



JŪRNIEKS

NR. 2 (105) 2018



Latvijas Jūras spēku komandieris INGUS VIZULIS:

“Mūsu dienests nav tikai uzšuves uz formas. Jūras spēku virsniekam ir jābūt pārliecībai un sirdij, kas veltīta šim darbam, un prātam, kas ļauj šo darbu paveikt vislabākajā iespējamajā veidā.”



**Latvijas Jūrniecības
savienība jaunas
identitātes meklējumos**

**Latvijas Kuģu kapteiņu
asociācijā notiek
paaudžu maiņa**

Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas direktors Ervīns Ruņģis:

“Divas jaunās programmas ievērojami paplašinās zināšanu līmeni un kvalifikāciju, kā arī palielinās mūsu skolas absolventu konkurētspēju jūrniecības darba tirgū. Tas ir nozīmīgs solis jūrniecības izglītības jomā.”

**Sekmīgi norit
“Enkura” 12. sezona**



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

Tāl. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 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 Stājušās spēkā jaunas prasības
Marta Aizsilniece (1939. 9. XI – 2018. 3. IV)
- 3 Latvijā reģistrēti 12 476 aktīvie jūrniece
JA hidrogrāfi atklāj mērījumu sezonu
Izstāde "Skola 2018"
Krišs Dzenis – jau trešais starptautiski atzītais hidrogrāfs
Latvijā
- 4 JA dalība izstādē "Atpūta un sports 2018"
- Latvijas Jūrniece savienība ir atvērta jaunām iniciatīvām
- 8 Katram gadam savi notikumi, sava vieta, loma, ietekme un savi varoņi!
- 9 LKKA diskutē par jūrnieceības nozares aktuālajiem jautājumiem
- 12 "LSC Shipmanagement" maina zīmolu
- 13 LSC pārstāvjū viesojas Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā
Bitumena tankkuģis "Asphalt Splendor" papildina LSC floti

IZGLĪTĪBA

- 14 Ko paši izdarīsi, tas arī būs
- 16 Studenti vēlas modernāku mācību vidi
- 18 Sākas konkursa "Enkurs" 12. sezona
- 19 Jūrnieceības koledžai piegādātas mehāniķu darbnīcām paredzētās mācību iekārtas un aprīkojums
Tiek sveikti "Enkura" stipendiāti

JŪRĀ UN KRASĀ

- 20 Virsnieks tu esi un paliec vienmēr
- 24 Pievilcīgs piedāvājums palielina pieprasījumu
Pieaug pieprasījums pēc LNG degvielas
- 25 Digitalizācija pārveido jūrnieceības nozari
Banku atbalsts kuģošanas ilgtspējīgai attīstībai
- 26 Kopīgā ciņā par tīrāku jūru
Jūrnieceības ziņas īsumā
- 27 Piedāvājums joprojām lielāks par pieprasījumu
"Seatrade" saņem sodu par kuģu sagriešanu Dienvidāzijā
- 28 Krītas jūrnieceības laimes indekss
"Maersk" tuvākajos gados kļūs par integrētu globālu konteineru loģistikas uzņēmumu
- 29 "STX France" iepazīstina ar jauno burukuģa koncepciju
Norvēģji būvē jaunu super ledus klases pasažieru kuģi

OSTAS

- 30 Statistika
- 31 Rīgas ostas attīstības plāna izveide 1993.–2028. gadam ir liels izaicinājums
Atkāpju no Krievu salas projekta realizācijas termiņiem nebūs
- 32 "Rikon" plāno sākt arī mobilo celtnu ražošanu
- 33 Ķīna novērtē Rīgas ostas spēju savienot jūras un sauszemes transporta ceļus
Kundziņsalā būvēs daudzfunkcionālu kravu apstrādes, noliktavu un loģistikas centru
- 34 Svarīgi pievērst Eiropas burātāju uzmanību
RO godina labākos darbiniekus
- 35 Kruīzu sezona solās būt ražena
- 36 Jauni vaibsti Ventspils ostas seļā
- 37 Tiek aizvērtā peldošā celtna vēstures pēdējā lappuse
- 39 Sākusies Dienvidu mola rekonstrukcija
- 40 Galvenais uzdevums – uzlabot infrastruktūru

LATVIJAS JŪRNIECĪBA LATVIJAS SIMTGADEI

- 42 Pirms 80 gadiem mūsu piekrastē kopā ar Vili Veldri

BRĪVBRĪDIS

- 45 Aiz polārā loka, pie Barenca jūras
- 46 Tradicionālais konkurss par JA košāko lieldienolu
- 47 Savu dzīves jēgu meklējot
- 48 Piezīmes uz žurnāla vāka

Ko es varu dot Latvijai?

1990. gada 4. maijs bija saulaina pavasara diena. Tā ir un paliek otra nozīmīgākā diena Latvijas pastāvēšanas vēsturē, protams, pēc pašas Latvijas proklamēšanas pirms simt gadiem. Augstākā Padome lēma un balsoja: Broņislavs Salītis – par, Vladimirs Einrihs – par, Aivars Lembergs – par, Alfrēds Mačāms – par! Šiem četriem ar jūrnieceības nozari saistītajiem par neatkarības atjaunošanu balsojušajiem deputātiem pievienojās vēl 134, un Deklarācija par Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanu tika pieņemta.

Nē, visu sapņu piepildījums neiestājās nākamajā dienā ap brokastu laiku, arī pēc divdesmit astoņiem gadiem vēl ne. Bet arī zēns taču par jaunekli nekļūst pirms balss lūzuma un jauneklis par vīru, kamēr viņam nesāk dīgt ūsas. Kam jāizbrauc no Latvijas, tie aizbrauc, kurus dzimtene velk atpakaļ, tie atgriežas. Kad mums šķiet, ka viss iet nepareizi, ka pārāk lēni ejam uz priekšu, der atcerēties, ka nav svarīgi, cik lēni ejam, kamēr vien turpinām to darīt. Un nevajag maldīgi domāt, ka tas, kas notiek šodien, ir tikai pagaidām, kamēr viss kļūs labāk, kamēr kāds visu nokārtos. Tā nebūs!

Divas reizes gadā – 4. maijā un 18. novembrī – kļūstam īpaši emocionāli un patriotiski. Tās ir gaišas domas un mīlestība pret mūsu Latviju. Skeptiķiem, kuriem nekas nav pietiekami labs, gribas teikt, ka labā ir daudz vairāk, nekā ikdienā par to mēdzam iedomāties. Neskatoties uz dažādām sankcijām un lielvalstu politiskajiem lēmumiem, Latvijas ostas strādā. Pretim neveiksmēm un birokrātijai daudzviet Latvijas pārvaldes sistēmā stāv Latvijas Jūras administrācija, kas kuģošanas drošības, jūrnieceības kompetences, kuģu reģistrēšanas un hidrogrāfijas lietas ir sakārtojusi un pārvalda starptautisko standartu līmenī. Kad Latvijas Jūras spēku virsnieks saka: "Gods kalpot Latvijai!", pār muguru pārscrien skudriņas, un tu saproti, ka esam drošībā.

Divas reizes gadā – 4. maijā un 18. novembrī – Valsts prezidents Rīgas pilī īpaši svinīgos apstākļos Latvijas cilvēkiem pasniedz valsts augstākos apbalvojumus. Kopš 1994. gada, kad šī tradīcija tika atjaunota, Triju Zvaigžņu ordeni, Viestura ordeni un Atzinības krustu saņēmuši arī 30 Latvijas jūrnieceības nozares ļaudis. Šopavas jūrnieceības nozares novērtēti un pagodināti ir vēl trīs. Ordeņu kapituls, kas pieņem lēmumu par personas apbalvošanu ar valsts apbalvojumu, lēmis piešķirt Triju Zvaigžņu ordeņa V šķiru un iecelt par ordeņa kavalieri Ventspils brīvostas kapteini, tālbraucēju kapteini Arvidu Buku, piešķirt Atzinības krusta IV šķiru un iecelt par ordeņa virsnieku kapteini Aleksandru Nadežņikovu un piešķirt Atzinības krusta V šķiru un iecelt par ordeņa kavalieri Anitu Freibergu.

Droši vien katrs šādu brīdi piedzīvo, izjūt un pārdzīvo savādāk, tomēr esmu pārliecināta, ka nemaldīšos, ja visu vārdā teikšu, ka mēs esam laimīgi dzīvot un strādāt Latvijā, un, protams, milzīgs gods par mūsu darba novērtējumu.

Ko es varu dot Latvijai, ko varu darīt Latvijas labā? Tāds bija, ir un paliek mūsu uzdevums.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

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

Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Normunda Smāļinska, Raita Šmita, Edgara Ražinska, Dž. Rīva foto, "Tēvijas Sarga", Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas, Latvijas kuģniecības, Liepājas Jūrnieceības koledžas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, LSEZ, ES, "Reuters", "STX France", IMO, "Seatrade" un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Stājušās spēkā jaunas prasības

2018. gada 1. martā stājās spēkā grozījumi MARPOL V pielikumā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas nosaka kārtību, kādā informācija par videi kaitīgiem atkritumiem ierakstāma grāmatā. Jaunie grozījumi īpaši pieprasa, lai nosūtītājs deklarētu, ir vai nav atkritumi klasificējami kā jūras videi nekaitīgi. Tāpat jaunajā redakcijā ir noteikti ciešo beramkravu klasifikācijas kritēriji. Jaunā Atkritumu reģistra veidlapa ir sadalīta divās daļās, viena no tām attiecas uz kuģiem, kas pārvadā cietās beramkravas, otra uz visiem pārējiem kuģiem. Iekļauta arī jauna e-atkritumu kategorija – elektriskās un elektroniskās iekārtas, ko izmanto kuģa ekspluatācijai un kas var būt potenciāli bīstamas cilvēka veselībai un videi.

2018. gada 1. martā stājās spēkā grozījumi Starptautiskajā naftas piesārņojuma novēršanas sertifikātā, kurā ir atjaunināta B pielikuma veidlapa, kas attiecas uz izolētām balasta tvertnēm.

Kuģu degvielas patēriņa datu ziņošanas prasība ir jaunākā obligātā prasība, kuras mērķis ir uzlabot starptautiskās kuģniecības energoefektivitāti. Datu vākšana tiks sākta 2019. gada 1. janvārī, un turpmāk katra kalendārā gada beigās dati būs jāiesniedz IMO. Datu vākšanas sistēma paredzēta tam, lai IMO saņemtu konkrētu informāciju par degvielas patēriņu. Šai informācijai vajadzētu palīdzēt dalībvalstīm pieņemt lēmumus par pasākumiem, kas veicami, lai uzlabotu energoefektivitāti un mazinātu starptautiskās kuģniecības radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas. Īpaša vērība tiks pievērsta degvielas patēriņa datu vākšanai no kuģiem, kuru bruto tilpība ir 5000 vai vairāk, jo tie rada apmēram 85% no starptautiskās kuģniecības CO2 emisijām.■

Marta Aizsilniece (1939. 9. XI – 2018. 3. IV)

„Jūrā strādāt ir psiholoģiski grūti. Kad es savulaik strādāju par ārstu uz kuģa, blakus tiešajiem ārsta pienākumiem bieži vajadzēja strādāt arī par psihologu. Un es arī atradu veidu, kā runāt ar jūrniekiem, lai mazinātu viņu psiholoģisko spriedzi. Ar adatu terapiju ārstēju viņus no dzeršanas, smēķēšanas un muguras sāpēm. Biežāk es viņiem biju nevis dakteris, bet psihologs un mamma, lai gan pēc padomju laiku priekšrakstiem *mamma* skaitījās kapteiņa pirmais palīgs, kuram par katru jūrnieku vajadzēja visu zināt. Tomēr jūrnieki pēc palīdzības nāca pie manis.” Tā kādā intervijā teica daktere Marta Aizsilniece, kura šajā pavasarī devās mūžībā.

„Jūrniekiem un mediķiem ir ļoti daudz kopēja – mēs nevaram būt individuālisti, jo no mūsu darba ir atkarīgi citi cilvēki.” Ar šādu pārliecību dzīvoja daktere Marta Aizsilniece – jūrnieka mazmeita, māsa un sieva, kura arī sevi uzskatīja par jūrnieci, jo savulaik pati strādāja par ārstu uz kuģiem. Viņa tik dziļi un patiesi izprata jūrniekus, viņu problēmas un vajadzības, ka reizēm spēja ārstēt arī bez zālēm – bija kā psihologs, kurš mēģina dziedēt jūrnieka dvēseli un risināt viņa ikdienas problēmas. Visi, kam bija nepieciešams dakteres Martas Aizsilnieces uzmundrinājums, vienmēr to saņēma.

Labs cilvēks. To var teikt par daudziem. Kārtīgs cilvēks. Arī tādus vēl var atrast. Ja par Martu Aizsilnici teiktu tikai šos vārdus, par viņu nebūtu pateikts nekas, jo daktere Aizsilniece bija kaut kas daudz vairāk – savējais, komandas cilvēks. Draugs. Cilvēks, kurš spēj novērtēt otra darbu.



Profesionāla, uzticama, erudīta, zinoša un tik cilvēciska. Arī Latvijas Jūrniecības savienības pamatlicēja.

Daktere Aizsilniece jutās novērtēta, jo saņēma Triju Zvaigžņu ordeni, bet patiešām aizkustināta viņa bija par to cilvēku atzinību, kuri viņu šim apbalvojumam bija izvirzījuši.

„Apbalvojumi – tā ir ārišķība, svarīgākais, lai cilvēks ir godīgs. Un godīgi dara savu darbu. Vienalga, uz zemes, jūrā vai gaisā. Man pietiek ar apziņu, ka esmu varējusi cilvēkiem palīdzēt, un lielākais atalgojums ir bijusi pacientu uzticība un teiktais paldies. Es varu teikt, ka pacienti mani ir mīlējuši, tāpat kā es viņus.” Tie ir Martas Aizsilnieces teiktie vārdi. Mēs dziļā cieņā un mīlestībā noliecam galvu Martas Aizsilnieces piepildītā mūža priekšā. Paldies.■

Latvijā reģistrēti 12 476 aktīvie jūrniece

Latvijas Jūras administrācijas Jūrniece reģistrēti 12 476 aktīvie jūrniece. Pēdējo piecu gadu laikā jūrniece skaits samazinājies par 494 (2013. gadā Latvijā bija 12 970 jūrniece). 11 402 Latvijas jūrniece strādā tirdzniecības flotē, 729 – zvejas flotē un 345 – iekšējo ūdeņu, tai skaitā ostu flotēs. No tirdzniecības flotē strādājošajiem

5482 ir kuģu virsniece: 2527 ar kuģu vadītāju kvalifikāciju, 2495 ar kuģu mehāniķu kvalifikāciju, 460 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. 5920 tirdzniecības flotē strādājošo ir ierindas jūrniece: 2868 klāja komanda (matroži), 1616 mašintelpas komanda (motoristi) un 1463 kuģa apkalpojošais personāls (pavāri, stjuarti u.c.).■

JA hidrogrāfi atklāj mērījumu sezonu

Aprīļa pirmajā pusē Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls" un kuteris "Sonārs" atklāja hidrogrāfisko mērījumu sezonu.



Šogad JA hidrogrāfu galvenais uzdevums ir projekta FAMOS ietvaros veikt mērījumus 600 kvadrātkilometru platībā. FAMOS ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai uzlabotu kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā saskaņā ar HELCOM plānu. Izmantotot labvēlīgus laika apstākļus, "Kristiāns Dāls" uzsāk mērījumus atklātā jūrā, bet "Sonārs" – Rīgas jūras līcī.■



Izstāde "Skola 2018"

No 23. līdz 25. februārim Ķīpsalā norisinājās izstāde "Skola 2018". Tajā piedalījās visas Latvijas jūrniece vidējās un augstākās izglītības iestādes – Latvijas Jūras akadēmija un jūrskola, Liepājas Jūras koledža un jūrskola, kā arī "Novikontas" Jūras koledža.

Visu mācību iestāžu pārstāvji bija rūpīgi gatavojušies, lai izstādes apmeklētājiem pierādītu, ka tieši viņu skola ir visatraktīvākā un vislabāk sagatavo nākamos jūrniece.■



Krists Dzenis – jau trešais starptautiski atzītais hidrogrāfs Latvijā

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas daļas hidrogrāfs Krists Dzenis pabeidzis mācības, lai kļūtu par starptautiski atzītu, sertificētu "B" kategorijas hidrogrāfu. Līdz šim starptautiski atzītu "B" kategorijas hidrogrāfa diplomu saņēmis JA vecākais hidrogrāfs Armands Murāns, bet pirmais Latvijas hidrogrāfs, kurš saņēmis šāda veida profesionālās kvalifikācijas apliecinājumu, ir JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls. Krists Dzenis, kurš JA par hidrogrāfu strādā trešo gadu, būs trešais starptautiski atzītais hidrogrāfs Latvijā.■



JA dalība izstādē "Atpūta un sports 2018"

23.–25. martā Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā norisinājās gadskārtējā izstādē "Atpūta un sports". Latvijas Jūras administrācija piedalījās izstādē, sniedzot apmeklētājiem informāciju par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprikojuma prasībām.

Kā katru gadu, Latvijas Jūras administrācija izstādē sadarbojās ar Ceļu satiksmes drošības direkciju (CSDD) un Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu (KAD), lai sniegtu atbildes uz plašu ar kuģošanas drošību saistītu jautājumu loku, taču atšķirībā no iepriekšējiem gadiem bija mainīts gan JA un CSDD stenda izskats, gan atrašanās vieta – stendu "Kuģo droši!" apmeklētāji varēja ieraudzīt uzreiz, jau ieejot izstādē.

Pēc izstādes rīkotājsabiedrības BT 1 datiem, 2017. gadā triju dienu laikā izstādī apmeklēja 22 234 interese, bet šogad apmeklētāju skaits bijis nedaudz mazāks – 21 906. ■

Latvijas Jūrniecības savienība ir atvērta jaunām iniciatīvām

2018. gada 28. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē kopā sanāca dažādu paaudžu Jūrniecības savienības biedri, lai atskatītos uz aizvadītajā gadā paveikto, uzklaustu nozares speciālistus, jūrniecības uzņēmumu un jūrniecības mācību iestāžu vadītājus.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: "Gads ir pagājis, un, ja tā padomā, Latvijas Jūrniecības savienībai ir veicies labāk nekā Latvijas valdībai, jo mums ir izdevies sekmīgi paveikt dažas būtiskas reformas, vispirms jau uz pusi samazināt valdes sastāvu. Uzņēmumu reģistrs apstiprināja LJS valdi septiņu cilvēku sastāvā, kurā tagad kopā strādā gados jauni LJS biedri un pieredzes bagāti jūrniecības veterāni: Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš, Lienīte Ragže, Gunārs Šteinerts, Māris Ķempe, Gunārs Trukšāns un Antons Vjaters.

Mums 2017. gadā ir izdevies pārvarēt tās aizdomas un savstarpējo

neuzticēšanos, kāda bija pārņēmusi iepriekšējos LJS valdes locekļus. Līdz pat šai dienai īsti nespēju formulēt, kāpēc tā bija noticis, jo valdes darbība vienmēr ir bijusi caurspīdīga un atklāta. Arī pirms gada un diviem mēs rīkojāmies tieši tāpat, kā Jūrniecības savienība to darījusi agrāk. Nevienš lēmums vai dokuments netika pieņemts slepenībā. Tagad LJS valde nosacīti ir sadalījusi interešu sfēras, kas ļauj produktīvi strādāt. Liepāju pārstāv Ķempe, Ventspili – Trukšāns, Roberts un Lienīte sekmīgi darbojas sociālajos tīklos."

Kā ierasts, tika godināti jūrniecības nozares ļaudis, kuri savu dzīvi un darba mūžu veltījuši Latvijas



Jānis Krastiņš un Antons Vjaters.

UZZIŅAI

Kopš 2008. gadā iedibinātās tradīcijas pateicība par mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības popularizēšanā izteikta Igoram Vītolam, Eduardam Delveram, Arvidam Bukam, Eduardam Raitam, Gunāram Šteineram, Imantam Vikmanim, Gunāram Zaksam, Vladimiram Einiņam, Aleksandram Tarvidam, Martai Aizsilniecei, Gertrūdei Aniņai, Ilzei Bernsonei, Aivaram Bojam, Oļģertam Saksam, Visvaldim Feldmanim un Albertam Evertovskim.

jūrniecības attīstībai. Šoreiz Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā saņēma kapteinis Antons Ikaunieks un kapteinis Kārlis Sesks.

Patīkams fakts ir satiksmes ministra Ulda Auguļa nu jau par tradīciju kļuvusi piedalīšanās LJS kopsapulcēs, lai personīgi pasniegtu Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus, kā arī jūrniecības sabiedrībai paustu Satiksmes ministrijas viedokli par stāvokli nozarē. Kā uzsvēra ministrs, šogad jāturpina darbs pie jaunās jūrniecības izglītības koncepcijas realizēšanas. Aktīvi jāstrādā ar mācību iestādēm, lai no šā gada 1. septembra mācību programmas atbilstu jaunajai koncepcijai, kas tika izstrādāta un apstiprināta 2016. gada nogalē. 2017. gadā par svarīgāko notikumu pasaules mērogā tika atzīta Balasta ūdeņu konvencijas spēkā stāšanās 2017. gada 8. septembrī. Latvijas Ministru kabinets to apstiprināja 2018. gada 20. februārī, un tagad konvencija nosūtīta izskatīšanai Saeimā. Osmām, kuģošanas nozarei un jūras kravu pārveidājumam pasaulē nav labākie laiki, bet ministrs izteica gandarījumu, ka Latvijas ostas nopietni strādā, lai piesaistītu jaunus kravu veidus un investīcijas. Uz Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītāja Andreja Zvaigznes jautājumu, vai nebūtu loģiski un lietderīgi Latvijas jūrniecības mācību iestādēm atrasties nevis Izglītības un zinātnes ministrijas, bet gan Satiksmes ministrijas kā nozares ministrijas pakļautībā, U. Augulis atbildēja, ka ik pa laikam šis jautājums aktualizējas un nav izslēgts, ka pienāks brīdis, kad to nāksies nopietni izskatīt.



LJS kopsapulci tradicionāli priecēja LJA Jūrskolas ansamblis sava vadītāja Naura Indzera vadībā.



Uldis Augulis, Jānis Krastiņš un Ansis Zeltiņš.

Izglītība paliek aktualitāte numur viens

Izglītība ir tas jautājums, kas nekad nav pametis LJS aktuālo jautājumu sarakstu. Tā tas bija laikā, kad tika dibināta Latvijas Jūras akadēmija, tā ir arī tagad, kad skaļāk vai pieklusinātāk izskan viedoklis, ka akadēmija būtu pievienojama Tehniskajai universitātei. Pašlaik šķiet, ka līdz 2020. gadam jautājums par LJA turpmāko likteni paliks atklāts, tāpēc akadēmijai, pasniedzējiem un arī visai jūrniecības sabiedrībai, tiem darba devēju pārstāvjiem, kuri komplektē apkalpes darbam starptautiskajā jūrniecības darba tirgū, visiem kopā jāspēj pierādīt, ka Jūras akadēmijas pastāvēšana ne tikai ir Latvijas kā jūras valsts prestiža jautājums,

bet arī tās labi izglītotie absolventi, strādājot pasaules jūrās, Latvijas budžetā ienes prāvus līdzekļus. Jau 2016. gadā LJS valde iedibināja jaunu tradīciju – izteikt pateicību jūrniecības veterāniem, kuri sasnieguši 80 gadu sliekšni, kā arī tiem nozares darbiniekiem, kuri ir bijuši aktīvi jūrniecības nozares popularizētāji. Šogad Latvijas Jūrniecības savienība īpašu pateicību izteica Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējiem Valdim Priedniekam, Ērikam Koržņevskim, Tatjanai Utrobinai un Vladimiram Januškinam.

JA Jūrnieku reģistrs vadītājs Jāzeps Spridzāns īpaši uzsvēra, cik svarīgi ir saglabāt Latvijas jūrniecības

►►► 6. lpp.



No kreisās: Gaidis Andrejs Zeibots, Andrejs Zvaigzne un Ēriks Koržeņevskis.



No kreisās: Ēriks Koržeņevskis, Vladimirs Januškins un Tatjana Utrobina.

►►► 5. lpp.

izglītības augsto latiņu un nodrošināt starptautiski noteiktos izglītības standartus un ka joprojām jāpieliek pūles, lai pārkvalificētu ierindas jūrniekus par jūras virsniekiem, kā arī ieinteresētu jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju. J. Spridzāns puda viedokli, ka līdzšinējie jūrnieka profesijas un jūrniecības popularizēšanas pasākumi nav devuši gaidīto rezultātu, tāpēc jūrniecības nozarei, tai skaitā arī LJS, nopietni jādomā, kā šo procesu padarīt efektīvāku.

LJA rektora p. i. Andrejs Zvaigzne: "Tāpat kā citas Latvijas augstskolas, arī LJA 2017. gadā piedzīvoja studentu skaita kritumu – akadēmijā iestājās par 12 procentiem mazāk

Jāzeps Spridzāns.



jauniešu nekā iepriekšējā gadā, bet, salīdzinot ar 2012. gadu, kritums ir par 42 procentiem, tomēr šoreiz gribētos akcentēt kādu citu problēmu, ko tikai tagad mums ir izdevies izkustināt no stagnācijas, un tas ir jūrskolu jautājums. Valsts par katru jūrskolas audzēkni gadā maksā 3500 eiro. Nauda tiek dota, bet šo naudu neizlietojam racionāli, un tas nav saimnieciski. Jūrniecības izglītība ir dārga, jo mācību procesā nepieciešami treniņi, datorprogrammu atjaunošana un jūras prakses. No 2018. gada 1. septembra mācības jūrskolā notiks pēc jauniem standartiem. Saņēmis jūrskolas diplomu, jaunais speciālists varēs strādāt uz kuģiem līdz 3000 BT, un šādu kuģu flotē ir apmēram desmit procenti. Jūrskolas beidzējiem pavērsies jaunas iespējas, bet mums jāapzinās, ka mums flotei jātagatavo profesionāli stūrmaņi un mehāniķi, tiem ir jābūt nopietniem speciālistiem, tāpēc atklāts paliek jautājums: kā jaunajiem speciālistiem iedot vajadzīgo atbildības sajūtu?"

Liepājas Jūrniecības koledžas pārsniedzējs kapteinis Eduards Raits aktualizēja jautājumu par jūrnieka profesijas prestižu un stāju, kas jāieaudzina koledžas studentiem, bet "Novikontas" Jūras koledžas direktors Dmitrijs Semjonovs puda viedokli, ka ļoti svarīgi ir motivēt studējošos, uzlabot mācību programmas un veidot sadarbību ar citām jūrniecības organizācijām, lai padarītu maksimāli efektīvu studiju procesu un programmas, un šajā ziņā tieši LJS varētu apvienot spēkus un būt tā platforma, uz kuras veidot modernu jūrniecības izglītību.

Jūrniecības savienība jaunas identitātes meklējumos

LJS valdes loceklis Roberts Gailītis ir pārliecināts, ka ir ļoti svarīgi atbildēt uz jautājumu, kas šodien ir Jūrniecības savienība, ko šī organizācija apvieno, kas ir tās biedri un kas viņus motivē būt par LJS biedriem? Valsts atjaunotnes laikā jūrniecības sabiedrībai bija vajadzīga Jūrniecības savienība kā organizācija, kas uzņem iniciatīvu, ir klāt noteiktos procesos un šajos procesos aizstāv jūrniecības sabiedrības intereses.

Tagad jurniecības kompetences ir sadalītas starp dažādām iestādēm un institūcijām, tādām kā arodbiedrība, Jurnieku reģistrs, Jūras administrācija, Jūras akadēmija, Kruinga kompāniju asociācija, Kuģu kapteiņu asociācija u.c., tāpēc LJS loma ir radikāli mainījusies. Lai arī pašlaik LJS reāli pārstāv mazāko jurniecības sabiedrības daļu, tomēr tai ir potenciāls kļūt par būtisku jurniecības nozares sabiedrisko organizāciju. Galvenais ir saprast, kā šo potenciālu realizēt. Lai veidotu jaunu Jurniecības savienības identitāti, liela loma ir iniciatīvām un procesiem, kas sākušies pēdējā gada laikā, lai nodrošinātu savienības turpmāko pastāvēšanu.

Roberts Gailītis: "Ņemot vērā, ka LJS kā sabiedriskas organizācijas uzdevums ir būt aktīvai un informēt sabiedrību, svarīgs uzdevums pēdējā gada laikā bija atjaunot mājaslapas darbību un aktivizēties sociālajā tīklā "Facebook", lai nodrošinātu, ka veidojas auditorija, ka sabiedrība saņem informāciju par Jurniecības savienības aktualitātēm. Šis uzdevums ir sekmīgi izpildīts: Jurniecības savienības "Facebook" lapai seko gandrīz 250 cilvēku, kas ir trīs reizes vairāk



Roberts Gailītis.

pozitīvu rezultātu. Pirms gada LJS mājaslapa bija neaktīva un apmeklētāju skaits tuvu nullei, bet no 2017. gada 1. decembra līdz 2018. gada 1. martam to jau apmeklējuši aptuveni 1200 individuālo apmeklētāju. Kā veiksmīgas iniciatīvas var izcelt gan "Stūrmaņa piezīmes", ko raksta Toms Dambis un kas atspoguļo reālo kuģa dzīvi, kāda tā ir šodien, gan arī rakstus un materiālus par jurniecības personībām, kas bijušas nozīmīgas jurniecības sabiedrībai. Analizējot rakstus, kas gūst lielāko popularitāti, jāsecina, ka tieši oriģināls saturs ir tas, kas piesaista "Facebook" lapas apmeklētājus, tāpēc nākotnē ir būtiski, lai LJS spētu šādu saturu radīt.

Var teikt, ka šobrīd Jurniecības savienība atrodas starpposmā, jaunas identitātes meklējumos, pārejā starp aizgājušo laiku un nākotni. Būtiska nozīme jebkuras organizācijas pastāvēšanā ir jaunu biedru piesaistei. Nepieciešams, lai savienības darbā iesaistītos jauni biedri, kas būtu aktīvi, rosinātu jaunas aktivitātes, tādējādi veidojot savienības identitāti. Protams, biedru piesaiste ir sāka novēloti, pie šī jautājuma vajadzēja sākt aktīvi strādāt pirms 10 gadiem. Ir jāsaprot, ka viena lieta ir jaunus biedrus piesaistīt, bet grūtākais ir šo jauno resursu veiksmīgi izmantot savienības darbībā, un tas nozīmē strādāšanu ar jaunajiem biedriem, lai cilvēkiem veidotos apziņa, ka viņi organizācijai ir vajadzīgi, organizācijai vajadzīga viņu līdzdarbošanās. Dīvēl šīs LJS darbības elements

pēdējos gados ir bijis atstāts novārtā. Lai savienība sekmīgi funkcionētu, ir svarīgi pievērst uzmanību aktivitātēm, ko īsteno tās biedri. Domāju, ka pēdējā gada laikā tomēr soli pa solim ir iets virzienā, lai Jurniecības savienība iegūtu jaunu un skaidru identitāti. Protams, svarīgi būs nākamie gadi, lai iesāktās iniciatīvas neapsīktu, lai veidotos jaunas aktivitātes, kurās LJS biedri līdzdarbotos. Lai arī tuvākajā laikā būs nepieciešama diskusija par LJS identitāti, es un arī citi "jaunie" LJS biedri redzam savienību kā jurniecības sociālo mediju, kas Latvijas sabiedrību un pašu jurnieciņu informē par jurniecībā notiekošo, kā diskusiju platformu, kurā var apmainīties ar viedokļiem un diskutēt par aktuālo. Tāpēc 2018. gada uzdevums ir turpināt iesāktās aktivitātes, lai veidotos pēctecība, un rosināt jaunas aktivitātes."

Kopj tradīcijas un mēģina iedibināt jaunas

LJS turpina kopt tradīcijas, sadarbojas ar citām jurniecības nozares profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām, reizi mēnesī LJS valdes priekšsēdētājs piedalās Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē, piedalās Latvijas Jūras akadēmijas Konventa sapulcēs, sveic savus biedrus nozīmīgās dzīves jubilejās un arī pavada pēdējā gaitā. Tas viss pieder pie LJS ikdienas. Mazāk visus interesējot LJS Sertificēšanas centra darbs, bet A. Vjaters uzskata, ka šā centra darbība ir ļoti nozīmīga Latvijas ostām. Visas kompānijas, kas veic hidroceltniecības darbus mūsu ostās, sertifikāts darbu veikšanai saņem tieši LJS Sertificēšanas centrā. Centra vadītāja Skaidra Kalniņa-Rutuja darbā ieviesusi ideālu kārtību.

LJS joprojām ir atvērta visiem, kas vēlas iestāties savienībā. Lai gan gribētāji rindā nestāv, tomēr Jurniecības savienība papildinās ar jauniem biedriem un, paldies Dievam, jaunpienākušo skaits pārsniedz mūžībā aizgājušo LJS biedru skaitu. Kā saka valdes priekšsēdētājs, arī valdes sēdes ir atklātas, tajās var piedalīties ikviens, kurš to vēlas, ikviens var nākt ar jaunām idejām un ierosinājumiem.■

Anita Freiberga

**...es un arī citi "jaunie"
LJS biedri redzam
savienību kā jurniecības
sociālo mediju, kas
Latvijas sabiedrību un
pašu jurnieciņu informē
par jurniecībā
notiekošo, kā diskusiju
platformu, kurā
var apmainīties ar
viedokļiem un diskutēt
par aktuālo.**

par fiziskajiem biedriem. Gada laikā "Facebook" lapā ir bijis vairāk nekā 60 dažādu ierakstu – gan stāsti, gan foto no pasākumiem, gan arī dališanās ar citu lapu ierakstiem. Veiksmīgi atjaunota arī informācijas aprīte Jurniecības savienības mājaslapā. Mājaslapa ir saslēgta ar LJS darbību "Facebook" sociālajā tīklā, kas dod

Katram gadam savi notikumi, sava vieta, loma, ietekme un savi varoņi

Latvijas žurniecības gadagrāmata ir ilgdzīvotāja – divdesmit astoņu gadu laikā divdesmit piektā grāmata nu ieņem savu vietu plauktā aiz jau sarindotajiem iepriekšējo gadu laidieniem. Pašlaik grāmata mazliet vēl smaržo pēc tipogrāfijas krāsas, un arī aprakstītie notikumi šķiet tikko piedzīvoti, bet pavisam drīz smarža pagaisīs, bet gadagrāmata paliks 2017. gada notikumu un piedzīvotā lieciniece. “Katrs gadagrāmatas izdevums ir mazs ceļa stabiņš vēstures lielceļa malā,” gadagrāmatas 6. laidiena ievadā rakstīja viens no gadagrāmatas tēviem Arvis Pope.



Andris Cekuls, Aigars Miklāvs,
Dāvis Beitlers un Inta Kārklīņa.

vispirms jau to, cik dažu labu gadu bijis grūti rast finansējumu grāmatas izdošanai. Bet ir arī tādi, kuri ir pārliecināti, ka mūsdienu straujajā tehnoloģiju laikmetā kaut ko drukāt ir vismaz vecmodīgi, jo tagad visu var atrast globālajos tīmekļos un uzglabāt mākoņos.

Rakstnieks un gadagrāmatas veidošanas iniciators Egons Līvs bija viens no tiem, kurš skaidri zināja, ka Žurniecības gadagrāmata ir vajadzīga, lai savienotu pagātni, tagadni un nākotni, lai dzīvotu un turpinātos mūsu žurniecības tradīcijas un Latvijas žurnieku vārds skanētu tālu

Šoreiz gadagrāmata aicina uz visu palūkoties nedaudz filozofiski, jo visi esam nemitīgā kustībā, virzībā uz priekšu, tātad esam ceļa gājēji. Pāries gadi un, pašķīstot vecās gadagrāmatas, varēs atsaukt atmiņā notikumus, atkal satikt vecus draugus, bet jaunie uzzināt par viņiem šķietami aizvēstures notikumiem. Vieni gadagrāmatu uzskata gluži par tādu kā ikgadēju mazo žurniecības enciklopēdiju, kas, gadiem ejot, kļūst arvien vērtīgāka, jo tur atrodami no atmiņas pagaisušie notikumi. Otri saka, ka gadagrāmata ir laba žurniecības tradīcija, ko izdevies saglabāt, neskatoties uz dažādām grūtībām,



Gints Šīmanis, Sarma
Kočāne un Uģis Kalmanis.

pasaulē, tāpēc bez rakstīta vārda neiztikt.

Šoreiz, kad gadagrāmatai tāda kā svētku reize, gribētos pateikt paldies tiem cilvēkiem, kuri lika pamatus Latvijas jūrniecības žurnālistikai.

Vispirms jau jūrniecības preses pamatlicējam Ansim Bandrevičam. Mūsu Jūrniecības gadagrāmata ir viņa centīgā darba rezultāts un turpinātāja, jo uz labiem pamatiem var būvēt drošu celtni.



Pateicība žurnālistam un fotogrāfam Mārtiņam Samam, kurš no 1913. gada līdz pat Latvijas okupācijai 1940. gadā izdeva grāmatas un rakstīja par jūrmalciemu zvejnieku darbu žurnālā "Stari", "Latvijas Vēstnesī", "Jaunākajās Ziņās" un "Atpūtā". Patiesa cieņa gadagrāmatas tēvam Arvim Popem, kurš Atmosdas laikā pāris gados ideju par šādu izdevumu pārvērtā realitātē. Arvis Pope ir vārds numur viens gadagrāmatas autoru sarakstā, kas nav iedomājams arī bez tādiem muzejnieku vārdiem kā Ilze Bernsone, Ināta Kārklīņa, Iveta Erdmane (pirmajā grāmatā vēl Brante), Aigars Miklāvs, Andris Cekuls, tagad arī Dāvis Beitlers, un, protams, bez Ginta Šimaņa emocionālajiem rakstiem, Sarmas Kočānes lietišķā stila, Uģa Kalmaņa un Normunda Smajlinska spilgtajiem aprakstiem. Paldies visiem, kas raksta, fotografē, labo kļūdas, maketē un drukā. Paldies visiem, kas atrod laiku, lai tiktos, atcerētos, stāstītu un dalītos savā pieredzē. Gadagrāmata ir visu kopīgs darbs, kopīgs nopelns un kopīgi svētki.

"Kas bija, nemaz nebija, vajag, lai būtu, kas ir." To teicis Imants Ziedonis. Novēlu jums novērtēt to, kas ir! ■

Anita Freiberga, gadagrāmatas redaktore



LKKA diskutē par jūrniecības nozares aktuālajiem jautājumiem

2018. gada 16. martā notika Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) gada kopsapulce, kurā no 178 biedriem piedalījās 29, tai skaitā seši padomes locekļi. LKKA darba kārtībā bija gan atskats uz aizvadītajā gadā paveikto, gan diskusijas par jūrniecības nozares aktuālajiem jautājumiem, gan arī 2018. gada svarīgāko darbu apspriešana.

Lai kapteiņi saņemtu nepastarpinātu informāciju par situāciju jūrniecības izglītībā un tās tālāko attīstību, uzaicināto vidū bija Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne. Būtbū situācija jūrniecības izglītībā pēdējo desmit gadu laikā nav mainījusies: joprojām ir nepietiekams

finansējums, problēmas piesaistīt jaunus pasniedzējus, grūtības ar studentu nosūtīšanu jūras praksēs. Tomēr vissāpīgākais ir vidusskolu beigušo jauniešu zema izglītības līmenis, jo īpaši eksaktajās zinībās, kas ievērojami sarežģī tālākās studijas akadēmijā. Diemžēl tikai apmēram puse no tiem, kas uzsāk studijas LJA, sekmīgi tās pabeidz un saņem izglītības dokumentu. A. Zvaigzne uzsvēra arī nepieciešamību akadēmijā palielināt zinātnes un pētniecības lomu, kas jau sekmīgi notiek un ko no LJA kā akadēmiskas augstākās izglītības iestādes prasa arī Izglītības un zinātnes ministrija.

UZZIŅAI

LKKA ir 178 kapteiņi, 109 strādā jūrā, 20 krasta dienestos, 49 atrodas pelnītā atpūtā. Jaunākajam kapteinim ir 32 gadi, vecākajam – 85, LKKA kapteiņu vidējais vecums ir 59,72 gadi (2017. gadā kapteiņu vidējais vecums bija 59,12 gadi).

►►► 9. lpp.

Kapteiņu uzmanības lokā bija arī pensiju jautājums, par kuru domas dalījās. Daļa pauda uzskatu, ka valsts pārlieku maz domā par jūrnieku sociālo nodrošināšanu vecumdienās, citi iebilda, ka katram pašam jābūt atbildīgam par nodokļu maksāšanu un pensijas uzkrājumu veidošanu, tāpēc nevajadzētu visu atbildību novelt tikai uz valsts pleciem.

Priecīgāks notikums bija grāmatas "Par tiem, kas jūrā" atvēršana, kuras laikā grāmatas redaktors Gints Šīmanis pateicās kapteinim Uldim Rudžītim, kapteinim Igoram Vitolam, kapteinim Ēvaldam Grāmatniekam un kapteinim Dainim Caunem par to, ka viņi dalījušies savās atmiņās, kā arī visiem, kuri finansiāli atbalstīja grāmatas izdošanu.

Viens no LKKA gada populārākajiem pasākumiem ir gada nogalē rīkotā Kapteiņu balle, kuru visi atzina par labu esam un balsoja par šīs tradīcijas turpināšanu.

Kapteinis Aleksandrs Tregubovs ierosināja kā veltījumu Latvijas simtgadei veidot jūras tēmai veltītu fotoizstādi, tāpēc visi tiek aicināti aktīvi iesaistīties šīs izstādes izveidē.

Kapteiņi Latvijas valstij ir svarīgi

LKKA prezidents Jāzeprs Spridzāns ir stingri pārliecināts: neskatoties uz to, ka Latvija ir jūras valsts, ka Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku un desmit tūkstoši no tiem strādā uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, informācijas par jūrnieka profesiju Latvijā praktiski nav. Par to viņam nācies pārliecināties visdažādākajās auditorijās, sākot no Izglītības un zinātnes ministrijas

...Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku, un desmit tūkstoši no tiem strādā uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, bet informācijas par jūrnieka profesiju Latvijā praktiski nav.



(IZM) amatpersonām un ierēdņiem un beidzot ar Latvijas bibliotēku darbiniekiem.

– Gads aizsteidzas ātri. Vai par aizvadītajā gadā paveikto ir gandarījums, vai arī nācies piedzīvot vilšanās brīžus?

J. Spridzāns: – Ir bijis gan tas, gan tas. Gandarījums, protams, par to, kā norisēja Eiropas Kuģu kapteiņu asociācijas (CESMA) 22. ģenerālā asambleja Rīgā, ko rīkoja Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi. Asamblejā piedalījās kuģu kapteiņi

no Francijas, Itālijas, Vācijas, Īrijas, Slovēnijas, Bulgārijas, Kipras, Zviedrijas, Spānijas, Nīderlandes, Melnkalnes, Lietuvas un Latvijas. Tas bija liels pasākums, sākot no finanšu piesaistes un beidzot ar organizatoriskajiem darbiem. Esmu saņēmis Francijas, Itālijas un citu valstu presē publicētos materiālus, kuros gan plaši atspoguļots CESMA darbs, gan stāstīts par Rīgas ostu, gan sajūsmas pilni vārdi veltīti Rīgai. Protams, šāda starptautiska atzinība un Eiropas kolēģu augstais novērtējums mūsu asociācijas veikumam asamblejas organizēšanā dod gandarījumu un iedvesmo.

Tomēr, kas attiecas uz pašas asociācijas iekšējiem jautājumiem, joprojām problēmas rada kapteiņu zemā aktivitāte, ko gadu no gada neizdodas pārvarēt. Arī ar jaunu biedru piesaistišanu 2017. gadā nav īpaši labi veicies, iespējams, tieši tāpēc, ka esam bijuši par maz aktīvi. Gribētos, lai asociācijā ienāktu vairāk gados jaunu kapteiņu, taču nevar noliegt, ka paaudžu maiņa tomēr notiek, tikai žēl, ka šis process nesākās jau pirms gadiem pieciem vai desmit, tad mēs būtu tikuši daudz tālāk. Situācija zināmā mērā izskaidrojama ar to, ka jaunie kapteiņi ir aktīvie jūrnieki, kuru krasta aktivitātes lielā mērā ir pakārtotas darbam jūrā.

Kapteiņi Latvijas valstij ir svarīgi, tāpēc risinām sarunas ar Satiksmes ministriju, lai mūsu cienījamie kapteiņi par savu darbu un nopelniem Latvijas jūrniecības attīstībā saņemtu Atzinības rakstu. Tāpat turpinām darbu, lai līdz Latvijas simtgadei izveidotu kapteiņa goda zīmi.

Protams, iepriecina fakts, ka gada laikā nav noticis nekas ārkārtējs, kur būtu iesaistīti mūsu asociācijas kapteiņi, kā tas bija pirms diviem gadiem, kad mūsu kapteini Ekvadorā aizturēja uz aizdomu pamata par viņa līdzdalību narkotiku tirdzniecībā. Toreiz kopīgiem spēkiem izdevās kapteini atbrīvot no apcietinājuma un nogremt viņam izvirzītās apsūdzības. Prieks par to, ka mūsu kapteiņi saņem visaugstāko novērtējumu un par viņiem ir tikai vislabākās atsauksmes, kas liecina, ka Latvija atbilst visaugstākajiem starptautiskajiem jūrniecības standartiem.

– Tomēr starptautiskā līmenī tiek apspriesti arī tie riski, ar kuriem nākas saskarties ne tikai kapteinim, bet arī visai kuģa komandai.

– Tiesa. Vispirms jau tas ir birokrātiskais slogs, kas pamatā gulstas uz kapteiņa un virsnieku pleciem. Un tas ir arī kuģa piederības jautājums. Ja vēl ne tik senā pagātnē rēderejas lielākoties piederēja jūrnieku dinastijām, tad tagad kuģi pieder bankām. Tagad kuģi un jūrnieki tiek uzskatīti par instrumentu, lai īpašnieks varētu nopelnīt, un mazāk tiek domāts par jūrnieku vajadzībām, viņu darba un sadzīves apstākļiem. Tomēr ir viens no laika gala nemainīgs lielums – kā senāk, tā arī tagad par kuģi un visu, kas ar to saistīts, atbildība gulstas uz kapteiņa pleciem. Ja jāatbild, ko mūsu asociācija var dot saviem biedriem, tad atbilde ir – kopības sajūtu, kas jūrniekiem ļoti pietrūkst. Kaut vai Latvijas kapteiņiem divas reizes gadā – LKKA kopsapulcē un Kapteiņu ballē – satikt citam citu, un cilvēki to novērtē. Nevar gaidīt no asociācijas vadības, ka ik dienas visa mūsu uzmanība tiks veltīta tikai asociācijas jautājumiem, jo mēs visi esam aizņemti arī savos tiešajos darbos. Tomēr tad, ja ir kāds aktuāls jautājums vai samilzusi problēma, mēs



Ivo Logins (no kreisās) un Normunds Vilkaušs.

kā Jūrnieku reģistra vadītājam būs jāprasa, lai jūrnieks kursu iziet arī Latvijā, kaut viņš tādus jau ir beidzis tikai pirms trim mēnešiem. Jūrnieks man jautās, kāpēc man to vajag darīt, vai te iegūšu kādu citu līmeni? Nē, te viss būs tieši tāpat. Bet kursi taču maksā naudu, un ne jau mazu. Skumji, bet nākas atzīt, ka Eiropas valstis cita citai neuzticas. Tagad iznāk, ka Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs prasa no jūrniekiem, bet arī no Jūrnieku reģistra tiek prasīts, lai būtu nodrošināti visaugstā-

ir noslēdzis līgumu, ir arī apdrošināšana, tomēr viņš nedomā, ka tas ir svarīgākais jautājums, kam būtu jāpievērš uzmanība.

– Bet kā ir ar kapteiņu neaizsargātību gadījumos, kad, piemēram, uz kuģa tiek atrasta kontrabanda? Kādi tad ir tie pamatjautājumi, kuriem asociācija velta uzmanību?

– Ja tas notiek ar mūsu asociācijas biedru, tad šis jautājums nekādā gadījumā netiek atstāts bez ievērības. Piemērs tam ir gadījums, kad mūsu asociācijas kapteinim bija šāda situācija Ekvadorā, un LKKA aktīvi iesaistījās, lai kapteini atbrīvotu no apcietinājuma, un tas sekmīgi arī izdevās.

Viens no asociācijas mērķiem ir jūrnieku tiesību aizsardzība, un par šo jautājumu tika debatēts arī CESMA asamblejā, kas pagājušā gada maijā notika Rīgā. Cik tas ir mūsu kompetencē un iespējās, aktīvi sekojam jūrnieku kriminalizācijas jautājumam, kā arī dodam savu ieguldījumu likumdošanas izstrādē.

Otrs aktuālais jautājums ir jūrniecības izglītība un mācību programmas, lai tās būtu maksimāli pietuvinātas mūsdienu prasībām. Lai programmas atbilstu jaunajiem standartiem un lai students, pabeidzot kādu no mūsu jūrniecības mācību iestādēm, tiešām būtu gatavs tam darba tirgum, kāds tas ir tagad, nevis kāds bija pirms gadiem pieciem vai desmit.

Trešais ir kvalifikācijas kontrole, un mūsu asociācijas biedri piedalās

▶▶▶ 12. lpp.

Ja jūrnieks būs izgājis kursus Vācijā un tādi paši kursi ir arī Latvijā, tad pie sertifikāta izsniegšanas man kā Jūrnieku reģistra vadītājam būs jāprasa, lai jūrnieks kursu iziet arī Latvijā, kaut viņš tādus jau ir beidzis tikai pirms trim mēnešiem.

to risinām visos līmeņos: gan Latvijas, gan Eiropas, gan visaugstākajā starptautiskajā līmenī, jo mēs lieliski pārzinām kapteiņu un jūrnieku problēmas. Piemēram, šogad Briselē tika diskutēts un lielākā daļa Eiropas valstu nolēma, ka netiks atzīti citās valstīs pabeigti kvalifikācijas kursi. Darbā uz kuģa tie derēs, bet sertificēšanai tos neatzīs. Ar nožēlu jāatzīst, ka tā nu vienreiz ir milzīga mulķība, kas nekādā gadījumā nenāk par labu jūrniekiem. Trīs reizes uzstājos un izsmēlu savu uzstāšanās līmitu, lai pierādītu, ka šāds lēmums ir aplams, bet diemžēl neizdevās neko mainīt. Ja jūrnieks būs izgājis kursus Vācijā un tādi paši kursi ir arī Latvijā, tad pie sertifikāta izsniegšanas man

kie standarti. Diemžēl ne viss labi domātais, tai skaitā arī, piemēram, MLC konvencijā iestrādātais, tikpat labi strādā arī reālajā dzīvē.

Asociācijā notiek paaudžu maiņa

LKKA valdes loceklis kapteinis Ivo Logins ir pārliecināts, ka asociācijai ir stabila nākotne, jo tieši tagad notiek paaudžu maiņa. Nāk jauni kapteiņi un papildina asociācijas rindas. "Milzīgs sprādziens nenotiks, bet stabils darbs turpināsies," saka kapteinis Logins. Jautāts, vai jūrnieki, strādājot jūrā, ir pietiekami labi aizsargāti, Ivo Logins pauž viedokli, ka, ja kapteinis vai jebkurš cits jūrnieks

“LSC Shipmanagement” maina zīmolu

AS “Latvijas kuģniecība” meitasuzņēmums “LSC Shipmanagement” informē, ka maina savu zīmolu un turpmāk tā nosaukums būs LSC. Ieviešot pārmaiņas, ir izstrādāta arī jauna uzņēmuma vizuālā identitāte – tā pietuvināta LK koncerna īpašnieka “Vitol Group” vizuālajām vadlīnijām.

Pārmaiņas saistītas ar uzņēmuma attīstības plāniem un nākotnes iecerēm.



“Šis gads LSC ir sācies veiksmīgi. Uzņēmums turpina nostiprināties un attīstīties. Triju mēnešu laikā mūsu flotē jau pieņemti divi kuģi, viens no tiem ir jaunbūve, un pie tā nedomājam apstāties,” uzsver LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups. “Arī turpmāk flote tiks paplašināta, lai varam sniegt vēl daudzveidīgākus pakalpojumus esošajiem klientiem un uzrunāt jaunus potenciālos klientus.”

Mainījies arī LSC biroja atrašanās vieta. Uzņēmums pārcēlies uz jaunām biroja telpām, kas ierīkotas mūsdienīgajā “Place Eleven” biroju ēkā Sporta ielā 11. Šis ir atvērta tipa birojs jeb tā saucamais *open office*, kas padara ērtāku komunikāciju LSC biroja darbinieku vidū, veicina kolektīva saliedētību un nodrošina vēl efektīvāku darbu.

Palielinoties flotei, aug arī uzņēmuma darbinieku skaits, un šobrīd LSC nodrošina darba vietas jau vairāk nekā 1400 cilvēkiem. Turpinoties uzņēmuma attīstībai, radīsies jaunas darba vietas un būs nepieciešami jauni augsti kvalificēti darbinieki. ■

►►► 11. lpp.

zināšanu pārbaudēs Jūrnieku reģistrā. Protams, novārtā netiek atstātas arī jūrniecības tradīcijas, piemēram, jūrnieku saieti Ainažos vai Bibliokuģa “Krišjānis Valdemārs” rīkote pasākumi. Daudzi asociācijas biedri gan individuāli, gan dažādu organizētu pasākumu ietvaros Latvijā popularizē jūrniecību un jūrnieka profesiju.

– Ko varat teikt par topošajiem jūrniekiem, kuri kā kadeti nonāk jūras praksē, tai skaitā noteikti arī uz jūsu kuģa?

– Pārsvārā cilvēkam, kurš izvēlējies jūrnieka profesiju, ir mērķis un plāns, kā šo mērķi sasniegt. Viņi zina, kas no viņiem jūrā tiks prasīts un ko vajadzēs apgūt, lai profesionāli strādātu šajā darbā. Reti ir gadījumi, kad cilvēks nesaprot, kur ir nokļuvis, kādas būs prasības un kā ar to tikt galā. Tie ir izņēmumi, bet tādi cilvēki ļoti ātri saprot, ka viņu izvēle ir bijusi kļūdaina. Viens ir izglītība, otrs ir pieredze un prakse, bet trešais ir pati profesijas specifika – tu esi projām no krasta, no ģimenes. Jūrā ir savs dzīves ritms, atnākot mājās, tas ir pavisam cits – ģimene, draugi, pasākumi un jautrība. Bet uz kuģa vairāku mēnešu garumā ir tikai apmēram divdesmit cilvēku, tāpēc vienmēr jāapzinās, cik spēcīgs un motivēts tu esi, lai to visu izturētu.

– Vai kapteinis ir vientuļš vilks uz kuģa?

– Vispār jā.

– Un jūs pats ar to esat apmierināts?

– Es par to nedomāju. Ir darbs, kas jādara, es to daru un lieki neanalizēju. Mans darbs man sagādā baudu, un kamēr tā būs, es šo darbu darīšu.

Cilvēkam cilvēks jāsatiek

Joprojām aktīvs savās kapteiņa gaitās ir 85 gadus vecais kapteinis Jānis Līckalns. “Man šķiet, ka asociācija strādā labi, un labi ir arī tas, ka kapteiņi kopsapulcē var sanākt kopā un satikties. Protams, varētu vēlēties, lai kapteiņi daudz aktīvāk biedrotos un asociācijai izdotos viņus savilkt kopā. Ir kapteiņi, kuri strādā jūrā, ir kapteiņi, kuri strādā krastā, un viņiem visiem ir par ko runāt, spriest un diskutēt. Senāk, vēl pirms Latvijas neatkarības atgūšanas un pirmajos gados pēc neatkarības atjaunošanas, “Latvijas kuģniecība” reizi mēnesī vai ceturksnī kopā pulcēja kapteiņus, lai viņi uzzinātu jaunumus un apspriestu savas lietas. Tagad labi ja divas reizes gadā sanākam kopā – kopsapulcē un Kapteiņu ballē gada nogalē, tāpēc ļoti svarīgi ir saglabāt šīs tradīcijas, kas dod iespēju kapteiņiem satikt citam citu.” ■

Sagatavoja Anita Freiberga



Kapteinis Jānis Līckalns (pirmais no labās).

LSC pārstāvji viesojas Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā

23. martā LSC pārstāvji viesojās Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā Sanktpēterburgā, lai topošos jūrniekus iepazīstinātu ar SIA "LSC Shipmanagement" floti, flotes personālu, nākotnes mērķiem un iespējām.

Īpaša vērība tika pievērsta uzņēmumā pieejamajām karjeras iespējām dažādās jūrniecības nozares specialitātēs. Šobrīd LSC nodrošina darba vietas jau vairāk nekā 1400 darbiniekiem. Balstoties uz ilggadēju pieredzi kvalitatīvas un veiksmīgas kuģu apkalpošanas nodrošināšanā, LSC piedāvā konkurētspējīgu atalgojumu, motivējošu prēmiju sistēmu, kā arī plašas izaugsmes iespējas jauniem, ambicioziem un kompetentiem jūrnikiem visos vadošajos amatos, un kvalificētam ierindas sastāvam uz mūsdienīgiem naftas un ķīmisko kravu kuģiem. ■



Bitumena tankkuģis "Asphalt Splendor" papildina LSC floti

Šā gada sākumā AS "Latvijas kuģniecība" meitasuzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" (LSCSM) papildināja savu pilnā tehniskajā pārraudzībā esošo floti ar jaunbūvi – kuģi "Asphalt Synergy", kas ir pirmais bitumena tankkuģis LSCSM flotē un viens no lielākajiem asfalta transportēšanas kuģiem pasaulē – tā

kopējais garums ir 175 m, platums – 30 m, kravnesība – 37 000 t. Bet marta sākumā LSC Antverpenē papildināja savu pilnā tehniskajā pārraudzībā esošo floti ar otru tieši tādu pašu bitumena kuģi "Asphalt Splendor". Abi jaunie tankkuģi būvēti Ķīnas kuģu būves kompānijā "Avic Dingheng Shipbuilding Co".

UZZIŅAI

Šobrīd LSC vada 27 vidēja izmēra un *handy* tipa tankkuģus, tuvākajos gados plānots floti palielināt līdz pat 40 kuģiem. Uzņēmums regulāri veic investīcijas flotes paplašināšanā, pievēršot uzmanību tam, lai pārņemtie būtu dažādas kravnesības kuģi un spētu pārvadāt atšķirīgus kravas veidus, tā pilnīgojot sniegto pakalpojumu klāstu un piesaistot arvien vairāk sadarbības partneru.



"Esmu gandarīts, ka turpinām paplašināt savu tehniskajā pārraudzībā esošo floti, kas savukārt nozīmē jaunas iespējas, lai sniegtu plašāku pakalpojumu klāstu mūsu klientiem un ieinteresētu arvien jaunus sadarbības partnerus. Vienlaikus ne mazāk nozīmīgs ir mūsu personāla ieguldījums, sniedzot klientiem profesionālus kuģniecības pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem kvalitātes standartiem," atzīmē AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups. ■

Ko paši izdarīsiet, tas arī būs

ERVĪNS RUŅĪS par Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas direktoru sāka strādāt 2017. gada martā un, kā pats atzīst, tas ir kārtējais likteņa iespēlētais izaicinājums, kādu dzīvē bijis ne mazums. Pēc profesijas inženieris radiosakaru speciālists, kurš 1992. gadā pieņēmis izaicinājumu un iestājies Latvijas Jūras spēkos, kur kopā ar darbu Aizsardzības ministrijā nostrādāti 20 gadu. Viens no pēdējiem amatiem kapteinleitnantam Ervīnam Ruņģim bija mīnu kuģu eskadras komandiera vietnieks. Liela pieredze uzkrāta daudzajās starptautiskajās mācībās NATO programmu ietvaros uz ASV, Vācijas, Norvēģijas, Dānijas, Itālijas, Francijas un citu NATO valstu kuģiem.

“Dzīvi ar dienestu un Jūras spēkiem esmu saistījis jau brieduma gados,” par sevi saka Ervīns Ruņģis. “Deviņdesmito gadu sākumā bijām savas valsts patrioti, un misijas apzināšanās daudziem iezīmēja jaunu dzīves pagriezieni. Arī man dienests Jūras spēkos kļuva par nozīmīgu posmu, lai gan militārā karjera nekad iepriekš nav bijusi mans mērķis. Daudzie apbalvojumi, goda raksti un paša gandarījums apliecina, ka lēmums ir bijis pareizs.

Dienests noslēdzās, taču jūra palika sirdī. Tāpēc Latvijas Jūras akadēmijas izteiktais priekšlikums kļūt par jūrskolas direktoru bija interesants izaicinājums, lai arī pirmajā brīdī lika nopietni pārdomāt, tomēr pieņemu piedāvājumu, jo uzskatu, ka vienmēr var un vajag apgūt jaunas lietas un izmantot uzkrāto pieredzi. Neesmu pieradis apstāties grūtību priekšā.”

Zinot, kādā situācijā ir LJA Jūrskola, var tikai piekrist, ka pieņemtais piedāvājums ik dienas sagādās arvien jaunus izaicinājumus, jo pārmaiņas ir nepieciešamas gan mācību programmās, gan arī skolas fasādei un iekšējām. Jūrskolas direktors atzīst, ka ļoti svarīga ir vide, kādā ikdienā nākas uzturēties jūrskolniekiem.

“Ir jāizmanto viss, kas līdz šim nav bijis izmantots, un vispirms tie ir Eiropas struktūrfondu līdzekļi,” saka Ruņģis. “Nav noslēpums, ka jūrskolas ēka nav jauna, tāpēc ir jāliek lietā iespēja to remontēt par Eiropas naudu. Ja

ēku var padarīt pievilcīgu, tad tas ir jādara. Diemžēl Eiropas līdzekļi vairāk ir piesaistāmi fasādes renovēšanai, siltināšanai un energoefektivitātes paaugstināšanai, ne iekšējai remontam, bet tie visi ir risināmi jautājumi, kam, protams, ir vajadzīgs laiks.”

Nav šaubu, ka skolu ar Eiropas līdzekļu palīdzību izdosies savest kārtībā, bet degradētā vide, kurā atrodas pati skola, ir daudz problemātiskāks jautājums. Pussabrukuši šķūnīši, nolaistas ēkas, dražas un sadzīves atkritumi, tas viss pārsvarā privātpašumos, kuru saimnieki par to neliekas ne zinīs, bet Rīgas

pilsētas Pārdaugavas izpilddirektori nekādi neizdodas piespiest viņus sakārot īpašumus. Kur garantija, ka glīti nokrāsotās skolas ārsienas vienā naktī netiks kārtējo reizi noķēpātas vai izsisti logi?

E. Ruņģis: “Teritorijas sakārtošana ir nopietna rūpe. Esmu paguvjis iesniegt dokumentus attiecīgajā Rīgas pašvaldībā, lai tā kaut ko dara vides sakopšanas jautājumos. Mēs vēlamies skolai aplikt apkārt žogu, lai pasargātu to no vandāļiem, bet Rīgas domes būvvalde to atsakās saskaņot, pamatojot savu lēmumu ar to, ka kanāla tauvas josla beidzas pie skolas pamatiem, bet tauvas joslā neko nedrīkst darīt. Diskusijas ar būvvaldi turpinās, bet pa to laiku jau divās reizēs kanāla pusē izsisti kopumā vienpadsmit logi. Diemžēl esam tur, kur esam, vide šeit tāda ir.”

Mācību programmu paplašināšana dos jaunu uzrāvieni

Jūrskolas direktors cer, ka līdz jaunā mācību gada sākumam izdosies pieņemt jaunus mācību programmu standartus, kas jūrskolas izglītībai piešķirs pilnīgi citu nozīmi, jo ļaus tās absolventiem strādāt uz lielākiem kuģiem, tātad izglītības dokumentam būs daudz lielāka vērtība.

“Domāju, ka jaunās mācību programmas būs tas stimulants, kas vairoš jauniešu interesi un



palielinās izglītojamo skaitu skolā, kam resursi ir pietiekami. Tāpēc mērķtiecīgi strādājam, lai skolas vide būtu ērta, patīkama un moderna. Izremontētās telpas ir iekārtotas ar jauniem soliņiem un krēsliem, aprīkotas ar ekrāniem un projektoriem, kas savienoti ar datortīklu. Pateicoties Jūrnieku reģistra atbalstam, esam ieguvuši četras GMDSS iekārtas un divdesmit licences mehāniķu apmācības programmām, kas ir mācību procesa svarīga sastāvdaļa.

Kopā ar mācību daļas vadītāju skatām iespēju sagatavot arī kuģu elektrikus, bet tas jau ir nedaudz tālākas nākotnes projekts."

Direktors uzskata, ka bezvadu interneta pieslēgums ir elementāra nepieciešamība mūsdienīgā skolā, nevis lieka greznība, tāpēc jau tagad ir ierīkoti pirmie divi bezvadu pieslēguma punkti. Taču jauniešus skolā gaida vēl kāds jaunievedums, kas, visticamāk, netiks uzņemts ar gavilēm. "Katrā mācību telpā būs tā saucamā klusuma kastīte – glīts skapītis, kur audzēkņiem pirms nodarbībām nolikt mobilos telefonus," saka direktors.

Kopējā problēma – zemais zināšanu līmenis

Ervīns Ruņģis piekrīt Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēju viedoklim, ka skolu beidzējiem ir ļoti zems izglītības līmenis. Akadēmijas pasniedzēji vērtē vidusskolēnu zināšanas, bet jūrskolas pasniedzēji ir neapmierināti ar to pieticīgo zināšanu bagāžu, ar kādu devīto klašu absolventi atnāk uz jūrskolu.



LJA Jūrskolas 1. septembris
Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.



18.novembris LJA Jūrskolā.



Ervīns Ruņģis: "Dienmžēl jāatzīst, ka pat augsta atzīme izglītības dokumentā neatspoguļo jaunieša patieso zināšanu līmeni. Dažkārt 9. klases absolvents nemaz nav spējīgs sekot mācību programmai, tāpēc jāslavē mūsu pasniedzēju pacietība un izturība. Ieguldām lielu darbu, lai visi mūsu audzēkņi var sasniegt vidējo līmeni. Ja arī pašam audzēknim ir interese, tad rezultāts neizpaliek. Jāatzīst, ka gads no gada un audzēkņi no audzēkņiem ļoti atšķiras. Izskatās, ka tagadējais pirmais kurss ir labs, un arī gribēšana mācīties ir liela, bet pašreizējam trešajam kursam tik spoži neiet. Kāpēc tā, pagaidām atbildi neesamu radīs.

Stimuls labi mācīties ir "Erasmus" programma, kas sekmīgajiem audzēkņiem dod iespēju doties praksē uz Spāniju un Maltu. Tā kā vietu skaits ir ierobežots, motivācija ir liela."

Kopumā par jūrskolas audzēkņu uzvedību nevarot sūdzēties – jaunieši kā jau jaunieši, reizēm gadās šis un tas, kā jau dzīvē. Bet katrai profesijai ir sava specifika un savi spēles

noteikumi, kas jāievēro. Tas attiecas arī uz formas tērpu, kas jūrskolā ir obligāta prasība.

"Jūrnieki nēsā formu, tā cilvēku disciplinē un uzliek pienākumus. Formai jābūt sakārtotai, tīrai, krekliem baltiem un kurpēm nospodrinātām. Jūrskolas forma audzēkņus disciplinē jau no pirmās dienas, viņiem tieši tāpat kā kapteinim uz tiltiņa vienmēr jābūt formā visās nozīmēs, arī apģērba ziņā. Es savējiem vienmēr saku – ja jums forma nepatīk un nevēlaties to nēsāt, tad jums ir jāmeklē cita skola un cita profesija," tā direktors.

Jaunieši uz LJA jūrskolu atnāk dažādu motīvu vadīti. Pamatā, protams, lai iegūtu izglītību un aizietu darba tirgū. Direktors stāsta, ka daudziem vecāki strādā ārzemēs, daudzi jau skolas laikā piestrādā, lai nopelnītu, jo dzīve piespiež to darīt. Profesionālā izglītība ir pamats viņu dzīvei, un gaidāmās jaunās izglītības programmas pavērs jūrskolas beidzējiem lielākas iespējas. "Ikvienam ir plašas izvēles iespējas – turpināt mācības Latvijas Jūras akadēmijā vai doties uzreiz jūrā. Un arī otrajā gadījumā vienmēr būs iespēja papildināt savas zināšanas dažādās kvalifikācijas celšanas programmās gan Latvijā, gan ārzemēs. Visiem ir vienādas starta pozīcijas, vienādas iespējas, bet rezultāts ir atkarīgs no katra paša mērķtiecības un vēlmes tiekties augšup un tālāk," ir pārliecināts LJA Jūrskolas direktors Ervīns Ruņģis. ■

Anita Freiberga

Studenti vēlas modernāku mācību vidi

Latvijas Jūras akadēmijas studentu padomi veido enerģisku dažāda vecuma un specialitāšu jauniešu kolektīvs, kura mērķis ir padarīt mācību procesu un akadēmijas dzīvi interesantāku un daudzveidīgāku, rīkojot pasākumus un aktivitātes. Tā rakstīts LJA mājas lapā, un to sarunā apliecina arī studentu padomes vadītāja Krista Elza Putniņa.

“Mūsu galvenais mērķis ir aizstāvēt studentu intereses. Esam it kā savienošais posms starp studentiem un vadību. Ja kādam rodas neskaidri jautājumi, jaunas idejas vai jebkas cits, ko studenti vēlas darīt zināmu akadēmijas vadībai, parasti viņi to dara ar mūsu starpniecību. Kopā cenšamies realizēt idejas un risināt problēmas. Tā kā akadēmijā nav ļoti daudz studējošo, gandrīz visi, kas vēlas aktīvi darboties, arī iesaistās studentu pašpārvaldes darbā. Šis ir ļoti ražens gads – katru nedēļu kopā sanākam apmēram divdesmit, un tas ir daudz, pagājušajā mācību gadā aktīvi darboties vēlējās vien kādi septiņi studenti. Tas, ko studenti visvairāk vēlas, ir aktīva sabiedriskā dzīve, jo visiem, kas iestājas augstskolā, ir amerikāņu filmu iespaidā radusies vīzija, ka studentu dzīve ir raiba un viņiem notiek dažādi izklaides pasākumi. Bet realitāte ir tāda, ka, ja paši neko nedarīsim, nekas arī nenotiks, ja paši nepaudisim savas vēlmes, par tām neviens pat nenojautīs,” saka Krista.

– Un kādi tad ir tie pasākumi, ko organizējat un kas piesaista akadēmijas studentu interesi?

– Jāatzīst, ka mācību process mūsu augstskolā nav no tiem vienkāršākajiem, ir garas un nogurdinošas dienas, daudz jādara un jāmacās, tāpēc laiku pa laikam rodas vajadzība pēc aktivitātēm, lai kaut mazliet varētu atslēgties no ikdienas saspringuma un uzņemtu spēkus turpmākajam mācību procesam. Pirmais pasākums, kas jau kā nostiprinājusies tradīcija notiek oktobra sākumā, ir pirmā kursa iesvētīšana. Tā parasti sākas ar dažādiem pārbaudījumiem un beidzas ar ballīti, kur visi labi izklaidējas un cits citu labāk iepazīst.

Esam novērojuši, ka šis pasākums ļauj jaunajiem iejusties akadēmijas kolektīvā. Varu teikt, ka esam ļoti draudzīgi un īpaši nešķirojam, pirmais vai trešais kurss, ļoti labi saprotas vecākie ar jaunākajiem. Lai gan neesam veidojuši kādu īpašu statistiku, zinām, ka parasti šajā pasākumā piedalās apmēram puse no pirmkursniekiem.

Tad nāk ne tik plaši, bet arī ļoti interesanti un svarīgi pasākumi. “Erasmus” vakari, kuros cenšamies iesaistīt arī ārzemju studentus, stāstām par mūsu valsti, dodam padomus, ko viņiem vajadzētu redzēt un nobaudīt. Pēc tam straujiem soļiem tuvojas Ziemassvētku balle, ko bieži vien svinam kopā ar citu augstskolu, lai paplašinātu dalībnieku loku, bet pagājušā gada nogalē nolēmām, ka pienācis laiks izballēties pašiem vien. Protams, padomei bija vairāk darba, bet, šķiet, viss izdevās, balle bija ļoti apmeklēta. Septiņus astoņus simtus studējošo sapulcināt kopā ir neregulārs

– Vai jūsējie labprāt iesaistās “Enkura” organizēšanā?

– Labprāt un daudzi, jo ir gan sagatavošanās darbs, gan daudzajām komandām pusfinālā un finālā ir vajadzīgi pavadoni. Tas ir pasākums, kas mūsu studentiem tiešām patīk un liekas interesants, jo tā nav tikai darbošanās savā lokā. Piedevām mums ļoti svarīgi ir prezentēt akadēmiju un ieinteresēt vidusskolēnus, lai viņi izvēlētos nākt studēt mūsu augstskolā. Akadēmijā mācās arī bijušie *enkuriēši*, kuri vēlas atbalstīt un pavadīt savas skolas komandas, tāpēc daudzas skolas ir gandrīz vai uz izķeršanu. Katru gadu kāds no *enkuriēšiem* iestājas akadēmijā, protams, varētu vēlēties, lai to, kas izvēlas studijas LJA, būtu vairāk, bet jau tas vien, ka vidusskolēniem ir interese piedalīties konkursā, ir ļoti labi. Man pašai nedaudz žēl, ka manā skolā neviens par šādu konkursu neko nezināja, mani tas noteikti būtu interesējis.

...autobusā redzēju studentus formās.

Emblēma un uzraksts “Latvijas Jūras akadēmija”

mudināja internetā sameklēt informāciju...

li, pat pusi ne, bet kādi trīs simti Ziemassvētku pasākumā piedalījās. Jāņem vērā, ka studenti dodas jūras praksēs, un arī tas iespaido dalībnieku skaitu.

Vēl rīkojam Valentīna dienas vakaru, tad nāk vēl viens “Erasmus” prakses atskaites vakars, jo studenti šajā praksē dodas pa pusgadam, maijā notiek sporta spēles, bet viens no nopietnākajiem pasākumiem, kas prasa lielu enerģiju, protams, ir konkurss “Enkurs”.

– Tomēr, ja studējat Jūras akadēmijā, kaut kā par to taču uzzinājat?

– Stāsts par to, kā uzzināju un izvēlējos Jūras akadēmiju, varbūt pat ir smieklīgs. Vēl mācījos 9. klasē, kad, braucot uz Bolderājas jūrmalu, autobusā redzēju studentus formās, un tas piesaistīja manu uzmanību. Emblēma un uzraksts “Latvijas Jūras akadēmija” mudināja internetā sameklēt informāciju, kas tā LJA ir un ko tur var apgūt. No tās dienas

mani neatstāja doma, ka šī varētu būt mana istā mācību iestāde. Arī vidusskolas laikā nekas cits prātā nenāca.

– **Tātad jūsu gadījumā kā reklāma nostrādāja Jūras akadēmijas studentu forma, bet akadēmijā studentus sagaida ļoti nopietnas mācības, jo īpaši eksaktajos priekšmetos, kas daudziem sagādā lielas problēmas.**

– Mūsu kursā, ostiniekos, iestājāties divdesmit septiņi, un tieši matemātikas dēļ jau pirmajā mēnesī viens aizgāja, jo saprata, ka te mācīties nevarēs. Taču vairāk neviens no mūsējiem matemātikas dēļ nav aizgājis. Viegli nav, bet tikt uz priekšu var. Pati esmu beigusi 1. ģimnāziju, tāpēc matemātika problēmas nesagādāja. Bija kursabiedri, kam bija problēmas, bet, ja neiekavēja un nāca uz lekcijām, tad sekmīgi nokārtoja eksāmenus. Jūtama atšķirība bija starp tiem, kas nāca no vidusskolas, un tiem, kas nāca no tehnikumiem, pēdējiem zināšanu bāze bija pieticīgāka.

– **Studijas ir spēja un nepieciešamība patstāvīgi strādāt ar informāciju.**

– Galvenais ir gribēt atrast, nedrīkst gaidīt, ka kaut ko pienesīs uz palātes. Tiem, kas bija pieraduši dzīvot atviegloti, nācās pārkārtot savu domāšanu un attieksmi, kas, protams, nebija viegli.

– **Kā domājat, vai jauniešiem ir patiesa vēlme studēt, kas nozīmē patiesu vēlmi uzzināt?**

– To nevarētu teikt par visiem. Piemēram, manā kursā daudzi tiešām zina, ko vēlas sasniegt, un ir gatavi strādāt, bet ne jau visi ir motivēti. Tiem, kam matemātika nav stiprā puse, tiešām ir vēlme ātrāk tikt cauri, vienai, kāds vērtējums.

– **Esmu dzirdējusi, ka akadēmijā ir divas problēmas – pasniedzēju stingās prasības un prakses.**

– Uzskatu, ka pasniedzējiem ir jābūt prasīgiem, jo mēs paši bieži vien meklējam vieglākos ceļus. Bet prakses tiešām ir sāpīgs jautājums. Studentu vidū valda viedoklis, ka prakses vietu vieglāk var atrast tie, kam ir pažiņās. Protams, tas nozīmē palīdz, bet, no otras puses, šis



LJA studentu padome. Pirmajā rindā no kreisās: Anna, Artūrs, Krista Elza, Armands Agris. Otrajā rindā no kreisās: Lāsma Madara, Nelda, Anna Marija, Veronika. Trešajā rindā no kreisās: Agnese, Stella, Helēna.

iesīkstējušais viedoklis daļai studentu, kuri paši nav gatavi aktīvi meklēt prakses vietu, kalpo kā aizbildināšanās, lai piesegtu savu kūtrumu vai neveiksmi. Taču, ja cilvēks zina, ko grib, viņš to arī sasniedz, bet pasīvajiem kopējā aina vienmēr šķiet drūmāka. Vismaz mums, ostiniekos, meklējot prakses vietu, ir skaidri jāzina un jāsaprot, ko tad mēs īsti gribam. Kad jautā, kāpēc vēlaties praksi iziet tieši pie mums, daudzi uz šo jautājumu nevar atbildēt, jo paši nezina, ko vēlas.

Mēs prakses laikā beidzot sapratām, ko nozīmē tas mistiskais konosaments, par kuru mums stāsta lekcijās.

Pašlaik studiju programmā tiek mācīts viss par visu, bet man pašai ir skaidrs, kas tiešām mani neinteresē un ko es vēlos. Pirmā prakse Rīgas brīvostas pārvaldē bija ļoti veiksmīga, tā man tiešām daudz deva, tāpēc arī otro praksi labprāt vēlētos iziet turpat. Prakses laikā guvu ieskatu par to, kā viss notiek dzīvē. Viena lieta ir teorija, pavisam cits priekšstats rodas reālā darbā, kad var novērtēt arī akadēmijā iemācīto. Liels

paldies jāsaņem BRP Attīstības departamenta darbiniekiem, kuri man ļāva pašai darboties, norādīja uz trūkumiem un paslavēja par labo. Mēs prakses laikā beidzot sapratām, ko nozīmē tas mistiskais konosaments, par kuru mums stāsta lekcijās. Ja nebūtu prakses, nezinu, vai studijām vispār būtu kāda jēga. Es pat būtu priecīga, ja prakse būtu vēl daudz ilgāka, ne tikai divas vasaras pa diviem mēnešiem.

– **Akadēmijā notika rektora vēlēšanas, bet diemžēl rektora krēsls vēl aizvien ir vakants, un, visticamāk, priekšā ir jaunas rektora vēlēšanas. Arī studentu padome ir pārstāvēta Senātā un piedalās rektora vēlēšanās. Ko studenti no savas puses vēlas redzēt rektora krēslā?**

– Mums, studentiem, nebija pārāk plašas informācijas par rektora vēlēšanām, bet mēs, protams, piedalāmies vēlēšanās un balsojot paužam savu viedokli. Līdz mums nonāca rektora amata pretendentu dzīves gājums un redzējums par akadēmijas tālāko attīstību. Paši savā starpā spriedām, kas mums ir tuvāks un kas ne tik pieņemams, lai gan jāteic, ka programmas visiem bija diezgan līdzīgas. Studentiem bija vienots viedoklis, bet no katra paša

►►► 18. lpp.

►►► 17. lpp.

bija atkarīgs, kādu izvēli viņš izdarīs. Taču mūsu favorīts pie vēlēšanām netika.

– Tas bija Arnis Bankovičs?

– Jā, kā studentiem mums viņš šķita vistuvākais, vismaz ostniekiem. Savukārt mehāniķiem bija savs favorīts un kuģu vadītājiem savs. Teikšu godīgi, mums varbūt visvairāk nostrādāja jaunības faktors, jo nav jau noslēpums, ka jauniem cilvēkiem studentus ir vieglāk saprast un akceptēt viņu vajadzības. Piemēram, var cerēt uz lielākām inovācijām nekā no vecākās paaudzes.

– Kādas inovācijas jūs gribētu redzēt akadēmijā?

– Noteikti tas, kas mums pietrūkst, īpaši ostniekiem, ir simulācijas programmas kravu apstrādes procesiem. Zinu, ka vadība ir mēģinājusi šādas programmas akadēmijai iegūt, bet tas nav izdevies. Pūsis, kurš šogad absolvēja akadēmiju, "Erasmus" projekta ietvaros bija praksē Somijā un stāstīja, ka viņi tur izspēlējuši interaktīvu ekonomisko spēli, kurā tika dots uzdevums mēneša laikā izveidot uzņēmuma stratēģiju. Ja mums būtu iespējams kaut kas līdzīgs, tas tiešām būtu lieliski, jo ir jāiet līdzī laimam. Nedomāju, ka pilnīgi visam vajadzētu būt elektronizētam, bet kaut nedaudz tas tomēr būtu svarīgi. Ļoti iespējams, ka tas vairāk ieinteresētu jauniešus izvēlēties studēt akadēmijā. Piemēram, pasniedzējs Bankovičs jau studiju programmu ietvaros strādā inovatīvi, esam ar viņu arī daudz diskutējuši par šīm lietām, tāpēc mums likās, kas viņš varētu būt tas, kurš atbalstītu inovāciju ieviešanu, un mums tas ir ļoti svarīgi. Akadēmijā pietrūkst modernākas vides, un tas mums, studentiem, ir sasāpējis jautājums. Modernas telpas, vieta, kur varētu pavadīt laiku starp lekcijām, iekārtoti mācību stūriši gaitenos ar pareizu apgaismojumu un ērtiem krēsliem, bet tā visa mums nav. Kopš mācos akadēmijā, un tie ir nepilni trīs gadi, šeit nekas nav mainījies, bet citās augstskolās tas viss tomēr ir. Mēs jau saprotam, ka visam ir vajadzīgi līdzekļi, bet tas, ka citur šo jautājumu tomēr izdodas atrisināt, mums liek uzdot jautājumu – kāpēc Latvijas Jūras akadēmijā neizdodas to izdarīt?■

Anita Freiberga

Sākas konkursa "Enkurs" 12. sezona

17. martā "Novikontas" Jūras koleģā notika jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2018" pirmā atlases kārtā. Konkurss norisinās pavisam trijās atlases kārtās, katras kārtas četras labākās komandas iekļūst konkursa finālā. Šogad



fināls norisināsies 28. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā.

Konkurss notiek jau 12. reizi. Šogad tajā piedalās trīs jaunas komandas – no Tukuma Raiņa ģimnāzijas, Ādažu vidusskolas un Āgenskalna Valsts ģimnāzijas. Savukārt vairākas lauku rajonu vidusskolas, konkursa ilggadējas dalībnieces, šogad atteikušās no dalības "Enkurā", jo, ņemot vērā skolēnu nelielo skaitu vidusskolas klasēs, nespēj nokomplektēt komandas.

Pēc tradīcijas skolas, kas konkursā piedalās desmito gadu pēc kārtas, saņem dāvanu – "Enkura" karogu. Šogad tās ir Ventspils Valsts 1. ģimnāzija un Jelgavas Valsts ģimnāzija.

Konkursa galvenais mērķis ir iepazīstināt jauniešus ar jūras virsnieka specialitāti un tās perspektīvām. Kvalificētu jūras virsnieku (jūrnieku ar augstāko profesionālo izglītību) trūkst visās jūras valstīs.

Konkursa laikā jaunieši veic praktiskus atraktīvus uzdevumus, piedaloties improvizētās „glābšanas operācijās” reālā vidē, arī demonstrējot savas prasmes kuģu un laivu vadīšanā, gan izmantojot profesionāliem jūrniekiem domātos treniņierus, gan arī atklātās ūdenstilpēs. Tāpat konkursa laikā skolēni sacenšas ugunsdzēsības un pirmās palīdzības sniegšanas disciplīnās. Konkursa programmā ir arī teorētiskā daļa, kas ietver jūrniecības nozares pamatzināšanas un prasmes.

Arī tie konkursa dalībnieki, kuri pēc vidusskolas beigšanas izvēlējušies apgūt citu, nevis jūras virsnieka profesiju, vienmēr uzsver, ka, piedaloties konkursā, apguvuši daudzas dzīvē noderīgas prasmes, tai skaitā pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanu, ugunsdzēsības pamatelementus, darbu ar kartēm, paplašinājuši zināšanas fizikā, ķīmijā, mehānikā, ģeogrāfijā, arī angļu valodā, bez tam iemācījušies strādāt komandā un pakļauties disciplīnai.■

Jūrnieceības koledžai piegādātas mehāniķu darbnīcām paredzētās mācību iekārtas un aprīkojums

Īstenojot projektu "Liepājas Jūrnieceības koledžas pirmā līmeņa profesionālās augstākās izglītības STEM programmu studiju mācību vides uzlabošana", koledža iegādājusies mūsdienīgas iekārtas un aprīkojumu, kas paredzēts topošo mehāniķu apmācībai. Patlaban gandrīz visas iekārtas, izņemot eļļas un smērvielu analīžu pārvietojamās laboratorijas iekārtas, jau piegādātas un atrodas noliktavā, kur tās glabāsies līdz brīdim, kad tiks pārbūvēta pati ēka. Par mācību iekārtu un aprīkojuma iegādi 2017. gada 6. decembrī noslēgts līgums ar SIA "Stokker", savukārt 2018. gada 21. februārī noslēgts līgums ar SIA "Fraktal Bau" par topošo kuģu mehāniķu darbnīcu pārbūvi.

Īstenojot projektu, plānots pārbūvēt kuģu mehāniķu darbnīcas un aprīkot tās ar modernām iekārtām un instrumentiem, kā arī izveidot mācību laboratoriju, tādējādi nodrošinot koledžas programmas "Jūras transports – kuģa mehānika" kvalitatīvu

apguvi ap 330 studējošajiem gadā. Darbnīcas tiks aprīkotas ar tādām modernām iekārtām kā eļļas un smērvielu analīžu pārvietojamā laboratorija, mašīnapstrādes darbgaldi un iekārtas, universālā virpa, urbšanas un frēzēšanas iekārtas, lentzāģis metālam, metināšanas iekārtas, gāzes metināšanas iekārtas un to aprīkojums, darbgalds lokmetināšanas, griešanas ar gāzi un

UZZIŅAI

Projekts tiek realizēts 8.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Uzlabot pirmā līmeņa profesionālās augstākās izglītības STEM, tajā skaitā medicīnas un radošās industrijas, studiju mācību vidi koledžās" ietvaros.

Projekta plānotās izmaksas: 336 119 eiro, no tiem ERAF finansējums 285 701,15 eiro, valsts līdzfinansējums – 50 417,85 eiro.

Projekta īstenošanas laiks: 17 mēneši (01.07.2017. – 30.11.2018.).



REGULĒJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

slīpēšanas darbiem u.c., kā arī būs nodalītas metinātāju praktiskās apmācības darba vietas – kabīnes.

Liepājas Jūrnieceības koledža uzsākusī vērienīgu tā dēvēto STEM jeb zinātnes, tehnoloģijas, inženierzinātnes, matemātikas izglītības programmu modernizācijas un attīstības projektu, kas nodrošinās jūrnieceības nozares augsta līmeņa speciālistu sagatavošanu.

Veiktie uzlabojumi infrastruktūrā un aprīkojumā nodrošinās programmas mācību priekšmetu un iegūstamo praktisko iemaņu atbilstību jūrnieceību profesionālās sagatavošanas starptautisko standartu prasībām un ļaus sagatavot augsti kvalificētu darbaspēku jūrnieceības un transporta nozarēm. ■

Indra Grase

Tiek sveikti "Enkura" stipendiāti

21. februārī Latvijas Jūras akadēmijā tika sveikti 1. kursa studenti, kuri 2. semestrī saņēms "Enkura" stipendijas. "Enkura" stipendijas tiek piešķirtas jau sesto gadu. Tās saņem studenti ar augstu vidējo atzīmi, priekšroka tiek dota bijušajiem jūrnieceības nozares konkursa "Enkurs" dalībniekiem.

Par stipendiju sadali lemj "Enkura" stipendiju komisija, stipendiju nodrošina Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceību arodbiedrība. Stipendiju saņem pirmā kursa studenti, par tās piešķiršanu tiek lemts divas reizes gadā – rudenī pēc mācību uzsākšanas, kad tiek vērtēti centralizēto eksāmenu rezultāti, un sākot otro semestri, kad galvenais kritērijs ir 1. semestra vidējā atzīme.

Šogad 2. semestrī stipendiju saņem Uldis Urtāns, bijušais *enkuriets* no Bauskas Valsts ģimnāzijas, kuram stipendija tika piešķirta arī 1. semestrī. Vēl stipendija piešķirta Stellai Tomsonei-Kundziņai un Andrejam Šišovam, kā arī Liepājas Jūrnieceības koledžas studentam Dmitrijam Petrušenkovam, kurš arī stipendiju saņēma jau 1. semestrī. ■



Virsnieks tu esi un paliec vienmēr

Ar Latvijas Jūras spēku komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli tiekamies agrā rīta stundā Jūras spēku štābā Bolderājā. Tūlīt pēc sarunas viņš dodas uz Liepāju – mūsu Jūras spēku centrālo mītni un kara flotes galvaspilsētu, kur ostas kanālā bāzējas pieci Latvijas jūras spēku mīnu kuģi, viens patruļkuģis un viens kuģis, kur izvietot štāba amatpersonas. Jūras spēku kuģu uzdevums ir mīnu meklēšana jūrā, cilvēku glābšanas darbi, naftas piesārņojuma novēršana un patruļēšana piekrastē. Flotiles admirāļa Vizula militārā karjera ir likumsakarīga, lai gan viņš pats atzīst, ka tā nav bijusi tipiska Jūras spēku virsnieka kāpšana pa karjeras kāpnēm, jo daudzus gadus viņš nav bijis tieši saistīts ar kara floti. “Lai gan savu militāro karjeru Jūras spēkos sāku nu jau gandrīz pirms divdesmit pieciem gadiem, daudzus gadus biju prom no Jūras spēkiem un strādāju diplomātiskajā jomā par militāro atašeju, tad atbildēju par bruņoto spēku nodrošinājumu, tāpēc neloloju lielas cerības kādreiz te atkal atgriezties. Taču taisnības labad gan jāatzīst, ka, visticamāk, nav tāda Jūras spēku virsnieka, kurš kaut reizi sevi nebūtu redzējis komandiera lomā,” saka Jūras spēku komandieris INGUS VIZULIS.



Ingus Vizulis ir uzaudzis tepat Bolderājā. Kad pa logu skatījies uz jūru, sapņojis, kā kļūs par šoferi, bet tēvs stingri teicis: katrs šoferis nevar kļūt par jūrnieku, bet katrs jūrnieks par šoferi gan. Tā nu jaunā cilvēka domas sāka virzīties uz jūras pusi. Pēc astotās vēl īsti nav sapratis, kurā jūrskolā labāk mācīties, bet vidusskolas laikā nākusi sapratne, ka pareizā izvēle būtu slavenā *Makarovka* Ļeņingradā. Bet – ak vai! – tur bijis tik liels konkurss, ka vajadzējis meklēt citu risinājumu un pieņemt lēmumu, būt civilistam vai izvēlēties militāro dienestu. Pēdējo grūdienu devis militārās mācības pasniedzējs, kurš ieteicis mācīties Kaļiņingradā. Tur Vizulis iestājies bez problēmām, tikai žēl, ka tieši tajā gadā kuģu vadītāju specialitāte bija likvidēta un pārcelta uz Ļeņingradu. “Bet ieroču inženiera specialitāte arī nav slikta,” nosaka Ingus Vizulis. “1987. gadā beidzu jūrskolu, tā ka sanāca dienēt vēl padomju laikos.” Kad jautāju par viņam līdzīgajiem, kuri mācījušies un dienējuši padomju gados un palikuši aiz Latvijas Jūras spēku borta, Vizulis

mazliet padomā, parausta plecus un atbild, ka viņš nebūšot tas, kurš varēšot ieviest skaidrību šajā jautājumā. "Varbūt viņi paši kādu iemeslu dēļ palika aiz borta. Iespējams, ka daudz kas bija atkarīgs no tā, kādos padomju bruņoto spēku veidos viņi dienējuši. Ja sanācis krustot ceļus ar VDK karaspēka daļām, tad tas jau bija zināms zīmogs. Lai gan tie paši robežsargi skaitījās VDK struktūrā, būtībā viņiem ar šo dienestu bija maz kopīga."

Militārā karjera Jūras spēkos nav neiespējamā misija

– Civilisti neko daudz nezina, piemēram, par to, kā Latvijas Jūras spēkos notiek virzišanās pa dienesta kāpnēm.

– Virsniekiem ir visai atšķirīga attieksme pret cilvēku virzišanos pa dienesta kāpnēm, daudzi uzskata, ja sasniegta pulkveža vai jūras kapteiņa pakāpe, tad tu būtībā jau esi iestādes vadītājs, līderis, komandieris, un nav īpašas nozīmes, ko tu vadi – Jūras spēkus vai Nodrošinājuma pārvaldi, kā tas bija manā gadījumā.

– Jūs esat flotiles admirālis. Man, dzirdot vārdu admirālis, tas tūlīt asociējas ar tādiem vārdiem kā admirālis Keizerlings, admirālis Spāde un viceadmirālis Zeibots.

– Flotiles admirālis ir mana dienesta pakāpe, kas ir nākamā augstākā virs jūras kapteiņa. Lai civilisti saprastu, mēs parasti sakām – vienas zvaigznes ģenerālis, divu zvaigžņu ģenerālis, brigādes ģenerālis, un es esmu vienizvaigznes admirālis, nākamā pakāpe ir kontradmirālis, un šīs hierarhijas augšā ir viceadmirālis. Man šķiet, ka Keizerlinga un Spādes laikā netika šķiroti admirāļa rangi, un būtībā es tagad daru tieši to pašu, ko savulaik darīja viņi. Savukārt Zeibota kungs bija Bruņoto spēku komandieris, tātad viceadmirālis.

– Kā jūs savā karjeras izaugsme varētu tikt pie nākamās dienesta pakāpes?

– Mūsu mazajos Bruņotajos spēkos tik lielu iespēju jau nemaz nav. Divu zvaigžņu ģenerāļa vai Jūras spēku gadījumā kontradmirāļa amats būtu NBS Apvienotā štāba

UZZIŅAI

Kareivji: matrozis, dižmatrozis.

Jaunākie instruktori: kaprālis.

Vecākie instruktori: seržants, bocmanis.

Augstākie instruktori: štāba bocmanis, galvenais bocmanis, augstākais bocmanis.

Jaunākie virsnieki: leitnants, virsleitnants, kapteinleitnants.

Vecākie virsnieki: komandleitnants, komandkapteinis, jūras kapteinis.

Augstākie virsnieki: flotiles admirālis, kontradmirālis, viceadmirālis.

priekšnieks, militārais pārstāvis Brieselē vai Baltijas Aizsardzības koles dzas komandants.

– Nacionālie bruņotie spēki aicina jauniešus izvēlēties militāro karjeru, bet kāds tad ir svarīgais arguments, kāpēc būtu vērts pievienoties Latvijas Jūras spēkiem?

– Tas, ko izvēlēties, tomēr ir atkarīgs no katra paša. Izvēloties militārā dienesta ceļu, tie jaunie cilvēki, kuri vēlas sevi saistīt ar dienestu jūrā, jau rekrutējoties dara zināmu, ka vēlas dienēt Jūras spēkos, un tad viņus attiecīgi arī gatavo mums. Pirmais pārbaudījums jaunajiem cilvēkiem ir tūlīt pēc rekrutēšanās, kad viņi nonāk Alūksnē, kur iziet apmācības kursu, tad viņi dodas uz instruktoru skolu Cēsīs, kur kļūst par kadetu kandidātiem un, nokārtojot pārbaudījumus, par kadeti. Ir tādi, kas neiztur fiziski un morāli, jo pirmie trīs mēneši pēc civilās dzīves un mācīšanās vidusskolā viņiem tiešām ir šokējoši.

Es jau daudzkārt esmu teicis, ka kuģi un tehnika bez kvalificētiem speciālistiem nav nekas, bet militārais dienests no cilvēkiem prasa daudz, tas nozīmē īpašu dzīvesveidu. Arī Jūras spēkos cilvēki nāk un iet, tomēr kopējā bilance turas vienmērīga. Daudziem šķiet, ka kaut kur citur zāle ir zaļāka, tāpēc viņi meklē labāku darbu civilajā dienestā. Ir tādi, kas no militārā dienesta nav aizgājuši, bet no Jūras spēkiem pārgājuši, piemēram, uz Apvienoto štābu, kur pieaugošo funkciju dēļ cilvēki ir nepieciešami. Daži pāriet uz Zemessardzi vai Militāro policiju.

Sasniedz zināmu robežu Jūras spēkos un tad aiziet. Protams, liela nozīme ir dzīvesvietai. Viens stāsts ir tad, kad jaunais cilvēks ir pabeidzis Nacionālo Aizsardzības akadēmiju un vēl nav nodibinājis ģimeni, tāpēc var vieglāk un brīvāk pieņemt lēmumu, piemēram, doties uz Liepāju vai Rīgu. Pavisam cits, kad pēc gadiem desmit viņam ir ģimene, bērni un kredīts, tad cilvēks daudz nopietnāk vērtē, vai viņam ir vērts doties divsimt kilometrus prom no Rīgas. Ir arī tādi, kuri pabeidz akadēmiju, nodien kontraktā paredzētos piecus gadus un aiziet civilajā dzīvē, bet daži pēc kāda laika atkal atgriežas.

– Un jūs viņus sagaidāt atplestām rokām?

– Nē. Mēs viņus ņemam atpakaļ nevis ar viņiem, bet gan mums izdevīgiem nosacījumiem. Ko ar to domāju? Teiksim, atnāk cilvēks un paziņo, ka vēlas dienēt tur un tur ar tādiem nosacījumiem. Nē, mīļais draugs, tu nāc dienestā, un tas nozīmē, ka mēs piedāvāsim tev amatu, un tava izvēle ir to pieņemt vai nepieņemt. Nodieni divus trīs gadus, tad skatīsimies, ko tālāk darīt.

Izglītība – priekšnoteikums karjeras iespējām

– Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots ir teicis, ka jau kopš Jūras spēku pirmsākumiem pirmajā vietā vienmēr ir bijis cilvēks. Zeibota kungs allaž ir paudis viedokli, ka, ja būs izglītoti speciālisti, dzelžus piemētis. Vēlос jums jautāt, kā pēc akadēmijas beigšanas tālāk notiek Jūras spēku virsnieku profesionālā pilnveidošanās un izaugsme?

– Viceadmirālis Zeibota kungs ir precīzi raksturojis Jūras spēku filozofiju. Profesionālā pilnveidošanās un tālākā izglītošanās notiek visos līmeņos. Ir daudz un dažādi kursi, vienīgais jautājums, cik daudz no tā visa mēs varam atļauties. Ja runājam par matrožu un instruktoru sastāvu, tad jebkurš sakarnieks, kas dien uz Jūras spēku kuģiem, dodas uz Tallinu, kur atrodas Baltijas valstu starptautiskā skola, kurā notiek mācības profesionālo zināšanu papildināšanai. Tā kā tur mācības notiek angļu valodā,

►►► 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

pats par sevi saprotams, ka angļu valodas zināšanām ir jābūt ļoti labā līmenī.

Ja runājam par virsniekiem, tad viņi pēc akadēmijas beigšanas papildina zināšanas kvalifikācijas celšanas kursos, piemēram, Amerikas pretmīnu skolā, Beļģijā vai Nīderlandes skolā – NATO izcilības centrā. Šeit mācības ir ļoti nopietnas, pavisam četri mācību bloki, kas kopumā aizņem astoņus mēnešus. Kad jūras virsnieks ir sasniedzis virsleitnanta pakāpi, viņam, lai saņemtu nākamo dienesta pakāpi, ir jāmācās Nacionālās Aizsardzības akadēmijas triju



Baltijas valstu starptautiskajos jūras kursos, kur tiek sagatavoti vidējā līmeņa virsnieki. Šīs grupas parasti nav lielas, patlaban tajā mācās četri latvieši, četri lietuvieši, divi igauņi un viens zviedrs. Pēc kursu beigšanas viņi būs sasnieguši kapteinleitnanta līmeni, turpinās dienēt un iziet dažādas kvalifikācijas kursus ārzemēs, uz kuriem parasti cenšamies sūtīt labākos. Kad pienāk laiks kļūt par komandkapteini, tad virsnieks vai nu atkal dodas mācīties uz Ameriku, vai gadu mācās Baltijas Aizsardzības koledžā. Patiesībā mācības notiek visu dienesta laiku.

Brūņotajos spēkos un arī pie mums Jūras spēkos ir karjeras piramīda, kas nozīmē, ka apakšā ir daudz leitnantu un virsleitnantu, bet katrs nevar kļūt par jūras kapteini. Pašlaik Jūras spēkos ir tikai viens jūras kapteinis, kurš ir arī mans vietnieks. Taisnību sakot, ne jau visi arī vēlas virzīties uz augšu pa karjeras kāpnēm: cilvēks sasniedz zināmu līmeni, kurā viņu viss apmierina. Karjera – tā ir katra paša izvēle, kuri cenšas, tie daudz sasniedz.

Vienmēr var vēlēties vairāk

– Tagad, atskatoties uz Jūras spēku atdzimšanas divdesmit pieciem gadiem, jau par tālu vēsturi kļuvuši pirmie Jūras spēku kuģi. Gandrīz neticams šķiet stāsts, kā 1992. gada 16. martā Liepājas divizona sastāvā tika iesaistīti trīs bijušie zivju resursu uzraudzības kuģi, kurus pašu spēkiem pielāgoja krasta apsardzības vajadzībām. Kopumā jaunajā kara flotē tika ieskaitīti četri kuģi un divi kuģošana pa jūru neparedzēti kuteri. Tagad situācija ir pavisam cita, bet vienmēr jau gribas vairāk un labāk.

– Nav tā, ka mēs skaitliski gribētu kaut ko vairāk. Mēs gribētu kvalitatīvi uzlabot jau esošo tehniku, bet pagaidām nav diez cik daudz, ar ko varētu palepoties, jo ar tehniskajiem uzlabojumiem, nodrošinājumu un kuģošanas spēju palielināšanu neiet tik raiti, kā gribētos, jo finansējums ir tāds, kāds tas ir, bet vienmēr gribētos vairāk un ātrāk. 2017. gadā pabeidzām "Skrundas" tipa kuģu aprīkošanu ar satelīta sakariem un plānojam tos aprīkot ar elektrooptiku. Kuģi kļūst spējīgāki, un tās ir modernās tehnoloģijas, ko cenšamies ielikt kuģos. Plānojam veikt nelielus uzlabojumus arī mūsu kuģiem, tāpēc 2017. gadā iegādājāmies mūsu meklēšanas iekārtas. Nevar teikt, ka tās ir bezpilota, bet kaut kas līdzīgs – ieprogrammējamās un palaižamas.

Taču ne vienmēr visu ietekmē tikai finansējums, ietekmē arī, piemēram, iepirkuma procedūra, kas attiecas arī uz Brūņotajiem spēkiem. Tai jābūt caurspīdīgai, kas noteikti ir labi, bet tā aizņem ilgu laiku. Lai saturiskā ziņā iegādātos ko patiešām vērtīgu, jāreķinās, ka tas noteikti ir dārgs pasākums, tāpēc iepirkuma procedūra nav no tām vienkāršākajām.

– Vai arī Jūras spēku iepirkumos svarīgākais nosacījums ir zemākā cena?

– Dažām lietām jā. Tomēr iekārtu ir daudz un dažādas, tāpēc mēs stingri definējam prasības un tikpat stingri vērtējam arī piedāvājumus, lai tie pilnībā atbilstu izvērztajām prasībām. Pēdējos pāris gadus Brūņotie spēki vairs neskatās uz lētāko, bet gan saimnieciski izdevīgāko. Lai

iegādātajai teknikai vajadzības gadījumā būtu ātri sasniedzami servisa pakalpojumi, jo mēs nevaram gaidīt, kamēr rezerves daļa atnāk no Ķīnas. Visam jābūt ātri sasniedzamam, un tas nozīmē, ka orientējamies uz Eiropu.

2019. gadā arī Jūras spēkiem ir plānota kaut neliela, tomēr ļoti vajadzīga nauda, tāpēc mums tagad jāizdara mājas darbi un jāsaģatavojas, lai šo naudu varētu apgūt.

– Laikam jau tāds vēriens, kāds bija pirms gadiem, kad tika pasūtīta piecu "Skrundas" tipa kuģu būve, tik drīz vairs nepienāks?

– Sarežģīts jautājums. Vienmēr jau gribas kaut ko jaunu. Mūsu kuģi tuvoja četrdesmit gadu vecumam, mēs tos, protams, varam nedaudz uzlabot, un vēl gadus desmit, piecpadsmit tie kalpos. Bet pēc tam vajadzētu kaut ko jaunu, un jautājums ir – ko vajadzētu? Pa šiem gadiem ne tikai Jūras spēkiem, bet arī Aizsardzības ministrijai un beigu beigās Latvijas valstij vajadzētu rast skaidrību un pateikt, ko tad Latvijas valsts vēlas darīt jūrā. Es varu maldīties, bet, manuprāt, nekur nav redzēta Latvijas valsts jūras stratēģija, kāda ir citām jūras valstīm.

Sadarbība, partnerība, sāncensība

– Varbūt lietderīgi būtu palūkoties, ko dara kaimiņi?

– Mums ir daudz partneru gan NATO, gan Eiropas Savienībā, un tendence, kāda izveidojusies, ir neattīstīt visās valstīs vienu un to pašu, lai viena valsts varētu papildināt otru. Ja vieniem ir raķešu kreiseri, tad diezin vai Latvijai tādi būtu vajadzīgi. Ir viedoklis, ka pretmīnu spējas ir nepietiekamas, tāpēc ļoti iespējams, ka mums būtu pareizi strādāt šajā virzienā, uzturot un attīstot šīs spējas.

– Tehnoloģijas attīstās neiedomājamā tempā, tāpēc ir ļoti grūti aptvert, kā viss varētu notikt pēc gadiem divdesmit trīsdesmit.

– Tiesa, tomēr mums tuvāko gadu laikā noteikti ir jādomā, ko darīsim jūrā, īpaši jau tāpēc, ka kuģus nevar uzbūvēt gada laikā. Jāskatās, ko dara citas valstis, varbūt jāpievienojas jau kādam esošam projektam.

– Savulaik neizdevās triju Baltijas valstu jūras spēku plāns vienoties un sadalīt kompetenci Baltijas jūrā, katrai valstij specializējoties konkrētā darbības jomā. Vai arī tagad tas ir neiespējami?

– Grūts jautājums. Būtu jau labi, ja par to varētu vienoties. Diemžēl tad, kad viss nonāk līdz konkrēta jautājuma izskatīšanai un konkrēta lēmuma pieņemšanai, katrai valstij parādās savas nacionālās intereses. Un tādas ir jebkurai valstij. Ja tīri hipotētiski pieņemam, ka trīs Baltijas valstis būtu vienojušās, piemēram, par vienu projektu – kuģu būvi, tad noteikti sāktos diskusijas par to, kur un kas būvēs, kur būs darba vietas, beigu beigās, kam pirmajam tiks uzbūvēts kuģis. Par kopīgām piegādēm Baltijas valstīm tiek runāts jau vismaz piecus gadus, bet tas neizdodas varbūt arī tāpēc, ka ir atšķirīgi likumi. Jo vairāk valstis iesaistās, jo grūtāk pieņemt lēmumu.

Savulaik izveidoja BALTRON, kas joprojām sekmīgi darbojas, bet diemžēl Igaunija no šī projekta ir izstājusies, jo, kopš esam iestājušies NATO, Igaunija katru gadu deleģē savu kuģi uz NATO pretmīnu grupu, tāpēc viņiem būtu grūti strādāt vēl arī BALTRON virzienā. Kad 1998. gadā šo projektu palaida, Igaunijā bāzējās pastāvīgs BALTRON štābs, kura pirmais komandieris bija Ilmārs Lešinskis. Tagad tā vairs nav pastāvīga formācija, un cilvēki, kas tiek deleģēti, strādā katrs savā valstī un kopā sanāk tikai tad, kad tas ir nepieciešams un uz mācībām. Savukārt mācības "Open Spirit" rotācijas kārtībā notiek visās trijās Baltijas valstīs, un mīnu iznīcināšanā piedalās vēl arī citu valstu jūras spēki – vācieši, zviedri un norvēģi.

– Baltijas jūra vēl arvien ir pilna ar sprādzienbīstamiem priekšmetiem?

– Pietiek visiem. 2017. gadā "Open Spirit" mācību laikā Irbes jūras šaurumā atrada vairāk nekā 50 mīnu, iznīcināja mazāk, jo to neļāva sliktie laika apstākļi. Bet mīnu atrašanās vietas ir fiksētas. Mīnas var identificēt ar tehniskiem līdzekļiem, bet tās iznīcināt ar tehniskiem līdzekļiem ir dārgi. Ja mīna nav lielā dziļumā, mēs to darām ar ūdenslīdzēju palīdzību, tomēr 2017. gadā mums tiešām ļoti



nepaveicās ar laika apstākļiem, trešo daļu mācību laika kuģi pavadīja ostās un mācībām paredzētās divas nedēļas nevarēja pilnvērtīgi izmantot. Vairākas mīnas bija pārāk tuvu navigācijas bojām, un tagad mēs gribam saprast, vai šo mīnu spridzināšana kaut kādā veidā varētu ietekmēt navigācijas boju drošību. Kad būsim visu izanalizējuši, noteikti kontaktēsimies ar Jūras administrāciju, lai kopā domātu, kā labāk rīkoties.

– Vai jums ir skaidri noteikti tie uzdevumi, kas jāveic starptautiskās sadarbības ietvaros?

– Par NATO atbilde ir pavisam vienkārša – mēs kā NATO dalībvalsts esam deklarējuši, ka NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas operācijām reizi pusgadā dodam vienu pretmīnu kuģi, un to arī darām. Tas ir mūsu ieguldījums NATO spēku struktūrās, un 2017. gadā Latvija vadīja šo grupu. Latvijas Jūras spēku

flotiles komandleitnants Gvido Laučups saņēma norādījumus par stratēģiju un tos pildīja.

Eiropas Savienība mums ir pieprasījusi vienu virsnieku, kurš devies uz ES militārās operācijas misijas štābu, lai Vidusjūrā piedalītos cīņā ar nelegālajiem imigrantiem. Savukārt uz militāro misiju ATALANTA jebkurā brīdī ir gatavs doties viens mūsu instruktors. Tas būs kuģis Indijas okeānā, uz kura atradīsies štābs un kurā strādās mūsu instruktors. 2017. gadā arī viens mūsu instruktors vispirms devās uz misijas štābu Londonā, kur pavadīja pusotru mēnesi, un pēc tam uz spāņu kuģa Indijas okeānā sešu mēnešu vietā nācās strādāt astoņus mēnešus. Tāds ir militārais dienests, un tā gadās.

Ir notikušas daudzas diskusijas par to, ka karakuģi Vidusjūrā nenodarbojas ar tiem uzdevumiem, kam karakuģis ir būvēts. Nav normāli, ja fregate vai korvete Vidusjūrā dzenā nelegālos migrantus. Sliktākais ir tas, ka apkalpe, kurai ir jābūt apmācītai un trenētai militāro operāciju veikšanai, zaudē kvalifikāciju, jo nodarbojas ar lietām, ar kurām nevajadzētu nodarboties. Tomēr dažādām valstīm ir atšķirīgs skatījums uz šiem jautājumiem, un, piemēram, dienvidnieki – itāļi un spāņi – šādā kārtībā nesaskata neko sliktu, viņiem pret tādām darbībām nav aizspriedumu.

– Kad 2016. gadā stājāties amatā, teicāt, ka uz Jūras spēkiem nenākat lauzt un reformēt, bet gan uzlabot un papildināt. Ko pa šo laiku ir izdevies paveikt?

– Grūti nosaukt tādus taustāmus veikumus, kaut ko, kas būtu būtiski uzlabojies. Bet droši varu teikt, ka nekas nav nojaukts. Visiem topošajiem un jau esošajiem virsniekiem vēlos atgādināt, ka mūsu dienests nav tikai uzšuves uz formas. Jūras spēku virsniekam ir jābūt pārliecībai un sirdij, kas veltīta šim darbam, un prātam, kas ļauj šo darbu paveikt vislabākajā iespējamajā veidā. Ja reiz mēs esam izvēlējušies šo profesiju, tad pie tās arī jāturas. Un jāatceras, ka virsnieks tu esi un paliec vienmēr, arī tad, kad pēc darba Jūras spēku virsnieka forma ir novilkta. ■

Anita Freiberga



Pievilcīgs piedāvājums palielina pieprasījumu

Singapūra ir lielākā pasaules kuģu degvielas uzpildes osta un naftas pārstrādes centrs Dienvidaustrumu Āzijā. Katru dienu tās ūdeņus šķērso simtiem kuģu, un drošības dienestu darbinieki atzīst, ka intensīvā satiksme neļauj pārbaudīt katru kuģi un ka tas visticšākajā veidā atver durvis nelegālajai tirdzniecībai. Tas attiecas arī uz degvielas zādzību lielo skaitu, kas vairākumā gadījumu notiek tieši no degvielas uzglabāšanas termināļiem ostās, arī no "Shell" naftas pārstrādes rūpnīcas, kur nozagta degviela pēc tam sekmīgi tiek realizēta melnajā tirgū. Zādzības notiek arī jūrā, un nereti, lai nozagtu degvielu, tiek nolaupīti kuģi.

Reģionālās sadarbības nolīguma par pirātisma apkarošanu un bruņotas laupīšanas no kuģiem novēršanu Āzijā (ReCAAP) informācijas apmaiņas centra dati liecina, ka vairāk

nekā puse no nopietniem kuģošanas starpgadījumiem, par kuriem ziņots 2017. gadā, notikuši Malaizijas pussalas austrumu krastā.

Nelegālās tirdzniecības vērtība Dienvidaustrumāzijā tiek lēsta no diviem līdz trim miljardiem ASV dolāru gadā.



UZZIŅAI

Reģionālais sadarbības nolīgums par pirātisma apkarošanu un bruņotas laupīšanas no kuģiem novēršanu Āzijā (ReCAAP) ir pirmais reģionālais valstu nolīgums, lai veicinātu un pastiprinātu sadarbību cīņā pret pirātismu un bruņotu laupīšanu no kuģiem Āzijā. Nolīgums stājās spēkā 2006. gada 4. septembrī. ReCAAP līdz šim parakstījušas 20 valstis (14 Āzijas un četras Eiropas valstis, Austrālija un ASV).

Taizemes enerģētikas ministra vietnieks un Tammasats universitātes profesors Praipols Komsups uzskata, ka apmēram 3% Dienvidaustrumāzijā patērētās degvielas tiek iegūta nelikumīgi un tās vērtība sasniedz 10 miljardus ASV dolāru gadā.

Nelegālās naftas tirdzniecības apjoms parasti svārstās atkarībā no naftas cenas. Kad naftas cena ir augsta, uzreiz pieaug arī kontrabandas apjoms. Tā kā jēlnaftas cena no 2017. gada vidus pieauga, sasniedzot aptuveni 70 ASV dolāru par barelu, un tas bija augstākais līmenis vairāk nekā triju pēdējo gadu laikā, nabadzīgākajās Dienvidaustrumāzijas valstīs, tostarp Vjetnamā un Taidzemē, palielinājās pieprasījums pēc melnā tirgus piedāvājuma. Eksperti atzīst, ka kontrabandisti izmanto grūtībās nonākušās valstis ar vilinošām melnā tirgus cenām. ■

Pieaug pieprasījums pēc LNG degvielas

Pēc Norvēģijas sašķidrinātās dabasgāzes piegādātāja "Skangas" datiem, kuģu degvielas tirgū ievērojami pieaudzis pieprasījums pēc LNG, it īpaši Ziemeļvalstīs.



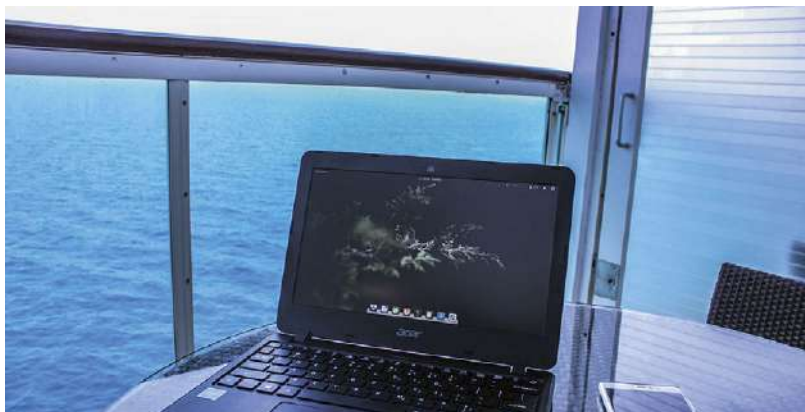
Augošo pieprasījumu nosaka stingrie vides aizsardzības noteikumi. Pateicoties tiem, arvien vairāk un vairāk kuģiem dzinēji tiek pielāgoti LNG izmantošanai. Tāpat "Skangas" tirgus izpēte ir parādījusi, ka jūras kravu pārvadātāji ar nepacietību gaida, kad darbu sāks vairāk sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanas kuģu. Pāreja uz sašķidrināto dabasgāzi ir īpaši aktuāla Eiropas ūdeņos, jo sevišķi *ro-pax* prāmjiem, kuri nodrošina regulāro satiksmi.

2017. gadā kompānija "Skangas" veica 1000 sašķidrinātās dabasgāzes uzpildīšanas operāciju, kas ir par 60% vairāk nekā iepriekšējos gados.

Tieši pieprasījuma pieaugums ir bijis iemesls tam, ka kompānija 2017. gadā bunkurēšanas vajadzībām pielāgoja kuģi "Coralius", kurš tagad sniedz bunkurēšanas pakalpojumus jūrā no kuģa uz kuģi. "Skangas" sagaida, ka 2018. gadā pieprasījums pēc LNG degvielas vēl pieaugs.

1000 sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanas operācijas pa veidiem:

kravas automašīna – kuģis	60%
terminālis – kuģis	38%
kuģis – kuģis	2%



Digitalizācija pārveido jūrniecības nozari

Londonas pētniecības kompānija “Crew Connectivity” 2018. gada sākumā publicēja ziņojumu par digitālo pieejamību jūrniecībā. Ziņojuma pamatā bija 6000 jūrnieku atbildes uz anketās ietvertu ļoti izvērsto un detalizēto jautājumu klāstu. Aptauiju sponsorēja “KVH Industries Inc” un “Intelsat S.A.”, kā arī atbalstīja vadošās jūrniecības organizācijas BIMCO, “Alpha Navigation”, PTC, ISWAN un “InterManager”.

Saskaņā ar ziņojumu pēdējo triju gadu laikā ir ievērojami paplašinājusies jūrnieku piekļuve internetam – tagad aptuveni 75% jūrnieku var izmantot internetu jūrā, kas ir par 32% jeb 520 tūkstošiem jūrnieku vairāk, nekā uzrādīja pēdējā aptauja pirms trim gadiem.

Ziņojumā ietvertie secinājumi liecina par jūrnieku attieksmes maiņu pret darba vietas izvēli:

- 92% jūrnieku paida viedokli, ka interneta pieejamība būtiski ietekmē viņu lēmumu, kur strādāt (78% iepriekšējā aptaujā).
- 95% jūrnieku uzskata, ka interneta pieejamība pozitīvu ietekmē kuģa drošību (72% iepriekšējā aptaujā).
- 69% jūrnieku uzskata, ka datu un analītikas pieejamība un izmantošana nākamajos piecos gados pozitīvi ietekmēs viņu darbu, un tikai 17% respondentu to uzskata par apdraudējumu.

Pētījuma autori pauž viedokli, ka šis jūrniecības nozarei ir ārkārtīgi

aizraujošs un izaicinājumu pilns laiks, jo digitalizācija sāk pārveidot ne tikai kuģus, bet arī kuģu apkalpošanu, jūrnieku dzīvi un loģistiku kopumā.

Ziņojums izgaismo arī problēmu, kas vēl joprojām ir aktuāla: gan kuģu apkalpes, gan pasažieri vēlas spēcīgus, elastīgus globālos tīklus, kas nodrošina nepārtrauktu savienojumu.

Pētījuma autori pauž gandarījumu par to, ka uzlabojušies globālie interneta pakalpojumi un, pateicoties tam, palielinās kuģu darbības efektivitāte un kuģu operatori spēj uzlabot apkalpes locekļu sadzīvi, piemēram, nodrošināt sakarus ar mājām.

“Sadarbība un informācijas koplietošana var paātrināt kuģniecības un jūrniecības pārveides tempu, ļaut izprast un risināt lielas problēmas, un pasažieru plūsmas koordinācija un datu bāze ir skaidrs pierādījums šim procesam,” saka viens no pētījuma autoriem Rodžers Adamsons.■

Banku atbalsts kuģošanas ilgtspējīgai attīstībai

Eiropas Investīciju banka (EIB) un ING banka parakstījušas vienošanos par 300 miljonu eiro ieguldīšanu Eiropas *zaļās* kuģošanas atbalstam nākamajos trijos gados. Katra banka projektā ieguldīs 150 miljonus eiro, un ar šo nolīgumu tiek nodrošināts, ka zaļo un ilgtspējīgo projektu attīstītāji jūras transporta nozarē saviem projektiem var iegūt izdevīgus finanšu nosacījumus. Banku piedāvātā programma ir pieejama tiem klientiem, kuru biznesa projekti visas Eiropas interesēs ietver *zaļās* inovācijas gan jaunu kuģu būvniecībā, gan jau esošo kuģu modernizēšanā un aptver gan iekšzemes kuģošanu, gan vides, ekonomikas un sociālās jomas ilgtspējīgu attīstību. Šo projektu var uzskatīt par vienu no galvenajām Junkera plāna sastāvdaļām, ko garantē Eiropas Stratēģisko ieguldījumu fonds (EFIS).

“Domāju, nav noslēpums, ka kuģniecības nozare ir galvenais CO₂ emisiju avots. Klimata politika ir viena no galvenajām EIB prioritātēm, un šāda veida finansējums jāuzskata par stimulu kuģu īpašniekiem apsvērt iespēju rīkoties saudzīgi pret apkārtējo vidi,” sacīja EIB prezidents Verners Hoijers. “Šis atbalsta mehānisms izveidots pēc ilgām diskusijām ar valsts un privātā sektora pārstāvjiem, un tā mērķis ir palīdzēt kuģniecības nozarei veidot videi draudzīgāku nākotni.”

“Ilgtermiņa ir ING bankas stratēģiskā prioritāte, un mēs esam ļoti lepnī par sadarbību ar EIB, lai mudinātu kuģniecības klientus domāt par zaļākām un ilgtspējīgākām finansēšanas iespējām. Šis nolīgums palīdz atbalstīt kuģniecības klientus, veicinot izmaiņas viņu uzņēmējdarbības modeļos, pielāgojot tos arvien ilgtspējīgākai stratēģijai,” tā ING bankas vairumtirdzniecības sektora vadītāja Izabella Fernandes.■

Konteinerpārvadājumu tirgus joprojām neiepriecina

2017. gadā pēc pēdējos trijos gados piedzīvotā krituma konteineru pārvadājumi Eiropas dienvidaustrumu piekrastē pieauga par 12%, sasniedzot 850 000 TEU. Ziemeļeiropā tie gada laikā palielinājās par 11% – līdz 600 000 TEU, bet lielāko pieaugumu piedzīvoja ceturtnī – par 14%. Lai gan kompānijas "Datamar" statistika 2018. gada janvārī uzrādīja 20% izaugsmi Eiropas konteinerpārvadājumu tirgū, Ziemeļeiropā tirdzniecība janvārī saruka par 2,5% salīdzinājumā ar to pašu laika posmu iepriekšējā gadā. ■

Aicina EK pārskatīt ziņošanas formalitāšu direktīvu

Trīspadsmit ES dalībvalstis ar Dāniju priekšgalā ir aicinājušas Eiropas Komisiju pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās vai iziet no tām. Direktīva pieprasīja ieviest nacionālos vienotos "logus", lai no kuģiem veiktu saskaņotus ziņojumus uz vienotu elektronisko sistēmu dalībvalstīs. Tā vietā, lai atvieglotu darbu un mazinātu birokrātiju, šīs direktīvas ieviešana radīja lieku apgrūtinājumu ES kuģu operatoriem.

ES dalībvalstis, kas pieder tai ambiciozo valstu grupai, kura vēlas virzīties uz kuģošanas iekšējā tirgus izveidi ES, oficiālā vēstulē Komisijai pauž viedokli, ka "nepieciešams izmantot to ievērojamo vienkāršošanas un saskaņošanas potenciālu, kas jau reāli pastāv, bet netiek racionāli izmantots, tāpēc direktīvai vajadzētu radzīties nākotnē un kalpot sistēmas uzlabošanai atbilstoši digitālajam laikmetam, labāk izmantojot esošos datu avotus un administratīvo procesu automatizāciju". Diemžēl joprojām kapteiņiem un kuģu operatoriem katrā ES ostā ir jāiesniedz dati un jākārt dažādas formalitātes, nereti tas vienas valsts ietvaros jādara atkārtoti. Kuģu īpašnieki pauž cerību, ka dalībvalstu spiediens dos EK nepieciešamo impulsu. ■



Kopīgā cīņā par tīrāku jūru

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomiteja (PPR) savā 5. sesijā vienojās, ka virzīs tālāk grozījumu projektu MARPOL konvencijai par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL VI pielikums), kas aizliedz izmantot kuģus, kuru degviela pārsniedz 0,5% sēra limitu. Tomēr šis aizliegums neatietas uz kuģiem, kuri apstiprinājuši *ekvivalentu kārtību*, kas atbilst sēra satura ierobežojumiem, piemēram, uzstādijuši izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu (EGCS).

Daudznozaru koalīcija SEA/LNG, kurā apvienojušās kuģošanas kompānijas, klasifikācijas sabiedrības, ostas, lielākie sašķidrinātās dabasgāzes piegādātāji un citi tirgus dalībnieki (pavisam 31 kompānija), lai kopīgi risinātu jautājumu kopumu, kas saistīts ar konkurētspējīgu pāreju uz tīras degvielas izmantošanu starptautiskajā kuģošanā un paātrinātu sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) ieviešanu kuģiem, ir paudusi atbalstu IMO ierosinājumam aizliegt kravu pārvadājumus ar kuģiem, kuri neatbilst prasībām par sēra satura samazināšanu degvielā.

SEA/LNG savu darbību balsta uz trim pilāriem: apzināt reālo situāciju kuģošanas nozarē un veidot darbības stratēģiju, apvienot nozares dalībniekus un veidot sadarbību, izmantot jau esošos resursus un kompāniju pieredzi.

"Mēs mudinām IMO Jūras vides aizsardzības komiteju (*The Marine Environment Protection Committee*, MEPC) 72. sesijā aprīlī iekļaut

Pēters Kellers.



grozījumu apspriešanu, lai tos varētu pieņemt jau MEPC 73. sesijā, kas notiks oktobrī. Tas kuģniecības nozarei dos iespēju sadarboties ar IMO, karogvalstīm un ostu valsts iestādēm, lai savlaicīgi izstrādātu stingrus un konsekventus prasību izpildes noteikumus," uzsvēra SEA/LNG priekšsēdētājs Pēters Kellers. "Sadarbība tādās jomās kā drošība, regulējums, emisiju samazināšana un ekonomiskās situācijas izvērtēšana sakarā ar LNG ieviešanu ir ļoti svarīga, lai līdz 2020. gadam nodrošinātu efektīvu tīras degvielas izmantošanu globālajā kuģošanā. Mēs sagaidām, ka augs pieprasījums pēc LNG kā pēc tīras enerģijas, un esam pārliecināti, ka LNG izmantošana kuģošanas biznesā būs rentabls, drošs un videi draudzīgs ilgtermiņa risinājums."

Prasība sēra saturu kuģu degvielā samazināt līdz 0,5% stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī. ■

Piedāvājums joprojām lielāks par pieprasījumu

Pēc kompānijas "VesselsValue" datiem, kuras sniegto informāciju un veikto tirgus izpēti izmanto pasaules vadošās tirdzniecības un investīciju bankas, privātā kapitāla fondi, investīciju un riska ieguldījumu fondi, kuģu īpašnieki un operatori, juristi, brokeri un citi, 2017. gadā kopumā metāllūžņos nodoti 16 lieli jēlnaftas pārvadātāji (VLCC). Tā kā 2018. gads šajā kravu pārvadājumu sektorā atnāca ar zināmām cerībām par tirgus atjaunošanos, kuģu īpašnieki mainīja savus plānus un pagaidām ir apturējuši vēl 13 VLCC kuģu nodošanu sagriešanai.

Tankkuģi, kas jau nodoti un ko vēl tikai plāno nodot metāllūžņos, kļūst jaunāki salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu vidējo rādītāju. 2018. gadā sagriešanai paredzēto kuģu vidējais vecums ir 18,5 gadi (2017. gadā tas bija 21,5 gadi). Jaunākais kuģis, kas 2018. gadā tiks nosūtīts sagriešanai, ir 16,6 gadus vecs, bet vecākais – 23,5 gadus vecs.

Eksperti atzīst, ka ir vairāki iemesli, kāpēc pieaug sagriešanai nododamo kuģu skaits. Vispirms tās ir augstās metāllūžņu cenas – pēdējo triju gadu laikā zemākā cena nav



noslīdējusi zem 450 ASV dolāriem par tonnu. Otrs būtisks iemesls kuģu sagriešanai ir paredzamie izdevumi par kuģu aprikošanu atbilstoši starptautisko konvenciju prasībām, kas saistītas ar balasta ūdeņu attīrīšanu un sēra ierobežojumiem kuģu degvielā. Kā trešo iemeslu eksperti min kuģu tonnāžas pārpalikumu kravu pārvadājumu tirgū. "VesselsValue" prognozē, ka arī jaunbūvēto

VLCC kuģu piegādes radīs papildu spiedienu uz tirgu. Lai tiktu atjaunots piedāvājuma un pieprasījuma līdzsvars, no šī segmenta vajadzētu izņemt un sagriezt daudz vairāk kuģu, nekā paredzēts. Tiek plānots, ka 2018. un 2019. gadā jūras kravu pārvadājumu tirgū ienāks 58 VLCC kuģi, no kuriem 46 paredzēts piegādāt jau šogad. 2017. gadā tirgū ienāca 50 un 2016. gadā – 47 VLCC kuģi. ■

"Seatrade" saņem sodu par kuģu sagriešanu Dienvidāzijā

Roterdamas apgabaltiesa piesprieda sodu kuģošanas kompānijas "Seatrade" īpašniekiem par to, ka tie pārkāpa Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas 1013/2006 "Par atkritumu sūtījumiem" prasības un nelikumīgi eksportēja kuģus

sagriešanai tā sauktajās Dienvidāzijas pludmalēs.

Naudas sods "Seatrade" sasniegda 750 000 eiro, turklāt diviem no trim kompānijas vadītājiem gadu ir aizliegts strādāt par kuģniecības kompānijas direktoru, komisāru,

padomdevēju vai pat ierindas darbinieku, bet trešais direktors tika attaisnots. Brīvības atņemšana, ko bija pieprasījusi apsūdzība, tika noraidīta, jo uzņēmumam nav iepriekšējas sodāmības, ko uzskatīja par mīkstinājošu faktoru. Kompānijai ir pierādīta četru refrīžeratorkuģu nelikumīga nogādāšana no Eiropas Savienības uz Indiju 2012. gadā. Kad šie kuģi atstāja Roterdamas un Hamburgas ostas, kuģu īpašnieki jau skaidri zināja, ka tie tiks atdoti demontāžai, bet neko nedarīja, lai kuģus pienācīgi sagatavotu sagriešanai, kas no kuģu īpašniekiem prasa papildu ieguldījumus kuģu attīrīšanā. Tika konstatēts, ka "Seatrade" apzināti pārdod kuģus kopā ar daudzām bīstamām vielām, piemēram, bunkuru eļļu, smēreļļu, PCB, HCFC un azbestu. Tā kā šīs bīstamās vielas no kuģiem nebija izņemtas, to pārdošana Indijai, Bangladešai un Turcijai bija nelikumīga. ■



Krītas jūrnieku laimes indekss

Saskaņā ar Jūrnieku misijas jūrnieku laimes indeksa (SHI) datiem, vidējais jūrnieku laimes līmenis 2017. gadā bija 6,25 no 10, un šie rezultāti liecina par lejupejošu laimes indeksa

tendenci, salīdzinot ar aptaujām, kas tika veiktas 2015. un 2016. gadā, kad tas attiecīgi bija 6,46 un 6,41 no 10.

Indeksa noteikšanas pamatā ir nepārtraukts pētījums par to, kā ik dienas jūrā jūtas jūrnieki, un šis pētījums tika uzsākts, lai mazinātu informācijas deficītu par jūrnieku dzīvi jūrā. Kā atgriezeniskā saite kalpo pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot jūrnieku darba un dzīves apstākļus, lai izvairītos no iespējamiem nelaimes gadījumiem un celtu darba produktivitāti.

Vairāk nekā 40% respondentu bija vecumā no 25 līdz 35 gadiem, gandrīz 95% respondentu bija vīrieši, kas arī atspoguļo jūrnieku sastāvu uz kuģa. Lielākā respondentu grupa bija no Dienvidaustrumu Āzijas, nākamie bija Indijas un pēc tam arī Rietumeiropas jūrnieki. Vislaimīgākie izrādījās konteinerkuģu jūrnieki, sekoja beramkravu kuģu un tikai pēc tam tankkuģu jūrnieki. Visnegatīvāk laimes rādītāju ietekmē darba slodze un samaksa. Jūrnieki izteica neapmierinātību ar medicīniskajiem pakalpojumiem uz kuģa, kā arī spiedienu, ar ko viņiem jāsaskaras, strādājot jūrā. Jūrnieku misijas pētījumā parādījās arī jūrnieku apsūdzības kuģu īpašniekiem par to, ka viņi tiek uzskatīti par "vergiem" vai "lopiem". Jūrnieku labstājūtu mazina arī sliktie ēdināšanas standarti un zemais higiēnas līmenis.■

Jūras pārvadājumu tirgū ienāk jauna Somijas kuģošanas kompānija

"Aalto Shipping Company" ir jauna Somijas kuģošanas kompānija, kas uzsākusi darbību beztaras pārvadājumu tirgū. Tā legādājusies divus ledus klases sauskraivas kuģus "Aurora" un "Bothnia", kas pāreģistrēti zem Somijas karoga. Tie ir 7750 tonnu dedveita māsas kuģi, kas būvēti Nīderlandē 2002. gadā. Kuģi atbilst Somijas ledus klases 1.A prasībām un var darboties sarežģītos ledus apstākļos.



"Aalto Shipping Company Oy" izpilddirektors T. Laurila: "Ar šo kuģošanas kompānijas projektu mēs nododam kuģus Somijas rokās, un tie strādās Somijas jūras virsnienu vadībā. Iegādātie kuģi Baltijas jūrā nav jaunpienācēji, viens no tiem jau daudzus gadus apkalpoja Somijas papīra rūpniecību. Mūsu kuģošanas kompānijas projekts jau ir izraisījis lielu interesi klientu vidū."■

"Maersk" tuvākajos gados kļūs par integrētu globālu konteineru loģistikas uzņēmumu

Februārī notikušajā Kapitāla tirgus dienā Dānijas gigants "Maersk" paziņoja, ka trīs līdz piecu gadu laikā notiks "Maersk" grupas pārveidošana no konglomerāta par integrētu globālu konteineru loģistikas uzņēmumu.

"Maersk" izpilddirektors Sorens Skous: "Mēs veicam apjomīgu pārveidi, bet, lai to pabeigtu, "Maersk" vēl jāpabeidz savas enerģētikas nozares nodalīšana, tāpat joprojām

tiek meklēti strukturālie risinājumi "Maersk Drilling" un "Maersk Supply Service" tālākai darbībai, un mēs esam pārliecināti, ka tie tiks atrasti līdz 2018. gada beigām.

"Maersk" tikko ir pabeidzis kompānijas "Hamburg Süd" iegādi un strādā pie tās uzņēmējdarbības integrēšanas, vienlaicīgi sadarbojoties ar IBM un citiem lielaizstrādātājiem IT uzņēmumiem, lai digitalizētu biznesu, kas ļautu samazināt

izmaksas un palielināt aktīvu produktivitāti.

Viens no galvenajiem digitalizācijas mērķiem ir samazināt šķēršļus starptautiskajā piegādes ķēdē, tādējādi veicinot globālās tirdzniecības pieaugumu un samazinot izmaksas visiem piegādes ķēdes dalībniekiem. "Maersk" digitalizācijas ambīcijās ietilpst uzņēmuma kļūšana par konteineru loģistikas digitālo līderi."■

“STX France” iepazīstina ar jauno burukuģa koncepciju

Franču kuģu būvētājs “STX France” ir nācis klajā ar jaunu burukuģa koncepciju, kas samazinās ietekmi uz vidi un ietaupīs enerģiju. Kuģa garums ir 190 metru, tajā ir 150 pasažieru kajītes, un tas ir ekoloģiski draudzīgs. Pēc kruīzu kuģu koncepcijas EOSEAS ieviešanas 2009. gadā “STX France” turpināja pētījumus par buras dzinējspēka principu un patentēja SOLIDSAIL koncepciju. Apvienojot buru izmantošanu ar jaunākajām dzinēju un enerģijas ražošanas tehnoloģijām, tostarp LNG, baterijām un automatizāciju, “STX France” izstrādāja SILENSEAS, kas par 60% samazina dzinēju enerģijas izmantošanu Karību jūras ceļā, tajā pašā laikā ļaujot sasniegt izcilus ātruma rādītājus.■



Norvēģi būvē jaunu super ledus klases pasažieru kuģi

2018. gada 17. martā Gdinas “Crist” kuģu būvētavā notika oficiāla līguma parakstīšana starp kuģu būves rūpnīcu un Norvēģijas kompāniju “Lindblad Expeditions Holdings” par pirmā polārā kuģa būvi, ko paredzēts nodot pasūtītājam 2020. gada pirmajā ceturksnī.

Norvēģijas kompānijas “Lindblad Expeditions Holdings” prezidents un izpilddirektors Svens Lindblads: “Mēs ar prieku darām zināmu mūsu jaunā polārā kuģa nosaukumu – “National Geographic Endurance”. Kuģī būs 126 pasažieru vietas, un galvenā uzmanība, protams, ir pievērsta drošībai un komfortam, kā arī kuģa konstrukcijās iekļauti novatoriski risinājumi, lai samazinātu ietekmi uz vidi. Galvenā iezīme ir kuģa augstā ledus klase, kas ļauj kuģot vistālākajos polārajos reģionos, kā arī priekšgala dizains, kas nodrošina degvielas ekonomiju. Kuģa paplašinātās



degvielas un ūdens tvertnes nodrošina netraucētu darbību attālos apgabalos, bet nulles ātruma stabilizatori nodrošina stabilitāti neatkarīgi no tā, vai kuģis stāv, vai iet

maksimālā ātrumā. “Polar 5” klase dod iespēju brīvi kuģot polārajos apstākļos jebkurā gadalaikā, kas ievērojami paplašina mūsu kuģošanas diapazonu. Tas nozīmē, ka mēs varam doties vēl tālāk uz ziemeļiem un izpētīt līdz šim neizpētītos Arktikas rajonus.”■

UZZIŅAI

Uz kuģa būs 69 kajītes, 75% no tām būs balkons. Divpadsmit kajītes paredzētas individuāliem ceļotājiem. Kuģim būs arī viena galvenā ēdamtelpa, āra bārbekjū un bistro vieta, SPA un fitnesa zona, medpunkts, sauna un divi džakuzi.

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

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	3 617,5	3 387,5	-6,4
ķīmiskās beramkravas	393,4	383,5	-2,5
ogles	2 185,4	2 002,3	-8,4
koksnes šķelda	164,3	117,0	-28,8
Lejamkravas	1 399,5	789,1	-43,6
naftas produkti	1 378,2	781,1	-43,3
Ģenerālkravas	1 082,9	1 306,4	20,6
konteineri	740,5	805,3	8,8
skaits TEU	72 368	76 188	5,3
Roll on/Roll of	49,2	80,6	63,8
skaits	9 669	12 173	25,9
koksne	242,3	347,4	43,4
tūkst. m³	287,6	409,2	42,3
melnie metāli un tā izstrādājumi	21,9	61,7	181,7
Kravas kopā	6 099,9	5 483,0	-10,1

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

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	1 551,1	733,8	-52,7
ķīmiskās beramkravas	12,9	79,4	515,5
ogles	1 137,0	393,3	-65,4
koksnes šķelda	30,1	20,2	-32,9
Lejamkravas	2 572,8	1 925,4	-25,2
naftas produkti	2 474,2	1 820,2	-26,4
Ģenerālkravas	383,4	431,6	12,6
konteineri	0,0	7,5	100,0
skaits TEU	0	772	100,0
Roll on/Roll of	330,2	364,0	10,2
skaits	12 809	14 556	13,6
koksne	51,0	56,6	11,0
tūkst. m³	55,0	62,4	13,5
melnie metāli un tā izstrādājumi	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	4 507,3	3 090,8	-31,4

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

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	843,6	1 093,9	29,7
labība un tās produkti	470,4	710,7	51,1
koksnes šķelda	46,2	31,9	-31,0
Lejamkravas	72,9	97,4	33,6
jēlnafta	6,3	0,0	-100,0
naftas produkti	58,2	84,7	45,5
Ģenerālkravas	154,2	193,9	25,7
konteineri	7,9	4,7	-40,5
skaits TEU	510	401	-21,4
Roll on/Roll of	84,2	117,7	39,8
skaits	4 564	5 733	25,6
koksne	51,4	62,7	22,0
tūkst. m³	55,3	71,4	29,1
melnie metāli un tā izstrādājumi	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	1 070,6	1 385,2	29,4

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

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	4 785,3	4 610,6	4 182,8	6 110,6	5 627,4	6 266,9	6 094,2	5 341,7	6 163,0	5 335,6	-13,4
ķīmiskās beramkravas	413,2	485,1	727,9	491,2	447,7	841,4	537,9	595,9	424,8	477,0	12,3
ogles	3 508,8	2 533,0	2 284,2	3 931,4	3 684,5	3 886,1	3 760,6	2 900,2	3 547,1	2 613,9	-26,3
koksnes šķelda	225,8	258,0	205,7	289,7	261,4	174,7	143,6	199,9	319,5	223,1	-30,2
Lejamkravas	5 100,0	4 082,2	3 875,3	4 688,1	4 568,3	5 405,2	4 956,6	4 335,0	4 047,6	2 814,8	-30,5
jēlnafta	268,3	98,5	15,1	12,9	15,9	36,4	43,8	8,6	6,3	0,0	-100,0
naftas produkti	4 658,9	3 815,7	3 750,4	4 537,9	4 370,7	5 197,5	4 775,8	4 205,0	3 910,6	2 686,0	-31,3
Ģenerālkravas	1 133,2	1 472,8	1 831,5	2 000,2	1 970,8	1 853,9	1 787,8	1 636,2	1 741,7	2 092,0	20,1
konteineri	269,1	343,8	420,0	603,1	624,9	650,4	672,9	625,5	748,4	817,5	9,2
skaits TEU	29 643	32 093	40 860	57 132	61 957	61 960	63 656	61 563	72 878	77 361	6,2
Roll on/Roll of	253,3	263,9	399,3	483,7	477,2	488,5	420,6	427,6	463,6	563,0	21,4
skaits	17 982	18 814	25 852	29 633	29 190	30 036	24 444	24 424	27 042	32 462	20,0
koksne	438,3	732,2	756,6	692,8	631,8	625,1	598,8	499,9	460,0	621,8	35,2
tūkst. m³	501,0	806,3	876,9	808,8	752,8	709,3	706,1	592,8	528,1	718,9	36,1
melnie metāli un tā izstrādājumi	76,5	88,6	172,6	46,9	123,9	50,3	66,4	44,5	21,9	61,7	181,7
Kravas kopā	11 018,5	10 165,7	9 889,6	12 798,9	12 166,5	13 526,0	12 838,6	11 312,9	11 952,3	10 242,4	-14,3

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

Pārvadājumu iedalījums	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	9 467,6	8 919,9	9 262,2	10 988,2	10 708,70	11 214,53	10 631,40	8 749,30	9 264,40	7 822,30	-15,6
lekšzemes pārvadājumu apjoms	220,8	221,6	139,9	162,1	222,27	186,42	184,60	193,70	203,30	222,30	9,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	9 246,8	8 698,3	9 122,3	10 826,1	10 486,43	11 028,11	10 446,80	8 555,60	9 061,10	7 600,00	-16,1
Eksporta kravu apjoms	240,2	384,1	398,8	312,9	695,21	593,45	310,30	227,70	71,40	50,20	-29,7
Importa kravu apjoms	574,0	733,0	680,5	549,6	1 005,21	811,47	772,90	675,40	595,60	492,10	-17,4
Kopējais tranzīta kravu apjoms	8 432,6	7 581,2	8 043,0	9 963,7	8 786,01	9 623,18	9 363,55	7 652,52	8 394,01	7 057,63	-15,9
Tranzīta apjoms caur ostām	7 878,4	7 059,2	7 045,8	8 937,6	8 245,06	9 244,35	8 837,39	7 331,09	7 853,82	6 203,00	-21,0
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	554,2	522,0	997,1	1 026,1	540,95	378,84	526,16	321,43	540,19	854,63	58,2

SM informācija

Rīgas ostas attīstības plāna izveide 2019.–2028. gadam ir liels izaicinājums

Stājoties Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā, Ansis Zeltiņš par vienu no saviem svarīgākajiem uzdevumiem uzskatīja jaunā Rīgas ostas attīstības plāna izveidi 2019.–2028. gadam. Ņemot vērā pasaules tirgus svārstības, lielo pasaules tirgus spēlētāju politiku kravu plūsmu veidošanā un arvien pieaugošo konkurenci pasaules un, protams, arī Baltijas jūras reģiona ostās, izstrādāt plānu nākamajiem desmit gadiem ir liels izaicinājums.

Lai iespējami vispusīgāk spētu novērtēt tirgus attīstības tendences nākotnē, nopietni jāanalizē tie procesi, kuri virzījuši vai kavējuši ostas darbību un attīstību iepriekšējos desmit gados, kad jūras kravu pārvadājumi un ostas Baltijas jūras austrumu krastā ir piedzīvojušas pieaugošu konkurenci. Lai gan situācija tirgū ir bijusi saspringta, Rīgas osta ir spējusi noturēt piekto pozīciju Baltijas jūras reģiona ostu vidū. Tāpat par vienu no svarīgākajiem uzdevumiem Rīgas brīvostas pārvaldes speciālisti uzskata jaunu kravu un pasažieru plūsmu piesaistišanu un aktīvu darbību jaunajos reģionos, protams, neaizmirstot jau esošo tirgu saglabāšanu.

RBP mārketinga direktors Edgars Sūna uzskata, ka 2018. gadā ir ļoti svarīgi saglabāt stratēģisko fokusu uz tradicionālajiem lielajiem mērķa tirgiem – Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Centrālāzijas valstīm un Ķīnu. Īpaši svarīgi sadarbībā



ar AS "Latvijas dzelzceļš", Satiksmes ministriju un citiem nozares pārstāvjiem turpināt aktīvu darbu Baltkrievijas virzienā, kur Rīgas ostai ir labas izredzes konkurēt ar Klaipēdas ostu par Baltkrievijas kravu piesaisti.

E. Sūna: "2018. gadā Rīgas osta īpaši strādās Indijas un Irānas virzienā, lai kļūtu par loģistikas centru preču izplatīšanai Baltijā, Skandināvijā un Ziemeļvalstīs. Indijas uzņēmēji un amatpersonas jau ir izrādījuši interesi par Rīgas ostu un iespējām šeit veidot loģistikas centru Indijas preču eksportam uz Ziemeļeiropas, Krievijas un NVS valstu tirgiem. Jaunas aktivitātes ir gaidāmas saistībā ar pagājušajā gadā parakstīto sadarbības līgumu starp Latvijas dzelzceļa koncernu un Indijas dzelzceļu.

Savukārt Irānai ir būtiska loma kā tranzītvalstij Indijas kravu

transportēšanā uz Ziemeļeiropu. Irāna tāpat kā Latvija ir ieinteresēta Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora attīstībā starp Indiju un Ziemeļeiropu. Pagājušā gada nogalē parakstītais sadarbības memorands starp SIA "LDz Loģistika" un Irānas dzelzceļa kravu loģistikas uzņēmumu, kas paredz jaunu maršrutu izstrādi no Indijas un Irānas, nosaka arī jaunus izaicinājumus Rīgas ostai kā šī transporta koridora būtiskam posmam."

Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem Rīgas brīvostas pārvaldes mērķa tirgi ir prāmju un kruīza līniju operatoru "pieraksta" valstis – Zviedrija, Vācija, Somija, ASV, Spānija, Itālija un Norvēģija. Kruīzu segmentā jaunie tirgi, kuriem pievērš uzmanību arī Rīgas osta, ir Āzijas valstis, īpaši Ķīna, kurā pēdējo gadu laikā kruīza tūrisma nozare attīstās ļoti strauji.■

Atkāpju no Krievu salas projekta realizācijas termiņiem nebūs

"Rīgas brīvosta pauž stingru nostāju – atkāpju no Krievu salas projekta realizācijas termiņiem nebūs. No 2019. gada 1. janvāra neviena ogļu tonna vairs netiks apstrādāta pilsētas centrā," uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks. "Līdzfinansējums no Kohēzijas fonda tika apstiprināts ar konkrētu mērķi – uzlabot vides kvalitāti

Rīgas centrā, vienlaikus nodrošinot iespēju izveidot jaunus termināļus citā ostas teritorijā," viņš piebilst, vēlreiz uzsverot, ka no nākamā gada visas ogļu kravu pārkraušanas operācijas tiks pārceltas uz 21. gadsimta prasībām un starptautiskajiem vides standartiem atbilstošu jaunizbūvētu ostas infrastruktūru Krievu salā.

Lai sekmētu Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" noteikto mērķu sasniegšanu, Rīgas brīvostas valde uzdevusi brīvostas pārvaldei sadarbībā ar Rīgas domi un iesaistītajām stivdorkompānijām vienoties par

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

nepieciešamo darbību kopumu un koordinētu plānu, lai esošās uzņēmumu teritorijas Andrejsalā un Eksportostas rajonā savlaicīgi tiktu atbrīvotas no ogļēm un citām putošajām beramkravām un to apstrāde 2019. gada sākumā pilnībā tiktu nodrošināta jaunuzbūvētajos termināļos Krievu salā.

Šobrīd aktīvi noris projekta 2. posma darbi – top papildu kravu uzglabāšanas laukumi, tiek paplašinātas ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas un palielinātas elektroenerģijas pieslēgumu jaudas. Vienlaikus noris darbs pie 23 metrus augsta vēju aizturoša žoga, tā saucamā putekļu žoga, kas beramkravu pārkraušanā tiek pielietots daudzviet pasaulē, tostarp ASV un Kanādā, tehniskā projekta izstrādes, plānojot jau drīzumā uzsākt tā būvniecību.

UZZIŅAI

Krievu salas projekts sākts 2010. gadā. 2015. gada nogalē ekspluatācijā tika nodota projekta pamatinfrastruktūra – četras universālas piestātnes ar kopējo garumu 1,2 km un 15,5 m dziļumu pie piestātnēm, kā arī visi nepieciešamie transporta pievadeļi un inženiertehniskās komunikācijas līdz ostas teritorijai.

Papildus tiek izbūvētas vagonu automātiskās apgāšanas sistēmas, kas nodrošinās ne vien kravu ātrāku apstrādi, bet arī neļaus putekļiem, kas rodas ogļu kravu izbēršanas procesā, nokļūt un izplatīties apkārtējā vidē.

"Pateicoties jauniem, mūsdienīgiem tehnoloģiskajiem risinājumiem – automātiskām vagonu apgāšanas

pazemes stacijām, beramkravu konveijera līnijām, ogļu laistīšanai un vēja žogam, Krievu salā būs iespējams nodrošināt efektīvu un videi saudzīgu beramkravu uzglabāšanu un pārkraušanu," ir pārliecināts Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Saskaņā ar apstiprināto darbu plānu visas termināļu darbībai nepieciešamās infrastruktūras izveide Krievu salā tiks pabeigta līdz šā gada rudenim, un no 2019. gada 1. janvāra Krievu salas termināļos jāuzsāk beramkravu pārkraušana, tā saņiedzot projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" kopējo mērķi – novērst ostas aktivitāšu izraisīto ietekmi uz vidi Rīgas centrā un nodrošināt ostas konkurētspējas saglabāšanu Baltijas jūras reģionā, pārceļot ostas termināļus uz Krievu salu.■

"Rikon" plāno sākt arī mobilo celtnu ražošanu

Rīgas ostas uzņēmums AS "Rikon", kas pašreiz veiksmīgi konkurē portālceltnu ražošanas un apkalpošanas tirgū, plāno papildināt savu produkcijas klāstu un uzsākt arī mobilo celtnu ražošanu.

AS "Rikon" komercdirektors Aleksandrs Nikolajevs: "Latvijas, tāpat kā citu Baltijas valstu un Krievijas, ostu infrastruktūra ir vairāk piemērota portālceltniem, kas pārvietojas pa slīdēm un ir piemēroti kravu kraušanai tieši no dzelzceļa sastāviem.



Eiropā vairāk izmanto mobilos celtnus, kas var brīvi pārvietoties dažādos virzienos. Mobilo celtnu izmantošana ļauj optimizēt ostas termināļu darbību, ātri pārvietojot celtni un pielāgojot to dažādu kravu veidu kraušanai."

Uzņēmumā "Rikon" jau izgatavota pirmā mobilā celtna prototipa pamatne, un plānots, ka pilnībā prototips būs gatavs 2019. gada sākumā. Tas būs mobilais celtnis *panamax* tipa kuģiem. "Mobilie celtni ir nišas produkts. Latvijas ostās pieprasījums pēc tiem varētu būt neliels, galvenie klienti varētu būt Centrāleiropā un Rietumeiropā, bet arī šajos tirgos pieprasījumā vērojams kritums un konkurence ir gana spēcīga. Līdz ar to noteikti saglabāsim pašreizējo specializāciju portālceltnu ražošanā un skatīsimies, kā varam veiksmīgi iekļūt mobilo celtnu tirgū," skaidro A. Nikolajevs

Portālceltnu būvniecība Rīgas ostā aizsākās jau pagājušajā gadsimta septiņdesmitajos gados, kad te

UZZIŅAI

"Rikon" ir viena no nedaudzām kompānijām pasaulē, kas ražo celtnus ziemeļu ostām, piemērotus ļoti zemām gaisa temperatūrām. Tādiem celtniem konstrukcijas ir būvētas no speciāla tērauda un tiek izmantota virkne dažādu specifisku tehnisko risinājumu. Šie celtni ir spējīgi pilnvērtīgi funkcionēt pat -60°C salā.

tika atklāta eksperimentālā rūpnīca. Jaunā gadsimta sākumā celtnu ražošanas tradīciju Rīgā pārņēma AS "Rikon". Uzņēmums ik gadus izgatavo 5 – 10 portālceltnus, to daļas un dažādas lielizmēra metālkonstrukcijas, kā arī nodarbojas ar portālceltnu modernizāciju, apkalpošanu un uzstādīšanu. 12 gadu laikā izgatavoti vairāk nekā 100 portālceltni. Aptuveni 90% AS "Rikon" produkcijas tiek realizēta Krievijas tirgū, kas izskaidrojams gan ar pašreiz notiekošo apjomīgo Krievijas ostu būvniecību un modernizāciju, gan arī ar uzņēmuma īpašo *know how*.■



Kīna novērtē Rīgas ostas spēju savienot jūras un sauszemes transporta ceļus

Marta beigās Latviju apmeklēja augstu amatpersonu delegācija no Pekinas municipalitātes. 27. martā Kīnas galvaspilsētas vicemēra Zanga Gonga vadītā delegācija apmeklēja Rīgas brīvostu. Brīvostas pārvaldei tā bija iespēja parādīt Rīgas ostu gan kā efektīvu tranzīta mezglu Kīnas konteinerkravu transportēšanai, gan kā izdevīgu vietu Kīnas investīcijām. Viesi no Kīnas tikās ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu, iepazīnās ar ostas darbības rādītājiem, infrastruktūru, pakalpojumiem

un attīstības projektiem. Pekinas pilsētas pārstāvji tika informēti par potenciālajām investīcijām un sadarbības iespējām Rīgas ostā.

Tikšanās laikā Pekinas municipalitātes pārstāvji apliecināja, ka Kīnā liela nozīme tiek piešķirta loģistikas un transporta attīstības iniciatīvai "One Belt, One Road" jeb Jaunajam Zīda ceļam. Tas ir ambiciozs multitriljonu projekts, kura mērķis ir jaunu, efektīvu tirdzniecības savienojumu izveidi ar Āzijas, Eiropas un Āfrikas valstīm. Svarīga šīs iniciatīvas sastāvdaļa ir jaunu sauszemes, galvenokārt dzelzceļa, maršrutu izveide no Kīnas uz Eiropu. Rīgas ostai ir svarīgi iekļauties Jaunā Zīda ceļa ziemeļu atzarā kā izdevīgam loģistikas centram Kīnas kravu distribūcijai Baltijas reģionā un Skandināvijā.

"Rīgas brīvostai viennozīmīgi ir potenciāls, lai spēlētu nopietnu lomu Kīnas "One Belt, One Road" projektā. Te ir gan visa nepieciešamā infrastruktūra, gan iniciatīva abpusēji izdevīgai sadarbībai. Rīgas osta savieno jūras un sauszemes transporta ceļus, tādēļ tai noteikti jāklūst par nozīmīgu tranzīta mezglu Jaunā Zīda ceļa projektā," pēc tikšanās atzina Pekinas municipalitātes ārlietu biroja ģenerāldirektora vietnieks Gao Zijongs.

Kundziņsalā būvēs daudzfunkcionālu kravu apstrādes, noliktaļu un loģistikas centru

Rīgas osta pēdējos gados ir ļoti mērķtiecīgi meklējusi alternatīvas kravu plūsmas, izvirzot Indiju par vienu no jaunajiem stratēģiskajiem mērķiem, un šim darbam ir redzami rezultāti. Jau šogad plānots Kundziņsalā sākt plaša daudzfunkcionāla kravu apstrādes, noliktaļu un loģistikas centra būvniecību, kas kalpos par kravu izplatīšanas un konsolidācijas centru Indijas un citu valstu precēm un produktiem uz Ziemeļeiropas, Krievijas un NVS valstu tirgiem.

Ilgstoša un intensīva Latvijas un Indijas amatpersonu un uzņēmēju dialoga un sadarbības rezultātā projekts ir ieinteresējis Indijas valdību un uzņēmumus, un pavisam drīz tiks sākta loģistikas centra būvniecība Indijas reģiona kravām. Šobrīd norisinās noliktaļu tehniskā projekta izstrāde, kuru iecerēts pabeigt šā gada aprīlī, pēc tam uzsākot būvniecības darbus.

Latvijas un Indijas uzņēmēju loģistikas uzņēmuma "Bhandar" noliktaļu un loģistikas centra būvniecības pirmās kārtas ietvaros tiks uzbūvēts aptuveni sešus tūkstošus kvadrātmetru liels noliktaļu komplekss, kur plānots nākotnē pārkraut farmācijas preces, pārtiku, ķīmijas produktus un citas kravas. Visas projekta pirmās kārtas realizācijai piesaistītās investīcijas ir privātas un bankas aizdevums, taču ar lauksaimniecības preču eksporta attīstības atbalsta instrumentu starpniecību ir iesaistīta arī Indijas valdība. Projekta pirmā posma investīciju apjoms varētu sasniegt piecus miljonus eiro.

"Bhandar" valdes loceklis Sumits Čakravarti: "Jaunais loģistikas komplekss ne tikai kalpos par noliktaļu, bet arī piedāvās preču iepakojšanas pakalpojumus. Turklāt loģistikas centrs ir paredzēts ne vien Indijas kravām, bet arī kravām no Kīnas, kas tālāk dosies Ukrainas, Krievijas un arī Eiropas valstu virzienā."

Projekta "Bhandar" pārstāvji uzsver, ka ar to sadarbības potenciāls starp Latviju un Indiju nebūt nav izsmelts. Kā būtiskas priekšrocības citu Baltijas valstu ostu vidū investoru pārstāvji atzīmē Rīgas ostas attīstībai pieejamās teritorijas un ģeogrāfisko novietojumu – atrašanās Baltijas valstu centrā, nelielo attālumu no Rīgas līdz Maskavai un Skandināvijas valstīm.



Svarīgi pievērst Eiropas burātāju uzmanību

Diseldorfā notika Eiropas lielākā burāšanas un ūdenssporta izstāde, kurā, lai popularizētu Rīgu kā pievilcīgu burāšanas tūrisma galamērķi, piedalījās arī Rīgas brīvostas pārstāvji.

2017. gadā Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar vēl deviņām Latvijas jahtu ostām uzsāka dalību ERAF projektā "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ("EST-LAT Harbours"). Projekta mērķis ir izveidot vienotu jahtu ostu tīklu Latvijā un Igaunijā, dažādojot un paplašinot ar burāšanu saistīto pakalpojumu klāstu, kas ļautu nākotnē attīstīt burāšanas tūrisma, piesaistīt aizvien vairāk ārvalstu burātāju, tādējādi sekmējot ostās ienākošo jahtu skaita pieaugumu.

Rīgas ostas "Pilsētas jahtkluba" komodors Jānis Grīslis: "Mums ir svarīgi pievērst sev Eiropas, tai skaitā arī Vācijas burātāju uzmanību, kuri atšķirībā no skandināvu burātājiem par burāšanas tūrisma iespējām Baltijas valstīs pagaidām vēl zina salīdzinoši maz. Vācijas tirgū burātāju interesi par Rīgu varam piesaistīt, stāstot par Rīgu kā Hanzas pilsētu ar bagātu jūrniecības vēsturi un senām kuģošanas un tirdzniecības saitēm Eiropā."

Infrastruktūras attīstības jomā projekta "EST-LAT Harbours" ietvaros Rīgas brīvostas pārvalde plāno uzlabot Ķīpsalas jahtu ostas infrastruktūru. Tiks uzstādītas jaunas jahtu notekūdeņu savākšanas iekārtas, peldošā platforma un peldošais vilņlauzis, kā arī pilnveidota navigācijas zīmju infrastruktūra. Plānots uzbūvēt divstāvu peldbūvi, kurā atradīsies buru labošanas darbnīca, labierīcības un atpūtas telpas. "Pēc infrastruktūras uzlabojumiem Rīgas ostā tiks piedāvāts ievērojami augstāka līmeņa serviss, kas ir svarīgs Eiropas burātājiem: atpūtas telpas, saunas, moderni un ātrs internets," stāsta Jānis Grīslis.

Darbus projekta "EST-LAT Harbours" ietvaros Ķīpsalas jahtu ostā plānots uzsākt šovasar un pabeigt jau 2019. gadā. Bez Rīgas brīvostas pārvaldes projektā no Latvijas puses ir iesaistījušās Liepājas SEZ pārvalde, Pāvilostas, Rojas, Engures, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostu pārvaldes, kā arī Liepājas, Pāvilostas, Ventspils un Mērsraga jahtu ostas.



80 godina labākos darbiniekus

Rīgas osta jau 817 gadus ir bijusi viens no galvenajiem Rīgas ekonomiskajiem virzītājspēkiem. Arī šodien Rīgas brīvosta ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī.

Šobrīd ostā nodarbināti vairāk nekā 5000 cilvēku, kas ostas teritorijā darbojas 88 uzņēmumos – 34 stivordorkompānijās jeb ostas termināļos, kravu uzglabāšanas un ražošanas uzņēmumos, kā arī dažādos kuģu būves un remonta uzņēmumos. Bez tam Rīgas ostā darbojas vēl ap 120 uzņēmumu, kas ik dienu sniedz kuģu aģentēšanas, apgādes, kontroles, kravu transportēšanas un apstrādes, velkoņu, atkritumu apsaimniekošanas un hidrotehnisko darbu pakalpojumus.

"Cilvēki ir Rīgas ostas gadsimtiem kaldināto panākumu un attīstības stāsta pamatos," ir pārliecināts Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltnis. Tādēļ Rīgas brīvostas pārvalde ik



gadus sumina labākos un pašai izlīdzīgākos ostas uzņēmumu darbiniekus, kuri ilgi un godprātīgi strādājuši Rīgas ostā.

"Ostu veido cilvēki. Kaut arī osta parasti asociējas ar kuģiem, celtņiem, piestātnēm vai moliem, tās veiksmīgas darbības pamatā ir ostā strādājošo cilvēku godprātīgs un atbildīgs ikdienas darbs. Ikgadējā ostas uzņēmumu darbinieku godināšana Rīgas brīvostas pārvaldei dod iespēju pateikt paldies labākajiem, kā arī vienot ostas uzņēmumus, veicināt to savstarpējo komunikāciju un sadarbību, kas arī ir svarīga Rīgas brīvostas pārvaldes funkcija," tā A. Zeltnis.

UZZIŅAI

Šogad Rīgas brīvostas augstāko apbalvojumu – sudraba krūšu nozīmi – saņēma seši ostas uzņēmumu darbinieki, kas Rīgas ostā aizvadījuši lielu daļu darba mūža – vairāk nekā 20 gadu. Ar atzinības rakstiem par ilggadēju darbu un personisko ieguldījumu Rīgas brīvostas darbības nodrošināšanā un izaugsmē tika apbalvoti 35 darbinieki no dažādiem ostas uzņēmumiem.

Kruīzu sezona solās būt ražena

Kruīza ceļojumi šobrīd ir viens no visstraujāk augošajiem tūrisma segmentiem pasaulē, ko ik gadus izmanto ap 23 miljoniem pasažieru. Tirgus tendences liecina, ka, atklājot aizvien jaunus tūrisma maršrutus un tirgus nišas, līdz 2030. gadam kruīza pasažieru skaits varētu pieaugt vēl par trešdaļu. Jau vairākus gadus pēc kārtas ievērojams kruīza pasažieru skaita pieaugums vērojams arī Rīgas ostā.

Pērn Rīgu apmeklēja 86 kruīza kuģi, šurp atvedot gandrīz 90 tūkstošus pasažieru no vairāk nekā 120 pasaules valstīm, nodrošinot Rīgas ostai jaunu desmitgades pasažieru pārvaļdājumu rekordu. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes informācijas, kruīza kuģu ienācienu skaits turpinās augt arī 2018. gadā – ienākšanu Rīgas ostā šajā sezonā jau pieteicis 91 kruīza kuģis, no tiem seši Rīgu apmeklēs pirmoreiz.

“Kruīzu skaita pieaugums Rīgas ostā ir rezultāts mērķtiecīgam darbam, ko vairāku gadu garumā esam ieguldījuši, lai, neskatoties uz sīvo konkurenci, lieliem burtiem iezīmētu Rīgu pasaules kruīzu maršrutu kartē, apliecinot sevi kā drošu, pasažieriem viesmīlīgu un saistošu galamērķi,” saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltnis.

Lai turpinātu iesāktu Rīgas publicitātes veidošanas darbu, marta sākumā Rīgas brīvostas pārvaldes vadība kopā ar sadarbības partneriem no Rīgas pasažieru termināļa, Rīgas Tūrisma attīstības biroja un tūrkompaniju pārstāvjiem piedalījās lielākajā kruīza industrijas izstādē un konferencē “Seatrade Cruise Global 2018”, kas ik gadus Floridas pilsētā Fortloderdeilā pulcē kruīza nozares profesionāļus no visas pasaules.

Uzdevums ir papildus jau esošajiem piesaistīt jaunu kruīza operatoru interesi par Rīgu. “Rīgas vārds nozarē šobrīd jau ir zināms. Noturot augstu servisa kvalitāti un konkurētspējīgu tūrisma piedāvājumu, mums ir visas iespējas panākt, ka Rīga kļūst par vēl pieprasītāku kruīza tūrisma ceļa mērķi,” uzsver A. Zeltnis, piebilstot, ka arī galvenā kuģu ceļa padziļināšana, palielinot maksimālo dziļumu kuģošanas kanālā, ko plānots paveikt jau līdz šā gada kruīzu sezonas sākumam, dos iespēju Rīgas ostā



pilsētas centrā tuvākajos gados ieraudzīt vēl lielākus un apjomīgākus kruīza kuģus.

Rīgas standu izstādē Floridā par godu Latvijas vēstnieks ASV Andris Teikmanis. Lai tiktos ar Rīgas pārstāvjiem un pārrunātu nākotnes sadarbības iespējas, standu apmeklēja tādu vadošo pasaules kruīza operatoru kā “Royal Caribbean Cruise

Lines”, “MSC Cruises”, “StPeterline”, “Disney Cruise Line”, “Carnival Cruises UK” un citi vadītāji, kas liek domāt, ka Rīgas uzņemtais kurss un stratēģija kruīza kuģu piesaistē ir bijusi pareiza un nākotnē mums ir visas iespējas Rīgas ostā sagaidīt vēl ne vienu vien pasaules līmeņa kruīza laineri.

Aktīvā kruīzu sezona Rīgas ostā šogad iesākās 22. aprīlī. ■

Jauni vaibsti Ventspils ostas sejā

Savulaik Ventspils brīvostas teritorijā tika iekļauti daudzi neizmantojami zemesgabali. Kas notiks ar šiem zemesgabaliem? Tas ir pietiekami interesants jautājums, lai par to parunātu plašāk.

Ventspils brīvostas teritorijas platība ir 2451,39 hektāri, kas ir aptuveni 44% no visas Ventspils teritorijas. No kopējās platības tikai 242 hektāri ir pati ostas akvatorija, pārējais – zeme, kas nepieciešama ostas termināļu darbībai, rūpniecības uzņēmumiem, kā arī zeme, kas šobrīd vēl ir pieejama jauniem projektiem. Ventspils ostas robežas mainījušās vairākkārt. Krasākās pārmaiņas notika deviņdesmito gadu beigās, kad Ventspils brīvostai ar likumu tika noteikts jauns pienākums – rūpniecības attīstība ostas teritorijā. Brīvostas teritorijā tika iekļauti ne tikai tie zemesgabali, kurus jau izmantoja ostas vajadzībām, bet arī platības, ko potenciāli varētu izmantot industriālajai attīstībai. Reāli tas nozīmēja, ka Ventspils brīvostas pārvaldes valdījumā nonāca vairāki simti hektāru, kur labākajā gadījumā bija vien zaļa plava, bet sliktākajā – nojaukami grausti. Ventspils brīvostas pārvaldei kā teritorijas apsaimniekotājam nav pienākums pašai tajā īstenot komercdarbību, tās uzdevums ir gādāt par infrastruktūru – ielām, laukumiem, dažādiem komunikāciju pieslēgumiem, atsevišķos gadījumos arī par veco ēku nojaukšanu un jaunu būvēšanu, lai neizmantotajām teritorijām dotu jaunu elpu – piesaistītu nomniekus, kuri tur attīstītu savu biznesu, dodot darbu ventspilniekiem un

maksājot nodokļus valsts un pašvaldības budžetā.

Aptuveni 200 hektāru šajos gados no Ventspils brīvostas teritorijas pārvērtušies līdz nepazīšanai – gadu desmitiem neizmantotās platības tagad notiek komercdarbība.

Ostas teritorija apgūta pilnībā

Lai pielāgotu Ventspils ostu dažādiem kravu veidiem, tā mazinot atkarību no tradicionālās naftas produktu un ogļu pārkraušanas, Ventspils brīvostas pārvalde atbalstījusi, kā arī pati pasūtījusi vērienīgus ostas infrastruktūras izbūves darbus. Par moderniem ostas termināļiem pārtapuši vairāki zemesgabali, kas līdz tam vispār netika izmantoti. Te jāmin universālais terminālis pie tilta, ko nomā "Eurohome Latvija", sauskraavu terminālis starp Ventas tiltu un Apvedtiltu, ko nomā "Ventplac". Pilnīgi no jauna tapuši tādi termināļi kā "Ventspils Grain Terminal", "Baltic Juice Terminal" un "Baltic Coal Terminal", kur Ventspils brīvostas pārvalde piedalījies infrastruktūras izbūvē. Ventspils rūpnieciskā sektora būtiska daļa ir uzņēmums "Bio-Venta", kas darbu sāka 2008. gadā un dod arī nozīmīgu pienesumu ostas kravu apgrozījumam. Ostas darbībai piemērotajā teritorijā brīvu vai neizmantotu platību vairs nav. Var runāt vienīgi par dažu termināļu darbības efektivitāti, kas varētu būt ar lielāku devumu ekonomikai.

Ap simt Ventspils hektāru pievērsti rūpniecībai

Ventspils biznesa vides arhitektūru gan tiešā, gan pārnēstā nozīmē pēdējos gados viziteiksmīgāk mainījusi Ventspils brīvostas industriālā teritorija. Grūti iedomāties, ka tur, kur šobrīd ir modernas darba vietas tūkstošiem ventspilnieku, vēl pirms nepilniem divdesmit gadiem bija aizaugušas plavas vai pamesti graustu rajoni. Jā, atsevišķi mūsdienu rūpnieciskie rajoni sevi glabā arī atmiņas par pagājušo laiku veiksmes stāstiem, kā, piemēram, "Ventspils koks" teritorija, bet pieredzējušie ventspilnieki vēl atceras, kā šā uzņēmuma savulaik apsaimniekotā Ventmala izskatījās deviņdesmitajos gados.

Kopš Ventspils brīvostas teritorijas paplašināšanas 90. gadu beigās aptuveni 100 hektāru industriālās teritorijas ir ieguvuši jaunus vaibstus – uzbūvētas jaunas ražotnes, ielas, laukumi, inženierkomunikācijas. Ventspils brīvostas piesaistītajos jaunajos uzņēmumos šo gadu laikā radīts aptuveni 1400 jaunu darba vietu. Tie, protams, ir arī nodokļi valsts un pašvaldības budžetā, darbs būvniekiem, veikaliem, kafējnicām utt., tādat pamatīgs drošības spilvens savulaik no naftas tranzīta tik ļoti atkarīgajai pilsētai.

No kopējās industriālās teritorijas īpaši izceļami jaunie rūpnieciskie rajoni Pārventā – Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā, Kustes dambī un Talsu ielā, Ganību ielā un Rūpniecības ielā.

2000. gadu sākumā tur, kur tagad ir Ventspils Augsto tehnoloģiju parks,

Ventspils teritorija pēdējos gados piedzīvojuši lielas izmaiņas – agrāk neizmantotas plavas un krūmāji tagad ir aktīvas rūpnieciskās teritorijas. Par moderniem ostas termināļiem pārtapuši vairāki zemesgabali, kas līdz tam vispār netika izmantoti:

- 1 "Baltic Coal Terminal" (segtais ogļu pārkraušanas terminālis);
- 2 "Ventspils Grain Terminal" (graudu pārkraušanas terminālis);
- 3 Universālais terminālis ar infrastruktūru prāmju apkalpošanai;
- 4 "Baltic Juice Terminal" (specializētais lejamkravu pārkraušanas terminālis);
- 5 Universālais terminālis;
- 6 Sauskravu (koku pārkraušanas) terminālis.



bija krūmiem aizaugusi pļava. Tagad šeit uzbūvētas ne vien jaunas ielas un modernas komunikācijas, bet arī piecas ēkas. Drīzumā sāksies vēl divu jaunu rūpniecisko ēku būvniecība. VATP teritorijā šobrīd strādā vairāk nekā 20 dažāda lieluma uzņēmumu, starp tiem "Hansamatrix Ventspils", "Immer Digital", "Accenture Latvia", "Wasserkabel Baltic", "Aspired" u.c.

Neizmantotās pļavas pie Ventspils lidlauka Ganību ielā pirmās industriālās aprises ieguva 2008. gadā, kad Ventspils brīvostas pārvalde uzbūvēja pirmo ražošanas ēku komunālo automašīnu ražotnei "Bucher Municipal". Tālāk jau sekoja "Bucher Municipal" paplašināšanās un "Malmar Sheet Metal" rūpnīcas būvniecība un attīstība. Šogad šajā teritorijā sāksies vēl vienas jaunas rūpnieciskās ēkas būvniecība.

Kustes dambī saimnieciska rosība bijusi arī padomju laikā, bet to tomēr nevar salīdzināt ar to Kustes dambi, kāds, iebraucot Ventspilī, skatienam paveras šobrīd. Piecas ražošanas ēkas šeit būvējusi Ventspils brīvostas pārvalde. Šeit tagad strādā tādi uzņēmumi kā "Arbo Windows", "Froli Baltic", "Kurzemes granulas", "Ventspils Andren", "Pobeda Confectionery".

Gaužām nepievilcīgā stāvoklī Ventspils brīvostas pārvalde savā valdījumā saņēma zemesgabalu Rūpniecības ielā – daļā šīs teritorijas savulaik darbojies slavenais "Ventspils koks". 2004. gadā te darbu sāka pirmais ārvalstu investors Ventspils brīvostā – "Diana svecas". Vēlāk te uzcelta arī Ventspils metināšanas rūpnīca, bet pie dzelzceļa tilta tapusi māju moduļu ražotne. Šīs teritorijas izskatu un izmantošanu mainījusi arī "Hydraulik Bauteile Baltic" ienākšana Ventspilī.

Jaunākā lielā teritorija, kas Ventspils brīvostā tiek pielāgota rūpniecībai, ir bijušās zvērsaimniecības teritorija Talsu ielā 200. Aizvadītajā gadā Ventspils brīvostas pārvalde sāka sakārtot šo teritoriju, lai tā būtu piemērota jauniem rūpnieciskajiem projektiem. Jau drīz tur darbu sāks zivju saldētava. Par katru no īstenotajiem projektiem varētu daudz stāstīt, bet galvenais ir tas, ka darbs neapstājas. Jau pēc gada Ventspils industriālā ainava izskatīsies citādi, un tās, protams, būs ne tikai vizuālas pārmaiņas, bet arī soļi uz priekšu pilsētas attīstībā. ■



Tiek aizvērtā peldošā celtna vēstures pēdējā lappuse

Peldošais celtnis Ventspilī darbojies kopš 1961. gada un piedalījies gandrīz visu svarīgāko ostas objektu būvniecībā, bet drīzumā šī iespaidīgā vēstures lappuse tiks aizvērtā un celtnis pārdots. Lai celtnis varētu turpināt darbu Ventspilī, tā remontā jāiegulda ap miljonu eiro, bet vajadzība pēc celtna pakalpojumiem nav tik liela, lai tas atmaksātos, tāpēc celtnis tiks pārdots.

Vienmēr gatavs pakalpot

Peldošais celtnis būvēts ļoti tālajā 1960. gadā un pēc gada nonāca Ventspils ostā, kur uzturas joprojām. Tiesa, pirms gadiem piecpadsmit tas varēja arī nonākt kur citur, jo Ostas flote, kam celtnis piederēja, nolēma to pārdot, ko arī izdarīja, bet pircējs bija Ventspils pašvaldība. Tā kā ostas attīstības plānā bija paredzēti dažādi būvdarbi, šāds celtnis varēja būt ļoti noderīgs, un nebūtu bijis prāta darbs to zaudēt, tāpēc arī tika pieņemts lēmums pārkārt peldošo *Herkulesu*, kā komanda to iesaukusi.

Lēmums nav bijis jānožēlo, jo, lai arī celtnis jau ir ļoti solidā vecumā, tas ar saviem pienākumiem tiek galā nevainojami un vienmēr ir bijis vērtīgs palīgs. Kapteinis Viktors Vorobjovs stāsta, ka peldošais celtnis piedalījies

faktiski visos ostas būvdarbos, tā ka droši var teikt, ka tas ne tikai bijis ostas vēstures sastāvdaļa, bet to arī rakstījis. "Darbs vienmēr bijis interesants, jo katrs objekts ir atšķirīgs un prasa citādu pieeju. Ostā sabūvēts ļoti daudz, un faktiski visos būvdarbos, remonta un rekonstrukcijas darbos esam piedalījušies arī mēs. Taču īpaši atmiņā palicis tankkuģa "Ludvig Svoboda" sprādziens, pēc kura no Ventas bija jāizceļ daudz metāla atlūzu. Daudz laika pavadīts pie Dienvidu mola. Droši vien pusi no tetrapodiem, kas tur atrodas, esam salikuši mēs. Tāpat arī celti lielie akmeņi no Ventas gultnes. Tas ir tiešām ļoti interesanti, jo tad jāsadarbojas ar ūdenslīdzekļiem, un arī nezini, ko īsti izcelsi," stāsta pieredzējušais kapteinis, kura

▶▶▶ 37. lpp.

darba mūža lielākā daļa pagājusi tieši Ventspils ostā.

Kapteinis smeļ, ka pleci celtnim ir kā Herkulesam, bet kājiņas – motori – gan ir vājas, tāpēc paša spēkiem tas nekur tālu netiek. Kad nepieciešams pārvietoties, talkā jāsauc velkoni, tāpēc vienīgie tālākie izbraucieni visu šo gadu laikā bijuši uz dokiem Rīgā, kur tiek veikta apkope un remonts. Vorobjovs gan neslēpj, ka labprāt pakuģotu vairāk: "Ja mēs paši vēl varētu braukt, būtu pavisam labi, taču tas faktiski nav iespējams. Pie mazākā vēja celtnis kļūst nevadāms un dodas turp, kurp pūš vējš. Jāizlīdzas ar velkoni, bet tas nav īsti tas, ko būtu gribējies, lai gan nekad nav traucējis mums visur pagūt un visu kā nākas paveikt."

Lai gan darba vienmēr bijis daudz, pamatīgas pārmaiņas piedzīvojis peldošā celtna komandas sastāvs – sākotnēji tajā bijuši 30 cilvēki, tai skaitā arī pavāri un klāja mazgātāji, pēc kāda laika komanda samazināta uz pusi, bet pēdējos 11 gadus tajā ir tikai pieci cilvēki. Tas gan nekad nav liedzis kaut ko paveikt vai iekavējis darbus. "Visi taču ir pieredzējuši darbinieki, kas paši jau visu zina un saprot. Man viņi nav ne jāmāca, ne jādzen. Dažreiz pat smeļos – kāpēc viņiem vispār vajadzīgs kapteinis? Esam labi sastrādājušies, visiem ir kolosāla pieredze, un sūdzību par mūsu darbu nav bijis nekad. Pirms daudziem gadiem strādājām pat augu diennakti – astoņos sākām un astoņos beidzām," stāsta kapteinis.

Celtnis jau tiešām ir solīdā vecumā, un tam nepieciešami milzīga apjoma korpusa metināšanas darbi. Lai tas varētu turpināt strādāt ostā, remontā būtu jāiegulda apmēram miljons eiro. Lai šāds ieguldījums atmaksātos, celtnim būtu jāstrādā 24 stundas diennaktī, bet pēdējos gados vajadzība pēc tā pakalpojumiem bijusi vien aptuveni piecas dienas gadā. Tāpēc arī pieņemts lēmums celtni pārdot. Tā potenciālajiem pircējiem ir iespēja celtni nodarbināt regulāri kravu pārkraušanai, tāpēc viņi ir gatavi veikt remontu. Ventspils brīvostas pārvalde arī ir atradusi alternatīvus lētākus tehniskos risinājumus, kā paveikt tos darbus ostā, kur varētu noderēt peldošais celtnis.



Peldošā *Herkulesa* vadības pults – askētiska, sena, bet joprojām labi funkcionējoša.



Kapteiņa kajītē, tāpat kā visās citās telpās, vēl saglabāties pagājušā gadsimta sešdesmito gadu interjers.



Celtna *pēdējie mohikāņi*: (no kreisās) kapteinis Viktors Vorobjovs, vecākais mehāniķis Nikolajs Sosunkevičs, matrozijs Ivans Sumļennijs un celtna operators Ilmārs Māls.



"Mēs, visa komanda, jau esam pensionāri, tā ka par mūsu darba vietas pārdošanu pārāk neskumstam. Te pavadīti daudzi interesanti gadi, bet nu pienācis laiks atpūtai," Vorobjovs neslēpj gandarījumu par gadiem, kas kopā ar komandu pavadīti uz celtni.

52 gadi kopā

Celtna operators Ilmārs Māls ir pieredzējušākais no peldošā celtna komandas kvinteta – viņš uz celtni sāka strādāt jau 1965. gadā un pabeigs savu karjeru līdz ar tā pārdošanu. 1961. gadā, īsi pēc ierašanās Ventspilī, jaunais celtnis tika likts lietā pirmā Ventas tilta būvniecībā, un Ilmārs atceras, kā toreiz vērojis šos darbus un spriedis, ka uz tāda agregāta gan būtu labs darbs. Tikai četrus gadus vēlāk viņš tiešām uz tā arī nokļuva: "Nekad neesmu gribējis skriet kur citur. Kur tad skriesi, kur ir tā zelta bedre? Tā arī visus šos gadus te nostrādāju, un nebija nekādas vainas. Pienācis laiks iet atpūtā, tā ka nekādu krepķu par to, ka celtni tagad pārdos, nav. Varbūt beidzot arī pietiek."

Komanda vienmēr bijusi laba, patīcis arī tas, ka strādāts mainās, turklāt arī pats darbs vienmēr šķitis interesants, jo nācies piedalīties visdažādāko objektu būvniecībā: "Celtnis strādāja dienu un nakti. Kas viss gan ir būvēts! Eksporta rajons, zivju kombināts, visas piestātnes. Darba bija ārkārtīgi daudz. Protams, kad bija kāds sevišķi nopietns objekts, nācās arī pastrādāt virsstundas, bet tur neko nevarēja darīt. Nezinu, vai varu kaut ko vienu īpaši izcelt, interesanti bijis vienmēr, arī kad braucām uz remontu Rīgā."

Celtnis šajos gados ir ne tikai piedalījies būvniecības un remonta darbos, bet arī bijis palīgs kuģiem. "Laiku pa laikam jau kādam bija jāaizbrauc palīgā, sevišķi tankkuģiem, jo pie naftas piestātnēm cits celtnis klāt netiek. Nācies, piemēram, celt augšā pazaudētu enkuru. Mēs arī cēlām kuģi "Azova" uz paaugstinājuma pie mola, un tas bija smalks un visai grūts uzdevums," atceras Ilmārs. Viņš spriež, ka 40 metru augstais celtnis šajos gados kļuvis par īstu ostas simbolu, no kura nu vajadzēs atvadīties. Taču tas aiz sevis atstājis pamatīgas pēdas, kas ostā saskatāmas ik uz soļa. ■

Sākusies Dienvidu mola rekonstrukcija

Dienvidu mols, viena no vecākajām Ventspils brīvdostas hidrobūvē, uz laiku ir slēgts, jo tur sākušies atjaunošanas un nostiprināšanas darbi.

No galvenā darbuzņēmēja BMGS ražošanas bāzes kravas automašīnas nogādā uz molu piecas tonnas smagus tetrapodus, kas paredzēti mola stiprināšanai un atjaunošanai. Betona izstrādājumu ražošana un hidrobūvju remonts BMGS ir ierasta ikdiena jau 66 gadus, tomēr mola rekonstrukcija un atjaunošana ir pavisam neierasts projekts. Kaut vai tāpēc, ka molu Latvijā nav nemaz tik daudz un tos arī neremontē tik bieži. Dienvidu mola iepriekšējā atjaunošana, piemēram, notika pagājušā gadsimta 90. gados, bet pašreizējai rekonstrukcijai līdzīga pirms aptuveni 60 gadiem.

Dienvidu mola atjaunošanas un nostiprināšanas projekta galvenais mērķis ir nodrošināt drošu navigāciju Ventspils ostas akvatorijā. Mols pasargā akvatoriju un tajā esošos kuģus no lielajiem viļņiem. Galvenie ielānotie mola atjaunošanas darbi: tetrapodu krāvumu papildināšana, seguma atjaunošana, mola fasādes remonts un jauna apgaismojuma uzstādīšana visā mola garumā. Lai papildinātu viļņlaužu krāvumu, ir jāizgatavo 1349 piecas tonnas smagi betona izstrādājumi, 19 trīspadsmit tonnu tetrapodi un 204 četrdesmit piecas tonnas smagi un 2,30 x 2,30 x 3,60 metru lieli betona masīvi. Ar tetrapodu un masīvu krāvumu papildinājumu vajadzēs atjaunot mola projektēto profilu. Mols viļņu un vēju ietekmē ir nosēdies un sašaurinājies, līdz ar to daļēji zaudējis aizsargfunkciju, jo lielie viļņi jau veļas hidrobūvei pāri.

“Mūsu uzņēmumam šis projekts ir kļuvis par īstu izaicinājumu, jo līdz tā pilnīgai īstenošanai ir nepieciešams saražot 12 000 kubikmetru betona,” norāda BMGS Celtniecības departamenta vadītājs Andrejs Harčenko. Tetrapodu un betona masīvu ražošanā ir nodarbināti aptuveni 20 cilvēku, vēl aptuveni desmit darbinieku nogādā tetrapodus uz molu, izkrauj tos un novieto aizsargbūves abās pusēs.

Mazos tetrapodus uz molu nogādā ar autotransportu, bet lielie, 13 tonnas smagie, kā arī betona masīvi tiks vesti pa ūdeni no BMGS pietātnes. Lai to varētu īstenot, Ventspilī no Rīgas jāierodas peldošajam celtnim ar velkoni un baržu.



BMGS ražošanas bāzē jau izgatavoti vairāk nekā 620 piecu tonnu tetrapodi, lai papildinātu to krāvumu un atjaunotu Dienvidu mola profilu.

Līdzās pie Dienvidu mola novietotajam apskates kuģītim “Azova” ierīkota BMGS “sadzīves pilsētiņa”, kur uzturas strādnieki un inženiertehniskie darbinieki. Ar nelieliem intervāliem uz mola ierodas kravas automašīnas ar tetrapodiem. Betona figūras izkrauj ar autoceltni un liek konkrētās vietās atbilstoši projektam. Projekta autors Andris Razgalis no inženierbiroja “Kurbada tilti” atzīst, ka viņam Ventspils objekts šķiet interesants tādēļ, ka šeit, pirmo reizi apsekojot molu, tika izmantota virsmas trīsdimensiju skenēšana. 3D modelis ļauj precīzi noteikt tās vietas, kur nosēdušies vecie tetrapodi un jāievieto jaunie.

Tiklīdz būs iespējams pa ūdeni nogādāt uz molu lielos tetrapodus un masīvus, tos sāks izlikt pie mola galvas. Ventspils brīvdostas pārvaldnieka vietnieks un tehniskās daļas vadītājs Māris Petrovskis pastāstīja, ka pie mola galvas savulaik tika uzbūvēta pietāte, ne loču kuteru pietāuvošanai, taču tā, cik zināms, ne reizi nav izmantota paredzētajam mērķim, jo pietāuvoties šajā vietā ir bīstami spēcīgo viļņu dēļ.

Līgums ar galveno darbuzņēmēju par Dienvidu mola atjaunošanu tika parakstīts decembra vidū. Ventspils brīvdostas pārvaldes izsludinātajā atklātajā konkursā pieteikumu iesniedza BMGS un “LNK Industries Group”. Pēc pieteikumu izvērtēšanas lēpikumu komisija pieņēma lēmumu par uzvarētāju atzīt BMGS, kas piedāvāja mola atjaunošanas darbus veikt par zemāko cenu – 2,4 miljoniem eiro. “Par laimi, šoreiz iztika bez garām konkursa rezultātu pārsūdzēšanas procedūrām, kas ļāva laikus uzsākt projektēšanu un mola atjaunošanu. Darbiem jābūt pabeigtiem līdz jūlija beigām, lai jau augusta sākumā mols atkal kļūtu pieejams pastaigām,” pastāstīja Māris Petrovskis.

Dienvidu mols ir viena no ventspilnieku un pilsētas viesu iemīļotākajām pastaigu vietām, bet ostai mols ir viena no svarīgākajām hidrobūvē – dambis, kas sargā ostu no viļņiem, ledus un smilšu sanesumiem. Ventspils ostas moli to pašreizējā izskatā tika uzbūvēti pirms vairāk nekā 100 gadiem, bet Dienvidu mola vēsture iesniedzas līdz pat 17. gadsimtam, atgādina Petrovskis. Starp citu, senie koka pāļi, kas joprojām ir saglabāti Dienvidu mola konstrukcijā, paliks savā vietā kā vēstures liecinieki.

Galvenais uzdevums – uzlabot infrastruktūru

2018. gada 5. aprīlī Rīgas Motormuzejā norisinājās Satiksmes ministrijas organizēta starptautiskā konference par transporta drošību un drošumu, kurā aplūkoja arī jautājumu par tranzīta un loģistikas attīstību, analizēja un novērtēja transporta nozarē radītās inovācijas.

“Tikai nepārtraukti pilnveidojot un uzlabojot autoceļus, ūdens un dzelzceļa infrastruktūru, var nodrošināt efektīvāku un drošāku Liepājas ostas darbību,” konferencē uzsvēra Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmielevskis.

Lēmums par Liepājas ostas kā transporta centra izveidi tika pieņemts pirms vairāk nekā 320 gadiem, bet jau ilgi pirms tam Līvas upes grīvā piestāja kuģi un norisinājās tirdzniecība. “Lai gan Liepāja var lepoties ar savu vēsturi – ar Liepājas – Romnu dzelzceļa veiksmīgu darbību, regulāru pasažieru kuģu satiksmi līnijā Liepāja – Ņujorka – Helifeksa, gan ar to, ka te tika nosargāta Latvijas valsts neatkarība 1919. gadā, tomēr par ostas nopietnu attīstību varam runāt vien pēdējo desmit, divdesmit gadu laikā. Pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados Liepāja kā tirdzniecības osta pēc aptuveni četrdesmit gadu pārtraukuma atsāka darbību no nulles pozīcijas, tāpēc nepārtraukti ir bijuši nepieciešami ieguldījumi,” saka Uldis Hmielevskis.



1875. gadā Liepājas ostas dziļums bija 5,5 metri, līdz šim vērienīgākā Liepājas ostas izbūves projekta laikā no 1892. līdz 1902. gadam kuģu ceļu dziļums tika palielināts līdz 9–10 metriem. Pēc ostas darbības atjaunošanas 1999. gadā kuģu ceļus padziļināja līdz 10,5 m, savukārt 2015. gadā tika pabeigts projekts, kas nodrošināja kuģu ceļu dziļumu līdz 12 metriem. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde plāno šogad sākt ūdens infrastruktūras pilnveidošanas projektu, lai jau 2019. gadā kuģu ceļi sasniegtu 14 metru dziļumu.

“Tas ir nepārtraukts process. Vēl pirms 100 gadiem lielākā daļa saimnieciskās darbības norisinājās Tirdzniecības kanālā un kuģu garums nepārsniedza 70 metru, bet tagad kuģi kļūst arvien lielāki un lielāki. Nupat no Liepājas ostas tika izvesta rekordkrava – 73 tūkstoši tonnu kviešu un

kukurūzas, daļa kravas tika iekrauta pie 51. piestātnes brīvostā, bet daļu diemžēl nācās kraut atklātā jūrā. Tas nozīmē, ka kuģu ceļu padziļināšana nav iegriba, tā ir nepieciešamība. *Panamax* klases kuģi, kuru garums sasniedz 230 metru, Tirdzniecības kanālā nevar ienākt. Tēlaini runājot, ja tāda kuģa priekšgals atrastos kanālā, tad otrs gals atdurtos pie koncertzāles “Lielais dzintars”.



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde, izvērtējusi uzņēmēju iesniegtos projektus un ieguldījumu pamatojumu, pieņēma lēmumu slēgt līgumu ar LSEZ “Jensen Metal”, kas plāno realizēt projektu “Modernas liekšanas iekārtas iegāde ražošanas jaudas palielināšanai” par kopējo summu 160 000 eiro, ar LSEZ SIA “JM Properties”, kas plāno laika posmā no 2018. gada 20. marta līdz 2019. gada 31. decembrim realizēt projektu “Moderns tehniskais aprīkojums ražošanas ēkai” par kopējo summu 695 000 eiro, un ar LSEZ SIA “Lesjofors Springs LV”, kas plāno no 2018. gada 26. marta līdz 2018. gada 31. decembrim realizēt projektu





“Ražošanas iekārtu modernizācija” par kopējo summu 150 000 eiro, bet kopējā atbalstīto ieguldījumu summa ražošanā ir apmēram viens miljons eiro.

Infrastruktūras projektiem Eiropas fondu līdzfinansējums

Viens no Liepājas SEZ pārvaldes uzdevumiem ir rūpēties par uzņēmējdarbības vides attīstību, tai skaitā ostas infrastruktūras pilnveidošanu un attīstību. LSEZ pārvaldnieka vietnieks infrastruktūras jautājumos Arnis Mazalis atzīst, ka Liepājas ostas uzņēmēji ir definējuši savas vajadzības, savukārt LSEZ pārvalde plānveidīgi un pārdomāti rūpējas, lai īstenotu nepieciešamos kuģu ceļu, autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektus, galvenokārt, lai uzlabotu drošību un kapacitāti.

LSEZ pārvalde ir izsludinājusi iepirkuma procedūru – atklātu konkursu “Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana – Liepājas ostas pienākošā kanāla un priekšostas padziļināšanas darbi, slēdzoat vispārīgo vienošanos”. Pretendenti aicināti pieteikumus iesniegt līdz 2018. gada 18. aprīlim. Paralēli līdz 2018. gada 29. martam varēja iesniegt piedāvājumus arī atklātā iepirkuma procedūrai “Liepājas ostas piestātnes Nr. 1 nojaukšanas un kuģošanas kanāla iztaisnošanas Karostas kanālā projektēšanas darbi un būvdarbi”.

Abus projektus Liepājas SEZ pārvalde īsteno ar ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

ES Kohēzijas fonda projekts “Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana” ir ļoti gaidīts, tā mērķis ir celt navigācijas drošību, nodrošinot lieltonnāžas kuģu piekraušanu ostas iekšējā reidā. Projekts paredz kanāla padziļināšanu ostas vidus vārtos no 12,5 metriem līdz 14,5 metriem, molu galvu pārbūvi vai stiprināšanu ostas vidus vārtos, priekšostas akvatorijas un kanāla padziļināšanu līdz 14,0 metriem, brīvostas iekšējā vijņlauža un sadalošā mola pārbūvi, mola atjaunošanu un kuģu enkurošanas/tauvošanas vietas izbūvi pie brīvostas sadalošā mola. Plānotais projekta realizācijas laiks – 2018.–2020. gads, plānotās izmaksas – 31,7 milj. eiro.

Šogad plānots sākt arī Karostas kanāla pirmās piestātnes demontāžu un krasta nostiprinājumu izbūvi. “Ienākot Karostas kanālā, kuģim ir jāveic diezgan sarežģīts manevrs, pagriežoties gandrīz par 90 grādiem. Projekta realizācijas rezultātā iztaisnosies kuģošanas kanāls, uzlabosies navigācijas drošība – ērtāk, ātrāk,” skaidro LSEZ pārvaldnieka vietnieks infrastruktūras jautājumos Arnis Mazalis.

Projekta ietvaros atjaunos arī Karostas kanāla dienvidu un ziemeļu molu un atjaunos navigācijas zīmes molu galos, ostas ziemeļu vārti tiks aprīkoti ar navigācijas zīmēm, lai nākotnē varētu tos atvērt satiksmei kuģiem ar mazu iegrimi, pakāpeniski atslogojot ostas dienvidu un vidus vārtus.■

Apstiprina iepirkuma rezultātus

2018. gada 9. februārī LSEZ pārvaldes iepirkumu komisija izsludināja iepirkumu “Elektroenerģijas iegāde Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes vajadzībām”. Pieteicās trīs pretendenti. Izvērtējot iesniegto dokumentu atbilstību atklātas iepirkuma procedūras prasībām, komisija konstatēja, ka visi piedāvājumi atbilst izvirzītajām kvalifikācijas prasībām.



Nemot vērā iepirkuma procedūras dokumentos noteikto vērtēšanas kritēriju – zemāko piedāvāto līgumcenu par elektroenerģijas piegādi LSEZ pārvaldes vajadzībām, iepirkuma komisija izvēlējās SIA “AJ Power” piedāvājumu ar zemāko kopējo līgumcenu – 267 351,93 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli.■

Atļauj sniegt kuģu aģentēšanas pakalpojumus

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde, izvērtējot iesniegtos dokumentus, nolēma slēgt ar SIA “Astra Shipping Agency” līgumu, atļaujot komersantam veikt Liepājas ostā ienākošo kuģu aģentēšanu un LR normatīvajos aktos paredzēto ostas maksu un pakalpojumu maksu iekasēšanu no kuģiem atbilstoši spēkā esošajiem tarifiem un krasta aprūpes rēķina izsniegšanu. Līdz šim Liepājas ostā brīvā tirgus apstākļos kuģu aģentēšanas pakalpojumus nodrošināja 18 kompānijas, bet pēc līguma noslēgšanas ar SIA “Astra Shipping Agency” to skaits būs 19.■

Pirms 80 gadiem mūsu piekrastē kopā ar Vili Veldri

Skaisti baltu smilšu liedagi, akmeņu krāvumi, putnu apdzīvoti niedrāji un randu pļavas. Un vēl augstas kāpas, ko vainago slaidi priežu stāvi, kas salīkuši spēcīgo jūras vēju priekšā un tomēr nav salūzuši. Stāvi un augsti krasti, kas paver skatienam tāles un ļauj pakājē atrast pa kādam dzintara graudam, kurš tikko vēl skalojies viļņu maiņgājās skavās.

Skaista ir mūsu jūra un tās krasts 500 kilometru garumā. Tāpēc laikam pēdējos gados īpaši populāra kļuvusi ieešana gar jūras krastu, fotogrāfēšana un fantastisku izžūto kolekcionēšana. Dūšīgs gājējs dienā var noiet 20 kilometru, atvilkt elpu un nākamajā dienā mērot nākamās kilometru desmitus. Ir fiziski spēcīgi un norūdīti gājēji, kuri spēj dienā pieveikt 30 kilometru un pat vairāk. Tas nozīmē, ka no Lietuvas robežas gar jūras krastu līdz Igaunijas robežai sprauks gājējs varētu nonākt vismaz 25 dienās vai pat ātrāk. Tāda kājāmgājēja bagāžā ne vien būtu pārpārēm skaistu iespaidu, bet arī spīrgtais jūras vējš būtu kārtīgi izpūtījis no galvas visu nevajadzīgo. Virtuālās pasaules ērmi pazustu viļņu šalkās un jūras putnu klaigās, bet viena zvaigžņota nakts jūras krastā ar tālumā blīvējošām bākām paliktu atmiņā uz ilgiem laikiem, ja ne uz visu atlikušo dzīvi.

Gājienā gar jūras krastu labi noderētu ne vien smalkas kartes un varbūt pat moderna satelītnavigācija, bet arī kāda grāmata. Pirms astoņdesmit gadiem dzejnieks, rakstnieks un kolportieris (tā senlaikos sauca ceļojošus grāmatu tirgotājus) Vilis Veldre (1908–1940, īstajā vārdā Fricis Jānis Gulbis) savās darba gaitās apceļoja visu mūsu piekrasti un uzrakstīja savus vērojumus par dzīvi un norisēm ciemos pie jūras. Tā tapa viņa stāstu krājums "Dzīve pie jūras", kuru atkārtoti izdevis Latvijas Kultūras fonds 1991. gadā.

Grāmatas pirmajā daļā lasāmi stāsti par piekrasti no Nidas ciema līdz Kolkai, vērojumi tapuši 1937. gada vasarā. Viesojoties Nidas pusē, Veldre raksta, ka latvieši šajā

zemes malā dzīvojot līdz pat lietuvišu Sventājai robežas otrā pusē. Pārklūšana pāri robežai esot vienkārša, vietējie bieži braukājot uz abām pusēm bez ierobežojumiem. Aizmirsti nav ar tie senie laiki, kad Baltijas jūra tika dēvēta par Spirta jūru izdevīgā kontrabandistu rūpala dēļ. "Vēl gan dažs manīgs laivas braucējs šad un tad naktīs ceļot malā spirta kannas no Dancigas kuģiem, bet šāda nodarbošanās esot vairs tikai bālas atskaņas no tiem kontrabandas ziedu laikiem, kas te nākuši pāri Latvijas patstāvības pirmajos gados," raksta Veldre. Daži gan sakot, ka nīdieši joprojām esot kontrabandisti, kas tumšās naktīs piekopjot savas slēptās lietas, taču ceļotājam neizdodas tādus vīrus šē sastapt. Zvejnieki gan Nidā esot kādi 30 vai 40 vīri, kuri pa visiem kopā vasarā nozvejojot zivis par kādiem 3000 latiem. Rakstnieks cemojas pie robežuzrauga Vītola, kurš esot vecs karavīrs, karojis kopā ar Kalpaku. Tas stāsta, ka pasts uz Nidu nākot trīs reizes nedēļā un telefona centrāle apkalpojot divus ciema abonētus. Veldre raksta: "Nelielās koka mājās, kādu te ir 30 vai 40, dzīvo pāri par simts cilvēku. Iepirkties viņi brauc uz Rucavu, kas ir 14 kilometrus, un tā iepirkšanās jau nekad nav nekāda lielā. Pašiem turēt veikalu neatmaksājas." Nīdiešu bērni mācās Rucavas skolā, dzīvojot internātā un par trīsreizēju ēdināšanu tiem jāmaksā astoņi lati mēnesī. Mājas celtas no koka, apjuntas ar Papes ezera niedrēm. Kur nav pieticis labu dēļu, tur izmantoti "jūras dēļi" – kokmateriāls, kas izskalots no jūras. Visiem ir arī nelielas piemājas saimniecības ar

dažiem zirgiem un govīm, nabadzīgo smilšu augsni vietējie bagātina ar izskalotajām jūras zālēm. Zvejo galvenokārt plekstes un mencas. Viena kapa (60 gabalu) mencu Rucavā maksājot ap diviem latiem.

Ejot gar krastu uz ziemeļiem, Vilis Veldre nonāk Papes ciemā. Te senos laikos varenas priedes gar jūru stāvējušas, tāpēc var atrast daudz dzintara. "Zvejnieka Tapiņa zēns Jānis, piemēram, atradis pus-trešas mārciņas smagu dzintaru, ko māte aizvedusi uz Liepāju, dabūjusi par to 12 latus un tad nopirkusi puikam kurpes, cepuri un siltu šalli." Papienieki lepojas ar labierīcībām, kuras valdība ierīkojusi par saviem līdzekļiem – "ezera notekas slūžas, ostas mōļus, tāpat bāku un zivju apstrādāšanas māju, kas celta nupat 1936. gadā". Zivju apstrādāšanas mājai, kā izrādās, ir pat savs ledus pagrabs un vēl paredzēta zivju žāvētava. Zvejnieki nozvejo ap 50 tonnu mencu, 10 tonnu reņģu, apmēram tikpat plekstes. Jūrā iet ar airu laivām un motorlaivām. Savukārt ezerā ķer līdakas, zušus, līņus un asarus. Papes ciemā ir savas pamatskola, ko apmeklē 50–60 bērnu, un tajā ir skaistas, gaišas klases. Ciemā ir divi veikali, 11 telefona abonenti un 10 mājās esot arī ierīkots radio!

Vēl Vilis Veldre ievēro, ka sievietes Papē un Nidā esot apbrīnojami resni kāju lieli, jo tiem apkārt aptīti biezi auti un tad adīti dilbi, un tam visam pāri vēl uzvilktas zeķes. Tas notiekot pēc veca paraduma, jo resnas kājas esot sievietes gods!

Veldre piemin arī, ka zvejjiem šeit jāiet zvejot tālu kalvā – reizēm pat

60 kilometru no krasta. Esot bijušas spēcīgas vētras, kurās pazuduši gan zvejnieki, gan laivas. Daža gan sadauzīta esot pēc mēneša izskalo-ta Vācijas krastā. Skumjas pārdomas rada arī vecā kapsēta, kur apglabāti pēc vētrām krastā izskaloti jūrniki, kuru dzimtene nav zināma un kurus varbūt vēl kāds kaut kur gaida pārnākam.

Jūrmalciemnieki savas zivis svaigas, sālītas vai kaltētas ved uz Liepājas tirgiem. Mencu zveja esot galvenais zvejnieku ienākums, sākot no Nidas līdz pat Akmeņragam. Jūrmalciemā ir trīs dievnami – luterāņu, baptistu un metodistu. Tas tāpēc, ka zvejnieki esot dievticīgi, bieži piedzīvojot lielas briesmas un tāpēc labprāt sevi nodod Augstāka Sargātāja ziņā.

Nīcas ciemā Vilis Veldre iegriežas pie slavenā koktēlnieka Miķeļa Pankoka, kurš vasarā te dzīvo mazā koka būdiņā, ko cēlis viņa vectēvs. Miķelis nopircis lielu zvejas laivu, pārbūvējis to, gri-bējis piepildīt ar saviem darbiem un apceļot pasauli... Pirmā izstāde viņam bijusi 1925. gadā tepat Nīcas baznīckrogā.

Pavērojis zveju dzīvi Liepājā un Ziemupē, Veldre tuvojas Akmeņragam. "Līdz ar melniem mēsliem jūra izskalojusi malā visādas lietas no liela dziļuma un tāliem krastiem. Sīks dzintars gaba-liņš nomests līdzās ar konservu kārbu, kurai angļu uzraksts. Apdedzis kuģa dēlis iespiedis smiltīs neparasti veidotu pudeli, no kuras franču matroži varbūt reiz dzēruši konjaku. Drīz esmu pa smiltīm un oļiem aizbridis līdz Akmeņraga bācai." Tiek domāts pie bākas celt nelielu molu jūras mēslu uzķēršanai, esot jau savesti 10 vezumi akmeņu. Līdz šim laikam šāda mola būvniecība nav notikusi, laikam jau tālākie kara notikumi izjauca visus tobrīd domās iecerētos plānus.

Pāvilostā ceļotāju sagaida divmas-tu burinieks ar malku un kādas 20 zvejas laivas. Kaut oficiāli tas ir ciems, te dzīvo vairāk par 1000 iedzīvotāju. Ir septiņi pārtikas preču veikali, divas frizētavas, divi kurp-nieki, divas dzertuves, aptieka, veselības kopšanas punkts, arī grā-matu, puķu, drēbju un apavu veikali. Sazvejotās

žāvēšanai. Rakstnieks arī uzteic skolu, kurā strādā seši skolotāji un māsās 200 bērnu.

No Pāvilostas līdz Ventspilij esot tik viens īsts zvejniekciems, tur zvejojot regulāri 20–30 vīru. "Viņiem ir divas motorlaivas, piecas lašu lai-vas, septiņas reņģu laivas

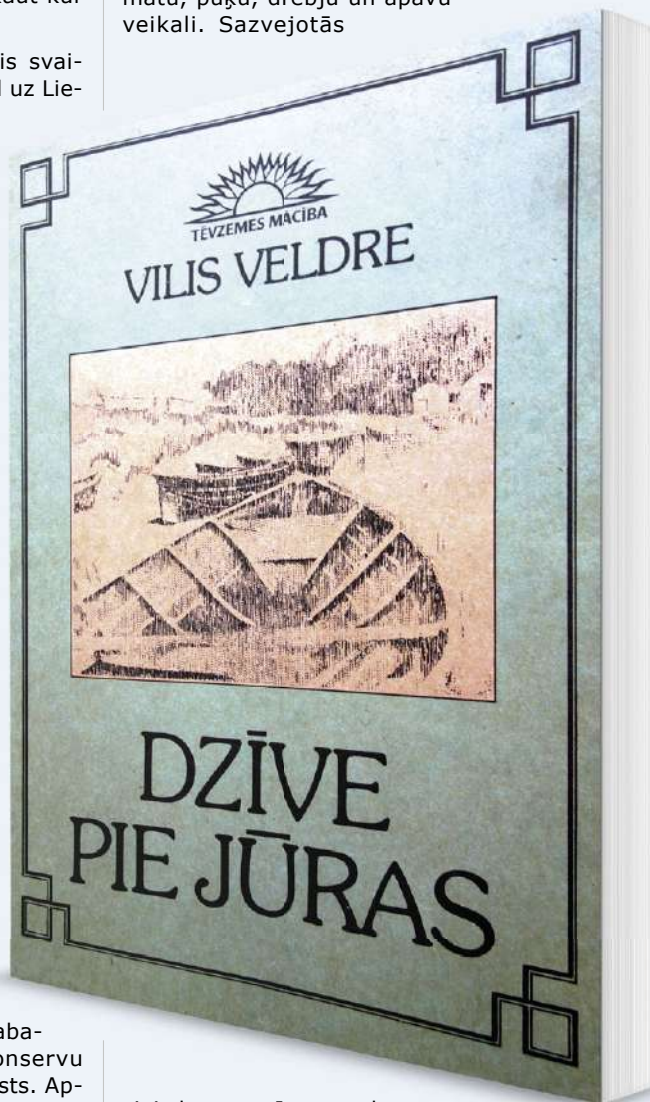
un trīs mencu laivas.

Viņu pazīstamākās zvejvietas augšjūrā, ap 20–30 km no kras-ta, ir 16 asis dziļais Monopols pret Uža-vas bāku, turpat arī Singapols, bet preti ciemam, nedaudz uz Jūrkalnes pusi, tā-lu pazīstamais Suitu beņķis, 15 asis dziļš." Vēl Vilis Veldre izpē-tījis, ka katram zvej-niekam pieder ap trim pūrvietām aramzemes un ap piecām pūrvie-tām pļavu. Tālāk uz ziemeļu pusi ceļotājs sastop vien paretas zvejnieku sētas, kas paslēpušās lielos me-žos, nomajus no jūras krasta. Un ceļš cauri silam esot briesmīgs, saremontēts ar dūres lieluma akmeņiem, kas braukšanu pada-rot aplam nelāgu.

Pēc Pirmā pasaules kara zvejojuši arī pie Užavas bākas dzīvo-jošie zvejnieki, taču Vilis Veldre konsta-tē, ka tādu šajā vietā vairs nav. Viņš stāsta par lielu vētru, kas ap 1905. gadu izdzēsusi daudzu zvejnieku dzī-vības. Noslīkuši 18 vīri, kas ap Ziemassvētkiem devušies silķu zvejā, taču nomaldījušies. Uznā-

kusi vētra, snieguntenis. "Dažus izglābis kāds angļu kuģis un vedis uz Rīgu. Tikko zvejnieki tikuši kuģī, viņu laiva tūdaļ nogrimusi aiz pār-liecīga apladojuma. Rīgā zvejnieki uzskatīti par izbēgušiem revolucio-nāriem un labu laiku turēti cietumā, jo pašlaik trakojuši soda ekspedi-cija. Vēl senāk atpakaļ vienā naktī

►►► 44. lpp.



zivis kooperatīvs ar val-dības dotu auto ved uz Skrundu, Aizputi un Saldu. "Pērnajā rudenī valdība uzcēlusi Pāvilostā zivju māju, kas taisīta no ķieģeļiem ar valsts šifera jumtu. Ēka celta no-degušās zivju mājas vietā pie tilta un izmaksājusi 15 000 latu. Par to tad tur ir zivju tīrtava, sālīta-va, žāvētava un ledus pagrabs," raksta Veldre. Vēl žāvētavā esot seši namiņi zivju cietai un mīkstai

►►► 43. lpp.

no Klaipēdas līdz Rīgai nosliukuši 200 zvejnieku." Daudzi zveji pametuši ikdienas nodarbi un pārcēlušies uz tuvu Ventspili.

Jūras krasts te mainīgs, vētras skalo to nost, un tā vieta allaž ir nepastāvīga. Tā 1885. gadā atbraukuši zviedri ar kādu senu plānu un meklējuši paslēptus trīs šķirstus ar zelta naudu, taču nav atraduši. Plānā bijis atzīmēts attālums no krasta, bet tas jau daudzreiz bija mainījies un kļuvis gluži cits. Zviedri esot aizbraukuši tukšām rokām.

Iepazinies ar ventspilnieku jūrā iešanas paražām, Vilis Veldre dodas tālāk uz ziemeļiem – tur Oviši, Lūžņa, Miķeltornis. Tur dzīvo lībieši, kuri atceras pasaules kara nodarīto postu. Atmiņā kaujas pie Miķelbākas, kad krievu karakuģi šāvuši no jūras puses, bet vācieši zemnīcas un tranšejas rakuši un kāpās slēpušies. Dažs labs vācietis pat paspējis iemilēties kādā vietējā meičā un ciemā palicis pēc kara, un šē dzīvojot, ar laiku pārtapis gluži ciešamā zvejniekā.

Lielirbē zvejnieki labprāt ejot strādāt arī meža darbus, tā piepelnot sev klāt kādu naudas mazumu. Un upē ķeroties nēģi. "Ieeju pie nēģu zvejnieka Dāvida Kalniņa. Viņš priekš pieciem gadiem atnācis no Salacgrīvas, kur palikuši viņa dēli. Te Kalniņš rentē no valsts Dižirves grīvu, kur agrākajos rudenos licis nēģu tačus ar 75 tiklu mudiem. Šoruden viņš vismaz 100 mudiem liek." Agrāk nēģu zvejniekam par gadu bija jāmaksā 260 latu, tagad uzradies konkurents, kas mēģinājis šo pārsolīt, un rezultātā rentes maksa valstij uzkāpusi līdz 760 latiem gadā.

Lībiešu galvenajā ciemā Mazirbē kāds vecs zvejnieks Veldrem stāsta, kā saticis pašu Prezidentu. Tas Mazirbē izkāpis no auto un tad bargi vaicājis, kāpēc vietējie te tāds sliktus smilšainus ceļus paciešot? Jau nākamajā dienā uz Mazirbi braukuši inženieri un smalki kungi, kas visu pētījuši un sākuši sliktos ceļus labot.

Pitradzniekiem lieti noderot Kolkas mežniecības malkas krautuve, kas atrodas jūras malā tieši pie ciema.

Jūrā pie krasta piestājot kuģis, un vietējie ar pajūgiem vedot kokmateriālus uz jūru, tad ar laivām uz kuģi. Viena motorlaiva tā var pelnīt līdz 100 latiem dienā, vienkārša laiva 30 vai 40 latu. Pitradznieki slaukot sviedrūs smaidīdami!

"Vai kāds nezina vēl, kur Kolka? To zina visi, jo redziet – Kolka ir tanī vietā, kur Ziemeļkurzeme nāk laukā no jūras, tiekdams arvien tālāk pret ziemeļiem." Tā Kolku ierauga Vilis Veldre. Tā ir vieta, kur ķirši pavasaros zied divas nedēļas vēlāk nekā leišmalē. Ciemā ir 11 motorlaivas, ar tām jūrā dodas ap 50 zvejnieku, ir pat savs kooperatīvs ar deviņām nodalām, kuras aptver 60 kilometrus no apkārtnes piekrastes. Valdība kooperatīva rīcībā nodevusi auto, un tagad šeit jādodā par ceļu uzlabošanu.

Kolkā dzīvojot ap 300 cilvēku, un Veldre uzskaita ciema infrastruktūru: "Ciemā ir mežniecība, piecklasīga pamatskola, pasta palīgnodaļa, ilggadīgs policists, 10 radioaparāti, 17 telefoni." Vēl tiek pieminētas te esošas divas baznīcas – luterāņu un pareiznieku, ciema iedzīvotāju skaits daloties tieši uz pusēm konfesiju ziņā.

Kolkā sakot: "Kas cenšas, tas iet uz augšu." Vietējie lepojoties ar savu zvejnieka amatu un mežu darbos atšķirībā no citiem piekrastes iedzīvotājiem ejot nelabprāt. Vēl Veldre uzteic vietējos par lielu centību, kuru tie izrāda gan savā grūtajā zvejas darbā, gan dzīves vietas uzturēšanā un labiekārtošanā.

Kolkas ragā beidzas Viļa Veldres 1937. gada vasaras gājums un izskan viņa vērojumi Kurzemes piekrastes zvejniekiem. Atskatoties uz redzēto, viņš raksta: "Nevaicāsim to mūžīgo jautājumu: vai ceļš jau galā, – jo ceļam nekad nav gala, un mēs varētu iet bez apstāšanās, arī tad mēs nekādā galā nenonāktu."

Nākamajā, 1938. gadā, piekrastes apceļošana turpinās. Ceļš sākas Kolkā un beidzas Ainažos. Vilis Veldre atkal nesteidzīgi vēro piekrastes zvejnieku dzīvi un sarunājas ar jūrmalciemu iedzīvotājiem un zvejniekiem. Viņš nenoguris iet no ciema uz ciemu. Citkārt varbūt paskarbie jūras vīri ar viņu atklāti izrunājas,

pārstāsta savu dzīvi un jūrā iešanu. Ceļotājs ir ļoti smalkjūtīgs un vērīgs, šķiet, viņš labi pazīst cilvēkus, un tas ļauj brīžiem ielūkoties tajos cilvēka dvēseles nostūrīšos, kur citus svešiniekus varbūt nelaiž. Tā atkal paiet viena vasara un gads rakstnieka dzīvē. Par viņa redzēto Kurzemes austrumu krastā un Vidzemes jūrmalā turpinājumā gari nerunāšu. Varbūt tik uz mirkli pieminēšu īsu epizodi Kuivižu Mazvilņos.

"Ieeju Mazvilņos. Tā ir zvejnieku sabiedrības kasiera Krūmiņa māja. Patlaban saimnieks šķērž un tīra mencas virtuvē pie ūdenssūkņa. Nobrīnos un priecājos, ka sūknis virtuvē, bet saimnieks pasmaida un atbild, ka tādi sūkņi viņam arī kūti un dārzā, kur tāpat vajadzība pēc ūdens." Vēl Veldre piemin nelielo augļu dārzu, kas ar lielu un rūpīgu darbu ieaudzēts, lieso piejūras zemi bagātinot ar māliem un dumbu zemi.

Mazvilņos, kur tagad dzīvo Gints Šimanis, esmu vairākkārt viesojies un savām acīm skatījis to pašu ūdenssūkni, kuru Vilis Veldre redzēja tieši pirms astoņdesmit gadiem. Un tas joprojām darbojas! Arī Mazvilņu saistība ar jūras lietām pa šiem 80 gadiem nav zudusi – Gints ir cītīgs Krišjāņa Valdemāra dzīves gājuma un labo darbu pētnieks. Ar savu nerimstošo enerģiju un dzīvesprieku viņš ir viens no tiem, kas nenogurstoši pēta jūras lietas mūsu senatnē un tagadnē, popularizē Valdemāra viedo domu par latviešu jūrā iešanu un mūsu visu kopīgo labumu no šīs uzteicamās lietas.

Viļa Veldres "Dzīve pie jūras" ir ne vien aizraujoša un interesanta dokumentāla lasāmviela par pirmskara laiku mūsu piekrastē, tā ir arī lielisks iedvesmas avots apaut kājas, pasist šo grāmatu padusē un droši paceltu galvu doties ceļotāja un rakstnieka pēdās, lai mūsu valsts simtgades brīdī pavērotu, kā mainījušies laiki un dzīve pie jūras. Arī cilvēki.

Beigšu šo nelielo ieskatu grāmatā ar Viļa Veldres paša rakstītajiem vārdiem grāmatas izskaņā: "Pasaule pieder drošajiem, kas nebaidās uzdrīkstēties vairāk, nekā citi drīkst."■

Normunds Smāļinskis

Aiz polārā loka, pie Barenca jūras

Desmit vīru ceļš līdz Murmanskai un vēl tālāk

Sastādītājs Kristaps Millers, tekstu autors Edgars Ražinskis, 280 lpp.

Man rokās nonācis savdabīgs autorizdevums biezos vākos uz krītpapīra ar simtiem krāsu foto par desmit puisi veikto ekspedīciju no Rīgas līdz Murmanskai. Paši autori teic, ka "šis ir stāsts par to, kā mēs 16 dienās, šķērsojot trīs klimatiskās joslas, veicām vairāk nekā 5000 kilometru, ceļā šķērsojot arī savas spēju un iztēles robežas. Ar grāmatas palīdzību centāmiem lasītāju aizvest iespējami tuvāk pasakainajai Krievijas ziemeļu dabai, kas varonīgi un pacietīgi sadzīvo ar cilvēka dažbrīd postošās klātbūtnes sekām. Centāmiem dot iespēju ieskatīties ekspedīcijas ikdienā, kas, par spīti dažādām grūtībām, ir caurvīta ar prieku un draudzību. Šis ir stāsts par ceļu, kas vieno, māca un iedvesmo. Par ceļu, kas ceļ spārnos, liec ceļos, aizved mājās un pēc tam atkal sauc atpakaļ."

Tālais ceļš sācies vasaras otrajā pusē, kad 28. jūlija pēcpusdienā četri apvidus auto atstāja Rīgu. Viņi bija pavisam desmit, sadalījušies pa komandām:

1) "Radziņš/Pīrādziņš" ("Nissan Patrol") – Edgars Ražinskis ("Gandra" darbinieks) un Kristaps Millers (ekspedīcijas iniciators un kurators) kopā ar Krišu Ozolu, profesionālu operatoru;

2) "Zebris" ("Jeep Wrangler") – Jānis Vogins (komandas kapteinis) un Guntis Grandāns (mežinieks un kinooperators);

3) "Virsaitis" ("Jeep Grand Cherokee") – Jānis Znotiņš un Artūrs Pērsons (profesionāli frizieri);

4) "Bremze", "Sajūgs", "Dvēsele", "Kraukšķis" (mašīna, kurai bija daudz vārdu – "Nissan Patrol") – Artūrs Baiža (lielisks pilots), Kaspars Bambis (kalējs), Kaspars Indriksons (nenogurdināms rāciju dīdžejs).

Nebēdnīgo garu raksturo ieraksts ceļojuma dienasgrāmatā:

"Tuvojas pirmais vakars Krievijā, izbraucot Ļedjanoje poļe, šķērsojām Sviras upi, kas bija Baltijas – Baltās



jūras kanāla fragments un savienoja divus Eiropas lielākos ezerus – Lādogas un Ņeegas ezeru, nogriežāmies no ceļa un pēc kāda kilometra Sviras krastos iekārtojāmies naktsgulāi. Nometnē valdīja puicisks

saviļņojums: pirmās vakariņas, pirmo reizi izvilktas teltis, ugunsurs, alus, smieklis, skaists saulriets, peldēšanās pa pliko, baržas, kas lēnām slīd pa kanālu, un salds miegs."

Ceļš pa Hibīnu kalniem līdz Murmanskai nav jāvis laiski sapņot, tā bija sarežģīti izbraucama apkārtnē – daudz akmeņu, slīpas nogāzes, bezceļš, kas no braucējiem prasīja pacietību un nepārtrauktu koncentrēšanos. Hibīni ir unikāli pasaules kontekstā ar neapmieramo minerālu daudzveidību – ap 50 minerālu veidu, kuri ir īpaši piemēroti minerālmēslu ražošanai.

Klāt Murmanska, kas diemžēl skumdina:

"Vakara noslēgumu pavadījām bakā starp militāristiem, norvēģu lāču medniekiem un vietējiem naktstauriņiem. Murmanska atstāja par sevi arhitektoniski nožēlojamas pilsētas iespaidu: blokmājas, kaut kādas garāžas, neizmantots ūdens tuvums, daudz militāristu uz ielām, osta ar neskaitāmiem krāniem un "Aļošu" (35,5 m) kalna galā starp lidmašīnām un lielgabaliem."

Daudz interesantākas ekspedīcijas gaitas bija slēgtajā Ribačijas pussalā, kas ir tālākā pussala Krievijas Eiropas daļas ziemeļos. Pēc Kegora raga apbraukšanas varējām lūkoties uz Barenca jūru no Krievijas tālākā

►►► 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

ziemeļu punkta Eiropas daļā, vērot vaļus – “pudeļdegumus” un šausmināties par krievu militāristu pamestajiem ciematiem – spoku pilsētām. Daudz patīkamākas emocijas radīja visur esošie roņi un Barenca jūras krastā izmestie jūras kāpostu kalni.

Braucot no Murmanskas uz Mustu – Tunturi kalnu grēdu, nācās izbaudīt vācu inženieru meistardarbu – vairāk nekā 70 gadus senu armijas izbūvēto zirgu ceļu, pa kuru kara laikā tika piegādāta pārtika un munīcija frontes linijai (cik zināms, Mustu – Tunturi kalnu grēda bija Otrā pasaules kara kauju tālākais ziemeļu punkts un vienīgā vieta, kur vācu karaspēks nespēja pārraut Krievijas aizsardzības līniju un ienākt PSRS teritorijā).

Atgriežoties mājās, šķiet, visspēcīgākās pārdomas atstāja Artūrs Pērkonis:

“Ekspedīcijā novērtēju to, ka dzīvoju vietā, kur ir karstas vasaras, aukstas ziemas, ir pieeja jūrai un mēs esam tik maz – tikai knapi divi miljoni... Tāpat eksotika. Mums ir skaistākās sievietes pasaulē, nav zemestrīču,



cunami vai orkānu, un tas viss ir tepat, Latvijā. Citreiz ir jānobrauc 6000 kilometru, lai saprastu, ka nekur nav tik labi kā mājās.”

Šis grāmatas lielākā vērtība ir ierosinājums. Mudinājums doties ceļā, varbūt uzreiz ne pa neceļiem, kā izvēlēties desmit Latvijas vīri (jo tas bija viņu uzstādījums!), bet pa vienkāršu lauku ceļu Latvijas simtgades gadā. Pārvarēt sevi, iepazīt patiesāk savus draugus, būt kopā. Un katrs

beigums ir kā jauna sākums. Viens no desmit ceļiniekiem – Kristaps Millers – tā arī saka:

“Manas sajūtas, ka šis brauciens bija tikai sākums – sākums skaistam pasaules apceļošanas ciklam, un man ļoti gribas ticēt, ka lasītājs, kas lasīs šīs rindas, sagaidīs ne vienu vien grāmatu par mūsu komandas ceļojumiem un braucieniem.” Uz tikšanās nākamajā ekspedīcijā!■

Gints Šimanis

Tradicionālais konkurss par JA košāko lieldienolu

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki nu jau tradicionāli pirmajā dienā pēc Lieldienu brīvdienām ierodas darbā, līdz ņemot košākās pašu vai ģimenes locekļu krāsotās Lieldienu olas, lai piedalītos izstādē “Košākā lieldienola”. Šogad izstāde norisinājās jau septīto reizi.

Lai noteiktu pašu košāko un interesantāko mākslas darbu, tiek rīkota aizklāta balsošana. Saldas balvas saņem ne tikai laureāti, bet visi izstādes dalībnieki. Taču par visinteresantāko vienbalsīgi tiek atzīta iespēja dalīties pieredzē un smelties no kolēģiem idejas nākamā gada Lieldienu olu krāsošanai.■



Savu dzīves jēgu meklējot

Turpinot rakstu sēriju rubrikā “Kas gan viss nenotiek pasaulē”, kurā iepazīstinām ar senām tradīcijām, kas saistītas ar jūru un no kurām vairākums pirms daudziem gadsimtiem un pat gadu tūkstošiem radās kā ikdienas diktēta vajadzība izdzīvot, šoreiz dodamies uz Japānu. Deviņās Japānas prefektūrās vēl arvien dzīva ir Ama tradīcija, kuras saknes meklējamas triju tūkstošu gadu senā pagātnē. No Kolumbijas un Venecuēlas līdz Japānai un Dienvidkorejai nirējas un pērļu zvejnieces tradicionāli ir bijušas sievietes.

Japānā viņas tika sauktas “Ama”, kas tulkojumā no japāņu valodas burtiski nozīmē “jūras sieviete”. Kāda leģendā vēsta, ka Ama sievietes reiz bijušas Āzijas jūru čigānietes, kas gandrīz nekad nav devušās krastā, bet cita leģenda apgalvo, ka Amas cēlušās no jūras nārām.

Patiesībā Amas ir sievietes nirējas, kuras bez jebkāda papildu aprīkojuma ienirst 25 līdz 30 metru dziļumā, lai okeāna dzelmē vāktu jūras aļģes, vēžveidīgos, austeres un jūras gliemežus, kas ražo pērles un tiek uzskatīti arī par delikatesi.

Jau kopš agras bērnības Amas ar specifiskiem elpošanas vingrinājumiem trenē plaušas. Tā ir unikāla elpošanas metode, lai zem ūdens varētu palikt vairāk nekā divas minūtes, tad iznirt, ieelpot un atkal ienirt jūras dzelmē, un tā 60 vai pat 100 reižu vienā niršanas seansā. Ir Amas, kas elpošanu uztrenējušas tā, ka, aizturot elpu, dzelmē var pavadīt pat četras minūtes. Šī elpošanas metode ir pazīstama kā “isobue” jeb jūras svilpiens – pēc izniršanas Ama izdveš garu svilpienu, gluži kā flautas skaņu, kas izklausās līdzīga sērīgai melodijai. Amas *jūras svilpiens* ir iekļauts Japānas skaņdarbu TOP 100, un šī elpošanas metode tiek uzskatīta par unikālu, jo tā nirējam palīdz izvairīties no plaušu bojājumiem.

Redzes asums, plaušu spēks un mednieka instinkts – tie ir Ama nirēju raksturojoši lielumi. Tomēr no paaudzes paaudzē tika nodots kas daudz vairāk, nekā tikai iemācīties palielināt plaušu kapacitāti. Gluži vai ģenētiski meita no savas mātes pārmantoja spēju intuitīvi sajust un izprast okeānu, tā varenību un noslēpumus. Kāda ļoti cienījama vecuma Ama stāsta, ka viņu īsti neviens



Tradicionāla Ama nirēja 1954. gadā.

nav mācījis, kā kļūt par Amu. Kopš sevi atceras, viņa redzēja savu māti ar grozu un “svēto jostu” peldam uz krastu vai no krasta. Kā bērns viņa auga starp Amām, dienas kopā ar māti pavadīja Amu būdā, sāka peldēt, līdz 10 gadu vecumā jau nira okeāna dzelmē.

Tradicionāli Amas nira gandrīz kailas, tikai ar speciālu smaguma apsēju *fundaši* ap vidukli, kuram bija piestiprināta virve, kas nirēju savienoja ar laivu, un *bandannu* – galvassegu, kas apklāja matus. Galvas lakatu rotāja piecstaru zvaigzne, saukta par

seimānu, un režģis – *domans*. Tās kalpoja kā aizsargzīmes pret nelaiēm un haizivju uzbrukumiem. Vēlāk, 1940. gadu beigās, kad Japānā pieauga tūristu skaits, sabiedrības spiediena dēļ Amas bija spiestas mainīt gadsimtiem ilgo tradīciju nirt kailas, un viņu plikumus apsedza balts kokvilnas niršanas apģērbs, tomēr daudzas ignorēja sabiedrības spiedienu un joprojām to darīja kailas.

Arī divdesmitā gadsimta septiņdesmito gadu sākumā mainījās Amas ekipējums – tās sāka valkāt melnus gumijas niršanas tērpus, aizsargbrilles un pleznas. Jaunais ekipējums ļāva dzelmē uzturēties pat četras stundas dienā, bet agrāk niršanas laiks parasti bija aptuveni četrdesmit minūtes rīta pusē un tikpat ilgi pēcpusdienā. Ilgāk atrasties ledainajā ūdenī tīri fiziski nebija iespējams. Pirms un pēc niršanas Amas sildās pie uguns kuriem, kas iekurti pie viņu būdām. Šo kustēšanos ap uguns kuru

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

mēdz saukt par Amu dejām, tomēr ar izklaidi tām ir maz kopīga, jo, piemēram, pēc atgriešanās no ledainās okeāna dzelmes sievietes ir tik pārslušas, ka viņām pat prātā nenāk kādu izklaidēt vai iepriecināt.

Amas strādā kopā un atbalsta cita citu, apvienojoties un pulcējoties krasta mājiņās, kur pie uguns sildās, sarunājas, izkrata sirdi un uz uguns gatavo pusdienas.

Ir daudz versiju, kāpēc nirējas vienmēr ir bijušas tikai sievietes. Daži tradīciju skaidro ar to, ka vīrieši ar laivām devās jūrā zvejot, bet sievietes palika tuvāk krastam un pievērsās niršanai, lai pabarotu ģimeni un papildinātu budžetu. Sievietes tika uzskatītas par piemērotākām niršanai, jo viņu ķermeņiem bija lielāks tauku slānis, kas labāk palīdzēja izturēt ledainajos ūdeņos. Senajā Japānā Ama niršana bija viens no pirmajiem apmaksātajiem darbiem sievietēm. Daudzas par nirējām kļuva ļoti jaunus gadus, lai nopelnītu naudu kāzām, bet vēstures liecības glabā arī ziņas par to, ka Japānas salās par nederīgām tika uzskatītas sievietes, kuras nespēja apgādāt savus vīrus.

Pašas Amas uzskata, ka šī nodarbe, lai gan bijusi fiziski grūta un bīstama, kopš senām dienām devusi sievietēm iespēju zināmā mērā būt neatkarīgām, jo viņas ar savu darbu vienā niršanas sezonā nopelnīja vairāk, nekā lielākā daļa ciema vīriešu visa gada laikā.

Arī mūsdienās ar šo tradicionālo nodarbi var nopelnīt. Kad Mišiko, kurai ir 83 gadi, un Sajuri, kura sasniegusi 70 gadu vecumu, jautā, kas viņām liek joprojām turpināt niršanu grūtos apstākļos un aukstos ūdeņos, viņas smeļot atbild, ka tas ir darbs, kas nepieciešams, lai nopelnītu iztiku, un vēl piebilst, ka šādā vecumā viņas ir stiprākas nekā jebkad agrāk un spēj strādāt, lai nodrošinātu visu ģimeni.

Žurnālists Džordžs Rīvs jau daudzus gadus pēta Ama tradīcijas un ir ticis ar daudzām nirējām, kuras žurnālistam uzticējušas savus dzīves stāstus. Katrai Amai ir savs stāsts, savi piedzīvojumi un savi pārdzīvojumi.

"Man bija četrpadsmit, kad sāku niršanu, un to pārtraucu pirms pieciem gadiem, kad pārkāpu astoņdesmit



Nomura Reiko no saviem 85 gadiem sešdesmit sešus pavadījusi, nirstot jūras dzelmē.



Kimura steidzas nokļūt tirgū, lai pārdotu nozvejoto.



Pēdējos gados valdībai ar dažādiem stimuliem ir izdevies piesaistīt nirējas profesijai jaunas sievietes.

gadu sliksni," saka Nomura Reiko, kas tradicionālo balto Amas nirēju apģērbu valkā, arī strādājot "Ama Hut Hachiman" restorānā.

"Mana māte, vecmāmiņa un vecvecmāmiņa bija Ama. Tas ir tas, ko sievietes šeit vienmēr ir darījušas, un tas bija gandrīz vai rituāls, lai varētu ieiet sievietes kārtā. Ja tu nebiji Ama, tu nevarēji precēties," stāsta Nomura Reiko.

Nomura 66 niršanas gadu laikā piedzīvojusi daudz briesmu un ne vienu vien reizi viņas dzīvība ir karājusies mata galā. Bijuši gadījumi, kad virve, kas piestiprināta nirējas viduklim, sapinusies jūras aļģēs vai aizķērusies aiz klints, un tad vajadzēja vēsu prātu, lai izkļūtu no neapskaužamās situācijas. Nomura arī stāsta, ka jau nākamajā dienā pēc dēla piedzimšanas viņa atkal atsāka nirt.

"Man tagad ir astoņdesmit, un es turpinu nirt," saka Kimura. "Visas

sievietes Ijikas ciemā vienmēr ir bijušas Amas, jo sievietēm te nav citu iespēju strādāt. Esam tālu no pilsētas, un arī nekāda transporta senāk te nebija."

Mišiko Nakamurai ir 64 gadi, un viņa ir vēl viena Ama, kas saka, ka līdz pat sešdesmitajiem un septiņdesmitajiem gadiem sievietēm ārpus šīs tradicionālās nodarbes bija maz izredžu uz algotu darbu, jo tāda nu ir patriarhālās Japānas kultūra.

Kā liecina Toho universitātes pētījums, 1956. gadā Japānā bija vairāk nekā 17 500 sieviešu nirēju, tagad ir vairs aptuveni 2000, un viņu vidējais vecums ir 65 gadi. Jaunieši dodas prom uz pilsētām mācīties un meklēt sev citu nodarbošanos, tāpēc, lai gan pagaidām tradīcija vēl ir dzīva, daudzi domā, ka tā drīz kļūs tikai par leģendu.

Lai tā nenotiktu, valdība ar dažādu subsīdiu palīdzību cenšas jaunas sievietes pievērst nirējas profesijai. 36 gadus vecā Aiko Ono un 29 gadus vecā Momoko Ueda ir atgriezušās dzimtajā Šimas pussalā, kur joprojām ir visvairāk Amu – 760 no kopumā 2000 šīs profesijas pārstāvē, lai papildinātu nirēju pulku. Jautātas, kas pamudināja pieņemt šādu lēmumu, jaunās sievietes saka: "Mums patīk jūra."

Japānas valdība cenšas panākt, lai Ama tradīcija tiktu iekļauta UNESCO Nemateriālā kultūras mantojuma sarakstā, un cer, ka tas ļaus šo tradīciju darīt zināmu starptautiskā mērogā un rosinās vairāk japāņu sieviešu iesaistīties tradīcijas saglabāšanā.

Kāda 28 gadus jauna nu jau bijusī Tokijas iedzīvotāja Ono saka: "Visu savu mūžu esmu dzīvojusi Tokijā un visu laiku esmu ilgojusies ik dienas redzēt okeānu. Kopš esmu pārcēlusies uz Šimas pussalu, mana dzīve ir kļuvusi daudz vienkāršāka. Lai gan esmu prom no modernas un straujas dzīves, lai gan šeit ir maz vienaudžu un sākumā bija grūti iedzīvoties, tagad esmu laimīgāka nekā jebkad agrāk. Tagad esmu kļuvusi par daļu no Ama ģimenes. Būt nirējai ir mans liktenis. Viens no maniem uzdevumiem šajā dzīvē ir saglabāt Ama tēlu dzīvu, lai to rādītu kā ideālu jaunas sievietes dzīvesveidu. Gribu darīt visu, ko spēju, lai Ama dzīvesveids neizzustu."

Sagatavoja Anita Freiberga

Piezīmes uz žurnāla vāka

Toms Dambis

Sveiks, lasītāj!

Mani sauc Toms, esmu jūrnieks, precīzāk, kapteiņa 3. palīgs, absolvējis Latvijas Jūras akadēmiju studiju programmā "Jūras transports – kuģa vadīšana". Pašlaik strādāju uz ķīmiskā tankkuģa "Stolt Sun". Šis ir mans pirmais ieraksts blogā, ko veidošu LJS mājaslapā un kura fragmentus publicēs arī žurnālā "Jūrnieks".

CEĻŠ UZ JŪRU

Vidusskolas laikā daudzkārt piedalījos konkursā "Enkurs", kas arī bija noteicošais profesijas izvēlē, jo viss darītais un piedzīvotais konkursā aizrāva. Taču ne tik daudz par to, kas esmu, vairāk par to, ko gribu teikt. Pienācis laiks doties kārtējā "ceļojumā", ko katrs jūrnieks dara vismaz pāris reizes gadā. Šis nebūs parasts un arī ne viegls ceļš, bet ar lielāko prieku aicinu jūs līdzi, lai tvertu kaut nelielu daļu no jūrnieka ikdienas, kas ietver ne tikai atbildību par to, kas tiek darīts, bet arī pārsteigumu pilnus saullēktus, sajūtu, kas rodas, vērojot kā mierīgu, tā bangojošu jūru, negulētas naktis, kad nomodā esi vien tu un mēness aiz loga, kas kā uzticams draugs izgaismo ceļu, darba pilnas dienas un atmiņā paliekošus brīžus.

UZ KUĢA

Nonākot uz kuģa, pirmais, kas tiek darīts, ir kajītes un stūrmaņa, kuru esmu ieradies nomainīt, atrašana. Uz šā kuģa esmu pirmo reizi, taču orientēšanās problēmas nerada. Ieejot sasveicinās ar kapteini un vecāko palīgu un ieraugu trešo stūrmani, kurš galvenajos vilcienos pastāsta, kādi ir mani pienākumi, lietas, kam būtu jāpievērš pastiprināta uzmanība, pārliecina, ka apkalpe ir laba un man šeit patiks, izstāsta, kādi ir mani sardzes laiki, un pārliecinās, ka esmu visu sapratis.

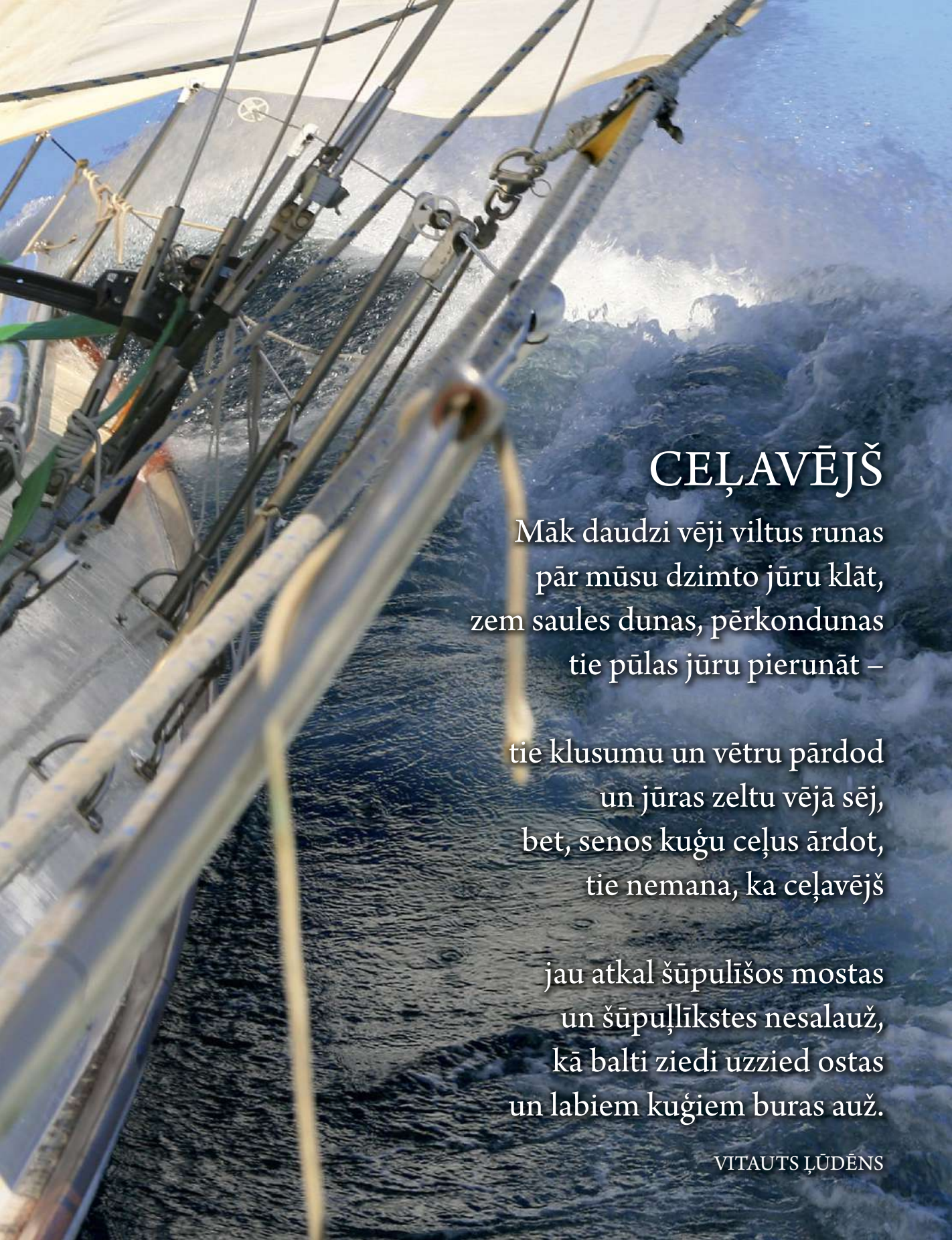
Kad maiņa nodota, viens no galvenajiem katra jūrnieka pienākumiem ir pašam

patstāvīgi iepazīties ar kuģi, kā arī saprast, kas jādara avārijas situācijās. Tas ir īpaši svarīgi, jo atšķirībā no sauszemes, kur, piemēram, izklūstot no degošas ēkas, cilvēks ir drošībā, ugunsgrēka gadījumā izklūstot no kuģa, pati drošākā vieta tiek zaudēta, jo par tādu tiek uzskatīts kuģis. Tādēļ ikvienam apkalpes loceklim ir jāzina savi pienākumi avārijas gadījumā, jāorientējas, kur atrodas konkrētās pulcēšanās stacijas avārijas situācijā, jāpārzina avārijas izeju un glābšanas līdzekļu izvietojums. Nevienam nav pasargāts no nelaimes, taču no katra cilvēka individuāli ir atkarīgs tas, cik veiksmīgs un mierīgs būs kontrakts. Šoreiz sanāca, ka maiņas nodošanas laikā, tikai 30 minūtes kopš brīža, kad uzkāpu uz kuģa, atskanēja ugunsgrēka trauksme. Lai gan tā bija viltus trauksme, darbības, kas jāveic, kā arī pulcēšanās vieta bija jāzina.

MANS SARDZES LAIKS

Nemot vērā, ka esmu trešais palīgs, mans darba laiks jeb navigācijas sardzes laiks ir no 04.00 līdz 08.00 no rīta un no 16.00 līdz 20.00 vakarā. Atrodoties ostā, parāsti notiek kravas pārkraušana, attiecīgi pa cauruļvadiem, ja tā ir lejamkrava (šķidra), vai ar dažāda veida celtņiem, pacelājumiem, ja tā ir beramkrava (cieta) vai konteineri. Uz kuģa ieradies ap 13.30, tūlīt tiku ierauts rutīnā un pēc dažiem mirkļiem atrados sardzē, lai veiktu savus pienākumus, kas attiecīgi ir spiediena un kravas līmeņa kontrole tankos, turēšanās pie kravas plāna, ko iepriekš rūpīgi izplānojis kuģa kapteiņa vecākais palīgs. Par kravas operācijām ievadam pietiks, par tām sīkāk kādā no nākamajam reizēm.

(Turpmāk vēl)



CEĻAVĒJŠ

Māk daudzi vēji viltus runas
pār mūsu dzimto jūru klāt,
zem saules dunas, pērkondunas
tie pūlas jūru pierunāt –

tie klusumu un vētru pārdod
un jūras zeltu vējā sēj,
bet, senos kuģu ceļus ārdot,
tie nemana, ka ceļavējš

jau atkal šūpulīšos mostas
un šūpullikstes nesalauž,
kā balti ziedi uzzied ostas
un labiem kuģiem buras auž.

VITAUTS ĻŪDĒNS