāra, lai noliktu ziedus viņa atdusas vietā un domātu par Latvijas jūrnieceības nākotni. ■

Anita Freiberga



Liepājas Jūrnieceības koledža uzsāk jauno mācību gadu

Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis atzīst, ka valstī samazinās studējošo skaits, un šo problēmu izjūt arī LJK.

V. Dreimanis: "Šogad divpadsmito klašu absolventus uz koledžas līmeņa programmām uzņēmām par aptuveni 20 procentiem mazāk, bet, ja salīdzina, cik pagājušajā mācību gadā absolvēja koledžu un cik šogad uzņēmām, tad tas ir par kādu ceturto daļu vairāk. Priecē, ka pēc devītas klases uz jūrskolas programmām arī šogad ir pieteikušies pietiekami daudz jauniešu, kas jau otro gadu pēc kārtas ļauj veidot četras grupas: divas kuģu mehāniķu un divas kuģu vadītāju."

Sagaidot jauno mācību gadu, izglītības iestāde par saviem līdzekļiem ir veikusi mācību klašu remontu. Vēl padomju laikā izveidotās klases no nelielām telpām pārtop par plašām un gaišām auditorijām, kas aprīkotas ar visu nepieciešamo dažādu mācību priekšmetu apguvei.

Arī šajā mācību gadā turpināsim pilnveidot audzināšanas darbu, lai motivētu jauniešus nepamest mācības jau pēc pirmajām grūtībām. Profesijas, ko piedāvā Liepājas Jūrnieceības koledža, ir vajadzīgas



un pieprasītas pasaulē, bet, lai jaunietis pēc mācību iestādes absolvēšanas spētu sevi prezentēt kā Latvijas jūrnieceības virsnieku, jau mācību procesā ir jānodrošina atbilstoša audzināšana un zināšanu apguve."

Kopumā Liepājas Jūrnieceības koledžā mācās aptuveni 1070 jauniešu. ■

Mērķis – izaudzina jūras flotes virsniekus par augstvērtīgiem sabiedrības locekļiem

Liepājas Jūrniecības koledžā valda kāds ļoti svarīgs princips: koledžas audzēkņi, kuri būs nākamie jūras virsnieki, ir ne tikai profesionāli jāizglīto, bet arī jāaudzina par īstiem jūras virsniekiem. Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs kapteinis EDUARDS RAITIS atzīst, ka tas nav vienas dienas un arī ne viena gada darbs. Nav arī gatavas receptes, kā labāk to izdarīt, bet ir skaidrs mērķis, ko koledža vēlas dot saviem studentiem. Mūsdienās viss tik dinamiski mainās un attīstās, tāpēc ir svarīgi ne tikai neizkrist no kopējā tempa, bet arī pagūt veidot vērtīgus cilvēkus, kuri spodrinās Latvijas vārdu pasaulē. Raitis ne reizi vien paudis savu viedokli par to, ka cilvēks nav tirgus prece. “Svarīgākais, ko mēs darām – mēs audzinām cilvēkus, palīdzam veidot viņu uzskatus un stāju,” uzsver kapteinis Raitis.

“Mūsu valsts politikā man nav pieņemama formālā attieksme pret to, kā risināt nopietnus un ļoti svarīgus jautājumus. Ja visa pamatā nav idejas un sirds degsmes, tad labu rezultātu nevar gaidīt,” saka Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs Eduards Raitis. Jaunajā mācību gadā viņš koledžā atkal satiksies ar pirmkursniekiem, kuri uz šo jūrniecības mācību iestādi būs atnākuši no dažādām ģimenēm, ar atšķirīgiem uzskatiem, vērtībām un zināšanu līmeni. Kā strādāt ar jaunatni, ko viņiem iemācīt, kā parādīt ceļu, kas šos jauniešus aizvedīs līdz viņu dzīves mērķim? Lūk, jautājumi, kas prasa atbildes. Kapteinis Raitis, saņemot pirmkursniekus, lieliski apzinās, ka strādāt ar viņiem nebūs viegli, būs vajadzīga īpaša pieeja un izpratne par to, kā ar mūsdienu jaunatni sarunāties. Bet reizēm labāk par runām der praktiska rīcība. Piemēram, Raitis puišiem māca sasiet kaklasaiti, kas, izrādās, nemaz nav tik viegli. Etiķete prasa, lai kaklasaites spicais gals būtu līdz jostas sprādzes vidum. “Zēni skatās, dažs no viņiem to dzird pirmo reizi. Protams, ja klasē ir divdesmit astoņi – trīsdesmit jaunieši, jāsaprot, ka ar visiem nav iespējams vienādi strādāt, jo dažs ķīķina, dažs vēlas izlikties gudrāks, vēl daži sēž



savos mobilajos tīklos, bet citi tiešām klausās un uzņem visu, ko viņiem stāstu,” savās pārdomās dalās Eduards Raitis. “Katru reizi, ieejot auditorijā, man dreb sirds – vai es spēšu atbildēt uz jautājumiem, ko jaunieši var uzdot. Bet patiesībā jau man nemaz nav jāzina viss, vis svarīgāk ir spēt iemācīt jauniešiem domāt, meklēt un prast atrast atbildes. Galvenais ir radīt izpratni un attīstīt loģisko domāšanu. Studentiem saku: esmu par racionālu pieeju mācību programmai, tāpēc es jums centīšos iemācīt to, kas jums patiešām būs vajadzīgs. Uzskatiet,

ka jūs jau esat virsnieki un tieši no jums ņems piemēru. Matrozis skatīsies uz jums, kā jūs uzvedaties, kāda jums ir stāja, ko un kā jūs runājat un ko no viņa prasāt.”

Audzina ar paraugu

Audzinašana nozīmē rādīt paraugu. Pasniedzējam ar savu paraugu ir jārāda virsnieka stāja, tāpēc vispirms ir jāaudzina pasniedzēji. Raitis atzīst, ka koledžas direktors ir progresīvs, gudrs un izlēmīgs, viņš ir spējis atrast arī finansējumu tam, lai ikdienā pasniedzēji varētu valkāt formas tērpu, jo tieši viņi jauniešiem rāda paraugu. Ir izstrādāts arī nolikums par atšķirības zīmēm atbilstoši akadēmiskajam līmenim. “Man ir lielas cerības, ka nākamajā mācību gadā arī pasniedzēji koledžā būs formas tērpos. Mūsu uzdevums ir izaudzina virsniekus,” nelokāmu pārliecību pauž Eduards Raitis. Un brīžos, kad pašam šķiet, ka vairs nespēj izturēt, viņš apzinās savu misiju – dot jaunajiem cilvēkiem visu pēc labākās sirdsapziņas.

“Jūra ir dzīva, jums ar to ir jāprot sarunāties, jums tā ir jāsaprot!” saviem audzēkņiem saka kapteinis Raitis, un jaunais mācību gads var sākties. ■

Anita Freiberga

Tiek atjaunotas ostu kartes

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi šogad sagatavojuši atjaunotas Rīgas ostas ziemeļu daļas un Skultes ostas kartes, kā arī karti "Ventspils osta ar pieejām". Darbs turpinās pie Rīgas ostas dienvidu daļas, Pāvilostas, Rojas, Mērsraga, Salacgrīvas un Kuivīžu ostas kartēm.

Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis skaidro, ka Latvijas ostu kartes jāatjauno ne retāk kā reizi piecos gados, taču Rīgas ostas kartes, ņemot vērā Krievu salas un citu objektu attīstību, nākas no jauna sagatavot daudz biežāk. Savukārt gandrīz visu mazo ostu kartes šogad tiek atjaunotas, jo tām piešķirti starptautiskie INT

numuri, kas apliecina, ka tās atbilst visām starptautisko normatīvo aktu prasībām.

"Esam pabeiguši arī Klaipēdas ostas un Roņu salas kartes, kas būs nepieciešamas, lai nākamgad varētu izdot jaunu jahtu karšu katalogu. Katalogā tiks izmantotas arī visas no jauna sagatavotās Latvijas ostu kartes," stāsta N. Duksis.

Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis norāda, ka jaunajā jahtu karšu katalogā varētu nebūt Jūrmalas ostas, jo ostai nav savas kartes, turklāt navigācijas līdzekļi tiek izlikti tikai sezonāli.

Iepriekšējais jahtu karšu katalogs iznāca 2013. gadā.■

Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) komiteja ir publicējusi 2016. gada kuģu inspekciju rezultātus un kuģu karoga valstu jauno izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā uz 2017. gada 1. jūliju. Latvija saglabā vietu *baltajā* sarakstā, jo jau piecus gadus ārvalstu ostās nav aizturēts nevienš zem Latvijas karoga peldošs kuģis.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sarakstos iekļautas 73 valstis, šogad *baltajā* sarakstā palikušas 42, *pelēkajā* 19 un *melnajā* 12 valstis.

Latvija *baltajā* sarakstā ieņem 26. vietu, Igaunija – 28., bet Lietuva atrodas *pelēkā* saraksta 4. pozīcijā. *Baltajā* sarakstā bez Latvijas ir vēl piecas valstis, kuru kuģi no 2014. līdz 2016. gadam nav aizturēti ārvalstu ostās: Francija, Īrija, Igaunija, Saūda Arābija un Kazahstāna.

Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. 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. Savukārt valstīm ar lielu floti var tikt aizturēti pat vairāki simti kuģu. Taču šā gada maijā Kanādā notikušajā kopējā Parīzes un Tokijas saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli ministru sanāsmē beidzot izdevies panākt, ka PMOU sarakstu aprēķināšanas metodika tiks pārskatīta. Šādas vienošanās panākšana prasījis vairākus gadus un vairāku valstu, tai skaitā Latvijas, intensīvu darbu.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.■

Šogad FAMOS projekta ietvaros veikti mērījumi 225 kvadrātkilometru platībā

Līdz 1. augustam Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti FAMOS projekta ietvaros veikuši mērījumus 225 kvadrātkilometru platībā. 185 kvadrātkilometri uzmērīti ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls", 40 kvadrātkilometru – ar kuteri "Sonārs".

FAMOS ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai saskaņā ar HELCOM plānu uzlabotu kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.

Sliktie laika apstākļi šogad aizkavējuši mērījumu veikšanu. Plāns visai mērījumu sezonai ir 600 kvadrātkilometru, taču mērījumi varētu turpināties līdz oktobrim, novembrim vai pat ilgāk.

Mērījumus aizkavēja arī kuģa "Kristiāns Dāls" plānotais remonts. Tas tika veikts maijā, jo gada aukstajā sezonā nav iespējama kuģa korpusa krāsošana.



Pagājušajā gadā, kad laika apstākļi bija darbam labvēlīgi, plānoto 600 kvadrātkilometru vietā tika uzmērīti turpat 800 kvadrātkilometri.

Hidrogrāfi šajā sezonā veikuši mērījumus arī Liepājas ostā, praktiski visās mazajās ostās, kā arī mērījumus Rīgas ostas jaunās kartes sagatavošanai.■

Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 133 reizes

Bēdīgi, bet fakts

Starptautiskā Dzīvības glābšanas federācija ("International Life Saving Federation", ILSF) publiskojusi datus, kas liecina, ka:

- vairāk nekā 1,2 miljoni cilvēku ik gadus noslīkst, un tas ir vairāk nekā divi cilvēki ik minūti;
- no tiem 50% ir bērni;
- šo skarbo statistiku pēdējo gadu laikā vēl papildina nelegālie bēgļi, kuri noslīkuši, mēģinot pa ūdens ceļiem sasniegt Eiropu;
- vairāk nekā 90% gadījumu noslīkušie ir trešo pasaules valstu iedzīvotāji;
- 10% no visiem noslīkst pasaules jūrās un okeānos, pārējie iet bojā upēs, ezeros un pat baseinos;
- 15% noslīkšanas gadījumu ir saistīti ar alkohola lietošanu;
- 82% gadījumu upuri nebija uzvilkuši drošības vesti;
- 37% nolīkšanas gadījumu bijuši saistīti ar peldlīdzekļu vadītāju nepietiekamu uzmanību un drošības noteikumu neievērošanu.

Secinājums ir visai neapmierinošs: cilvēki vieglprātīgi izturas pret drošības prasību ievērošanu uz ūdens, tātad pret savu un citu cilvēku dzīvību. Salīdzinājumam: haizivis gadā paņem aptuveni sešu cilvēku dzīvību.

Lai pievērstu sabiedrības uzmanību drošībai uz ūdens, kā arī pateiktos un cildinātu



Balvas pasniegšana kapteinim Ervē Lepāžam.

glābējus, kuri dara visu, lai noslīkušo cilvēku skarbo statistiku mazinātu, Starptautiskā Dzīvības glābšanas federācija arī 2017. gadā, kā ik gadus, izsludinājusi pieņemumu iesniegšanu HERO balvas piešķiršanai.

2016. gadā HERO balvu saņēma konteinerkuģa "CMA CGM Rossini" kapteinis Ervē Lepāžs, kurš kopā ar sava kuģa apkalpi 2015. gada 18. oktobrī Dienvidāfrikas piekrastē vētras laikā izglāba divus apgāzušās jahtas burātājus – 62 un 20 gadus vecus vīriešus, kuri jau

sešas diennaktis bija cīnījušies ar stihiju.

Lai glābtu nelaimē nonākušos ceļotājus, kuģa kapteinim vajadzēja likt lietā visas savas zināšanas un pieredzi.

"Tas ir viens no spilgtākajiem piemēriem, kas liecina par kapteiņa un viņa komandas lielisko sagatavotību un milzīgo atbildību, meklējot un glābjot nelaimē nonākušus cilvēkus," apbalvošanas ceremonijā sacīja ILSF izpilddirektors Brūss Rīds.

2017. gadā HERO balvas ieguvējus vērtēs četrās nominācijās: individuālā rīcība glābšanas operācijā, komandas balva par izcilu rīcību glābšanas operācijas laikā, inovācijas un tehnoloģiju izmantošana glābšanas darbos, kā arī tehnoloģijas produktu izstrāde, kas atvieglo glābšanas operācijas.

HERO balvu pasniegs 2017. gada 2. novembrī Lielbritānijas pilsētā Pūlā. ■

Speciālistiem jābūt gataviem reaģēt jebkurā ārkārtas situācijā

“International Maritime Rescue Federation” (IMRF) 2017. gada 14.–16. jūnijā Gēteborgā organizēja semināru par masu glābšanas operācijām jūrā, kurā piedalījās 40 jūras glābšanas operāciju ekspertu no 18 valstīm.



Brüss Rīds.

Eksperti uzklusīja speciālistu viedokli, diskutēja un dalījās pieredzē par to, kā labāk sagatavoties iespējamām ārkārtas situācijām, kurās nepieciešams glābt lielu skaitu nelaimē nonākušu cilvēku. Viens no svarīgākajiem priekšnoteikumiem ārkārtas situāciju risināšanā jūrā ir laba iepriekšējā sagatavotība, un klātesošie bija vienprātīgi, ka semināri jārīko regulāri, jo to pieprasā pēdējo gadu nemierīgā situācija, ko īpaši saasinājusi nelegālo imigrantu pārvietošanās.

IMRF izpilddirektors Brüss Rīds, izvērtējot semināra darbu, sacīja: “Semināra gaitā mēs guvām nenovērtējamu pieredzi un apmainījāmies viedokļiem par jautājumiem, kas satrauc profesionālos glābējus. Tikai strādājot kopā, mēs varam dalīties pieredzē un gūt jaunas atziņas glābšanas darbu pilnveidošanai. Pēdējos gados pasaule piedzīvo līdz šim vēl nebijušu situāciju – pa jūras ceļiem pārvietojas ne tikai tirdzniecības, zvejas un pasažieru kuģi, bet arī liels skaits nelegālo imigrantu, un šie cilvēki ik brīdī ir pakļauti briesmām paši un pakļauj briesmām arī citus. Glābējiem šādos gadījumos ir jābūt gataviem



reaģēt un operatīvi rīkoties, un tas, lūk, ir milzīgs izaicinājums.

Masu glābšanas operācijas nekādā veidā neietilpst tajās starptautiskajās definīcijās, kas reglamentē glābēju rīcību ierindas meklēšanas un glābšanas (SAR) operāciju laikā. Masu glābšanas operācijās

ir jāiesaista daudz lielāks glābēju skaits, nekā ir SAR vienību rīcībā. Ārkārtas reaģēšanas vienībām ir jābūt sagatavotām, jo masu glābšanas operācijas ir globāla problēma. Diemžēl faktiski nekur pasaulē šādu vienību sagatavošanai un operāciju veikšanai nav paredzēts finansējums, un tas ir vēl viens bīstams signāls un apdraudējums drošībai.

Padziļināta masu glābšanas operāciju jūrā izpēte un glābšanas pasākumu plānošana ļauj speciālistiem pilnīgot zināšanas un prasmes.”

Pēdējo gadu laikā miers pasaulē ir ļoti trausls, un ir jāapzinās, ka saskaroties ar masu glābšanas operācijām var nākties ikvienai jūras valstij, tāpēc jābūt gataviem reaģēt jebkurā ārkārtas situācijā. ■

i UZZIŅAI

Ūdens ir stihija, kas prasa izturēties ar cieņu

“Krusta apsardzes dienests iesaistās jebkurā gadījumā, ja tiek pieprasīta palīdzība. Glābšanas operācijās primārais ir cilvēks. Bieži vien paši cietušie to nesaprot un pieprasa glābt arī viņu īpašumu. Iespēju robežās mēs to darām, piemēram, ja jahta uzskrējusi sēklim, tiks lemts, vai nocelt cilvēkus, vai arī novilkt jahtu ar visiem cilvēkiem. Taču lēmums jāpieņem mums, ņemot vērā visus apstākļus – laika apstākļus, apdraudējumu, arī to, cik ilgu laiku varam atvēlēt operācijai un kurp jādodas pēc tam,” skaidro kapteinleitnants Ričards Buners, Jūras spēku Krusta apsardzes dienesta Operatīvās nodaļas priekšnieks.

Runājot par veiktajām meklēšanas un glābšanas operācijām, šī vasara varētu šķist samērā mierīga – no maija sākuma līdz jūlija beigām bijušas astoņas operācijas, savukārt pērn no maija sākuma līdz augusta beigām – 23, bet 2015. gada četros mēnešos – 18 operācijas.

Visbiežāk KAD palīdzība tiek pieprasīta gadījumos, kad jahtām vai kuteriem apstāties dzinējs. Nereti nākas veikt medicīniskās evakuācijas, pārsvarā no lielajiem kuģiem. Uz jahtām diezgan bieži veselības problēmas rodas pašam kapteinim, un tad atkal nepieciešams izvērtēt situāciju – kā palīdzēt gan slimniekam, gan pasažieriem. Ja no jahtas jāevakuē cilvēki, tad jāsaprot, vai pati jahta neapdraudēs citus kuģus.

Protams, par visu, kas notiek uz jahtas vai kuterā, pirmkārt atbild kapteinis. Pasažieriem jāpaklausa visām kapteiņa instrukcijām, piemēram, jāsēž tur, kur kapteinis norādījis. Ja nu kapteinis nav parādījies, tad jāpajautā, kur atrodas glābšanas vestes un citi glābšanas līdzekļi. Glābšanas vestes var uzvilkt uzreiz, pirms došanās ceļā, ja to nedara, tad tomēr ir jāzina, kur tās atrodas! Bērniem, atrodoties laivā vai kuterī, jābūt uzvilktām vestēm.

“Mani novērojumi liecina, ka cilvēki pamazām tomēr kļūst apzinīgāki, sāk saprast, ka ūdens ir stihija, kura jāciena. Tajā pašā laikā aptaujas parāda, ka zināšanas par drošību pieaug, bet, ja nākas meklēt no jahtas ūdenī iekritušus cilvēkus, parasti viņi ir bez glābšanas

vestēm. Šodien vairs nevar teikt, ka vestes būtu sarežģīti iegādāties – tās var nopirkt pat lielveikalos!” uzsver R. Buners.

Liela nozīme ir sabiedrības informēšanai. “Mēs piedalāmies dažādos masu pasākumos, arī svētkos, tiekamies ar skolēniem – stāstām, skaidrojam. Cilvēki formās – tas vien jau rada priekšstatu par nopietnību. Diemžēl gadās arī tā, ka tieši traģiski negadījumi nostrādā kā sava veida “drošības reklāma”. Pirms gadiem diviem gāja bojā *kaitotājs*, kurš bija iepūsts jūrā, šim gadījumam tika pievērsta liela sabiedrības uzmanība, un kopš tās reizes, ja jūrā ir spēcīgs vējš un viļņi, *kaitotāji* parasti mēdz mums padot ziņu: būšu tur un tur, lūdzu, pasekojiet, kas notiek!” saka KAD Operatīvās nodaļas priekšnieks.



“Pirms izlemjat pavadīt laiku ūdens tuvumā vai nodoties atpūtai jūrā, izmantojot laivu, jahtu vai citu peldlīdzekli, rūpīgi pārdomāiet, vai jums ir līdzīgi visi nepieciešamie glābšanas līdzekļi, vai esat informēti par to, kas ir jādara nelaimes gadījumā!” aicina Krusta apsardzes dienesta sabiedrisko attiecību speciāliste Līva Veita.

Viņa uzsver, ka pirms došanās jūrā un aktīvas kuģošanas uzsākšanas vajadzētu informēt gan savus tuviniekus, gan Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (MRCC Rīga) pa tālruniem +371 67323103, +371 29476101 vai e-pastu sar@mrcc.lv, norādot paredzēto pārgājiena plānu, laiku, kontaktinformāciju, kā arī kontaktpersonu saziņai krastā. Avārijas gadījumā jāizmanto tālrunis 115.

“Kuģotājiem ir svarīgi zināt angļu valodu un, protams, pārzināt COLREG (Starptautiskie noteikumi kuģu sadursmju novēršanai jūrā). Bija gadījums, kad Irbes šaurumā saskrējās divi kuģi, un izrādījās, ka pie vainas bijusi valodas barjera un COLREG nezināšana,” piebilst R. Buners.

Kopš Pirmā un Otrā pasaules kara Baltijas jūras dzelmē ir saglabājis liels daudzums mīnu, torpēdu, lādīgu un citu bīstamu priekšmetu, tai skaitā arī ķīmiskas vielas saturoši priekšmeti, kuri var apdraudēt cilvēka dzīvību. Aizdomīgu priekšmetu atrašana piekrastē vai jūrā ir bieža un bīstama parādība, tādēļ jāievēro drošības pasākumi, lai neapdraudētu savu un apkārtni.



- ziņojiet līdzilvēkiem, ka esat devies peldēties (līdz cikiem, kur un ar ko);
- peldēi izvēlieties pārskatāmas vietas;
- tiem, kas dodas kopā ar jums, pastāstiet, cik ilgi jūs plānojat peldēt un vai plānojat ienirt;
- ūdenī jāieiet lēni, pakāpeniski;
- laikā, kad nodarbojaties ar ūdenssportu, valkājiet glābšanas vesti (piemēram, kad vizināties ar katamarānu);
- ja redzat kādu, kas ūdenī dīvaiņi uzvedas, pievērsiet šim cilvēkam uzmanību. Ja viņam nepieciešama palīdzība, nekavējoties

zvaniet uz numuru 112 vai 115, ja tas notiek jūrā;

- bērniem ļaujiet ūdenī spēlēties ar piepūšamajām rotaļlietām tikai tad, ja ūdenī starptu un dziļumu atrodas kāds no pieaugušajiem;
- jūrā uzmaniet bērnu no viņiem, kas var nogāzt no kājām vai radīt tik negaidītu izbīli, ka mazulis no tā vien zaudē līdzsvaru, turklāt vilkmes straume var nemānot peldētāju ienest dziļāk jūrā;
- iekļūstot straumē, saglabājiet mieru, peldiet pa straumi uz priekšu, cenšoties nokļūt tuvāk krastam.

Tāpat ir jāatceras, ko nedrīkst darīt (patiesībā jau visi to zinām, bet vai ievērojam?):

- nepeldieties alkohola reibumā;
- nedodieties ūdenī, ja esat pārkarsuši vai slikti jūtaties;
- nepeldieties, ja pēc pēdējās ēdienreizes ir pagājušas mazāk par divām stundām;
- nepeldieties un neienirstiet vienatnē;
- neleciet ūdenī no tiltiem un konstrukcijām, kas tam nav paredzētas;
- nekad neklieđdziet „palīgā, slīkstui!”, ja tas ir tikai joks, jo tad var gadīties, ka nopietnā gadījumā jums neviens nepievērsīs uzmanību;
- nirstot nelaidiet no plaušām ārā gaisu;
- nepeldiet aiz bojām;
- netuvojieties ūdens transportlīdzekļiem (laivām, katamarāniem, ūdensmotocikliem un tamlīdzīgi);

- neizmantojiet nejauši izvēlētus ūdens transportlīdzekļus;
- nepeldiet pāri ūdenstilpnēm, nepeldiet dziļumā; dižošanās ar to, ka vari aizpeldēt vistālāk vai pārpeldēt pāri upei, nav tā vērtā, lai riskētu ar savu dzīvību;
- nepeldieties stiprā vējā, naktī vai negaisa laikā; nakts nav labākais peldēšanas laiks, jo, aizpeldot tālāk no krasta, var apjukt un zaudēt orientēšanās spēju.

Ja redzat, ka kāds nonācis nelaimē, tad, pirms doties palīgā, izvērtējiet pats savu drošību! Slīcēju var glābt tikai cilvēks, kurš labi apguvis peldēšanas tehniku un zina pagēmienu, kā satvert cietušo un izvilkāt viņu krastā. Glābējam vēlams izmantot kādu peldlīdzekli – bumbu, piepūšamu rotaļlietu un tamlīdzīgi. Slīcējam var sniegt palīdzību no krasta, pametot virvi vai kādu peldošu priekšmetu, kas palīdzētu noturēties virs ūdens.

Nelaiemes gadījumā nekavējoties jāizsauc glābēji! Jāzvāna pa tālruni 112 vai 115, ja nelaime notikusi jūrā. Pēc iespējas precīzāk jānorāda nelaiemes vietas koordinātas un piebraukšanas iespējas. Glābēji jāsaņaida un jānorāda cietušā atrašanās vieta.

Kaut gan jūra un arī iekšējie ūdeņi ir mūsu dabas bagātība un ļoti iecienītas atpūtas vietas, ne brīdi nedrīkstam aizmirst par savu, mūsu līdzilvēku un, pats galvenais, bērnu drošību! ■

Kuģošanas bizness kļūst arvien saspringtāks

Ir vairākas problēmas, ar kurām saskaras ne tikai mūsdienu kuģošanas nozare, bet arī ikviens jūrnieks. Šoreiz par dažām specifiskām lietām, ar kurām nākas rēķināties ikdienas darbā, strādājot jūrā.

Nesagatavoti vai vāji sagatavoti jūrnieki ar viltotiem dokumentiem

Aģentūra "Maritime Shipping Act" brīdina, ka pieaug viltotu dokumentu izsniegšana jūrniekiem, tāpēc ļoti svarīgi ir identificēt viltus darbā iekārtošanas kompānijas. Diemžēl to izdarīt ir visai grūti, tāpēc par problēmu kuģošanas biznesā kļūst kompānijas, kuras sevi reklamē kā darbā iekārtošanas biroji. Uz lēto karogu kuģiem visvairāk ir nodarbināti Filipīnu, Ukrainas, Ķīnas, Bangladešas, Pakistānas un Šrilankas jūrnieki, kuriem arī visbiežāk tiek identificēti viltoti dokumenti. Pēdējos gados Filipīnās un Ukrainā institūcijas ir sākušas problēmas nopietni risināt, gan lai uzlabotu savu jūrnieku profesionālo līmeni, gan nepieļautu viltotu dokumentu izsniegšanu, turpretī tādā jūrnieku darba tirgus aizpildītājā kā Indija valsts un profesionālās jūrniecības institūcijas nepievērš vajadzīgo uzmanību nedz jūrnieku izglītībai, nedz arī jūrnieku dokumentu izsniegšanas kārtībai, tāpēc darba tirgū nonāk jūrnieki, kuriem trūkst profesionālo zināšanu, un tas ir signāls, ka Indijas jūrnieki varētu meklēt viltus kompānijas un saņemt viltotus dokumentus, lai atrastu darbu jūrā.

Aģentūra "Maritime Shipping Act" nopietni iesaka neaizmirst par apdraudējumu, ko kuģošanas drošībai un drošībai uz kuģa nodara cilvēki, kas bez profesionālām zināšanām un ar viltotiem dokumentiem nonāk jūrnieku darba tirgū. Reizē aģentūras speciālisti arī atzīst, ka reāli cīnīties ar viltotu dokumentu izsniedzējiem un tiem, kuri šādus dokumentus ļaunprātīgi izmanto, ir visai sarežģīti.

Nokļūšana krastā ir ierobežota

Līdz 2004. gadam, kad vēl nebija pieņemts ISPS kodekss, kuģu apkalpi locekļi pavisam vienkārši savā brīvā laikā varēja doties krastā, lai atpūstos, bet tagad pārvietošanās brīvība ir ierobežota. Drošības nolūkā jūrniekiem nav atļauts doties uz jūrnieku klubiem un nereti pat kristīgo misiju kapelāniem ir aizliegts apmeklēt jūrniekus uz kuģa.

Otrs iemesls, kāpēc jūrnieki nevar nokāpt krastā, ir saspringtais darba grafiks. Kuģa iekraušanas un izkraušanas operācijas ir jāveic maksimāli īsā laikā, kas, protams, samazina brīvā laika izmantošanas iespējas krastā.

Nepietiek laika kuģa apkopei

Jūrniecības organizācijas pasaulē pauž satraukumu, ka ostās ir arvien mazāk iespēju un laika veikt kuģiem tehnisko apkopi. To apliecina arī jūrnieku aptauju rezultāti. Kuģu īpašnieku stingrā prasība iespējami ātrāk apstrādāt kravu un ostu dienestu vēlme iespējami ātrāk kuģus dabūt prom no ostas atstāj ļoti maz laika kuģu apkopes darbiem.

ILO aicina Starptautisko Jūrniecības organizāciju sagatavot pieprasījumu ostu pārvaldēm, aicinot cik vien iespējams izrādīt pretimnākšanu un sadarboties ar apkalpēm, lai tās varētu pagūt apkopt un sagatavot kuģi jaunam reisam.

Kuģu apkalpes nepārzina jaunākās tehnoloģijas

Kuģi kļūst arvien modernāki un tehnoloģiski sarežģītāki, tāpēc kuģu projektētājiem un būvētājiem vajadzētu veikt kuģa personāla apmācību. Īpaši jau tāpēc, ka krastā kursus jūrniekiem nereti vada speciālisti, kas paši pēdējo desmit gadu laikā nav strādājuši jūrā. Liels mīnuss ir arī tas, ka parasti tiek sertificēti tikai kuģu kapteiņi un vecākie mehāniķi, bet pārlietu maz tiek darīts, lai visa kuģa apkalpe orientētos jaunajās tehnoloģijās. Ir izstrādātas labas darba filmas, ar kurām kuģu īpašniekiem būtu jāapgādā kuģi, lai apkalpes regulāri varētu papildināt zināšanas.

Modernās tehnoloģijas ir mainījušas komunikāciju ar krasta dienestiem un saziņu ar citiem kuģiem, jūrnieku ikdienas darbā ir ienākusi autopilota navigācija, globālās pozicionēšanas sistēmas (GPS) un elektroniskās pozicionēšanas sistēmas (ECDIS), vēl daudzas sistēmas tiek pilnīgotas un kļūst arvien sarežģītākas,

bet it bieži trūkst pietiekami informētu un sagatavotu jūrnieku un diemžēl pietrūkst arī integrācijas starp šīm tehnoloģijām, kas uzskatāms par vājo punktu kuģošanas biznesā.

Kādā no žurnāla "Jūrnieks" numuriem bija aprakstīta tankkuģa "Torrey Canyon" traģiskā avārija, kad jūrā izplūda tūkstošiem tonnu jēlnaftas, kas vēl pēc 50 gadiem nodara kaitējumu videi. Avārijā vainoja tikai un vienīgi kapteini, taču jau toreiz aizsākās un joprojām turpinās diskusijas par to, cik lielu atbildību var novelt tikai uz vienu cilvēku – kuģa kapteini, ņemot vērā, piemēram, kuģa konstrukcijas iespējamās nepilnības un ekonomisko spiedienu uz kapteini.

Aprakstītais nav vienīgi pagātnes stāsts

Tās pašas problēmas pastāv arī tagad un kļūst arvien aktuālākas. Sarunās ar kapteiņiem un citiem kuģu virsniekiem nākas dzirdēt par to spiedienu, ko kuģu īpašnieki izdara uz kuģu kapteiņiem. Laiks ir nauda, un ar to ir pateikts viss. Bet, atgriežoties pie jautājuma par moderno tehnoloģiju iespējām, atgādināsim, ka analītiķi topošajiem jūrniekiem iesaka skaidri apzināties, ka šīs iespējas nav izsmeltas, viss dinamiski attīstās un strauji mainās, tāpēc ikvienam vajadzētu skaidri saprast, kādus uzdevumus iespējams veikt ar jauno tehnoloģiju palīdzību vai vispār atstāt šo tehnoloģiju ziņā, bet par ko atbildība jāuzņemas pašam speciālistam un ar kādu precizitāti viņam jāveic savas darbības.

Zināmā mērā situāciju sarežģī arī tas, ka uz kuģiem strādā starptautiskas apkalpes, tāpēc jūrniekiem dažkārt ir apgrūtināta komunikācija, atšķirīgs profesionālais līmenis un arī izpratne par savstarpējās komunikācijas veidu.

Viena no problēmām – informācijas trūkums

Nepilnības standartizētajā sistēmā par kārtību, kas būtu jāievēro, ziņojot par starpgadījumiem uz kuģiem, rada

situāciju, ka jūrnieki bieži vien izvēlas neziņot par notikušajiem incidentiem, it īpaši tad, ja jūtas personīgi atbildīgi par notikušo. Speciālists baidās, ka negadījums var atstāt negatīvu ietekmi uz viņa karjeru vai kompānijas prestižu. Bet tas, ka netiek ziņots par negadījumiem, apgrūtina kuģošanas drošības novērtēšanu kopumā. Jāņem vērā arī tas, ka dažādu kultūru jūrniekiem ievērojami atšķiras izpratne par drošību un to, kas ir vai nav vērtējams kā starpgadījums.

Summējot visus šos jautājumus, rodas pamatotas bažas par iespējamo apdraudējumu kuģošanas drošībai. Ja trūkst patiesu ziņu par to, kas notiek uz kuģa, piemēram, kādi tehniskie uzlabojumi nepieciešami vai kāda papildu apmācība vajadzīga apkalpei, lai viens vai otrs starpgadījums vairs neatkārtotos, veidojas nepareiza informācija par drošības līmeni. Vāja drošības pārvaldība un nepilnīga informācijas koordinācija noved pie drošības budžeta samazināšanas, bet tas automātiski rada vēl lielāku spiedienu uz kuģa apkalpi.

Lai gan formāli skatītās, ka MLC konvencija aizsargā jūrnieku tiesības un ierobežo darba devēju vēlmi pārslogot jūrniekus, sarunās ar jūras virsniekiem tomēr nākas dzirdēt par milzīgu spiedienu no kuģu īpašnieku puses. Skarbā darba vide ir tāda, ka kuģu apkalpes bieži vien strādā bez atelpas, īpaši īsajos reisos, kad kuģis bieži ieiet ostā un jāsagatavo jaunas kravas uzņemšanai. Vēl jo sarežģītāk viss veidojas, ja kuģa maršruta scenārijs mainās. Negatīvu ietekmi atstāj arī apkalpiju skaitliskā sastāva samazināšana, reizē pieaugot darba apjomam. Šādi apstākļi rada papildu stresu, kas vistiešākajā veidā atspoguļojas jūrnieku darba kvalitātē.

Diemžēl joprojām nav veikti nopietni pētījumi par to, kas cilvēkam liek pieļaut kļūdas, tieši tāpat nav pievērsta pietiekama uzmanība tik bieži piesauktajam cilvēka faktoram. Vienā no Lielbritānijas "P&I Club" pētījumiem, par kuriem tas ziņojis arī IMO, skaidri izgaismojas, ka nepieciešams lielāks līdzsvars starp darba efektivitāti, vides problēmām, drošību un jūrnieku labklājību. Būtu nepieciešams izstrādāt prasības un veikt vēl dziļākus pētījumus, lai iegūtu pilnīgāku informāciju par drošības līmeni uz kuģiem un iespējami precīzi varētu reaģēt uz cilvēka faktora izraisītajām problēmām un to ietekmi uz drošību uz kuģa un kuģošanas drošību.■

Domājot par jūrnieku garīgo veselību

"The International Seafarers' Welfare and Assistance Network" (ISWAN) izdevusi jūrnieku garīgās veselības ceļvedi, kas domāts tam, lai palīdzētu jūrniekiem pārvarēt emocionālo stresu, kas rodas, strādājot noslēgtā vidē un mēnešiem nenokāpjot krastā.

Jaunā rokasgrāmata ir daļa no ISWAN jūrnieku veselības aprūpes un informācijas programmas, ko uzrauga psihiatrijas doktors Penijs Baklums. Jūrnieku garīgās veselības rokasgrāmatā ir padomi, kā pārvarēt emocionālo spiedienu un atpazīt pirmās pazīmes, kas liecina par problēmu tuvošanos.

ISWAN speciālisti ir pārliecināti, ka pēdējā laikā pieaug izpratne par garīgā līdzsvara nozīmi.

ISWAN sadarbojas ar citām labdarības organizācijām, kuģu īpašniekiem un arodbiedrībām, lai atbalstītu jūrniekus un viņu ģimenes.

Jaunā rokasgrāmata ir tulkota filipīniešu, hindu, krievu, arābu un spāņu valodā.■

Apsūdzība par konkurences kropļošanu

ASV Baltimoras apgabaltiesā celta apsūdzība pret bijušajiem "Wallenius Wilhelmsen Logistics" (WWL) vadītājiem par sazvērēstību cenu noteikšanā *ro-ro* kravu pārvadājumiem uz un no ASV un citos maršrutos, tostarp par pakalpojumu cenu saskaņošanu Baltimoras ostā.

Līdz šim apsūdzība izvirzīta astoņiem cilvēkiem, četrus no tiem tiesa atzinusi par vainīgiem un piespriedusi reālus cietumsodus, vēl četri izsludināti starptautiskajā meklēšanā.

WWL atzīta par vainīgu konkurences kropļošanā, saskaņojot pārvadājumu un pakalpojumu maksu ar konkurējošajām kompānijām NYK,

"K-Line" un CSAV. WWL ir ceturtā kompānija, kas atzinusi savu vainu, kopumā tām piespriedis 230 miljonu dolāru liels naudas sods.

Šis tiesas spriedums un vainīgo sodīšana ir solis uz priekšu, lai kuģošanas nozarē mēģinātu atjaunot godīgu konkurenci.■

Cik jūrniekiem ir pieejami interneta pakalpojumi?

"Nautilus International" (NI) veiktā aptauja liecina, ka 6% jūrnieku interneta pieslēgumu saņēma ar krastu atzīst par pietiekamu.

Pēc ANO datiem, 85% Eiropas valstu nodrošina platjoslas internetu, un tas nozīmē, ka piekļuve internetam nav greznība, bet gan mūsdienai cilvēka pamattiesības.

Aptauja, kurā piedalījās 1790 jūrnieku un 18 kuģošanas kompānijas, parādīja, ka jūrniekiem ir iespējama piekļuve internetam, bet tas ir saistīts ar prāvām izmaksām un ierobežotu interneta ātrumu.

57% jūrnieku ir personīgā e-pasta adrese, bet tikai vienai trešdaļai ir piekļuve sociālajiem tīkliem un medijiem (34%).

14% vadošo kuģošanas biznesa kompāniju atzīst, ka liedz saviem darbiniekiem piekļuves internetu.

83% darba devēju raizējas, ka jūrnieki var izmantot nelegālus pieslēgumus, un arī atzīst, ka pieslēguma izmaksas ir pārāk augstas.

58% darba devēju norādīja, ka apkalpes locekļiem interneta lietošanas dēļ ievērojami krītas uzmanības līmenis un koncentrēšanās spēja darbā.

Komentējot aptaujas rezultātus, NI uzsver: "Tas ir šokējoši, ka mūsdienās jūrā netiek ievērotas tādas cilvēka pamattiesības kā interneta lietošana, ko krastā ikviens uztver kā pašsaprotamu. Pētījums lieliski parāda, ka jūrnieku tiesības tiek pārkāptas, gan palielinot darba slodzi, gan pazeminot dzīves kvalitāti, tai skaitā nenodrošinot iespēju izmantot internetu."■

Jūrniekus darbā iekārto 53 licencētas kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas

Ar jūrnieku darbā iekārtošanu Latvijā nodarbojas 53 licencētas kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas. Tās licencē un uzrauga Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs.

2016. gadā visi 53 komersanti kopā ir iekārtojuši darbā uz kuģiem aptuveni 8600 Latvijas jūrnieku jeb aptuveni 74% no kopējā Latvijas jūrnieku skaita tirdzniecības flotē. No tiem 50% ir virsnieki, 33% ierindas jūrnieki, 13% apkalpojošais personāls un 4% praktikanti.

No pērn darbā iekārtotajiem Latvijas jūrniekiem aptuveni 51% strādāja uz naftas un ķīmijas tankkuģiem, aptuveni 13% uz ro-ro kravas kuģiem, aptuveni 11% uz gāzes tankkuģiem, pārējie uz citu tipu kuģiem.

2016. gadā 31 kuģu apkalpju komplektēšanas kompānija nodrošināja prakses vietas 486 kadetiem – Latvijas jūrniecības mācību iestāžu audzēkņiem un studentiem.

Darbā iekārtoto Latvijas jūrnieku skaita ziņā desmit lielākie komersanti ir SIA "LSC Shipmanagement", SIA "Hanza Jūras menedžments", SIA "Lat.B.G.I.", "Anglo-Eastern" (UK) filiāle Latvijā, SIA "LAPA Ltd", SIA "CSM Baltija", SIA "Ultramarin", SIA "Astor Shipmanagement", SIA "Interrorient Navigation (Latvia) Co. Ltd" un SIA "BSM Crew Service Centre (Latvia)". Lielākā daļa šo komersantu ir apvienojušies Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijā.

Latvijā licencētie jūrnieku darbā iekārtošanas komersanti apkalpo ne tikai Latvijas, bet arī citu valstu jūrniekus, iekārtojot tos uz dažādu valstu kuģiem.

Jūrnieku reģistra veiktā jūrnieku darbā iekārtošanas komersantu

Domājot par cilvēku drošību un tiesisko aizsardzību jūrā



2014. gada 3. aprīlī Apvienotajā Karalistē nodibināja sabiedrisko organizāciju "Cilvēktiesības jūrā" ("Human Rights at Sea", HARS), kurai 2015. gada pavasarī tika piešķirts labdarības organizācijas statuss un kuras mērķis ir veidot un papildināt starptautiskās sabiedrības izpratni par tiem procesiem, kas attiecas uz cilvēku tiesību ievērošanu jūrā.

Deivids Hemonds.



UZZIŅAI

kuri palikuši neaizsargāti, atrodas ārpus valstu un starptautisko jūrniecības organizāciju redzesloka un strādā bez likuma aizsardzības.

Izmisuma dzīti, bēgot no nabadzības, jūrnieki nonāk verdzībā un tiek pakļauti necilvēcīgiem darba un sadzīves apstākļiem. Viņu dzīvības tiek apdraudētas, tiesības ignorētas, bet tiem, kuriem izdodas izkļūt no verdzības jūrā, netiek nodrošināta pienācīga fiziskā un psiholoģiskā rehabilitācija.

Daudzi pazudušie jūrnieki, kuru vārdi ierakstīti HRAS pazdušo jūrnieku reģistrā, ir iekļauti arī meklējamu jūrnieku sarakstā. Daudzi no viņiem noteikti jau ir gājuši bojā, un lielais bojā gājušo jūrnieku skaits norāda, ka ir jāturpina darbs pie cilvēktiesību jautājuma reālas risināšanas. Savā darbā esam pārliecinājušies, cik izmisīgi pazudušos jūrniekus meklē viņu ģimenes, un tas, ka arī sabiedriskās organizācijas ir iesaistījušās šo jūrnieku meklēšanā, dod ģimenēm kaut nelielu morālu atbalstu."

MLC 2006 nosaka minimālos jūrnieku tiesību standartus, bet ar to vien ir par maz, lai reāli būtu ievērotas un garantētas cilvēktiesības jūrā.

Viens no svarīgākajiem jautājumiem, ko uzdod sabiedriskās organizācijas un jūrnieku programmas: kā joprojām var saglabāties situācija, ka globālās jūras tirdzniecības straujais pieaugums nav sasaistīts ar cilvēku drošību un tiesisko aizsardzību jūrā?

Sabiedriskajai labdarības organizācijai "Cilvēktiesības jūrā" uz brīvprātīgas darbības principiem pievienojas arvien vairāk ar jūrniecības nozari saistītu speciālistu. Viņi strādā, lai mazinātu, bet ideālā variantā izskaustu pārkāpumus pret jūrniekiem un sniegtu profesionālu palīdzību nelaimē nonākušajiem. Piemēram, šā gada pavasarī organizācijai pievienojās Bristoles universitātes profesore Sofija Galvani, lai ar savām zināšanām piedalītos labdarības organizācijas zinātniski pētnieciskajā darbā, publicētu zinātniskus un izglītojošus rakstus, kā arī iesaistītu studentus cilvēktiesību aizstāvības projektos.

"Esmu gandarīta, ka varu būt nodērīga cilvēktiesību aizsardzības darbā. Man ļoti pievilcīga šķiet organizācijas īstenotā politika, jo beidzot patiešām tiek sadzirdēti un uzklausi no cilvēktiesību pārkāpumiem cietušie upuri."

Lai gan paveikts jau daudz – panākta sadarbība ar Eiropas Komisiju, IMO un citām starptautiskām jūrniecības organizācijām, 2016. gada septembrī sarīkota starptautiska konference par cilvēktiesībām jūrniecības nozarē, izveidoti e-apmācības kursi par pirmo palīdzību un glābšanu jūrā un stresa pārvaldību jūrā, bet tuvākajā laikā būs vēl e-apmācības kurss par darba tiesībām, HRAS izpilddirektors Deivids Hemonds uzskata, ka nav pamata pašapmierinātībai, jo risināmu problēmu vēl ir ļoti daudz.■

licencēšana un uzraudzība ir ļoti svarīga Jūras administrācijas darbības sastāvdaļa, jo Latvijai kā ES un dažādu starptautisko jūrniecības konvenciju dalībvalstij jānodrošina, lai šīs kompānijas īstenotu atbilstoši kvalificētu jūrnieku godīgu un drošu iekārtošanu darbā uz kuģiem atbilstoši saistošajiem nacionālajiem un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem.■

Pamesti jūrā likteņa varā

Ziņu aģentūra "Gulf Times" ziņo, ka Dienvidaustrumāzijas ūdeņos bez naudas, pārtikas un ūdens ir pamesti apmēram 22 kuģi un 97 jūrnieki.

Indijas valdība ir atzinusi, ka palīgā saucieni arvien pieaug, bet neviens nevar droši pateikt, cik jūrnieku kopā ar kuģiem ir pamesti Šrilankā, Filipīnās, Mjanmā un Pakistānā.■

Atbrīvota tirdzniecības kuģa "Yas" apkalpe

2017. gada jūnijā tika atbrīvoti Panamas karoga tirdzniecības kuģa "Yas" apkalpes locekļi – seši indieši, pieci ukraiņi un viens sīrietis. Aprīlī kuģis tika sagūstīts Adenas līcī un nogādāts Jemenas ostā. Apkalpei izdevās sazināties ar ITF inspektoru Muhamedu Aračedi un pāvestīt, ka kuģa īpašnieks, nenokārtojis nepieciešamos maksājumus, ir pametis kuģi likteņa varā, atstājot apkalpi bez iztikas līdzekļiem, pārtikas, dzeramā ūdens. Tā kā kuģis atradās karadarbības zonā Adenas līcī un jūrniekiem tika konfiscētas pasēs, nebija pamata cerēt, ka viņus varētu repatriēt. Situāciju vēl jo vairāk sarežģīja tas, ka valsts robeža bija slēgta holēras epidēmijas dēļ.

ITF inspektors rīkojās operatīvi – sazinājās ar Adenas konteineru termināļa Jemenas filiāli, kuras darbinieki iesaistījās jūrnieku nogādāšanā mājās.■

Ukraina informē: Krimā un Sevastopolē izsniegtie jūrnieku dokumenti uzskatāmi par nederīgiem

Pēc aģentūras "Interfax" ziņām, Ukraina paziņojusi Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai, ka okupētajā Krimā un Sevastopolē izsniegtie jūrnieku dokumenti nav derīgi.

"Jebkurš dokuments – gan kvalifikācijas sertifikāts, gan jūrnieka personu apliecinošs dokuments, kas izsniegts pēc 2014. gada 15. jūlija, nav derīgs. Tiem nav

juridiska spēka un tos var uzskatīt par viltojumiem," teikts Ukrainas valdības preses dienesta izplatītajā paziņojumā.

Ukraina īpaši pievērš uzmanību tam, ka dokumenti, ko izsniedz Ukrainas juridiskās iestādes – Izmailas, Mariupoles, Nikolajevas, Odesas, Hersonas un Černomorskas ostu pārvaldes, paliek spēkā.■

Jūrnieki bez izglītības un kompetences, bet ar dokumentiem

Pirms pieciem gadiem “Mona Lisa” projekta ietvaros veiktie pētījumi parādīja, ka darba tirgū ir liels skaits jūrnieku ar viltotiem izglītības dokumentiem. Lai gan pētnieki atzīst, ka šo dokumentu skaits mērojams tūkstošos, tomēr neviens nespēj kaut aptuveni pateikt, cik tad īsti jūrnieku ar viltotiem izglītības dokumentiem un kompetences sertifikātiem strādā tirdzniecības flotē. Vēl jo vairāk problēmu padziļina lēto karogu valstu izsniegtie un apliecinātie dokumenti, par kuru izcelsmi un patiesīgumu ziņas faktiski nav iegūstamas.

Liels viltoto dokumentu skaits ir visai pārsteidzošs fakts, ja ņem vērā IMO stingro nostāju un prasības attiecībā uz jūrnieku kompetences standartiem, lai nodrošinātu kuģu drošu un efektīvu ekspluatāciju, īpaši jau apzinoties, ka jūrnieku profesionalitātei ir tieša ietekme uz cilvēku dzīvības aizsardzību, kuģošanas drošību un vides aizsardzību.

STCW konvencija ir tas standarts, kas pieņemts, lai nodrošinātu jūrnieku kompetences visaugstāko līmeni, diemžēl kuģošanas biznesā arī nākotnē nevarēs būt pārliecināts par jūrnieku dokumentu autentiskumu, jo ir virkne kuģu karogu valstu administrāciju, kuras par savu pienākumu un mērķi nav izvirzījušas jūrnieku dokumentu autentiskuma pārbaudi. Viltotu dokumentu aprites risku vēl jo vairāk pastiprina iespēja tos nopirkt par skaidru naudu, kas apgrūtina notikušā darījuma pierādīšanu.

Liels risks joprojām ir ar Krievijā un Ukrainā izdotiem dokumentiem, jo šajās valstīs fonu veido ekonomiskā situācija.

Krievijas Valsts Juridiskās akadēmijas bijušais rektors Oļegs Kutafins, kurš pēta viltoto izglītības dokumentu izplatību, pamatojoties uz vairāku gadu pētījumu rezultātiem apgalvo, ka krāpnieciskās kompānijas, kuras piedāvā viltotus izglītības dokumentus un kompetences sertifikātus, aug kā sēnes pēc lietusu un mūsdienu attīstīto tehnoloģiju laikmetā ir liels skaits interneta vietņu, kas nodarbojas ar šo biznesu. Desmitiem viltotu firmu pārdod tās vai citas mācību



iestādes izglītības dokumentus un dažādu kursu sertifikātus, kuri ir tik kvalitatīvi pakaļdarinājumi, pat ievērojot nepieciešamos drošības un aizsardzības kodus, ka pat ekspertiem ir vajadzīgas pamatīgas zināšanas, pieredze un ir krietni jānopūlas, lai viltojumus atšķirtu no oriģināliem. Dokumentu viltošana ir liels bizness, un viltotājus no nelikumīgās darbības nespēj atturēt pat daudzās ierosinātās krimināllietas.

Oļegs Kutafins: “Pēc Padomju Savienības sabrukuma Krievijā un citās postpadomju republikās strauji pieauga pēcdiploma zinātniskā grāda ieguvēju skaits. Aptuveni puse no visiem disertāciju aizstāvējušajiem zinātnisko grādu vienkārši nopirka.

Līdzīga situācija kā šajā reģionā ir arī tādās trešās pasaules valstīs kā Filipīnas, Indija, Šrilanka un vēl citas, kur ir liels skaits jūrnieku izglītības dokumentu viltojumu, kas

izskaidrojams ar iespējām, ko piedāvā darbs jūrā.”

Viltoto jūrnieku dokumentu tematikai īpašu vērību velta arī tādi jūrniecības izdevumi kā “Marine Report”, “Fireplay”, “Seaways”, “Lloyds” un citi.

Pēc provizoriskām aplēsēm, viltoti sertifikāti ir aptuveni 20% jūrnieku. Ar viltotiem dokumentiem darba tirgū visbiežāk nonāk vecākie mehāniķi – aptuveni 22%, mehāniķi – 19%, vecākie virsnieki – 10%, klāja virsnieki – 4%, ierindnieki – 9%.

Ir ziņas, ka Panamas Kuģu reģistrā cilvēks bez kvalifikācijas un pieredzes var saņemt jūrniekam nepieciešamo sertifikātu par 4500 ASV dolāriem, tomēr pētījumi liecina, ka pēdējo piecu sešu gadu laikā situācija ir uzlabojusies un iegūt viltotus dokumentus šeit kļūst arvien sarežģītāk.

Saskaņā ar IMO informāciju tikai piecas karoga valstis ir ziņojušas par viltotiem jūrnieku sertifikātiem. Kādā no liecībām teikts: “Kiprai ļoti liela problēma ir Sīrija un Libāna, kurām pieder salīdzinoši lielas kuģu tonnāžas un kuras uz saviem kuģiem nodarbina jūrniekus ar viltotiem dokumentiem.”

Ja aizdomās par viltotiem dokumentiem turēto aiztur ostā un izcelsmes valstij tiek pieprasīta informācija, to var saņemt ātrākais četrus darba dienu laikā, bet 90% gadījumu nepieciešama nedēļa. Kuģi nevar atļauties tik ilgu laiku pavadīt ostā, tāpēc reālā situācija ir tāda, ka jūrniekiem atļauj turpināt darbu, nesagūstot atbildi par dokumentu atbilstību. ■

Vai kuģu sagriešana glābs situāciju?

Viens no galvenajiem BIMCO analītiķiem Pīters Sandams uzskata, ka zemais pieprasījums konteinerkuģu pārvadājumu tirgū varētu būt stimuls novecojušo kuģu nodošanai lūžņos.

77% konteinerkuģu jaudas pasaulē un 96% Austrumu – Rietumu tirgus kontrolē trīs alianses, taču jāpatur prātā, ka 57% no visiem TEU pārvadājumiem nenotiek starp Austrumiem un Rietumiem.

Eksperts uzskata, ka jaunās prasības par balasta ūdeņiem un sēra satura samazināšanu, kas stāsies spēkā 2020. gadā,



varētu ietekmēt kuģu īpašnieku lēmumu nodot sagriešanai savus kuģus, jo to modernizācija atbilstoši jaunajām prasībām varētu būt pārlieku dārga un neizdevīga. Tomēr BIMCO eksperti domā, ka nav pāreizi nozares izaugsmes plānus būvēt uz kuģu sagriešanas rēķina. ■



Ko vajadzētu mācīties no kļūdām?

“Clarkson Research”, vērtējot situāciju kuģubūves tirgū, kas norāda uz jaunu kuģu būves pasūtījumu ievērojamu samazināšanos, secina, ka situācija šajā jomā var mainīties vien tad, ja pieaugs tirdzniecības aktivitāte, mazāk efektīvus un gados vecākus kuģus nomainīs modernāki, kā arī tiks pieņemtas stingrākas vides prasības. Lai gan pašreizējais tirdzniecības kuģu jaudas pārpalikums pasaulē ir milzīgs, tā nebūt nav pirmā reize, kad šis tirgus piedzīvo tādu situāciju. Pēc “Clarkson” analītiķu domām līdzīga situācija ir bijusi 70. gadu

beigās, kad pasūtījumu apjoms samuka pat par 64%. No 2010. līdz 2014. gadam tas samazinājās par 34%.

“Clarkson” prognozē, ka 2018. gadā pasūtījumu apjoms varētu samukt vēl par 18% un turpinās samazināties līdz pat 2019. gadam. Lai gan 2017. gadam kuģu būvētavām bija 353 kuģu būves pasūtījumi, gandrīz pusei no tiem nebija noslēgti būves līgumi. Pēc “Clarkson” ieskata, kuģu būvētāji cer, ka lejupslīde apstāsies un kuģu būves pasūtījumi atgriezīsies. ■

Naftas platformas apdraud vidi



Prāmji var izglābt kuģubūves nozari

Dienvideiropas, Āzijas, Japānas un arī Eiropas ostu infrastruktūra lielā mērā ir veidota tā, lai varētu apkalpot prāmjus un ro-ro kuģus. Tā kā šo kuģu satiksme ik gadus pieaug, bet paši kuģi noveco, tieši prāmju būve tiek uzskatīta par vienu no kuģubūves izaugsmes potenciālajām iespējām. Tā kā daudzas kuģu būves rūpnīcas Eiropā ir vai nu slēgtas, vai arī jau veic lielo kruīza kuģu būvi, šā tipa kuģu pasūtījumi var mazināt spriedzi kuģu pasūtījumu tirgū citviet pasaulē, piemēram, Dienvidkorejā, Ķīnā vai Japānā. Viens no lielajiem Eiropas pasūtītājiem varētu būt Francija, kura nodrošina satiksmi starp tai piederošajām salām Atlantijas okeāna piekrastē, kur divās salās vien vasaras sezonā iedzīvotāju skaits pieaug no 5 tūkstošiem līdz 35 tūkstošiem. ■

Mēs esam profesionāļi un nevaram atļauties tādi nebūt!

Principiāla, profesionāla, pārliecināta, pedantiska. Tā pēc pāris stundu ilgās sarunas es raksturotu MAGONI VĪTOLU. Desmit gadu laikā, kopš pabeigta Latvijas Jūras akadēmija un iegūta kuģu vadītāja specialitāte, Magone ir kāpusi pa karjeras kāpnēm un tagad pilda kapteiņa vecākā palīga pienākumus uz “Latvijas kuģniecības” tankkuģa “Latgale”, kas pārvadā gaišos naftas produktus. Kuģošanas, pareizāk sakot, darba ģeogrāfija ir visai plaša: Eiropa, Amerika, Āfrika. Ir būts visur, izņemot Austrāliju un Antarktīdu. Uz jautājumiem Magone atbild konkrēti, bez liekas jūsmas un nereti jūrniekiem piemītošās jūrnieka profesijas romantizēšanas. Un mūsu saruna ir par izvēlēm, priekšstatiem, darbu, principiem un dzīvi.

– Karjerā esat tālu tikusi, bet iesākumā bija izvēle un studijas.

– Nolēmu, ka mācīšos Latvijas Jūras akadēmijā, un to arī izdarīju, bet nekāda diža pamatojuma šim lēmumam nav, un arī ģimenes tradīciju nav. Studiju laiks akadēmijā bija kā studijas jebkurā citā augstskolā – mācības ir mācības. Bet izvēle ir bijusi simt procentu pareiza, es neko nenožēloju, esmu apmierināta ar savu dzīvi un karjeru. Viss ir ideāli!

– Arī pirmā jūras prakse, kas daudziem ir jā vai nē atbilde izvēlētajai profesijai, jūs nepārsteidza?

– Prakse bija ļoti interesanta, es uzzināju, ko nozīmē mazgāt traukus. Bet viss pārējais jau ir katra paša ziņā. Daudz laika pavadīju mācoties, jo zināju, ka man to visu vajadzēs, tāpēc personīgi man pirmā prakse pagāja pilnvērtīgi un es no tās ļoti daudz ieguvu.

– No kapteiņiem esmu dzirdējis stāstus, ka studenti, atnākot praksē, saka: jums man ir jāpasaka, jāparāda. Tagad arī pie jums nāk studenti.

– Pati nekad nevienam neko neprasīju, gāju un paņēmu to, ko man vajag. Un parasti arī atradu to, ko man vajag. Ja nu galīgi netiku skaidrībā, tad meklēju palīdzību, bet visu var izrakt, ja tikai rok. Pret kadeti, kuri atnāk praksē, man

ir tieši tāda pati attieksme – vai nu tu gribi, vai negribi, un, ja negribi, tad tā ir tava problēma. Ļoti daudzi, kuri atnāk praksē, nezina, ko prasīt pašam no sevis. Kadets atnāk un gaida, lai viņu māca, bet neviens to nedarīs, jo mēs uz kuģa neesam skola, augstskola vai kursi. Mēs pildām savu kontraktu, un ja kāds ko vēlas uzzināt un jautāt, mēs viņam palīdzam. Es vienmēr saku saviem praktikantiem: ja tev ir kāds jautājums par konkrētu lietu, tad ej pie konkrētā speciālista, kas ar to nodarbojas praktiski. Ej pie bocmaņa un prasi, ko viņš dara, jo tikai viņš par to vislabāk varēs pastāstīt. Ir jāveidojas izpratnei, un es esmu gatava parādīt virzienu, kurā vajadzētu skatīties, bet jāmeklē ir katram pašam. Un viss ir atkarīgs no cilvēka.

– Vai jūsu skatījumā cilvēki vairāk ir ar vēlmi izzināt, vai tomēr viņi vairāk ir pasīvi?

– Vairāk pasīvi. Bet tas nav tikai jūrniecībā, tas ir jebkurā jomā. Cilvēki vispār ir pasīvi, un tāds ir šodienas sabiedrības spogulis, cilvēks pēc būtības ir slinks. Diemžēl tā ir.

– Strādājat “Latvijas kuģniecībā”, kāpēc šāda izvēle?

– Nedomāju, ka katram manam lēmumam ir bijis kāds konkrēts pamatojums: izvēlos tāpēc, ka... “Latvijas kuģniecībā” izgāju pirmo praksi, tad pamēģināju strādāt citur un atgriezos. Mani šeit viss

apmierina, ir veiksmīga karjera un iespējas.

– Neskatoties uz dzimumu?

– Galvenais – sevi ir jāpierāda!

– Tomēr ir jautājums, kas interesē lasītājus, tai skaitā studentus, īpaši studentes, kuras, iespējams, sirds dziļumos vēl šaubās par savu izvēli: kā tad ir sievietei strādāt profesijā, kas tradicionāli tiek uzskatīta par vīriešu darbu?

– Es negribu tā iedalīt! Ir amats un darbs, un ir jāstrādā, bet viss pārējais jau kļūst neprofesionāli. Dzimumam nav nekādas nozīmes, jo es eju strādāt uz kuģa un darīt savu darbu. Ja kādam ar to ir problēmas, tad tās ir viņa, ne manas problēmas. Es zinu, kas jā dara man, kas jā dara maniem padotajiem, ko no manis prasa mana priekšniecība un ko no saviem padotajiem prasu es. Tā un ne citādi! Mēs esam profesionāļi un nevaram atļauties tādi nebūt!

– Esmu runājusi ar jūras virsniekiem, kuri ir teikuši, ka nereti viņiem ir zināmas problēmas ar smago darbu uzdošanu meitenēm kadetēm vai kolēģēm sievietēm.

– Tas ir jautājums par darba organizāciju. Nav jāskatās tik šauri, jo katrs cilvēks var labāk vai sliktāk veikt kādu darbu. Arī starp vīriešiem taču visi nav vienlīdz labi



visos darbos. Jāskatās, kā labāk izmantot konkrētā cilvēka spējas un resursus, ko kuram uzticēt, tāpēc neder tik primitīvs iedalījums kā sieviete un vīrietis.

– Iespējams, ka tieši pašos vīriešos arī slēpjas problēmu sakne, viņu attieksmē pret procesiem uz kuģa, bet, ja viņi par to nerunātu, tad jau šādu problēmu tiešām nebūtu.

– Tā ir psiholoģija, tas ir normāli, un tas ir jāsaprot. Vīriešiem un sievietēm taču ir tik atšķirīga psiholoģija, un, ja to saprot, tad nav problēmu.

– Bet jūsu gadījumā, kas saprot – jūs vai jūsu kolēģi vīrieši?

– Tas ir jautājums vai nu par priekšstatiem – to, kā ir strādāt kopā ar sievieti, vai arī konkrētā situācija, kad es strādāju kopā ar saviem kolēģiem. Varbūt pirmajā nedēļā vēl ir kādi jautājumi, bet pēc tam visi pazūd, noris profesionālas sarunas, jo esam kolēģi. Es ar visu lieliski tieku galā, un cilvēki vēlas strādāt kopā ar mani. Lai gan viņi lieliski zina, ka kopā ar mani ir daudz jāstrādā, viņi tomēr to grib, jo ar mani ir vienkārši strādāt – skaidras prasības un skaidri noteikumi.

– Kā paiet diena uz kuģa?

– Daudz rutīnas darba. Kā jebkurā, arī krasta darbā, ir veicamo darbu apjoms, laiks, kurā tas jāpadara, atbildība par profesionāli un precīzi paveiktu darbu. Atšķirība vien tā, ka uz kuģa darba ir ļoti daudz un tu no tā nekādi nevari atbrīvoties, aiziet mājās un aizmirst. Tas visu laiku ir kopā ar tevi, tāpēc cilvēki uz kuģiem kļūst par darbaholiķiem, jo nav atslēgšanās momenta.

– Tie jūrniki, kuri no jūras pārnākuši krasta darbā, nereti apgalvo, ka, strādājot krastā, laika ir mazāk, nekā bija, strādājot jūrā, kur katrs zināja savu atbildību.

– Uz kuģa ir kārtība, bet tā ir atkarīga no mums pašiem, jo palaist ir ļoti viegli, bet savākt atpakaļ ir grūti, tāpēc no pirmās dienas viss ir jāsaliek pa plauktiņiem, lai visiem viss ir skaidrs.

– Ko nozīmē palaist?

– Nedrīkst ļaut cilvēkiem pārāk daudz brīvības tajās jomās, kurās brīvība nav pieļaujama, jo mēs uz kuģi pirmkārt dodamies strādāt, tāpēc cilvēkiem nevajag atļaut spriest par to, par ko viņi neatbild,

vai izteikt viedokli par lietām, par kurām viņi nav kompetenti izteikt viedokli.

– Jūs strādājat kopā ar dažādu tautību cilvēkiem – latviešiem, krievi, ukraiņiem, filipīniešiem.

– Bet tam nav nekādas nozīmes!

– Vai tad mentalitātei nav nozīmes?

– Mentalitātei ir nozīme, bet vienmēr viss tiek pārāk vispārināts. Katrs cilvēks ir individuāls, tāpēc jārunā par katru konkrētu cilvēku. Protams, jāņem vērā atsevišķu tautu psiholoģija, vide, kurā viņi ir auguši un savādāk redzējuši pasauli jau kopš dzimšanas, bet visa pamatā tomēr ir cilvēks.

– MLC konvencija arī vispirms skatās uz cilvēku un visai noteikti izvirza konkrētas prasības, kas attiecināmas uz cilvēka darba un atpūtas apstākļiem. Kā tās tiek ievērotas uz jūsu kuģa?

– Šajā ziņā mums nekādu problēmu nav, pat tad, ja maršrutā ir bijis ļoti daudz ostu, mēs ar visu lieliski esam tikuši galā. Protams,

▶▶▶ 36. lpp.

▶▶▶ 35. lpp.

strādāt šādā ritmā ir grūtāk, bet ko lai dara? Un neviens arī nesūdzas: kad jāstrādā, tad jāstrādā, kad būs laiks, tad atpūtiesies.

– **Bet šodien cilvēki ne vienmēr un ne labprāt vēlas pieņemt šādus spēles noteikumus, jo uzskata – man ir tiesības uz atpūtu.**

– Tad tev ir tiesības palikt mājās! Nāks cits, kurš gribēs strādāt, kurš būs gatavs pieņemt šos konkrētos noteikumus. Ja cilvēks kaut ko nevēlas, tad kāpēc viņš aizņem vietu, kur varētu nākt kāds, kurš labprāt strādātu?

...tāpēc cilvēkiem nevajag atļaut spriest par to, par ko viņi neatbild, vai izteikt viedokli par lietām, par kurām viņi nav kompetenti izteikt viedokli.

– **Vai savā darbā jūs izjūtat konkurenci?**

– Godīgi sakot, ne pārāk. Tie ir mani kolēģi, ar kuriem kopā strādāju, un viņi nav mani konkurenti vai ienaidnieki, nekādā ziņā!

– **Lai kāptu pa karjeras kāpnēm, vai visu izšķir tikai paša spējas?**

– Jā un nē. Pirmkārt, paša spējas ir pamatu pamats, otrkārt, kā paveicas, un treškārt, vai cilvēks pats vispār to vēlas. Ne jau visi to vēlas un ne jau visiem to vajag. Sekmīgu karjeru nosaka apstākļu kopums un pieredze. Kontrakti mēdz būt ļoti dažādi, bet tieši tas dod nepieciešamo pieredzi.

– **Vai jūsu personiskās ambīcijas ir kļūt par kapteini?**

– Es tās nesauktu par ambīcijām. Ja cilvēks cenšas un dara, tad agrāk vai vēlāk viņš sasniedz mērķi.

– **Tad jautāšu savādāk: vai kapteiņa amats ir tas mērķis, uz kuru tiecaties?**

– Pašlaik es vēlos labi darīt savu darbu, pildīt savus pienākumus un paņemt maksimāli daudz zināšanu un pieredzes, bet uz to, kas būs pēc tam, es pārāk neieciņķējos.

– **Pienākumu droši vien netrūkst. Starptautiskajā jūrniecības vidē ir ne mazums diskusiju**

par to, ka kapteinis un vecākie virsnieki tiek pārslogoti, piemēram, ar lieku birokrātiju un dokumentu aizpildīšanu.

– Nevaru apgalvot, ka tas, ko saka citi, tā arī ir, jo man personīgi nav šādas pieredzes, un viss rodas tikai salīdzinājumā. Jā, mums ir daudz papīru, bet vai tas tiešām ir daudz, ja salīdzina ar citām profesijām? Es tā nedomāju, jo redzu, kā strādā mani paziņas inženieri un cik daudz viņiem ir papīru. Es zinu, kā strādāja mana vecmāmiņa, kura bija skolotāja, un cik daudz papīru bija viņai. Tāpēc neuzskatu, ka mums ir kaut kāds nereāls un nepanesams

papīru kalns uzgāzts. Ja cilvēks prot organizēt savu darbu un laiku, viņš ļoti lieliski ar visu var tikt galā. Tas nav tik viennozīmīgi, un no viena fakta vai viena cilvēka teiktā nevar veidot priekšstatu par nozari. Ja cilvēks skrien ar pieri sienā un kliedz, ka viņam ir grūti, tad viņš ir neprofesionāls cilvēks.

– **Magone, jūs esat absolūts izņēmums, jo līdz šim faktiski nesmu runājuši ne ar vienu jūras virsnieku, kurš nebūtu kaut nedaudz sūdzējies par birokrātiju un papīru jūru.**

– Man vienkārši patīk strādāt, arī ar papīriem, jo tā ir daļa no mana darba. Nevar no darba paņemt tikai to, kas patīk, jo tad cilvēks nekad neko nesasniedz. Ir jāpieņem viss, kas nāk pretī, jāstrādā ar to un jāpilda arī nepatīkami darbi.

– **Tad jau arī ostas valsts kontroli, kura parasti visiem liek stresot, jūs spējat uztvert mierīgi?**

– Mums uz kuģa dažādas inspekcijas nāk tik ļoti bieži, ka man jebkurā laikā ir trīsdesmit minūšu gatavība inspekcijai. Mēs uz to esam gatavi, un viss. Ja ostas ir gandrīz katru dienu, nav laika nebūt gataviem. Tā atkal ir tikai viena no darba niansēm, kā kārtējais eksāmens, kas aizmirstas brīdī, kad inspektors atstāj kuģi. Šis ir prom,

mēs gatavojamies nākamajam, ir jauns plāns un jauni uzdevumi. Un nav tā, ka mēs vēl labu laiku priecājamies, ka esam izturējuši pārbaudi, tam vienkārši neatliek laika, jāiet tālāk.

– **Tomēr pieļauju, ka, kuģojot pirātu rajonos, viss nav tik vienkārši – bija un aizmirsām.**

– Kuģošanu pirātu rajonos es īpaši negribētu izcelt vai uzsvērt, jo tā ir tikai vēl viena darba nianse konkrētajā brīdī, kas liek sagatavoties – mums ir jāizdara tas, tas un tas. Nav jau tā, ka pēkšņi visi uz to vien ir koncentrējušies, jo mums taču visu laiku uz kaut ko ir jākoncentrējas. Jautājums, kā mēs sadalām savu uzmanību. Ir jāsanāk kopā un jāizrunā visas detaļas, bet tā nav nekāda katastrofa – šausmas, mēs ejam uz bīstamu rajonu, ko lai tagad dara!

– **Bet iekšējā spriedze jau paliek...**

– Man tādas īpašas iekšējās spriedzes nav, jo es vairāk koncentrējos uz kravu un profesionālajām lietām, viss pārējais ir papildu pienākumi. Ir noteikta apmācības programma, ko mēs izrunājam un vēlreiz pārlasām, apskatām mācību filmiņas. Kompānija ir izstrādājusi noteiktas procedūras, kuras mums jāizpilda. Ja tas ir kompānijas interesēs un ir nepieciešams, tiek ņemta arī brūnā apšardze, un arī tādi gadījumi ir bijuši, jo tāda ir attiecīgā kuģošanas rajona specifika.

– **Krasta cilvēki par jūrniekiem ikdienišķām lietām un rutīnas darbu var spriest tikai attālināti, vienīgi iztēlojoties kādu konkrētu situāciju. Līdzīgi kā mans rutīnas darbs ir intervēt un izjautāt speciālistus, lai maksimāli plaši informētu lasītājus, lai viņi, piemēram, uzzinātu arī jūsu viedokli par kuģošanu pirātu rajonos un dažādām situācijām, kādas nācies piedzīvot, vai ir bijuši uzbrukuma mēģinājumi jūsu kuģim, kā jūrnieki tiek galā ar spriedzi.**

– Ir bijušas dažādas bīstamas situācijas, bet ar emocijām tam nav nekāda sakara. Ir ļoti emocionāli cilvēki, kuri vienkārši nevar darīt šo darbu. Es personīgi nevaru teikt,

ka mani pārņem kādas īpašas emocijas, jo brīdī, kad kaut kas notiek, prāts koncentrējas uz šo situāciju un ir jādomā, kā to atrisināt, ko darīt, lai būtu iespējami maz negatīvu seku. Nevarētu arī runāt par kaut kādu īpašu disciplīnu īpašos gadījumos, jo disciplīnai ir jābūt visu laiku. Tā nerodas un neizbeidzas, tai vienkārši jābūt, bet attiecīgajā situācijā komandas cilvēki skaidri zina, ko darīt. Ja kāds nezina, viņš nāk un jautā. Galvenais ir panākt, lai cilvēki nebaidās, jo man uz kuģa ir nācies saskarties ar virsnieku sastāvu, pie kura nemaz negribējās vērsties pēc padoma vai vispār kaut ko jautāt, jo vieglāk bija tikt galā saviem spēkiem un ar savu saprašānu. Ļoti svarīgi ir panākt abpusēju komunikāciju, jo tad, ja cilvēki uzticas un zina, ka var pajauties, var jautāt un vienmēr saņems atbildi, nerodas liekas problēmas. Bet pie spriedzes mēs esam tā pieraduši, ka to vairs neizjūtam kā spriedzi, drīzāk uztveram kā dzīves normu. Tas ir darba un dzīves režīms un ritms, un nekādā gadījumā negribu teikt, ka cilvēki uz kuģa visu laiku atrodas kaut kādos spriedzes apstākļos, jo cilvēks, kurš būs nenormāli pārstresojies, nevarēs labi strādāt.

– Bet kurā brīdī jūs pati palaizāt valā savas emocijas?

– Nevaru teikt, ka man ir pārāk daudz emociju, tāpēc man nav ko palaist valā. Nodarbojos ar sportu, tur laikam arī ielieku savas emocijas.

– Saka, jūrnieki esot romantiķi.

– Nē! Galīgi nē! Pilnīgi un galīgi nē! Romantika lai paliek krastam. Jūrā ir vienkārši darbs. Nevar taču aiziet uz fabriku un tur meklēt kādu īpašu romantiku – es sēdēju pie konveijera un baudīšu romantiku.

– Bet jūrnieki runā par skaistiem saullēktiem un burvīgiem saulrietiem.

– Nerunā gan!

– Taču man ir nācies klausīties šādus stāstus.

– Tie ir pekstiņi! Mēs par debess ķermeņiem drīzāk runājam ar nepatiku, jo visi kompasa labojumi ir jāizdara pēc zvaigznēm un saules. Ja cilvēks saullēktu un saulrietu

redz katru dienu un vēl reiz simt trīsdesmit dienas, tad tas zaudē savu skaistumu. Jebkuras labās emocijas ar laiku noplicinās, un tas ir normāli.

– Kas ir jūsu vērtības? Darbs un vēl?

– Ģimene, bet par to es publiski nerunāju. Man ļoti patīk ceļošana, kas ļauj savādāk ieraudzīt pasauli. Esmu bijusi neskaitāmās ostās, bet tās ir tikai ostas un pietātnes, tenderi, šļūtenes, krava un pietauvošanās. Viss. Man nav ne jausmas, kāda ir šī ostas pilsēta. Varu teikt, ka biju Roterdamā, bet es taču to neesmu redzējusi. Būt kādā vietā un sastapt cilvēkus ir pavisam cita lieta.

– Cik bieži iznāk nokāpt no kuģa?

– Man nekad. Kādreiz es centos to darīt, bet izskriešana uz pāris stundām man neder, jo ceļošanu saprotu pavisam savādāk, to rūpīgi plānoju, tāpēc apskatīt rensteli vai grāvi man neinteresē, tad labāk vispār nekāpt nost no kuģa.

– Iespējams, kolēģi tomēr mēģina aizskriet līdz tuvējam krodziņam?

– Tā nav, jo visi zina manu kategoriski noraidošo attieksmi pret alkoholu un arī to, ka, ja tiks lietots alkohols, šis viņiem var būt pēdējais reiss. Ar mani strādāt ir viegli, bet

Romantika lai paliek krastam. Jūrā ir vienkārši darbs. Nevar taču aiziet uz fabriku un tur meklēt kādu īpašu romantiku – es sēdēju pie konveijera un baudīšu romantiku.

visi lieliski zina manus principus. Taču tās nav manas personīgās emocijas, tā ir kārtība un sistēma, tāpēc cīnīties pret sistēmu nav jēgas. Arī mēs esam sistēmas daļa, tāpēc nav jēgas cīnīties pašiem pret sevi. Cilvēki nevēlas pazaudēt savu darbu, viņi ir kļuvuši profesionāli un gudri, un viena aliņa dēļ nav gatavi

zaudēt ļoti daudz. Kuģa virsnieku uzdevums ir vadīt un apmācīt cilvēkus tā, lai tie nedarītu muļķības un pārkāpumus, jo atalgojums ir ļoti labs, un risks neatmaksājas. Piemēram, paņemt somu ar kokaīnu Dienvidāzijā un atvest to uz Eiropu, bet kurš būs tik stulbs, lai riskētu. Zinu gadījumus, kad ir piedāvāts to darīt, bet vai ir vērts riskēt!

– Jūs labi izprotat cilvēkus?

– Ir labi jāizprot cilvēki, lai no katra varētu dabūt maksimālo atdevi, un tas nav tik vienkārši. Var būt, piemēram, absolūti nejdzīgs matrozis, kas nevar neko normāli paveikt, bet viņš izcili stūrē, un tad to vajag novērtēt un izmantot.

– Vai esat apmierināta ar savu darbu un atalgojumu?

– Vienmēr esmu bijusi apmierināta, neesmu sūrojusies un vēlējusies vairāk. Man tiešām visam pietiek, man ir viss, kas man vajadzīgs. Līdz šim mana dzīve ir izdevusies!

Sarunas laikā Magone vairakkārt uzsvēra, ka ir vajadzīgas zināšanas un cilvēkam ir jāmacās domāt. Ja viņš nevar tikt galā ar mācībām, kā viņš tiks galā ar darbu? Ja cilvēks izvēlas jūrnieka profesiju, viņam jābūt gatavam mācīties, tai skaitā arī šķietami neinteresantas un garlaicīgas lietas.

“Jūs esat šokēta?” pēc intervijas man jautā Magone. Atbildu, ka neesmu šokēta, bet esmu ieguvusi jaunu pieredzi, mācību un citu rezultātu par darbu jūrā. Arī žurnālists, tāpat kā ikviens sevi cenošs speciālists, mācās visu mūžu.

Pēc 2017. gada 1. janvāra datiem, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datubāzē kā jūrnieki bija sertificētas 345 sievietes, bet kopējais aktīvo jūrnieku sieviešu skaits varētu būt ap 450. Viena no viņām ir Magone Vītola. To uzrakstot, lieliski apzinot, kā šo faktu varētu komentēt Magone. Viņa teiktu, ka jūrniekus saskaitīt pēc dzimumiem nav nekādas jēgas, jo nav svarīgi, cik sieviešu vai vīriešu strādā jūrā, svarīgi ir tas, cik profesionāli viņi dara savu darbu. Un pret šo argumentu nevienam nevar būt neviena pretargumenta.■

Anita Freiberga

Esmu sieviete flotē un pildu savu pienākumu

Sievietes ceļš uz jūru ir bijis grūts, varētu pat teikt, ka neapskaužams. No kategoriska aizlieguma līdz nesapratnei par dīvaino izvēli strādāt jūrā. Sieviete jūrā nav ko meklēt! Tas ir pārpratums un kļūmīgi pieņemts lēmums, jo viņas vieta ir "stāvēt pie ratiem"! Lai nu kā, bet šodien sievietes jūrnieces ir noticis fakts. Tomēr vēl arvien nākas atzīt, ka vīriešu attieksme pret sievietēm jūrā mainās lēnām. Viņām ir daudz grūtāk jāstrādā, lai pierādītu savas spējas uz kuģiem.

No aptuveni 1,25 miljoniem jūrnieku pasaulē viens līdz divi procenti ir sievietes – jūras virsnieces, reitingi un ierindnieces. Vidēji 94% procenti jūrnieču strādā uz pasažieru kuģiem un tikai 6% tirdzniecības flotē. Eiropā pirmā sieviete par jūras virsnieci kļuva 1960. gadā, bet tikai 1980. gadā uz kuģiem sāka strādāt sievietes arī no Āzijas un Āfrikas. Pašlaik aptuveni 20% no studējošajiem jūrniecības mācību iestādēs pasaulē ir sievietes, tai skaitā arī Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā.

Lai gan vīrieši vēl arvien jūrā nosaka toni un tur stūri savās rokās, sievietes ir spītīgas, izturīgas, neatlaidīgas un arī profesionālas speciālistes.

"Flotē tolaik aizsākās digitālais laikmets, ko uz kuģiem dēvēja par "operatīvo programmatūru". Biju ieguvusi inženierzinātņu bakalaura grādu Kenterberijas universitātē, biju šīs nozares speciāliste, un man vajadzēja doties strādāt jūrā, pirms vēl sievietēm šāda iespēja vispār tika dota. Tas bija 1983. gads, bet sievietes jūrā varēja sākt strādāt tikai no 1986. gada," atceras Kellija Pārkere.

Kāda kapteine savas izjūtas uz kuģa apraksta šādi: "Vieglākais veids raksturot to, kā jūtos uz kuģa, ir salīdzināt ar to, kā jūtas oficante vīriešu klubā. Viņi visi ir ļoti pieklājīgi, ļoti rūpējas, lai man būtu ērti, un raugās, lai viņu uzvedība būtu pareiza. Savukārt es nekad neizmantoju viņu vājības."

"Man bieži jautā, kā ir būt sievietei flotē, bet tas ir jautājums, par kuru es nekad nedomāju!"

"Ciega tiek nopelnīta, un tam nav nekāda sakara ar dzimumu vai ādas krāsu!"

"Naivi domāt, ka sievietēm ir grūti strādāt uz kuģiem."

"Es skaidri zinu, ka nepametīšu darbu jūrā tikai sava dzimuma dēļ!"

Šos vārdus saka sievietes, kuras ir izvēlējušās jūrnieka profesiju un ar darbiem pierāda un apliecina savas spējas.

IMO atzinība par īpašu varonību jūrā

Starptautiskā Jūrniecības organizācija balvu par drosmi ārkārtas situācijā jūrā pasniedza Indijas tirdzniecības flotes kapteinei Radhikai Menonai, kura, riskējot



ar savu un apkalpes locekļu dzīvību, Bengālijas līcī no nāves izglāba septiņus jūrniekus. Viņa deviņus metrus augstos viļņos vadīja glābšanas operāciju, lai nelaimē nonākušos zvejniekus nogādātu uz sava tankkuģa.

"Tas bija ļoti grūts uzdevums, bet mums tas bija jādara, jo, ja es to nedarītu, tad šiem cilvēkiem nebūtu nekādu izredžu izdzīvot," sacīja kapteine.



Uz jautājumu, kā viņa kā sieviete to spēja, Menona atbildēja: "Dzimumam te nav nekādas nozīmes, visu izšķir spēja pieņemt lēmumu un profesionāla rīcība. Un tas, ka es esmu sieviete, nenozīmē, ka nezinu, kā to paveikt. Cilvēki tikai tad jūs novērtē, ja varat profesionāli pildīt savu darbu."

Menona līdz šim ir vienīgā sieviete, kura saņēmusi šādu IMO atbalvojumu.

2016. gada 22. novembrī IMO centrālajā mītnē Londonā notikušajā atbalvošanas ceremonijā kapteine Menona, saņemot diplomu un medaļu, teica: "Es un mana komanda esam pagodināti saņemt šo atbalvojumu. Katra jūrnieka pienākums ir palīdzēt grūtībās nonākušajiem, un es pildīju savu pienākumu."

Operācija lielā mērā bija sekmīga, pateicoties kuģa kapteines rīcībai

2016. gada februārī kuģošanas kompānijas "Maersk" kuģi "Safmarine Kuramo" pie Nigērijas krastiem iekļuva pirāti un atklāja uguni. Viņu mērķis bija nolaupīt visus divdesmit piecus apkalpes locekļus – astoņus filipīniešus, astoņus dienvīdāfrikāņus, piecus indiešus, divus britus un divus taizemiešus. Glābšanas operācija, kurā operatīvi iesaistījās Nigērijas Jūras spēki, bija veiksmīga, necieta neviens no apkalpes locekļiem. Nigērijas Jūras spēku komandieris Čidozi Okehi, kurš vadīja glābšanas operāciju, atzina: "Šī operācija lielā mērā bija sekmīga, pateicoties kuģa kapteines Zetts Gous-Conradie profesionālajai un drosmīgajai rīcībai un, protams, viņas labi sagatavotajai un apmācītajai apkalpei, kura perfekti zināja, kā jārikojas ārkārtas situācijās."

Pati kapteine, kurā jūrā nostrādājusi vairāk nekā trīspadsmit gadus, gūto pieredzi raksturoja kā šausminošu un pateicās Nigērijas Jūras spēkiem par tūlītēju reakciju uz viņas raidīto briesmu signālu. "Karstums mūsu slēpnī bija nomācošs, vienu brīdi es mani apkalpes locekļi domājam, ka neizdzīvosim," viņa teica. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2012.–2017.g. janvāris–jūnijs)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	11094,5	10092,7	11183,8	11653,7	10367,6	10834,7	4,5
Lejamkravas	4362,0	4011,1	5432,4	5799,5	4823,4	3315,8	-31,3
Ģenerālkravas	3334,3	3298,8	3557,3	3183,2	3074,1	3361,7	9,4
Kravas kopā	18790,8	17402,6	20173,5	20636,4	18265,1	17512,2	-4,1

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2012.–2017.g. janvāris–jūnijs)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	6471,0	5718,5	5207,0	3517,7	2504,4	4535,2	81,1
Lejamkravas	9616,7	9451,9	9326,0	8775,5	6348,2	6596,0	3,9
Ģenerālkravas	1221,6	1148,8	1161,1	1083,6	1172,4	1242,3	6,0
Kravas kopā	17309,3	16319,2	15694,1	13376,8	10025,0	12373,5	23,4

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2012.–2017.g. janvāris–jūnijs)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	1820,2	1283,1	1813,9	1766,8	1941,7	2442,0	25,8
Lejamkravas	213,6	226,0	217,0	180,3	202,4	264,8	30,8
Ģenerālkravas	1482,9	984,5	644,8	750,1	541,9	566,1	4,5
Kravas kopā	3516,8	2493,6	2675,7	2697,2	2686,0	3272,9	21,9

Rīgas brīvostas pārvalde piedalās transporta un loģistikas izstādē Ķīnā

28. un 29. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvji piedalījās 17. Ķīnas starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē (*China International Transportation and Logistics Expo*, CITLE) Sičuāņas provinces galvaspilsētā Čendu. Viņu mērķis bija meklēt jaunus sadarbības partnerus un prezentēt Rīgas brīvostu kā pievilcīgu transporta un loģistikas mezglu kravu transportēšanai no Ķīnas uz Ziemeļeiropu un Skandināviju. Čendu ir viens no nozīmīgākajiem ekonomiskajiem, transporta un komunikāciju centriem Ķīnas rietumu daļā.



Latvijas delegācijas pārstāvji apmeklēja Čendu ostu un loģistikas parku, piedalījās Loģistikas administrācijas biroja organizētajā konferencē un semināros, kā arī tikās ar vietējiem uzņēmējiem. Rīgas brīvostas pārvalde izstādē piedalījās kopā ar "Latvijas dzelzceļu", Ventspils brīvostu un Liepājas ostu. Dalība izstādē bija organizēta vienotā Latvijas nacionālajā stendā. Izstādes organizatori dalībniekiem nodrošināja multifunkcionālu biznesa platformu, kurā bija pārstāvētas tādas jomas kā loģistika, jūras un gaisa transports un IT nozare.

Saistībā ar "One Road – One Belt" jeb Jaunā Zīda ceļa iniciatīvu izstāde pulcēja globāla mēroga uzņēmumus, Ķīnas Tautas Republikas valdības pārstāvjus, kā arī potenciālos sadarbības partnerus. Arī Rīgas ostas stenda apmeklētāju galvenā interese bija saistīta ar iespējamajiem risinājumiem kravu transportēšanai no Ķīnas uz Ziemeļeiropu un Skandināviju, izmantojot Latvijas tranzīta koridoru un Rīgas ostu. Rīgas ostā ir nepieciešamā infrastruktūra un kvalitatīvi pakalpojumi, lai Jaunā Zīda ceļa ietvaros piesaistītu jaunus klientus.

Pirmajā pusgadā Rīgas ostā rekordliels pārkrauto konteinerkravu apjoms

2017. gada pirmajā pusgadā Rīgas ostā pārkrauti 17,5 milj. tonnu dažādu kravu, kas saņemtas un no Rīgas nosūtītas uz 43 pasaules valstu ostām. Salīdzinot ar 2016. gada pirmo pusgadu, par 9,4% pieaudzis ostā pārkrauto konteinerkravu apjoms – šogad caur Rīgas ostu nosūtīti jau 2,18 milj. tonnu (+13,8%) konteinerkravu jeb 208,1 tūkst. TEU vienību (+14,0%), kas ir augstākais pirmā pusgada rezultāts ostas pastāvēšanas vēsturē.

Kopumā pirmajā pusgadā labākos rezultātus uzrāda ģenerālkravu segments – Rīgas ostā pārkrauti 3,36 milj. tonnu, kas salīdzinājumā ar 2016. gada pirmo pusgadu ir par 9,4% vairāk (+287,6 tūkst. t). Pozitīvos rādītājus lielā mērā nodrošinājis konteinerkravu apgrozījuma pieaugums. Sekmīgi strādā visi trīs ostas konteineru uzņēmumi – SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīgas universālais termināls" un SIA "Rīgas centrālais termināls". Tāpat šogad divkārtšojies apgrozījums metāla izstrādājumu kravām (167,2 tūkst. t, +95,1%), kā arī pieaudzis ro-ro kravu apjoms (184,7 tūkst. t, +46,1%). Vienlaikus pārskata periodā samazinājās kokmateriālu kravas – no ostas nosūtīti 0,8 milj. tonnu (-14,0%).

Pirmajā pusgadā ostā pārkrauti 10,83 milj. tonnu beramkravu, par 467,1 tūkst. tonnu vairāk nekā 2016. gadā tajā pašā laikā. Vairāk nekā pusi (59%) no beramkravu apjoma veido ogles. Lai arī tika prognozēts, ka varētu sagaidīt Krievijas tranzīta plūsmas būtisku samazināšanos, jūnijā caur ostu kopumā nosūtīti 2,63 milj. tonnu, kas daudz neatpaliek no maija rādītāja (-0,8%). Salīdzinājumā ar maiju nedaudz pieaudzis ogļu (+1,3%) un ķīmisko beramkravu (+11,3%) daudzums. Ogļu pārvadājumos šā gada pirmais pusgads salīdzinājumā ar to pašu laika posmu pērn bijis pat veiksmīgāks, pārkrauti 6,4

milj. tonnu ogļu – par 7,4% jeb 440,4 tūkst. tonnu vairāk.

Pieaudzis arī koksnes beramkravu (šķelda, granulas, zāģmateriāli) kopapjoms – no ostas nosūtīti 1,3 milj. tonnu (+3,8%). Tas ir otrs lielākais beramkravu veids ostā. Pozitīvi dinamiskas rādītāji reģistrēti arī metālu grupas beramkravām (0,68 milj. t, +42,0%), labības produktiem (0,49 milj. t, +2,7%), akmens šķembām (209 tūkst. t, +82,2%) un kūdrai (92,2 tūkst. t, +4,4%). Savukārt mazāk bijis ķīmisko beramkravu (1,27 milj. t, -12,7%) un sojas produktu (126,5 tūkst. t, -36,7%).

Šā gada sešos mēnešos ostā apstrādāti 3,27 milj. tonnu naftas produktu, kas salīdzinājumā ar 2016. gada pirmo pusgadu ir gandrīz par trešdaļu (-31,8%) mazāk (-1,5 milj. t).

Kā īpaši veiksmīgs 2017. gada pirmais pusgads vērtējams pasažieru pārvadājumos – pārskata periodā Rīgas ostā apkalpoto pasažieru kopskaits palielinājies par 45,7% un sasniedzis 364,2 tūkst. pasažieru (+114,2 tūkst.). Pozitīvi rādītāji reģistrēti gan prāmju, gan kruīzu satiksmē. 90% no visiem pasažieriem apkalpoti "Tallink" līnijā, tās pakalpojumus izmantojuši 329,4 tūkst. pasažieru, kas salīdzinājumā ar 2016. gada pirmo pusgadu ir par 40,5% jeb 94,9 tūkst. pasažieru vairāk. Pilsētu apmeklējušo kruīza tūristu skaits palielinājies vairāk nekā divas reizes – sešos mēnešos ostā ienākuši 33 kruīza kuģi, atvedot uz Rīgu 34,8 tūkst. tūristu (+19,3 tūkst.). Šogad Rīgā piecas reizes uzņemts līdz šim izmēru ziņā lielākais kruīza kuģis "Celebrity Silhouette" (garums – 315 m, platum – 36,9 m). Rīgu 2017. gada pirmajā pusgadā apmeklējuši kruīza kuģu pasažieri no 98 valstīm, visbiežāk no ASV, Vācijas un Lielbritānijas.

Kazahstānas speciālā ekonomiskā zona meklē biznesa attīstības iespējas

19. jūlijā viņi apmeklēja Rīgas brīvostu, lai iepazītos ar tās darbību un potenciālajiem sadarbības virzieniem. Galvenais Kazahstānas delegācijas vizītes mērķis bija pieredzes apgušana SEZ pārvaldīšanas jomā.

SEZ "Horgosa – Austrumu vārti" pārstāvji Rīgas brīvostas pārvaldē tikās ar mārketinga direktoru Edgaru Sūnu un tika iepazīstināti ar brīvās zonas pārvaldīšanas aspektiem Rīgas brīvostā. Viesus no Kazahstānas interesēja dažādu administratīvo procedūru organizēšana, jautājumi par zemes iznomāšanu komersantiem, līgumu slēgšanu un atlaižu piemērošanu. Tika pārrunāts arī RBP sniegto pakalpojumu klāsts brīvās zonas komersantiem, to organizēšana un administrēšana.

SEZ "Horgosa – Austrumu vārti" gandrīz 150 hektāru platībā izveidota uz Ķīnas un Kazahstānas robežas. Tajā ietilpst industriālā zona, loģistikas centrs, konteinerkravu



"sausā osta". Horgosas SEZ attīstība ir viena no Kazahstānas transporta politikas prioritātēm, lai izveidotu valstī nepieciešamo infrastruktūru izdevīgam sauszemes kravu tranzītam starp Ķīnu un Eiropu. Aizvadītajos gados valsts tās izveidē ieguldījusi 258 miljonus ASV dolāru.

RBP mārketinga direktors Edgars Sūna: "Priecājamies, ka Horgosas SEZ pārstāvji ieradusies Latvijā un apmeklēja Rīgas ostu, lai iepazītos ar brīvās zonas pārvaldīšanas pieredzi. Tagad mums izveidojušies

labi kontakti un varēsim turpmāk tieši risināt dažādus svarīgus sadarbības jautājumus. Horgosas SEZ ir interesants un nozīmīgs partneris Rīgas brīvostas pārvaldei kontekstā ar konteinerkravu pārvadājumu attīstību starp Ķīnu un Eiropu caur Rīgas ostu. Kā zināms, tikko notikušajā Latvijas transporta un loģistikas nedēļā izstādē "Astana EXPO 2017" Kazahstānas dzelzceļa kompānijas "Kazakstan temir žoli" valdes priekšsēdētājs Kanats Alpisbajevs rosināja Latviju veidot kopīgu loģistikas centru SEZ "Horgosa – Austrumu vārti" teritorijā, kas ļautu daudz efektīvāk organizēt konteinerkravu satiksmi no Ķīnas robežas uz Latviju. Tāpat šajā pasākumā tika uzsvērts, ka Latvijas un Kazahstānas sadarbības potenciāls arvien vairāk meklējams tieši konteinerkravu transportēšanā. Līdz ar to Rīgas osta iegūst īpašu nozīmi, jo ir lielākā un faktiski vienīgā Latvijas konteineru osta."■

Sākta lokālplānojuma izstrāde Krievu salas teritorijai

Ir sākta lokālplānojuma izstrāde Krievu salas termināļa projekta teritorijai aptuveni 156 ha platībā. To nosaka nepieciešamība detalizēt Krievu salas teritorijas izmantošanas nosacījumus un pilnveidot pašreiz teritorijas plānojumā noteiktās prasības termināļu izbūvē izmantojamajām tehnoloģijām kravu uzglabāšanā, apstrādē un kraušanā, harmonizējot tās ar Eiropas Komisijas Vienotā pētījumu centra vadlīnijās "Uzglabāšanas radītās emisijas" noteiktajām labākajām pieejamajām nozares metodēm. Detalizācija un pilnveidojumi negrozīs un neietekmēs pašreiz Rīgas teritorijas plānojumā noteiktos Krievu salas izmantošanas mērķus.

Jaunbūvēto Krievu salas termināli apmeklēja brīvostas teritorijai piegulošo

apkaimju Bolderājas, Kundziņsalas un Vecmīlgrāvja iedzīvotāju sabiedrisko organizāciju un Vides aizsardzības kluba pārstāvji. Vizītes mērķis bija sakarā ar lokālplānojuma izstrādes sākšanu iepazīties ar Krievu salas projekta 1. kārtā paveikto, kā arī ar lokālplānojuma mērķiem un uzdevumiem un projekta 2. kārtā plānotajiem darbiem.

Lokālplānojumu izstrādā SIA "Metrum", kas tiesības izpildīt šo darbu ieguva atklāta konkursa rezultātā. Krievu salas teritorijas lokālplānojuma projektu veidos trīs savstarpēji saistītas daļas – paskaidrojuma raksts, grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. Apzinoties projekta nozīmi un sabiedrības ieinteresētību, papildus normatīvajos

aktos noteiktajiem sabiedrības iesaistes pasākumiem tiek plānoti arī citi informēšanas pasākumi, tostarp nepieciešamības gadījumā rīkojot tikšanās ar ieinteresētajām pusēm.

Pašreiz Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar termināļu operatoriem sākusi projekta 2. kārtu, kuras ietvaros tiek izstrādāti būvprojekti divu beramkravu un ģenerālskravu termināļu attīstīšanai 1. kārtā izbūvētajā teritorijā, tādējādi nodrošinot pilnvērtīgu beramkravu operāciju pārcelšanu no Andrejsalas un Eksportostas teritorijas uz Krievu salu.

Termināļa plānotā jauda – 15–20 milj. tonnu gadā, kopējās izmaksas – 151,8 milj. eiro. Pārdomāti īstenojot projektu, ir izdevies panākt 10 milj. eiro ietaupījumu.■

Ventspilī pieaug kravu apjoms

2017. gada pirmajā pusgadā Ventspils ostas termināļi pārkāva 12,4 miljonus tonnu, kas ir par 2,3 miljoniem jeb 23% vairāk nekā pirms gada. Arī jūnijs Ventspils ostā strādājošajiem termināļiem ir bijis krietni veiksmīgāks nekā pirms gada – kopā pārkrauti 1,6 miljoni tonnu, kas ir par 533 tūkstošiem tonnu jeb 50% vairāk nekā pagājušā gada jūnijā. Tradicionāli turpina pieaugt ar prāmjū operatora „Stena Line” prāmjū pārvadāto kravu un pasažieru skaits. Līniju starp Ventspili un Nīneshamnu Zviedrijā izmantojuši par 217 tūkstošiem pasažieru jeb



30% vairāk, salīdzinot ar pagājušā gada attiecīgo posmu. Savukārt ro-ro kravu apjoms Ventspils ostā palielinājies par 189 tūkstošiem tonnu jeb 22%.

Vairākumā Ventspils ostas termināļu vērojams kravu pieaugums

un tikai dažos kritums. Vēl aizvien vismazāk noslogotais ir AS „Kālija parks”, kur sešos mēnešos pārkrauti vien 175 tūkstoši tonnu, kas ir tikai 5% no termināļa kopējās jaudas.

Ventspils brīvostas pārvalde turpina investēt ostas infrastruktūras attīstībā, ko uzskata par savu prioritāti un kas ļauj īstenot tās galveno – teritorijas attīstītāja – funkciju, nodrošinot labākos apstākļus ostas termināļu un rūpniecības uzņēmumu darbībai, kā arī piedāvājot zemākās ostas pakalpojumu izmaksas Baltijas jūras austrumu krastā. ■

Kīna interesējas par industriālā parka veidošanu Ventspils ostā

6. jūlijā Ventspils brīvostas pārvaldē vizītē ieradās Kīnas uzņēmumu „Juli Group” un „CYPE Invest” vadība un īpašnieki. Vizītes mērķis bija iepazīties un pārrunāt iespējamo sadarbību.



Kīnas uzņēmumu „Juli Group” priekšsēdētājs un akcionārs Haifengs Ju un „CYPE Invest” prezidents Maikls Hu, kuri ir arī Kīnas – Francijas industriālā parka „Nanjing” līdzdibinātāji un akcionāri, tikās ar Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāju Aivaru Lembergu un Ventspils brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli. Vizītes mērķis bija iepazīties ar biznesa piedāvājumu attīstīt industriālo parku Ventspilī. ■



Baltkrievi izrāda interesi par iespējamo sadarbību

Ārvalstu un pašmāju topošie speciālisti iziet praksi Ventspils brīvostā

Abpusēji izdevīga sadarbība – šim apgalvojumam saistībā ar praktikantu uzņemšanu Ventspils brīvostas pārvaldē piekritī gan topošie speciālisti, kas šeit gūst pieredzi, gan arī pārvaldes vadība. Divu nedēļu garumā ostu un pārvaldi iepazīna trīs studenti no Baltkrievijas, jaunieši no Azerbaidžānas, kā arī ventspilniece, kura studē Anglijā.

Ventspils brīvostas pārvaldē pieredzi guva Baltkrievijas Valsts universitātes Uzņēmējdarbības un tehnoloģiju vadības fakultātes loģistikas studenti Jekaterina Grigoroviča, Ksenija Pupeiko un Aleksandrs Šarovs, kuri īpaši vēlējas iepazīt loģistikas jomu. Kā pastāstīja Ksenija, prakses laikā viņiem bijis uzdevums sazināties un sniegt informāciju tām Baltkrievijas kompānijām, kas orientētas uz eksportu.

Jaunieši klātienē iepazīna gan Ventspils, gan Liepājas ostu, lai saprastu to darbības principus. "Prakses laikā mēs domājam, darījam un iesaistījāmies, kas nākotnē noteikti noderēs," pārliecināta ir Ksenija. Savukārt Aleksandrs izceļ pārvaldes speciālistu ieinteresēto attieksmi pret praktikantiem: "Mūs šeit ļoti nopietni uztvēra. Visu parādīja, visu izstāstīja. Ieguvām ļoti daudz jaunas informācijas."

Ferida Alijeva dzimtā pilsēta ir Azerbaidžānas galvaspilsētas Baku, bet pašlaik viņš studē loģistiku Ukrainā, Harkovas Nacionālās universitātes Ekonomikas un menedžmenta fakultātē. Lai izstrādātu maģistra darbu, topošajam speciālistam bija nepieciešams realitātē iepazīt kādu ar loģistiku saistītu uzņēmumu. Maģistra darbu Ferids iecerējis veidot tieši par Ventspils ostu. Prakses laikā viņš Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieka Gunta Drunkas vadībā iepazīna ostas darbību kopumā, īpaši akcentējot loģistiku. "Mani interesē, kādi kuģi ienāk Ventspils ostā, uz kuriem tie dodas un kādas kravas tiek pārvadātas. Ostai ir tāds ģeogrāfiskais novietojums, ka iespējams ar ļoti daudzām valstīm sadarboties," atzina jaunieši



Pirmajā rindā no kreisās: Ksenija Pupeiko (Baltkrievija), Marina Paramonova (Latvija, Ventspils) un Jekaterina Grigoroviča (Baltkrievija); otrajā rindā no kreisās: Aleksandrs Šarovs (Baltkrievija) un Ferids Alijevs (Azerbaidžāna).

un piebilda, ka viņu pārsteigusi ostas plašā teritorija, tas, ka osta aizņem aptuveni pusi no pilsētas. Kopā ar Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieku viņš piedalījās Latvijas – Azerbaidžānas biznesa forumā, kurā notika prezentācijas par Latvijas un Azerbaidžānas investīciju un uzņēmējdarbības vidi.

Mēnesi ilgu praksi brīvostas pārvaldē izgājusi arī ventspilniece Marina Paramonova, kura ir studējusi Šveicē, bet pašlaik mācās Anglijā – Notingemas Trentas universitātē, kur apgūst starptautiskās attiecības mediju jomā. "Mums gan prakse nav obligāta, taču man gribējās kaut ko pamēģināt. Uzzināju, ka daudzi šā kursa absolventi izvēlas darboties tieši mārketingā, turklāt man ir iespēja to pamēģināt tepat Ventspilī. Mums ir ļoti pazīstama osta, arī mans tētis strādā ar ostu saistītā darbībā, tāpēc izlēmu pamēģināt," sacīja Marina. "Lai gan esmu ventspilniece, jāatzīst, par ostu neko

daudz nezināju, tāpēc man bija ļoti interesanti."

Marina veica Ventspils brīvostas pārvaldes interneta mājaslapas analīzi, lai izteiktu savus priekšlikumus lapas uzlabošanai, kā arī strādā pie ekskursiju kuģīša "Hercogs Jēkabs" audiogida attīstīšanas.

Iespējams, nākotnē būsīm sadarbības partneri

Imants Sarmulis, Ventspils brīvostas pārvaldnieks: "Ventspils brīvostas pārvalde strādā starptautiskā vidē, un jau otro gadu pēc kārtas pie mums praksē ir studenti no ārvalstu augstskolām. Praktizēties Ventspils brīvostas pārvaldē ir iespēja dažādu jomu studentiem: loģistikas un mārketinga speciālistiem, dažādu jūrniecības specialitāšu pārstāvjiem, arī pavāriem. Piemēram, uz zemessūcēja "Dzelme" ir iespējams izmēģināt sevi kuģa pavāra amatā, nedodoties tālās jūrās, bet vienlaikus jūrnieku dzīves garšu izjūtot. Runājot par studentiem no ārvalstīm, varu teikt, ka mums ir prieks iepazīstināt jaunos speciālistus ar mūsu darbu un reizē tā ir interesanta pieredze arī mūsu darbiniekiem, jo dažkārt studenti ar savu atšķirīgo pieredzi, kultūru un zināšanu bagāžu ļauj mūsu ikdienas darbā ieraudzīt lietas, ko vērts pamainīt. Jaunieši, kas pie mums ierodas, ir vieni no labākajiem savās augstskolās, jo ne katram tiek dota iespēja praktizēties ārzemēs. Tie ir topošie speciālisti, ar kuriem nākotnē, iespējams, tiksīmies jau kā ar sadarbības partneriem, kuriem par Ventspili būs ļoti skaidrs priekšstats.■

Novērš nevienlīdzīgus konkurences apstākļus

Konkurences padome savā mējas lapā saņēma anonīmu ziņojumu par iespējamām konkurences tiesību pārkāpumiem Liepājas ostā. Pārrunu ceļā ir izdevies novērst dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pazīmes Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes darbībā. LSEZ pārvalde mainīja zemes nomas maksas piemērošanas nosacījumus vienā no pietātnēm, nodalot teritorijas pēc to izmantošanas veida un nosakot katrā teritorijas daļā LSEZ pārvaldes iekšējam regulējumam atbilstošu zemes nomas maksu.

KP konstatēja, ka pārvalde Liepājas ostas nomniekiem bija piemērojusi nevienlīdzīgas zemes nomas maksas, vienam stividorpakalpojumu sniedzējam nodrošinot konkurences priekšrocības. LSEZ pārvaldei ir ekskluzīvas tiesības iznomāt valsts vai pašvaldībai piederošo ostas zemi, tādējādi LSEZ pārvalde kā Liepājas ostas zemes iznomātājs atrodas dominējošā stāvoklī. Apstākļu izpētes gaitā KP konstatēja, ka uzņēmumiem, kas ostā sniedz stividorpakalpojumus, LSEZ pārvalde līdzvērtīgos darījumos ir piemērojusi atšķirīgas zemes nomas maksas, radot nevienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Nemot vērā prāmju apkalpošanas īpašo un stratēģisko nozīmi, maksa par prāmju apkalpošanas termināļu zemes nomu ir ievērojami zemāka nekā nomas maksa par teritorijām, kas paredzētas kravu pārkraušanai. Prāmjus Liepājas ostā apkalpo divās pietātnēs, un to dara LSEZ SIA "Terrabalt". Reizē abās pietātnēs tiek sniegti arī kravu pārkraušanas pakalpojumi, tādējādi SIA "Terrabalt" konkurē ar stividoriem, kas sniedz pakalpojumus citās pietātnēs. Piemērojot SIA "Terrabalt" pazeminātu zemes nomas maksu neatkarīgi no sniegtā pakalpojuma veida, uzņēmumam kravu apkalpošanas tirgū tiek radīti izdevīgāki darbības noteikumi nekā konkurentiem – citiem stividoriem.■



Liepājas ostā pirmajā pusgadā audzis kravu apgrozījums

2017. gada pirmajā pusgadā Liepājas ostā pārkrauti 3,28 milj. tonnu dažādu kravu, kas ir par 21,8% vairāk nekā 2016. gada pirmajos sešos mēnešos. Liepājas ostā joprojām dominē beramkravas – 75%, seko ģenerālkraavas – 17% un lejamkravas – 8%. Gada pirmajos sešos mēnešos apkalpoti 726 kuģi (+8%), iebraukuši un izbraukuši 15 966 pasažieri (+4,7%). No janvāra līdz jūnijam pārkrauti 2139 konteineri (+101,8%) un 17 166 ro-ro vienības (+12,6%).



Beramkravu grupā lielāko daļu veidoja labība un labības produkti – 1124,7 tūkst. tonnu (34%) un bagātinātās antracīta ogles (24%). Trešā lielākā kravu grupa bija celtniecības materiāli – 270,2 tūkst. tonnu, seko koksnes šķelda un ķīmiskās kravas, t.sk. minerālmēsli.

Salīdzinot ar 2016. gada pirmajiem sešiem mēnešiem, beramkravu apgrozījums Liepājas ostā pieaudzis par 25,9%.

Ģenerālkraavu grupā stabila ir ro-ro kravu plūsma, ko nodrošina regulārā prāmju līnija Liepāja – Trāvenminde (Vācija), kurā prāmji kursē piecas reizes nedēļā. Ro-ro kravu apjoms sešos mēnešos bija 290,4 tūkst. tonnu jeb 9% no kopējā kravu apgrozījuma, pieaugums 4,5%.

Lejamkravu apgrozījums 2017. gada pirmajā pusgadā bija 264,8 tūkst. tonnu, ko pārsvarā veidoja naftas produkti, t.sk. dīzeļdegviela un jēlnafts. Tas ir par 29,7% vairāk nekā tajā pašā laikā pagājušajā gadā.

No ostas stividorkompānijām pirmajā pusgadā lielākais kravu apgrozījums bija LSEZ SIA "Ekers Stividors LP" – 1 254 835 tonnas, LSEZ SIA "Liepāja Bulk Terminal" pārkāva 815 448 tonnas un LSEZ SIA "Terrabalt" – 403 568 tonnas.

2017. gada jūnijā Liepājas ostā apkalpoti 105 kuģi, atvesti un aizvesti 4205 pasažieri.■

Sāk sadarbības projektus ar Kazahstānas uzņēmējiem

Darba vizītes laikā Kazahstānā no 2017. gada 10. līdz 14. jūlijam Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis tikās un vienojās par sadarbību ar divu unikālu projektu vadību Kazahstānas pierobežā ar Ķīnu – “MCPS Khorgos” un speciālās ekonomiskās zonas “KTZE-Khorgos Gateway”. Pēc J. Lapiņa teiktā, iezīmēt Liepāju tranzīta ceļā no Ķīnas uz Eiropu bija šīs vizītes galvenais uzdevums.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “Vēriens, ar kādu Ķīnas valdība un privātie uzņēmēji dažos gados pilnīgi klajā laukā uzbūvējuši veselu pilsētu ar 700 000 iedzīvotājiem, tikai apliecina šīs valsts jaudu. Tā kā projekts ir tikai attīstības sākuma stadijā, it īpaši no kazahu puses, šis ir īstais

brīdis tajā iekļauties arī mūsu uzņēmējiem.”

“MCPS Khorgos” un “KTZE – Khorgos Gateway” pēc stratēģiskās nozīmes pasaules transporta nozarē ir salīdzināmas ar Suecas kanālu. Horgosas sausā osta (*dry-port*) ir projekts Kazahstānas pusē, tur no Ķīnas dzelzceļa sastāviem konteineri tiek pārkrauti 1520 mm sliežu platuma vagonos, lai tālāk turpinātu ceļu Eiropas virzienā. Tas ir stratēģisks projekts, kura mērķis ir pagriezt kravu plūsmu no jūras uz sauszemes ceļiem. Turpinās arī vairāku joslu automaģistrāles būvniecība, pa kuru no Almati var nokļūt Horgosā.

“MCPS Khorgos” ir unikāla teritorija uz Ķīnas un Kazahstānas robežas, kurā no abām valstīm var iebraukt bez vīzas. Projekts vēl ir attīstības stadijā, šobrīd tas piedāvā lielākas

iespējas Ķīnas un Kazahstānas pilsoņiem, kuri te ierodas iepirkties un atpūsties. Nākamajā gadā teritorijā plānots uzbūvēt lidostu, lai šeit viegli varētu ierasties arī biznesa cilvēki un slēgt lielāka mēroga darījumus. Šobrīd reizē tiek būvēti vairāki desmiti viesnīcu, biroju ēkas, lielveikali.

LSEZ pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis: “Kazahstāna šķiet ļoti tālu no Latvijas, taču šī valsts ir vērti uz Ķīnu – nozīmīgu produkcijas ražotāju un straujos tempos augošu patērētāju. Esam izveidojuši ciešus darījumu kontaktus gan ar SEZ “Khorgos Gateway”, gan “MCPS Khorgos” vadību, gan ar Kazahstānas transporta nozares uzņēmējiem un jau sākuši darbu pie konkrētu loģistikas projektu realizācijas, kuros aicināsim iesaistīties Liepājas uzņēmējus.”■

SEZ “Khorgos – Eastern Gate” pārstāvji redz sadarbības iespējas ar Liepājas SEZ

Atbildes darba vizītē Liepājas SEZ šā gada 21. jūlijā viesojās speciālās ekonomiskās zonas “Khorgos – Eastern Gate” pārstāvji, kuri iepazīnās ar Liepājas SEZ darbības pamatprincipiem, atvieglojumu sistēmu un uzņēmumiem, izvērtējot iespējas veidot Liepājas SEZ teritorijā transporta un loģistikas centrus un izmantot Liepājas ostas termināļu pakalpojumus. Kā vizītes noslēgumā atzina SEZ “Khorgos – Eastern Gate” investīciju daļas vadītājs Zaslans Nurtazins, “Khorgos – Eastern Gate” sevi pozicionē kā transporta un loģistikas koridoru preču eksportam no Ķīnas, Centrālāzijas valstīm, Krievijas un Kazahstānas uz Eiropu, savukārt Liepāju uzskata par vērtiem uz Ziemeļeiropu un Rietumeiropu. “Khorgos – Eastern Gate” delegācija apskatīja lielākās ostas kompānijas un ražošanas uzņēmumus, t.sk. “iCotton”, kas ražo vates diskus, mitrās salvetes un citas higiēnas preces.



SEZ “Khorgos – Eastern Gate” investīciju daļas vadītājs Zaslans Nurtazins: “Jūsu pārstāvji bija pie mums, iepazīnās ar to, kā strādā mūsu SEZ. Šī ir atbildes vizīte. Ir priekšstats un ieceres. Turpināsim strādāt pie konkrētiem projektiem, ko nākotnē kopīgi īstenot. Ikvienā sadarbības projektā nozīme ir personiskajām attiecībām. Mums ir izveidojušies ļoti cieši kontakti ar Liepājas SEZ vadību, ir līdzīgs redzējums un izpratne un, pats galvenais, ir

uzticēšanās. Bizness jau balstās uz abpusēju sapratni un uzticēšanos. Domāju, ka tas dos labus rezultātus.”

LSEZ pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis: “Kazahstānas valdība ir devusi SEZ “Khorgos – Eastern Gate” uzdevumu novirzīt kravas no jūras uz sauszemes transportu, lai Ķīnas kravas plūstu caur Kazahstānu. Mūsu mērķis ir iesaistīties šajā transporta plūsmā, un tādēļ Horgosas pārstāvji ir šeit, Liepājā, lai pārliecinātos, kādas ir iespējas Liepājas ostā veidot loģistikas centrus, kādus pakalpojumus var nodrošināt ostas kompānijas kravu pārkraušanā. Mēs esam redzējuši, kā Horgosā notiek kravu apstrāde, Horgosas pārstāvji tagad ir redzējuši, kā tas notiek Liepājā, un turpināsim strādāt, lai īstenotu konkrētus projektus kravu plūsmas izveidošanā un aktivizēšanā. Liepājas SEZ un Liepājas ostas mērķis ir iekļauties šajā transporta un loģistikas koridorā.”■



Jūras svētki uz kuģa “Vecrīga”

8. jūlijā Jūrnieceības savienība bija aicinājusi jūrnieceības sabiedrības pārstāvjus, viņu ģimenes un draugus doties kopīgā izbraucienā ar pasažieru kuģi “Vecrīga”. Šādi jau otro gadu tiek atzīmēti Jūras svētki.

Par spīti drēgnajam un vējinajam laikam, atsaucība bija liela. Uz kuģīša raisījās draudzīgas sarunas un valdīja jautrs noskaņojums, pateicoties gan operdziedātāja Naura

Indzera sniegtajam improvizētajam koncertam, gan organizētajai kopdziedāšanai un kopdejošanai.

Šāda Jūras svētku atzīmēšana ir mēģinājums atdzīvināt un atjaunot



šo svētku svinēšanu Rīgā. Kopš 2001. gada Jūras svētki Rīgā vairs netiek svinēti, lai gan tiek plaši atzīmēti Liepājā, Ventspilī un pat visos mazajos zvejnieku ciemos.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters ir pārliecināts, ka svētku atjaunošana būtu nepieciešama visiem Rīgas iedzīvotājiem, visvairāk tiem, kuri nevar aizbraukt uz zvejnieku ciemiem, kur šī diena tiek krāšņi svinēta. Svētki galvaspilsētā piesaistītu arī cilvēkus no citiem Latvijas novadiem un ārvalstu tūristus. ■





Jūrnieku arodbiedrība dāvā jūrniekiem svētkus Brīvdabas muzejā

7. jūlijā Brīvdabas muzejā jūrniekus un viņu ģimenes uz Jūras svētku svinēšanu aicināja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība. Vērienīgajā pasākumā piedalījās ap 700 cilvēku, un tā tiešām bija lieliska iespēja jūrnieku ģimenēm kopīgi atpūsties.



Svētku dalībniekus uzrunā Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.

“Zaļais stars” Pāvilostā

Mūzikas un mākslas festivāls “Zaļais stars” Pāvilostā norisinājās nu jau ceturto reizi, pulcējot kuplu interesentu pulku. Jau tradicionāli festivāla atklāšana notika Sakaslejas baznīcas dārzā, ikvienu aicinot baudīt neparasto auru un komponista Ulda Marhileviča uzaicināto mūziķu sniegumu.

Koncerts sākās ar Sakaslejas baznīcas mācītāja Erlanda Lazdāna uzrunu un baznīcas ērģeļu fonda vadītājas Kristīnes Grasmanes sveicību sanākušajiem koncerta baudītājiem. Arī šogad koncerta ietvaros tika vākti ziedojumi Sakaslejas baznīcai. Koncertā uzstājās Uldis Marhilevičs, Igo, Liepājas Tautas mākslas un kultūras centra jauktais koris “Laiks”, vijolnieks Dzintars Beitāns ar draugiem – ģitāristu Māri Kupču un kontrabasistu Gunti Kolertu, kā arī jaunie mūziķi, bet pats lielākais un patīkamākais pārsteigums koncerta apmeklētājiem bija grupas “Prāta vētra” solista Renāra Kaupera uznāksana uz skatuves, vienojoties kopīgās dziesmās gan ar Uldi Marhileviču, gan ar jaukto kori “Laiks”, gan ar visiem klātesošajiem baznīcas dārzā.

“Pēdas krastmalā”

Festivāla “Zaļais stars” otrā diena iesākās ar amatnieku un mājražotāju tirdziņu Pāvilostas pilsētas vecajā ciemā pie ostas un keramikas skulptūru izstādes “Pēdas



Martins Lihtmans.



krastmalā” atklāšanu Pāvilostas novadpētniecības muzejā. Keramikas skulptūras no Vācijas bija atvedis mākslinieks keramiķis Martins Lihtmans, kurš pērn viesojies Pāvilostā un kuram ļoti iepaticies Pāvilostas novadpētniecības muzejs un tajā esošā izstāžu zāle. Tā pagājušā gada nogalē iesākās rakstiska sadarbība starp muzeja vadītāju Irlinu Kurčanovu un mākslinieku Martinu Lihtmanu, vienojoties par izstādes laiku un atklāšanas datumu. Jauks lices variants apvienot šo ieceri ar Pāvilostā jūlija mēnesī notiekošo mūzikas un mākslas festivālu “Zaļais stars”. Izstādes atklāšanas dienā Pāvilostas novadpētniecības muzeja izstāžu zālē sanāca daudz interesentu, lai klātienē tiktos ar mākslinieku no Vācijas un apskatītu viņa darbus. Kā atklāja muzeja vadītāja, ar šo skulptūru izstādi muzejs sevi pieteicis jaunā darbības jomā, organizējot izstādes un atverot durvis ne tikai pašmāju māksliniekiem, bet piesaistot arī ārvalstu māksliniekus un eksponējot

viņu darbus. Savukārt skulptūru autors keramiķis Martins Lihtmans izstādes atklāšanā klātesošajiem nedaudz pastāstīja par katru no darbiem. Kopumā izstādē “Pēdas krastmalā” apskatāmi 14 mākslinieka darbi, kas ietver trīs novirzienus – krastmala un jūra, laivas un zvejniecība, kā arī telpa ap mums. Katrai skulptūrai ir savs stāsts un sava būtība, ko mākslinieks vēlējies ar to pateikt.

Uldis Marhilevičs uz Pāvilstu bija atvedis arī dziesmuspēles “Tobāgo!” atjaunoto versiju, bet festivāla noslēgums notika Pāvilstas pludmalē, uzstājoties grupām “Pērkons”, “Eolika”, “Linga”, “Montana”, Liepājas ģitāristu lielansamblim, muzikālajai apvienībai “Stiprās sievas”, Pāvilstas dziedošajiem jauniešiem u.c. Pie klavierēm sēdās pats festivāla rīkotājs Uldis Marhilevičs. Bet pusnaktī, skatot Pāvilstas pilsētas himnai, naksnīgajās debesīs virs moliem atmirdzēja svētku salūts.■



Jūrniecības nozares izstādes un konferences

2017. gada oktobris – decembris

45th EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE

2017. gada 4.–6. oktobris
Barselona

SALON NAUTICO INTERNACIONAL

2017. gada 11.–15. oktobris
Barselona

GREENPORT CONGRESS

2017. gada 11.–13. oktobris
Amsterdama

5th MEP PORTS 2017 EXIBITION AND CONFERENCE

2017. gada 26.–27. oktobris
Barselona

KAZAKHSTAN INTERNATIONAL TRANSPORT & LOGISTICS EXHIBITION

2017. gada 1.–3. novembris
Astana

MARINE EQUIPMENT TRADE SHOW

2017. gada 14.–16. novembris
Amsterdama

3rd INTERNATIONAL EXHIBITION TRANSBALTIC

2017. gada 29. novembris – 1. decembris
Sanktpēterburga

Veiksmīgu jauno
mācību gadu visiem
topošajiem jūrnikiem!

