



JŪRNIEKS

NR. 2 (111) 2019



**“Tallink”
svin jubileju un
domā par attīstību**

**Pirmā Latvijas
sieviete kapteine
TATJANA PLETĒNA:**

**Vai direktīvas gādā
par Eiropas jūrnieku
tiesību aizsardzību?**

**“Mana pārlicība
ir, ka kapteiņa
amats nav nekāda
privilēģija, tas
ir nopietns un
smags darbs.”**

**Šogad
Latvijas
valsts
jūrniecības
simtgade**

**Latviešu jūrnieki mūsu
valsts tapšanas laikā**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

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

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJAS VALSTS JŪRNICĪBAI 100

2 Latviešu jūrnieki mūsu valsts tapšanas laikā

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 4 Jauni izaicinājumi Eiropas transporta sistēmai
Satiksmes ministrijas valsts sekretārs
Kaspars Ozoliņš atstāj amatu
- 5 Latvijas transporta nozares uzņēmumi Sanktpēterburgā
prezentē savu potenciālu
- 6 Latvijas prioritāte – turpināt darbu pie Eirāzijas transporta
sistēmas tuvināšanas
Jūras administrācija izstādē "Outdoor Rīga 2019"
- 7 Sākusies hidrogrāfisko mērījumu jaunā sezona
JA apmeklē Korejas vēstnieks
Latvija turpina prezidentūru Baltijas jūras valstu padomē
- 8 EK inspektori vērtē kuģu un ostu aizsardzību Latvijā
Kuģošanas drošības situācija Rīgas kanālā un Daugavā ir
uzlabojusies
- 9 "Tallink" svin jubileju un domā par attīstību
- 10 Jūrniecības savienības trīsdesmito gadadienu gaidot
- 12 Kapteiņi piedalās Latvijas jūrniecības stratēģijas veidošanā
- 14 "Latvijas dzelzceļš" atzīmē savu simtgadi
- 17 IMO aktualitātes
- 19 Mācību mērķis – uzlabot sadarbību
Jūrā ūdens kvalitāte atbilst normām

NUMURA TĒMA – JŪRNIKA PROFESIJA ŠODIEN UN RĪT

- 20 1,8% Latvijas vīriešu ir jūrnieki
Profesionālim jābūt visos līmeņos
- 23 Kapteiņa amats nav privilēģija, tas ir darbs
- 26 Jūrniecības nozare meklē atbildes uz jautājumiem
- 27 Kopā cinās par sociālo vienlīdzību

IZGLĪTĪBA

- 28 Noskaidroti "Enkurs 2019" finālisti
- 29 Liepājas Jūrniecības koledžas ziņas
- 30 Arod biedrības stipendijas labākajiem studentiem –
topošajiem jūrniekiem

JŪRĀ UN KRASĀ

- 31 Eiropas Savienības centieni apkarot pirātismu un bruņotas
laupišanas Āfrikas krastos
- 34 Jūrnieki izvēlas labākos
"Interiorient Marine Services" uzliek 2 miljonu ASV dolāru
lielu sodu
- 35 Krievijas naftas tankkuģis saņem naudas sodu par drošības
pārkāpumiem
Rietumāfrikas ūdeņi joprojām bīstami jūrniekiem

OSTAS

- 35 Ostas valsts kontrole
Statistika
- 37 Par projektu "Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā"
Rīgas brīvostas saņēmusi GRAND PRIX balvu
Ražošanas attīstība pievieno vērtību
- 38 Rīgas brīvostas pārvalde novērtē ostas uzņēmumu sasniegto
- 39 Rīgas centru atbrīvo no ogļu kravām
- 39 Sadarbība veicinās mazo un vidējo ostu attīstību
- 41 Karostas Industriālā parka teritorijas attīstība
- 42 Turpinās Liepājas ostas padziļināšana

BRĪVBRĪDIS

- 43 "Latvijas pasta" izdod Šlīteres bākai veltītu pastmarku
- 44 Par ropiem mūsu piekrastē
- 47 "Ēdiet reņģes, cik tik jaudas!"

Vasaras darbi jūrniecības nozarei Latvijas valsts simtgades gadā

Kapteinis Normunds Vilkaušs savā facebook lapā paūz satrakumumu par to, ka Salacgrīvas vidusskolai neizdevās nokomplektēt pilnu komandu dalībai vidusskolēnu konkursā "Enkurs". Kapteinis vērsās pie jūrniecības nozares ar aicinājumu: "Visi kopā domāsim, kā uzrunāt jauniešus. Ar kolēģiem un draugiem bijām gatavi sagatavot Salacgrīvas vidusskolas komandu konkursam "Enkurs", bet tas neizdevās, jo nebija paša galvenā – jauniešu intereses. Acīmredzot ir jāmeģina atkal nākamgad, tāpēc jau tagad jūrniecības nozarei, mums visiem kopā ir jāķeras pie mājas darba!"

Martā un aprīlī notika vairāki pasākumi, kuru mērķis tieši bija uzrunāt jaunos cilvēkus: izstāde "Skola", pirmo reizi sarīkotās Karjeras dienas Latvijas Jūras akadēmijā, Atvērtā durvju dienas akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā. Tāpat "Bibliokuģis" Krišjānis Valdemārs turpina savu ceļojumu pa visu Latvijas novadu skolām, lai iepazīstinātu jaunatni ar jūrniecības vēsturi un popularizētu jūrnieka profesiju. Tomēr nav pārliecības, ka visi šie vēstījumi sasniegs adresātu. Tādas aizdomas radās kādā pasākumā, kad cienījami kapteiņi uzrunāja topošos jūrniekus un stāstīja par jūrnieka profesijas plusiem un mīnusiem, par to, ar ko jāreķinās, strādājot jūrā, uz ko jābūt gataviem un kādi būs ieguvumi, bet studenti turpināja sērēt internetā un savā starpā sazināties globālajā timeklī, vārdu sakot, izturējās tā, it kā nekā tamlīdzīgs uz viņiem nekad neattieksies. Kapteinim Vilkaušam ir taisnība – visiem kopā ir jādoma, kā uzrunāt jauniešus, tikai diemžēl nav īstas skaidrības un priekšrakstu par to, kā tad jauniešus uzrunāt, lai informācija viņus sasniegtu, ieinteresētu un pārliecinātu.

Taču ne jau mums vien īsti labi nesokas ar jūrnieka profesijas popularizēšanu. Latvijā nav rīkotas aptaujas par to, cik labi jaunieši ir informēti par jūrnieka profesiju, bet Apvienotajā Karalistē "HR Consulting" kompānija pavisam nesen veica pētījumu un aptauju, kas parādīja, ka tikai 2% jauniešu AK ir informēti par karjeras iespējām jūrniecībā un tikai viens no divdesmit uzskata, ka jūrniecības nozare viņam var piedāvāt labas darba iespējas un karjeras izaugsmi. Vislielāko triecienu jūrnieka profesijas izvēlei dod vairāki fakti, kas atklāj, ar ko jūrniekam, strādājot jūrā, reāli ir jāsamierinās: lielākā problēma ir nepieejamais internets, tam seko darba un atpūtas grafika nobīdes, tas, ka ir ļoti nēcīgas iespējas nokāpt krastā un, protams, atšķirtība no ģimenes. Pie plusiem vienmēr piemin salīdzinoši labo atalgojumu, bet, kā izrādās, tas jauniešiem nav svarīgākais arguments, kas runātu par labu šai profesijai.

Pēdējā laikā liels akcents tiek likts uz meiteņu piesaistīšanu jūrnieka profesijai, kas varētu mazināt kadru deficītu, bet arī te nav īpaši labas ziņas, jo tas pats "HR Consulting" pētījums parāda, ka vīrieši jūrniecībā pelna gandrīz par 44% vairāk nekā sievietes. Savukārt BIMCO publicētā informācija par globālo pieprasījumu pēc jūrniekiem rāda, ka nozarē ir aptuveni 754 500 jūras virsnieku deficīts, ko tā uzskata par trauksmes signālu.

Globāli jaunā paaudze neizvēlas jūrnieka profesiju, arī Latvija nav izņēmums, bet jautājums, kā īsti uzrunāt jauniešus, joprojām ir un paliek atklāts un aktuāls. Tie ir vasaras darbi jūrniecības nozarei Latvijas valsts jūrniecības simtgades gadā.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063. E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas

Kočānes, Anitas Freibergas, Normunda Smāļinska, Raita Šmita, Haralda Sulaiņa, Vasilija Migačova, Kaspars Zvejnieka, Rīgas brīvostas, Satiksmes ministrijas, Latvijas dzelzceļa muzeja, Latvijas Jūras spēku, "Tēvijas Sarga", LKKA, ITF, ECSA, AFP, EU NAVFOR, BJVP, LSEZ, "Latvijas pasta", IMO publicitātes foto un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Latviešu jūrniki mūsu valsts tapšanas laikā

Eduards Bīriņš bija viena no visai pretrunīgi vērtētām personībām, kas Latvijas valsts dibināšanā un atzīšanā un arī Latvijas jūrniecības attīstībā tomēr paveica paliekošu darbu. No vienas puses, viņš bija enerģisks, strādīgs, iniciatīvas bagāts, diplomātiski elastīgs, spējīgs izdzīvot krasos vēsturiskos pagriezienos, bet, no otras puses, dumpīgs, paštaisns un nereti neiecietīgs cilvēks, kuram bija grūti uz klausīt kritiku no citiem un kuram bija pietiekami augsts savas pašvērtības sliekšnis.

Dzimis 1883. gadā kā piektais bērns četrpadsmit bērnu ģimenē, viņš vienmēr bija spiests cīnīties par savu vietu dzīvē. Aizrāvis ar sociāldemokrātu idejām, viņš 1903. gadā piedalījās sociāldemokrātu Rīgas grupas dibināšanā. Par savām idejām sēdējās Rīgas Centrālcietumā. 1908. gada martā vecāki pret 500 rubļu drošības naudu panāca dēla atbrīvošanu no ieslodzījuma līdz tiesas dienai, ko Bīriņš izmantoja, lai, tvaikoņa ogļu bunkurā noslēpies, aizlaistos uz Londonu.

1908. gadā Londonā saplūda ļoti daudz politisko emigrantu no Krievijas, starp tiem daudzi latvieši no dažādām partijām, kā arī cilvēki, kuri kaut kādu iemeslu dēļ bija iesaistījušies revolucionārajā kustībā. Londonā radās doma par visu turienes latviešu apvienošanu bezpartijiskā latviešu izglītības biedrībā. Par biedrības priekšnieku ievēlēja skolotāju Juri Dabertu, bet Bīriņu, neskatoties uz enerģisko cenšanos iekļūt vadošos amatos, tikai par sekretāru. 1908. gada rudenī Briselē, Beļģijā, notika Latviešu sociāldemokrātu savienības konference, kuras laikā E. Bīriņam radās asas domstarpības par partijas programmu un darbības taktiku ar vairākiem partijas vadītājiem, kuri centās Latviešu sociāldemokrātu savienību pārvērst par Krievijas sociālistu revolucionāru (eseru) organizācijas sastāvdaļu, izvirzot darbības priekšplānā revolucionāro terorū. E. Bīriņam tas nebija pieņemams, un viņš no savienības izstājās. Šo soli viņam vēlāk atgādināja, jo neviena partija vairs neiestājās par Bīriņa kandidatūru valsts amatos: viņam līdzī gāja sociāla slava, bet pašiem sociāldemokrātiem

viņš vairs nepiederēja. Tas arī kļuva par pamatu viņa diplomāta karjeras beigām, kad jau 1924. gadā risināja jautājumu par jauna sūtņa kandidatūru Londonā atlūgumu iesniegušā Bisenieka vietā. Šo amatu gribēja Bīriņš, un ne bez pamata, jo viņš bija reāli piedalījies visās aktivitātēs, kas palīdzēja novest Latviju līdz neatkarībai. Tomēr neviens politiskais spēks neiestājās ne par to, lai Bīriņš kļūtu par sūtni Londonā, ne arī vēlāk, lai viņš saglabātu ģenerālkonsula posteni. Latvijas valdošās aprindas par sūtni Lielbritānijā 1925. gada martā izvēlējās Fridrihu Vesmani, līdz tam 1. Saeimas priekšsēdētāju, vadošu sociāldemokrātu. Bīriņš bija spiests pamest diplomāta posteni un velti gaidīja uz jaunu norīkojumu Latvijas ārlietu resorā.

1912. gadā Eduards Bīriņš, kurš tolaik mājāja Liverpoolē, atjaunoja sakarus ar latviešu avižu redaktoru Āronu Maģisi un ar pseidonīmu Romnieks regulāri rakstīja informācijas par apstākļiem Anglijā laikrakstam "Dzimtenes Vēstnesis". Bīriņš bija tas, kurš "Dzimtenes Vēstnesī" vairākos 1912. gada maija numuros sniedza komentārus par "Titānika" bojāeju.

Liverpulē nereti iebrauca Krievijas kuģi, piemēram, "Varjag", "Kursk" u.c., uz kuriem bija daudz latviešu jūrnieku. "Kursk" savulaik uzturēja tiešu pasažieru satiksmi starp Liepāju un Ņujorku, tā kapteinis bija liepājnieks Alfrēds Kiršfelds, un arī 120 vīru lielajā kuģa komandā lielākoties bija latvieši. E. Bīriņu pieņēma par "Kursk" rakstvedi, bet 1917. gada oktobrī paaugstināja par kuģa darbvedi. Kopš 1917. gada septembra

tvaikonis "Kursk", kas jau bija pārvērst par kara transportkuģi, veica regulārus reisus uz Arhangeļsku un atpakaļ, vedot Krievijas bēgļus uz dzimteni, savukārt no turienes čehu gūstekņus, baltgvardus un citus, kas nevēlējās palikt Padomju Krievijā.

Ne bez Bīriņa aktivitātēm latviešu jūrnieku interešu aizstāvēšanai Liverpoolē tika nodibināta komisija, šodien varētu teikt – arodbiedrība, par kuras sekretāru kļuva E. Bīriņš. Daudziem latviešiem draudēja izsūtīšana dienēt Kolčaka, Denikina, Vrangeļa armijā – cīņā pret Sarkano armiju. Pret šādu Anglijas administratīvo iestāžu rīcību arī stingri uzstājās Latviešu jūrnieku komisija, kas pieprasīja jūrniekus sūtīt uz Latviju. Par latviešu jūrnieku lietu tika ziņots pat Lielbritānijas premjerministram Loidam Džordžam, un beidzot ar Latvijas legācijas (vēlāk sūtniecība) Londonā palīdzību panāca, ka nevienam latviešu jūrniekam pret viņa gribu vairs nesūtīja dienēt svešās armijās, bet atļāva atgriezties Latvijā vai izvēlēties darbu uz kuģiem.

1918. gada novembra beigās Liverpoolē pie latviešu jūrnikiem ieradās ārlietu ministrs Zīgrīds Anna Meierovics, kurš lūdza aizdot naudu Latvijas Pagaidu valdības delegācijas darba nodrošināšanai Parīzē, kā arī Latvijas legācijas izveidošanai Londonā.

Zīgrīds Anna Meierovics savā 1918. gada 14. novembra vēstulē latviešu jūrnikiem Liverpoolē rakstīja: "No klāt pieliktās Lielbritānijas valdības deklarācijas redzēsiet, ka 11. novembrī Latvija ir atzīta par brīvu valsti un Latviešu nacionālā padome – par Latvijas pagaidu valdību. Tāpat ir jau

sajemtas garantijas, ka Latvijas delegāti ņems dalību Miera konferencē. Svētdien, 24. novembrī, pulksten 3 pēc pusdienas sniegšu Anglijā dzīvojošiem latviešiem ziņojumu par Latvijas starptautisko stāvokli, mūsu zemes un tautas izredzēm un uzdevumiem nākotnē. Laipni lūdzu šo uzaicinājumu paziņot visiem Liverpoolē dzīvojošiem latviešiem un ļoti priecāšos, ja ieradīsies pēc iespējas vairāk mūsu tautas svešumā izkaisītie dēli un meitas. Pie tā paša gadījuma mēs varētu pārrunāt visas tās lietas, kuras Jūs savā un Jūsu biedru vārdā man vēstulē rakstījāt. Lūdzu nododiet manu sveicienu Latvijas pagaidu valdības vārdā Latvijas brīviem pilsoņiem Liverpoolē. Lai dzīvo brīvā, suverenā, nedalītā Latvija!”

Tik jūsmīgi Meierovics apsveica latviešu žurniekus Liverpoolē, aicinādam tos uz Londonu apspriesties par turpmākiem soļiem Latvijas valsts stiprināšanas darbā.

Tā paša gada 14. decembrī no Latvijas legācijas Londonā raksta: “Darba ļoti daudz, un ikviena palīdzīga roka var būt no lielas svētības mūsu dzimtenes labklājības pacelšanas ziņā. Nekārtīga satiksme ar Latviju traucē arī Latvijas legācijas darbību, jo nav iespējams tieši dabūt līdzekļus neatliekamiem darbiem. Te nu vietējiem latviešiem būtu jānāk talkā, un daudzi no Liverpoolē dzīvojošiem latviešu kapteiņiem jau ir palīdzīgu roku snieguši, gan ziedojot, gan aizdodot naudu Latvijas legācijas vajadzībām.”

Tā laika dokumenti raksturo latviešu žurniekus kā cilvēkus, kam piemīt dzimtenes mīlestība un kam krūtīs arvien ir pukstējusi patriota sirds. Tā kā starp žurniekiem bija turīgi kapteiņi – kuģu īpašnieki, tika savāktas visai liels aizdevums, par ko Latvijas valdība bija ļoti pateicīga. Meierovica un Latvijas legācijas Londonā uzaicinājumam atsaucās daudzi latviešu žurnieki, kuri kara apstākļu spiesti atradās Lielbritānijā. Tie bija žurnieki no rekvizētiem krievu kara transporta kuģiem un no daudzajiem latviešu buriniekiem, kas kara laikā bija aizgājuši bojā. No pirmajiem latviešu žurniekiem Liverpoolē, kas bija nodibinājuši sakarus ar Latvijas Pagaidu valdības pirmo sūtni Londonā Z. A. Meierovicu un aktīvi piedalījās Latvijas pārstāvniecības



Zigfrīds Anna Meierovics 1920. gadā Londonā kopā ar Latvijas konsulu Londonā Eduardu Biriņu (pirmais no labās).

Londonā un Miera delegācijas Parīzē materiālā pabalstīšanā, minami kapteiņi E. Celmiņš (burinieks “Kalps”), Alfrēds Bērziņš (burinieks “Austrums”), Miķelis Zandbergs (burinieks “Martin Gust”), K. Als, M. Zandbergs, O. Gelze, G. Melbārds, Aleksandrs Bērziņš, J. Asars, M. Rusbergs, E. Sloka, P. Neimanis, M. Greve, J. Zilemans u.c. No citu kategoriju žurniekiem minami Eduards Biriņš, vēlāk ģenerālkonsuls Londonā, A. Risināms, A. Lielmežs, H. Arnovics, J. Gabaliņš, J. Pestels, J. Eglīts, E. Ogrīšs un citi. Grūti uzskaitīt tos daudzus latviešu žurniekus ārzemēs, kuri ziedoja pēc savas labākās iespējas Latvijas valsts labā. Latviešu žurnieku materiālais pabalsts jaunās valsts pārstāvniecībām Londonā un Parīzē gan ziedošanu, gan aizdevumu veidā sniedzās prāvās summās. Ar devīgu roku žurnieki nāca pretim Meierovica uzaicinājumam. No dokumentiem redzams, ka par pirmo žurnieku pārstāvi pie legācijas Londonā iecelts kapteinis E. Celmiņš, kas uzņēmās bojā gājušo latviešu kuģu un personāla lietu kārtošānu. Ar lielu dedzību kapteinis Celmiņš ķērās pie savu pienākumu pildīšanas. 1919. gada 15. janvārī viņš raksta latviešu žurniekiem Liverpoolē: “Varu jums paziņot, ka Meierovics un Simsons jau Parīzē savu darbu iesākuši un šodien pieprasīja, lai Čakste steidzoši izbrauc uz Parīzi, jo latviešu lieta nāks priekšā nākošā sestdien, 18. janvārī, bet Čakste vēl nav ie braucis Londonā. No Stokholmas viņš jau izbraucis 13. janvārī, tāpat

arī Skujenieks un Seskis ir ceļā uz Londonu. Man daudz darba, ik dienas pienāk vēstules lielā skaitā.”

Šī vēstule labi raksturo to, cik aktīvi žurnieki piedalījušies visu tā laika latviešu aktuālo politisko jautājumu risināšanā ārzemēs. Diemžēl kapteinim E. Celmiņam nebija lemts ilgi pildīt savus pienākumus, jo viņš pēkšņi saslima un nomira.

Latviešu žurnieku palīdzība neaprobežojās ar to vien, ka viņi ziedoja un aizdeva valstij naudu, viņi arī vāca līdzekļus trūcīgo bērnu ēdināšanai karā izpostītajā dzimtenē.

Žurnieki bija pirmie, kas lika pamatus informācijas biroja nodibināšanai pie legācijas un kārtējā “Ziņojuma” izdošanai par notikumiem dzimtenē. Vēlāk šis birojs izvērtās par Latvijas popularizēšanas un propagandas iestādi pie sūtniecības Londonā.

1919. gada 17. aprīlī Liverpoolē notika plašāka žurnieku sanāksme. Sakarā ar Baltijas kooperatīva nodaļas dibināšanu tika ievēlēta Žurnieku komisija, kuras mērķis bija apvienot visus latviešu žurniekus Lielbritānijā, lai sekmētu Latvijas Pagaidu valdības nolūkus, dibinātu stipru tirdzniecības floti, palīdzētu atrast piemērotus kuģus un kredītus kuģniecības veicināšanai. Šo mērķu realizēšanai Žurnieku komisija nolēma stāties tiešos sakaros ar valdības iestādēm un pārstāvniecībām ārzemēs, kā arī centās uzturēt sakarus ar žurniekiem Latvijā un ārzemēs. Par komisijas biedriem varēja būt tikai žurnieki. Komisija palīdzēja organizēt Latvijas Pagaidu valdību, kā arī tās pārstāvniecību un delegācijas piedalīšanos Miera konferencē Parīzē.

Dalība konferencē bija Latvijas ceļa sākums starptautiskajās attiecībās.

1919. gada 3. maijā Z. A. Meierovics no Parīzes raksta: “Pateicos par piesūtīto Žurnieku komisijas protokolu un noteikumiem. Ļoti priecājos par šīs komisijas nodibināšanu un novēlu sekmīgu darbību Latvijas labā.

Visa cienība,

Z. A. Meierovics, Latvijas Ārlietu ministrs.”■

Sagatavoja Anita Freiberga
Avoti: Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāli, Lidiņas Biriņas atmiņas, Dzintara Buša pētījums par Eduardu Biriņu.

Jauni izaicinājumi Eiropas transporta sistēmai

2019. gada 26. un 27. martā Bukarestē, Rumānijā, norisinājās neformālā Eiropas Savienības Transporta ministru padomes sanāksme, kurā piedalījās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. ES transporta ministri diskutēja par multimodalitātes virzieniem un mobilitātes nākotni pārejā uz klimatu saudzējošu ekonomiku, transporta nozares siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu, savienojamības veicināšanu, kā arī citiem jautājumiem.

Satiksmes ministrs T. Linkaits sanāksmē uzsvēra, ka Latvija pilnībā atbalsta Eiropas Komisijas centienus stimulēt multimodālo transportu. Tā ir transporta nākotne, kas būtiski sekmēs vides un klimata mērķu sasniegšanu. T. Linkaits norādīja, ka ir jārada tādi nosacījumi, kas stimulētu kravu pārvadājumos izmantot multimodālus risinājumus, lai reāli varētu konkurēt ar autotransportu. Latvija akcentēja divus stratēģiskās darbības virzienus: administratīvās birokrātijas mazināšana, ieviešot digitalizāciju, un finansiāls atbalsts multimodālu termināļu infrastruktūras izveidei un multimodālā transporta attīstīšanai. Latvijas iekļaušanās Eiropas vienotajā dzelzceļa telpā ar projektu "Rail Baltica" arī būs nozīmīgs solis šajā virzienā.

Piedaloties diskusijā par mobilitātes nākotni pārejā uz klimatu saudzējošu ekonomiku, Latvija akcentēja, ka ES



līmeņa iniciatīvām ir būtiska nozīme, lai virzītos uz efektīvu transporta sistēmu. Pašreiz transporta sektors ir izaicinājumu un pārmaiņu priekšā, tāpēc būs nepieciešama cieša sadarbība gan Eiropas, gan nacionālajā, gan pašvaldību līmenī, tai skaitā cieša sadarbība ar industriju, kas jau tagad ir kā dzinējspēks tehnoloģiskās attīstības ziņā, meklējot jaunus un inovatīvus risinājumus. Austrumeiropas valstīs autoparka nomaīņa

iedzīvotāju mazās maksātspējas dēļ varētu notikt tik strauji kā Rietumeiropas valstīs, tāpēc varētu būt sagaidāma lietotu transportlīdzekļu migrācija no Rietumeiropas valstīm. Bez ES papildu finansējuma sasniegt šos mērķus būs jauns izaicinājums.

Diskusijā par savienojamības un kohēzijas veicināšanu ar TEN-T un CEF palīdzību Latvijas norādīja, ka CEF sniedz ievērojamu ieguldījumu TEN-T mērķu sasniegšanā. Jo īpaši tas attiecas uz CEF Kohēzijas fonda daļu, kas Latvijai ir īpaši būtiski. Transportu ministru padomē tika uzsvērts arī projekta "Rail Baltica" nozīme, kas savienos Baltijas valstis ar Eiropas vienoto dzelzceļa tīklu. Turpinās darbs, lai attīstītu Rīgu kā multimodālu centru TEN-T tīklā, novēršot gan traucējumus satiksmes plūsmā, gan radot vienotu savienojumu ar Rīgas dzelzceļa staciju, lidostu un autoostu.■

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš atstāj amatu

Pēc septiņu gadu darba Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš atstāj amatu. Jāatzīmē, ka galvenie panākumi šajā jomā ir tranzīta un loģistikas nozares attīstība, īpašu uzsvāru liekot uz Ķīnas, Japānas un Latvijas sadarbību visaugstākajā līmenī.

Administratīvā darba vadīšana un ministrijas funkciju izpildes nodrošināšana, lielāko ekonomiku preču plūsma caur Latviju, starptautiskais tirgus un ministrijas darbības nepārtrauktības nodrošināšana valsts stratēģiskā līmenī un kā rezultāts piesaistītas Āzijas kravas no Ķīnas, Japānas, Korejas, Indijas, Irānas un citām valstīm. Pēdējo gadu laikā kopējais kravu apgrozījums Latvijas

ostās palielinājies. Arī aviopārvadājumos un e-komercijā sasniegti pārliecinoši rezultāti.

"Pateicoties vienotam virzienam, izdevies panākt daudz labu lietu. Šajos gados satiksmes nozarē ir daudz paveikts, un virziens ir skaidrs, taču, protams, transporta un sakaru jomai Latvijā noteikti vēl ir potenciāls, kur augt, un es ceru, ka jaunajai valdībai ar profesionālu nozaru speciālistu komandu izdosies veiksmīgi īstenot valdības deklarācijā nospraustos mērķus. Esmu pateicīgs visiem sadarbības partneriem un Satiksmes ministrijas kolektīvam par mērķtiecīgu, atbildīgu un profesionālu darbu sabiedrības labā," atzīmēja K. Ozoliņš.



Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Kaspara Ozoliņa vadībā visu šo gadu laikā pastāvīgi notika Aviācijas padomes un Loģistikas nozares padomes sēdes, kurās tika izlemti svarīgākie jautājumi un apspriestas nozares aktualitātes.■



Latvijas transporta nozares uzņēmumi Sanktpēterburgā prezentē savu potenciālu

26. un 27. martā Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un transporta nozares pārstāvji piedalījās Latvijas Republikas vēstnieka Krievijas Federācijā Māra Riekstiņa vadītās delegācijas vizītē Sanktpēterburgā.

Latvijas transporta nozares uzņēmumi prezentēja savu potenciālu un dibināja kontaktus Ļeņingradas apgabala Tirdzniecības un rūpniecības palātā (TRP) notikušajā Latvijas un Krievijas uzņēmēju lietišķajā forumā un Sanktpēterburgas Tirdzniecības un rūpniecības palātas rīkotajā uzņēmēju apaļā galda sanāksmē.

Ļeņingradas apgabala TRP prezidents Jurijs Vasiļjevs tikšanās laikā uzsvēra Krievijas puses uzņēmēju interesi sadarboties ar Latvijas ostām.

Sadarbības veidošanas iespējas tika apspriestas ar Krievijas Ziemeļrietumu reģionā pirmās un vienīgās specializētās Sanktpēterburgas



pasažieru ostas "Jūras fasāde" vadību. Ņemot vērā aplēses par pasažieru apgrozījuma palielināšanos Eiropas Savienībā līdz 14 miljoniem, Latvijas un Sanktpēterburgas ostām ir nākotnes sadarbības potenciāls jūras pasažieru pārvadājumos.

Darba vizītes ietvaros notika Latvijas un Krievijas transporta darba grupas līdzpriekšsēdētāju U. Reimaņa un J. Petrova tikšanās, kuras gaitā tika apspriesti aktuāli sadarbības jautājumi,

tai skaitā par sadarbību Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības formātā, dzelzceļa satiksmē un civilās aviācijas jomā. Tika panākta vienošanās, ka nepieciešams sadarboties Eirāzijas transporta koridoru attīstībā un turpināt iesāktos darbus, tādējādi veicinot valstu abpusēji izdevīgu sadarbību transporta jomā, kā arī 2019. gadā rīkot transporta darba grupas sēdi Maskavā. ■

UZZIŅAI

Delegācijas sastāvā Latvijas transporta un loģistikas nozari pārstāvēja SM transporta nozares atašējs Krievijā Anna Bacanova un septiņi uzņēmumi – Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, SIA "Schenker", SIA "KS Terminal", SIA "Sigis", SIA "Avelon Capital", SIA "Pasta un kurjeru serviss", kā arī Latvijas Stividor-kompāniju asociācija.

Latvijas prioritāte – turpināt darbu pie Eirāzijas transporta sistēmas tuvināšanas

12. un 13. martā Rīgā tikās Ziemeļu dimensijas (ZD) Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvji, lai pārrunātu līdzšinējo pieredzi Eirāzijas pārvadājumos un vienotos par jaunām sadarbības iespējām. 2019. gadā Latvija prezidē ZD Transporta un loģistikas partnerības vadības komitejā.



Tālis Linkaits un
Andris Maldups.

Uzņemoties ZD vadības komitejas prezidentūru, Latvija kā prioritāti noteica turpināt darbu pie Eirāzijas transporta sistēmas tuvināšanas. Vizītes pirmajā dienā, 12. martā, norisinājās seminārs, kurā Transporta un loģistikas partnerības valstis akcentēja nepieciešamību turpināt darbu pie ZD transporta tīkla pagarināšanas līdz Āzijas valstīm,

Kazahstānai, Mongolijai, Ķīnai vai Tālajiem Austrumiem.

Vērtējot līdz šim paveikto, ZD partnerības valstis atzinīgi novērtēja Ziemeļu dimensijas transporta tīkla izveidošanu, kas savieno Eiropas Savienības TEN-T transporta tīklu ar Krievijas un Baltkrievijas transporta tīkliem. Tāpat izdevies izveidot Ziemeļu dimensijas atbalsta fondu, finansiāli atbalstīt deviņus investīciju projektus, kā arī iegūt analītiskus datus par kravu un pasažieru plūsmām, robežšķērsošanas problēmjautājumiem un infrastruktūras attīstības prioritātēm.

Savukārt 13. martā ZD Transporta un loģistikas partnerības vadības komitejas sēdē Satiksmes ministrijā tika apspriestas tendences turpmākajiem darbības virzieniem. 2018. gada nogalē Eiropas Komisija pieprasīja neatkarīgus ekspertus, kas veica ZD partnerības valstu līdzšinējā darba novērtējumu, un tas

iezīmēja nepieciešamību sekmēt ZD lomu Eirāzijas pārvadājumos gan pa sauszemi starp Āziju un Eiropu, gan pa Ziemeļu jūras ceļu. Tika panākta vienošanās strādāt pie jaunām sadarbības prioritātēm partnerības ietvaros, kuras plānots apstiprināt nākamajā vadības komitejas sēdē 2019. gada maijā.■

i UZZIŅAI

2009. gada oktobrī 11 valstu pārstāvji vienojās izveidot Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerību. Tika parakstīts savstarpējs sadarbības memorands, lai dalībvalstu starpā pilnveidotu transporta savienojumus, sekmētu infrastruktūras projektus un novērstu administratīvus šķēršļus. Viens no Latvijas ārpolitikas rīcības virzieniem ir Baltijas jūras reģiona konkurētspējas un ilgtspējīgas attīstības veicināšana, kas ietver arī sadarbību Ziemeļu dimensijas formātā.

Jūras administrācija izstādē “Outdoor Rīga 2019”

No 29. līdz 31. martam Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā norisinājās izstāde “Outdoor Rīga 2019”, kurā

piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija un sniedza informāciju par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību

un aprīkojuma prasībām, kā arī aktualitātēm atpūtas kuģu būvētājiem.

Izstādes laikā tika arī reklamēts jaunais JA Hidrogrāfijas dienesta sagatavotais navigācijas karšu komplekts atpūtas kuģiem.

Izstādē JA jau tradicionāli strādāja kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju kopīgā stendā “Kuģo droši!”.

Izstāde šogad pulcēja 186 nozares uzņēmumus no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Francijas, Polijas, Ukrainas un Vācijas. Iepazīt karstākos sezonas jaunumus, veikt pasūtījumus un pirkumus, kā arī apmeklēt lekcijas un meistarklases bija ieradušies 21 268 interesenti.■



Sākusies hidrogrāfisko mērījumu jaunā sezona



Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un hidrogrāfijas kuteri "Sonārs" sākuši jauno mērījumu sezonu. Pirms aktīvās mērījumu sezonas sākšanas tika veikta mērīšanas aparātūras un iekārtu kalibrēšana un pārbaudes.

Pagājušā gadā noslēdzās ES līdzfinansētā projekta FAMOS otrais posms. Projekta mērķis bija kuģošanas drošības uzlabošana Baltijas jūrā HELCOM plāna ietvaros, projektā piedalījās septiņas Baltijas jūras reģiona valstis.



Šogad JA hidrogrāfu galvenais uzdevums ir veikt hidrogrāfiskos mērījumus saskaņā ar HELCOM plānu 450 kvadrātkilometru platībā. Plānots, ka "Kristiāns Dāls" veiks mērījumus



Baltijas jūrā, Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līcī, savukārt "Sonārs" galvenokārt strādās Rīgas jūras līcī, veicot mērījumus arī ostās, tai skaitā uzmērot Rīgas ostas pievedceļus.■



JA apmeklē Korejas vēstnieks

11. martā Latvijas Jūras administrāciju apmeklēja Korejas Republikas vēstniecības Latvijas Republikā vadītājs Songdžins Hans. Vēstniekam tīkoties ar JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, tika pārrunātas abu valstu sadarbības iespējas un perspektīvas jūrniecības jomā.■

Latvija turpina prezidentūru Baltijas jūras valstu padomē

No 2018. gada 1. jūlija līdz 2019. gada 30. jūnijam Latvija ir prezidējošā valsts Baltijas jūras valstu padomē (BJVP), kuras laikā tā atbild arī par Ilgtspējīgas jūrlietu ekonomikas ekspertu grupas darbu.

2019. gada 3. un 4. aprīlī BJVP kopīgi ar Eiropas Komisijas Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorātu rīkoja konferenci "Ilgtspējīgas jūrlietu ekonomikas attīstība: iespējas un izaicinājumi mazajām un vidējām ostām Baltijas jūras reģionā". Konferences gaitā tika apspriesta Baltijas jūras reģiona mazo un vidējo ostu nozīme reģionā un vietējās pašvaldībās, to problemātika, kā arī attīstības iespējas un finansēšanas instrumenti.■

EK inspektori vērtē kuģu un ostu aizsardzību Latvijā

Latvijā no 19. līdz 22. februārim norisinājās Eiropas Komisijas (EK) vizīte, kuras laikā izvērtēja jūrniecības aizsardzību Latvijā. Pārbaudes laikā tika veikta EK Direktīvas 2005/65/EC un Regulas 725/2004 prasību izpildes uzraudzība.

Pārbaude notika Latvijas Jūras administrācijā un Rīgas brīvdostā, iesaistītas arī Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotile, Valsts drošības dienests, Valsts robežsardze, Valsts iegējumumu dienesta muitas iestādes un atzītās aizsardzības organizācijas. EK inspektori pārbaudīja, kā Latvijā ir ieviestas ES normatīvo aktu prasības, kā arī veica inspekcijas ostā, ostu iekārtās un uz kuģiem. ■



Kuģošanas drošības situācija Rīgas kanālā un Daugavā ir uzlabojusies

16. aprīlī Latvijas Jūras administrācijā uz tikšanos bija aicināti pasažieru un izbraukumu kuģu, kas veic pasažieru pārvadājumus pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpašnieki. Sanāksmē piedalījās arī Krasta apsardzes dienesta, Rīgas brīvdostas, Rīgas brīvdostas policijas un Rīgas domes Satiksmes departamenta pārstāvji.

Šādas tikšanās pasažieru kuģīšu sezonas atklāšanas sākumā tiek rīkotas jau vairākus gadus. Ja pirms gadiem trim četriem sanāksmes nereti norisinājās diezgan agresīvos toņos, jo katrs centās pierādīt savu taisnību un vainot pārējos visās nebūšanās, tad pēdējos gados tikšanās ir ļoti konstruktīvas, tajās tiek pārrunātas konkrētas problēmas un meklēti risinājumi.

Pagājušajā gadā tika saasināts jautājums par to, ka ātrgaitas kuteri un motorlaivas, braucot lielā ātrumā pa Daugavu, tai skaitā ostas teritoriju, sacel viļņus, kas apdraud citus kuģotājus. Par to tika runāts arī šogad, taču secinājums bija, ka ne vienmēr pie vainas ir ātrums, nereti ātrgaitas kuģis, braucot lēni, rada lielākus viļņus, nekā "lidojot" pa ūdens virsmu. Vērā ņemams

būtu likumdošanā noteiktais, ka nedrīkst radīt apdraudējumu citiem. Tātad katram kuģotājam vajadzētu spēt un gribēt novērtēt, kādus draudus viņa peldlīdzeklis rada apkārtējiem. Tas, pirmkārt, ir kultūras jautājums, un, iespējams, liela nozīme būtu izskaidrošanas darbam, ko ostas policijas pārstāvji arī apņēmas veikt.

Tikšanās laikā tika diskutēts arī par to, vai pilsētas kanālā būtu nepieciešami satiksmes ierobežojumi, pašlaik tajā var kuģot ikviens. Secinājums – pilsētai tomēr ir jābūt pieejamai, ierobežojumi nebūtu jānosaka, taču kuģošanas drošībai jāpievērš uzmanība, īpaši jau tāpēc, ka nemotorizēto peldlīdzekļu kuģotāji nereti mēdz būt alkohola reibumā.

Kuģošanas drošības situācija pēdējā laikā neapšaubāmi ir uzlabojusies – pagājušajā gadā nav notikuši būtiski incidenti, no kuriem iepriekšējos gados izvairīties nekādi neizdevās.

Jūras administrācijas speciālisti informēja kuģu īpašniekus par ikgadējām pārbaudēm, kas pasažieru un izbraukumu kuģiem jāveic līdz 15. maijam. Tika uzvērts, ka

Jā Kuģošanas drošības inspekcijas nostāja ir ļoti vienkārša – neviens trūkums nedrīkst palikt novērsts. Ja inspektori pārbaudes laikā konstatē pārkāpumus vai nepilnības, tie jānovērš, un tad kuģis tiek pārbaudīts atkārtoti. Tikai tad, kad visi trūkumi pilnībā novērsti, kuģis var sākt darbu. Biežāk konstatētie trūkumi – radioaprīkojumam nav pieslēgts GPS, kas ļautu nekavējoties noteikt kuģa atrašanās vietu, neprecīzi tiek aizpildīti kuģu žurnāli, nedarbojas ugunsdzēsības vai ūdens signalizācija.

Kuģu īpašniekiem tika atgādināts, ka viņi apņēmušies visas vecās glābšanas vestes triju četru gadu laikā nomainīt pret jaunām, ka piepūšamajām vestēm jāveic pārbaudes ne retāk kā reizi 12 mēnešos, ka visām vestēm jābūt košām, ar atstarojošiem elementiem. Bērniem, atrodoties uz izbraukuma kuģa vai laivā, glābšanas vestēm jābūt uzvilktām visu laiku.

Tikšanās nobeigumā Rīgas domes pārstāvis puspalokam atgādināja, ka vairāki tilti nav ideāli labā stāvoklī, un lūdza kuģotājus nebraukt tiltu balstos. ■

2019. gada 4. aprīlī uz kruīza kuģa “Romantika” svinīgi tika atzīmēta “Tallink Latvija” 13. gadskārta un “Tallink Grupp” 30 gadu jubileja. Pirms 13 gadiem, 2006. gada 5. aprīlī, svinīgi tika atklāts maršruts starp Rīgu un Stokholmu. Šajā laikā līnijā kursējuši seši kuģi – “Fantaasia”, “Regina Baltica”, “Vana Tallinn”, “Silja Festival”, “Romantika” un “Isabelle”, kopumā starp Rīgu un Stokholmu pārvadājot pāri par 7,6 miljoniem pasažieru no vairāk nekā 200 valstīm.



Hilards Tauris.

“Uzlabojot maršrutu ar jaunākiem un lielākiem kuģiem, veicot pastāvīgus un ilgstošus ieguldījumus maršruta attīstībā, investējot kuģu tehniskajā un publisko telpu atjaunošanā, pasažieru ērtību un pakalpojumu kvalitātes celšanā, kompānija ir izaugusi no 150 tūkstošiem pasažieru 2006. gadā līdz gandrīz 800 tūkstošiem pasažieru,” uzsvēra AS “Tallink Latvija” vadītājs Hilards Tauris.

Hilards Tauris uzskata, ka veiksmīgās darbības pamatā ir tas, ka “Tallink”

UZZIŅAI

“Tallink” pārvadājumi nodrošina 90% no visas pasažieru plūsmas. 2018. gadā “Tallink” caur Rīgas ostu pārvadāja 800 tūkstošus pasažieru, kas ir uzņēmuma absolūtais rekords. Pērn “Tallink” prāmi Rīgas ostā ienāca 365 reizes, tas ir, katru dienu.



“Tallink” svin jubileju un domā par attīstību



Ansis Zeltniņš.

kuģi savā piedāvājumā spējuši apvienot regulārās prāmja līnijas un kruīza kuģa funkcijas. “Vienīgā atšķirība varētu būt tā, ka mēs strādājam tikai starp diviem galamērķiem. Bet viss piedāvājums, visas iespējas, kādas ir uz mūsu kuģa, ir līdzvērtīgas tām, kādas piedāvā tradicionālās kruīzu kompānijas,” saka Tauris.

Maršruts Rīga – Stokholma kļūst arvien populārāks, un stabils “Tallink” serviss Rīgas ostai ļauj audzēt apkalpoto pasažieru skaitu. Par ieguldījumu pasažieru pārvadājumu jomā uzņēmums AS “Tallink Latvija” 2019. gadā saņēma Rīgas brīvostas balvu. Pasniedzot balvu, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltniņš uzsvēra: “Vēlamies ne vien atzīmēt “Tallink” sasniegto pasažieru pārvadājumu rekordu 2018. gadā, bet arī pateikties AS “Tallink Latvija” par labo sadarbību ar Rīgas ostu nu jau



Jānis Krastiņš.

13 gadu garumā. Mēs Rīgas ostā priecājamies par “Tallink” ieguldījumu pasažieru pārvadājumu attīstībā, tāpat kā rīdzinieki, Latvijas iedzīvotāji un tūristi no tuvākajām kaimiņvalstīm priecājas par iespēju ceļot no Rīgas ar “Tallink” prāmjiem.”

Abi prāmji – “Isabelle” un “Romantika” – kuģo ar Latvijas karogu. “Mūsu sadarbība ir bijusi ļoti laba un veiksmīga,” gandarījumu puda Latvijas Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš. “Mūsu speciālisti nodrošina kuģu drošības uzraudzību, un tas ir tikai loģiski, jo abi prāmji taču kuģo no Rīgas ostas. Drošība uz “Tallink” prāmjiem, kuri uztur satiksmi starp Stokholmu un Rīgu, savā ziņā ir arī mūsu darba redzamā daļa, jo to var novērtēt ne tikai kuģa apkalpe, bet arī pasažieri. Esmu pārliecināts, ka mūsu sadarbība ar “Tallink” arī turpmāk būs cieša un produktīva.”

Jūrniecības savienības trīsdesmito gadadienu gaidot

2019. gada 28. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē notika Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce, uz kuru jau tradicionāli kopā sanāca gan jūrniecības veterāni, gan jaunākās paaudzes jūrniecības nozares pārstāvji, lai izvērtētu aizvadītajā gadā paveikto un spriestu par to, kādi uzdevumi un jauni izaicinājumi gaida LJS, sagaidot un atzīmējot tās trīsdesmito darbības gadu. LJS joprojām ir atvērta visiem, kas vēlas iestāties savienībā. Lai gan gribētāji rindā nestāv, tomēr Jūrniecības savienību papildina jauni biedri un jaunpienākušo skaits, paldies Dievam, 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.

Sapulci profesionāli, lietišķi un konstruktīvi vadīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs LJS biedrs Jānis Krastiņš. Satiksmes ministriju pārstāvēja Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups un Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, kura Mārim Ķempem pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrniecības nozarē. LJS kopsapulcē piedalījās arī Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns un Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas prezidents Aleksandrs Nadežnikovs, kuri izteica gandarījumu par labo sadarbību, kāda izveidojusies jūrniecības nozares institūciju starpā.

Aizvadītais gads, kā jau katrs gads, nesis sev līdzīgu pilnu emociju spektru, bijis rosīgs, un to nav aptumšojušas domstarpības. Diemžēl Latvijas Jūrniecības savienībai 2018. gads bijis arī sāpīgu zaudējumu gads. "Skumīgi, bet aizvadītajā gadā no mums aizgāja tādi LJS tuvi cilvēki kā Māra Mihejeva, Igors Vītols, Marta Aizsilniece un pašas gada beigās arī Juris Marnauza, viens no zinošākajiem, izglītotākajiem un eruditākajiem ekspertiem hidrobūvju jautājumos," ar patiesu nožēlu sacīja LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters. "Jūrniecības savienības valde ir strādājusi cītīgi un godprātīgi, bijušas sešas valdes sēdes, kurās vienmēr piedalījās praktiski visi valdes locekļi.



Visi jautājumi, kurus skatījām, bija saistīti vai nu ar neatliekamu uzdevumu risināšanu, vai arī turpmākās stratēģijas veidošanu. Jūrniecības savienības uzmanības lokā vienmēr ir izglītības jautājumi, jūrnieka profesijas popularizēšana un jūrniecības tradīciju kopšana. Netiek aizmirsti arī mūsu veterāni, kopā esam svinējuši Jūras svētkus un piedalījušies bouldinga turnīrā." LJS turpina kopt tradīcijas, sadarbojas ar citām jūrniecības nozares profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām, LJS valdes priekšsēdētājs reizi mēnesī piedalās Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē, piedalās Latvijas Jūras akadēmijas Konventa sapulcēs, sveic savus biedrus nozīmīgās dzīves

jubilējās un arī pavada pēdējā gaitā. Tas viss pieder pie LJS ikdienas.

2018. gadā Jūrniecības savienības darbā iesaistījušies daudzi jauni cilvēki, kuri ne tikai pasīvi domā par LJS notiekošajiem procesiem, bet arī aktīvi piedalās gan pasākumu organizēšanā, gan jau esošo tradīciju kopšanā. "Prieks bija par to, ka, piemēram, komandkapteiņa Hugo Legzdiņa tradicionālajā piemiņas pasākumā Lēdurgas kapos piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas jaunākās paaudzes pasniedzējs Kristaps Lūkins. Tas vieš cerību, ka tradīcijas tiek pārmantotas, Hugo Legzdiņa piemiņu tur godā ne tikai viņa bijušie Jungu skolas audzēkņi, kuri

tagad jau ir cienījama vecuma jūrniciības veterāni, bet Hugo Legzdīņš ir kļuvis arī par Latvijas jūrniciības nākotnes simbolu, jo viņa piemīgu saglabā jaunie. Vēl pavisam nesenā pagātnē šādās piemiņas reizēs klāt bija toreizējais LJA rektors Jānis Bērziņš, bet tagad uz piemiņas brīdi kapos jādodas pie paša Bērziņa,” saka A. Vjaters. “Notiek paaudžu maiņa, tas ir loģisks un neizbēgams process. Daudz skumjāk būtu, ja veco vietā vairs nenāktu jaunie, tomēr neviens šodien nedrīkstētu aizmirst un pienācīgi nenovērtēt arī veco un pieredzes bagāto jūrnieku devumu. Kaut vai to, ko viņi darīja mūsu Latvijas Atmodas laikā, to laiku, kad viņi stāvēja uz barikādēm, to enerģiju, ko viņi ieguldīja Latvijas jūrniciības atdzimšanā, senu tradīciju godā celšanā, arī jaunu tradīciju veidošanā. To nedrīkst aizmirst, jo bez vēstures nav nākotnes. Tāpēc jauniešiem, lai cik ambiciozi būtu viņu plāni un lai arī kā reizēm šķiet, ka vēsturei nav nekādas īpašas nozīmes, ir jāapzinās, ka viņi ir tie, kuri nesāk visu no nulles, bet gan turpina tā jūrniciības nama celtniecību, kuram pamati likti senā pagātnē. Viņi turpina to, ko aizsāka Krišjānis Valdemārs, ko turpināja visas jūrskolas gan Valdemāra laikā, gan pēc Latvijas valsts nodibināšanas, gan okupācijas gados, gan arī pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Šodienas jaunā paaudze ir atbildīga par saprātīgu šā nama uzturēšanu un, ja tas ir nepieciešams, arī kapitālo remontu.”

Vai zūd jauniešu interese par jūru?

Vidusskolēnu konkurss “Enkurs”, kas notiek jau kopš 2007. gada, ir gājis plašumā. Konkursa mērķis ir iepazīstināt vidusskolēnus ar jūrnieka profesiju. Pasaulē ir aptuveni 30 tūkstoši brīvu jūras virsnieku darba vietu. Darba tirgū ir pieprasīti jūrnieki ar augstāko izglītību. Jūras virsnieka profesija ir ne tikai pieprasīta, bet arī labi atalgota, stabila, ar plašām izaugsmes iespējām.

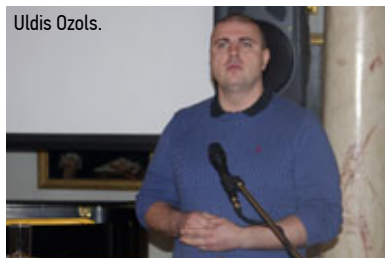
“Enkurs” norisinās jūrniciības vidē – jūrnieku treniņu centrā “LA-PA”, “Novikontas” Jūras koledžā, Rīgas brīvostā, uz kuģiem un Latvijas Jūras akadēmijā. Konkursa laikā jaunieši veic praktiskus atraktīvus



Antons Vjaters.



LJA jūrskolas ansamblis un tā vadītājs Nauris Indzeris.



Uldis Ozols.



Māris Ķempe un Laima Rituma.

uzdevumus, piedaloties improvizētās glābšanas operācijās, arī demonstrē savas prasmes kuģu un laivu vadīšanā, gan izmantojot profesionāliem jūrniekiem domātos trenižierus, gan arī atklātās ūdenstilpēs. Tāpat konkursa laikā skolēni sacenšas citās disciplīnās.

Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektors LJA absolvents Valters Veits, kurš piedalījās nu jau jaunā, 2019. gada konkursa atlases posma tiesāšanā Bauskā, uzskata, ka ir svarīgi popularizēt jūras tematiku, lai ieinteresētu jauniešus izvēlēties kādu no jūrnieka profesijām, jo nedrīkst pārtrūkt pēctecība. JA inspektors Jānis Dobris, kurš savulaik izvēlējās jūrnieka profesiju,

Bauskas Valsts ģimnāzijas direktora dēla Raivja Žabova mudināts, un, mācoties 12. klasē, arī pats piedalījās konkursā “Enkurs”, pauž viedokli, ka ir gandarījums, ja jaunieši cenšas, nevis vienkārši tāpat vien piedalās. Par to, ka jaunieši iesaistās šādās aktivitātēs un tādējādi daudz uzzina par jūrnieku darbu un tā sniegtajām iespējām, pamatā ir jāpateicas Bauskas Valsts ģimnāzijas direktora un vienības trenera Raimonda Žabova iniciatīvai un spējai aizraut ģimnāzijas audzēkņus. Patiesībā jau vienmēr labām lietām pamatā ir personība, kas spēj jautājumus redzēt plašāk. Šajā ziņā lielu darbu veic arī JA sabiedrisko attiecību speciāliste Sarma Kočāne, kuru nu jau pamatoti pieņemts dēvēt par “Enkura” māti. Viņa, nežēlojot laiku un enerģiju, brauc uz Latvijas visattālākajiem nostūriem, lai uzrunātu, aicinātu un iedrošinātu piedalīties “Enkurā”, bet vislielāko gandarījumu viņa izjūt tad, kad jauna mācību gada sākumā Latvijas Jūras akadēmijā, Liepājas Jūrniciības koledžā vai “Novikontas” Jūras koledžā mācības uzsāk bijušie enkuri, jo tas nozīmē, ka darbs nav bijis veltīgs.

Antons Vjaters gan pauž zināmas bažas: “Grūti izprast, par ko interese mūsdienā jaunatnē. Mani šokēja fakts, ka, piemēram, Salacgrīvas vidusskola nepedalās konkursā “Enkurs”, jo nevar nokomplektēt komandu. Un tas ir vietā ar ļoti bagātām jūrniciības tradīcijām, vietā, no kuras nākuši izcili kapteiņi un mehāniķi. Tur ir osta un viss, lai jaunieši gandrīz vai pašsaprotami tiektos uz jūru. Bet varbūt tā ir kāda protesta forma un pretreakcija: ja jau mēs esam piekrastes jaunieši, vai tad nekas cits mūs nevar interesēt, kā vien jūra? Bet visdrīzāk jau katram ir sava ceļš, tai skaitā arī uz jūru. Laikā, kad Engurē un Salacgrīvā vidusskolās bija jūrniciības novirziena klases, ļoti daudzi jaunieši dzīvi saistīja ar jūrnieka profesiju. To lieliski parādīja LJA pirmie izlaidumi, kad bija īpaši liels tādu jauno speciālistu skaits, kuri pirmās zināšanas par savu nākamo profesiju bija ieguvuši skolas jūrniciības novirziena klasēs. Tagad jau daudzi no viņiem ir pieredzējuši jūrnieki un dodas uz savām bijušajām skolām, lai stāstītu par

►►► 12. lpp.

Gunārs Trukšāns (no kreisās), Arvīds Buks, Antons Ikaunieks, Artūrs Brokovskis-Vaivods un Antons Vjaters.



Jāzeps Spridzāns (no kreisās), Jānis Krastiņš un Roberts Gailītis.



►►► 11. lpp.

savu darbu, kuģiem un iespējām. Viņi mēģina ieinteresēt jaunus cilvēkus izvēlēties interesantu, stabilu un labi apmaksātu darbu. Protams, liels paldies arī Sarmai Kočānei par visām viņas aktivitātēm un ieguldīto darbu. Lai "Enkura" projektu izvērstu vēl plašāk, ir nepieciešams lielāks finansējums, tomēr varam būt priecīgi arī par to naudu, ko "Enkura" rīkošanai izdevies piesaistīt no Ostu attīstības fonda, kā arī milzīga pateicība visām jūrniecības organizācijām, kas iesaistās šajās aktivitātēs."

Tradicionāli Roja un Salacgrīva vienmēr ir bijušas aktīvākās dalībnieces dažādos ar jūru saistītos konkursos, piemēram, savulaik rīkotajā konkursā "Vai tu mīli jūru?". Arī tagad Roja

aktivitāti saglabā, bet Salacgrīva to ir zaudējusi. Visticamāk, nav ieinteresētu cilvēku, kuri uzskatītu par svarīgu saglabāt tradīcijas. Mēs ar savu kuplo jūrnieku skaitu varam lepoties, bet daļēji jau tas ir tāpēc, ka vēl nesenā pagātnē mūsu ekonomiskā situācija nebija necik spoža, bet darbs jūrā jāva labi nopelnīt. Arī tagad jūrnieki pelna labi, bet Latvija pamazām sāk piedzīvot tās tendences, ar kurām pirmās saskārās attīstītās Eiropas valstis. Viņu cilvēki vairs nevēlas strādāt jūrā, būt atrauti no krasta un ģimenes, jo itin solidi var nopelnīt arī krastā, un nu arī Latvija soli pa solim iet tajā virzienā.

Visā pasaulē nopietni diskutē par šo tendenci – jauniešiem zūd interese

par jūrnieka profesiju. Arī mēs nevaram būt īsti gandarīti, ka faktiski nav bijis konkursa uz budžeta vietām Latvijas Jūras akadēmijā. Simt divdesmit seši vidusskolas absolventi 2018. gada septembrī sāka studijas akadēmijā piedāvātajās mācību programmās, bet cik no viņiem izturēs un studijas pabeigs? To šodien neviens nevar pateikt. Arī kapteinis Vilkaušs pauž satraukumu par to, ka, piemēram, Salacgrīvas vidusskola nevarēja nokomplektēt pilnu komandu dalībai vidusskolēnu konkursā "Enkurs".

Kapteinis aicina jūrniecības nozari: "Visi kopā domāsim, kā uzrunāt jauniešus. Ar kolēģiem un draugiem bijām gatavi sagatavot Salacgrīvas vidusskolas komandu konkursam "Enkurs", bet tas neizdevās, jo nebija paša galvenā – jauniešu intereses. Acimredzot ir jāmēģina atkal nākamgad, tāpēc jau tagad jūrniecības nozarei, mums visiem kopā ir jāķeras pie mājas darba!"

Mentoringa projekts īstenojas dzīvē

Lai palīdzētu studentiem labāk izprast, kā studiju procesā iegūtās zināšanas likt lietā, pilnīgotu izpratni par mūsdienu jūrniecības nozares attīstības tendencēm, tika nolemts, ka nepieciešams sava veida mentoringa projekts, kas nodrošinātu jūrniecības nozarē uzkrātās pieredzes pārņemšanu LJA studējošajiem. Tā dzima mentoringa iniciatīvas ideja, ko sāka īstenot 2018. gada septembra beigās, kad LJS biedrs Uldis Ozols tikās ar LJA studentiem, lai stāstītu par aktuālo jūrniecībā. Mentoringa projekta idejas pamatā ir tikšanās neformālā gaisotnē, kuras laikā nozares speciālists (kapteinis, stūrmanis, mehāniķis) pastāsta par sevi, savām jūras gaitām, savu pieredzi, kā arī studenti var uzdot jebkuru interesējošu jautājumu. Latvijas Jūras akadēmijas Studentu padome atzina, ka LJA studenti labprāt piedalās LJS organizētajās tikšanās reizēs ar jūrniecības speciālistiem, kuri strādā par kapteiniem, stūrmaņiem un mehāniķiem, lai uzzinātu par aktuālo specialitātē, jo Jūras akadēmijas studentiem pietrūkst zināšanu par mūsdienu jūrniecību, jūru un kuģiem.

LJS nākotne sākas šodien

LJS valdes loceklis Roberts Gailītis ir pārliecināts, ka, skatoties uz aizvadīto gadu, var teikt, ka LJS pamazām ir izkustējusies no snaudas, kurā tā bija iekritusi, un kā sabiedriskā organizācija pamazām kļūst aktīvāka. "Lai LJS būtu veiksmīga organizācija arī rītdien, priekšā joprojām ir daudz darāmā, un tikai no mums – LJS biedriem – ir atkarīgas, kāda tā būs rīt, pēc gada, pēc desmit gadiem. Tāpēc LJS lielākā vērtība un nozīmīgākais resurss ir tās biedri, kuri ir aktīvi, vēlas iesaistīties, tic Latvijas žurniecības nākotnei un, kas pats svarīgākais, vēlas darboties, lai popularizētu žurniecību. Manuprāt, LJS galvenais uzdevums ir apvienot tos, kuri vēlas popularizēt žurniecību, veicināt žurniecības attīstību un koordinēt, lai visas darbības un aktivitātes būtu efektīvas un idejas realizētos," uzskata Roberts. "Prieks par to, ka no runām LJS ir pārgājusi pie darbiem. Labs piemērs ir nozares mentoringa iniciatīva, kas nāca no LJA Studentu padomes puses un Žurniecības savienībā ieguva skaidras aprises, reāli aizsākoties 2018. gada rudenī. Šīs idejas pamatdoma ir iecere dalīties pieredzē, kad pie LJA jaunāko kursu studentiem dodas strādājoši žurnieki un bijušie LJA studenti, lai iepazīstinātu ar savu pieredzi, jo katram no viņiem ir savs stāsts un katram ir savas zināšanas. Šāda iniciatīva var parādīt studentiem, ka viņi ir tikai pašā ceļa sākumā, ka nepieciešama apņēmība, lai turpinātu tiekties pretī visai karjerai un pārvarētu tos izaicinājumus, kādi noteikti radīsies.

Vēl viens neliels veiksmes stāsts ir stāsti par žurniecības personībām, kas tiek publicēti LJS mājas lapā. Tie ir stāsti par cilvēkiem, kuri ir daļa no žurniecības vēstures, arī tiem, kuri ir kopā ar mums un veido žurniecības vēsturi. Blakus stāstiem no gadagrāmatas un žurnāla "Jūrnieks" LJS mājas lapā ir arī stāsti no citiem izdevumiem – "Ievas Stāstiem", "Ausekļa", "9 vīriem". Un cilvēki ar interesi lasa... Ņemot vērā interneta iespējas, tagad var atrast šos stāstus un iepazīt cilvēku pieredzi.

Lieliski izdevies bija boulinga turnīrs 2018. gada novembrī, ko rīkoja LJS



Latvijas Žurniecības gadagrāmatas autoru kolektīvs.

sadarbībā ar IMSC. Turnīrā piedalījās 22 žurniecības uzņēmumu boulinga komandas, pasākums bija pozitīvu emociju pilns un ļāva dalībniekiem atslēgties no ikdienas, lai kopā ar citiem žurniecības uzņēmumu darbiniekiem uzspēlētu keglus. Turnīrā startēja arī LJS komanda, kura mazajā finālā izcīnīja 3. vietu, un cerams, ka nākošgad atsaucība un interese būs vēl lielāka.

Joprojām ir daudz darāmā, tāpēc svarīgi, lai LJS kā organizācija ir aktīva, jo tas savukārt radīs jaunas aktivitātes un iniciatīvas, kā arī ļaus sasniegt mērķus. Šobrīd LJS darbībā iezīmējas vairāki virzieni. Primārais ir žurniecības popularizēšana Latvijā. Izmantojot LJS mājas lapu, "Facebook", "Instagram" kontus kā mediju platformas, tiek vairota sabiedrības interese par žurniecību un tajā notiekošo. Ņemot vērā, ka sabiedrības lielākajai daļai nav zināšanu par žurniecību, ir svarīgi, lai žurniecību kā nozari vispār pamanītu. Otrs virziens ir palīdzēt žurniecības augstskolās studējošajiem apzināties, ka viņi ir daļa no nozares. To var panākt, organizējot un palīdzot organizēt nozares speciālistu pieredzes un zināšanu nodošanu topošajiem žurniekiem. Vēl viens darbības virziens ir žurniecības uzņēmumu tīklošana (*networkings*), kur LJS sadarbojas ar citām biedrībām, piemēram, IMSC, lai organizētu nozares pasākumus, kas vērsti uz nozares iekšējās komunikācijas uzlabošanu."

Iznācis Latvijas žurniecības gadagrāmatas 26. izdevums

LJS gada kopsapulces laikā tika atvērta "Latvijas žurniecības

gadagrāmata 2018". Tāpat kā LJS, arī gadagrāmata 2019. gadā atzīmēs savu trīsdesmito gadadienu, un tas ir žurniecības preses izdevumu ilgdzīvošanas rekords. Ļoti gribētos ticēt, ka tās mūžs būs ilgāks nekā padomju gados iznākušajam laikrakstam "Latvijas Zvejnieks", kas arī piedzīvoja trīsdesmit izdošanas gadus – no 1961. līdz 1991. gadam. Latvijas žurniecības periodika savulaik vēl piedzīvoja laikraksta "Jūrnieks" iznākšanu (1906–1914), žurnāla "Jūrnieks" (1929–1940) un tā mantinieka atjaunotā žurnāla "Jūrnieks" izdošanu tagad (no 2006. gada), kā arī "Kuģniecības gadagrāmatas" piecus izdevumus (1925–1931), laikraksta "Jūras Vēstis" (1991–1998) un žurnāla "Jūras Vēstis" (2003–2006) izdošanu.

Gadagrāmata ir kļuvusi par tādu kā ikgadēju Latvijas žurniecības mazo enciklopēdiju, kur apkopoti gada aktuālākie notikumi žurniecības nozarē, ostās, žurniecības izglītībā. Tā ir notikumu hronika, stāsti par žurniecības izglītību, vēsturi, burāšanu, Jūras spēkiem, ostu lietām. Tie ir jauno žurnieku pirmie piedzīvojumi tālajos braucienos un veco Jūras vilku stāsti par 20. gadsimta notikumiem, kurus atspoguļo un apraksta gadagrāmatas publikāciju autori.

Latvijas Žurniecības savienības biedri ievēlēja jaunu valdi septiņu cilvēku sastāvā: Antons Vjaters, Lienes Krastiņš, Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš, Gunārs Šteiners, Gunārs Trukšāns, Kristaps Lūkins. Par valdes priekšsēdētāju uz nākamajiem diviem gadiem tika ievēlēts līdzšinējais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.■

Anita Freiberga

Kapteiņi piedalās Latvijas jūrniecības stratēģijas veidošanā

2019. gada 15. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) biedri pulcējās uz savu gadskārtējo kopsapulci, lai atskatītos uz aizvadītajā gadā paveikto un spriestu par jauniem darbiem, uzdevumiem un, kā tagad pieņemts teikt, jauniem izaicinājumiem.

LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns sniedza 2018. gada pārskatu un iezīmēja 2019. gada darbības virzienus, kā arī pasniedza Satisksmes ministrijas Atzinības rakstus diviem kapteiņiem, kuri tos nebija saņēmuši Jaungada ballē, kad Jūrlietu departamenta direktore kapteiņiem pasniedza Atzinības rakstus

par īpašu ieguldījumu jūrniecības attīstībā Latvijā.

"Kapteinis jau tāds pats cilvēks vien ir," sacīja kapteinis Spridzāns, kurš ir ne tikai Jūrnieku reģistra vadītājs, bet arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents. Asociācijā apvienojušies teju divsimt kapteiņu, kas ir

vērā ņemams spēks un intelektuālais potenciāls. Asociācijas politika nosaka, ka gaidīts un aicināts ir jebkura vecuma kapteinis, tomēr lielāka vērtība tiek veltīta jaunākās paaudzes kapteiņu iesaistīšanai. Vairāki kapteiņi jau ir pārkāpuši astoņdesmit gadu sliekšni, bet vidējais vecums ir piecdesmit plus, un tas esot ļoti normāli, jo asociācijas biedru vidējais vecums objektīvi nevarot būt divdesmit pieci gadi.

Asociācijas biedri ir augstākās raudzības jūras speciālisti, kuri ne tikai seko jūrniecības notikumiem Latvijā un pasaulē, bet ar savām zināšanām un pieredzi profesionālajā darbā dod, kā tagad moderni teikt, pienesumu Latvijas jūrniecības nozares nākotnes stratēģijas veidošanā. Viss, kas šodien ir aktuāls un būs nepieciešams arī nākotnē, ir LKKA darba kārtībā.

"Izglītība, protams, ir pats aktuālākais jautājums, un es vēlos, lai kapteiņi vairāk un vairāk iesaistītos izglītības procesā," uzsver Spridzāns. "Vārdos jau faktiski nav neviena, kurš nebūtu gatavs to darīt, bet reālā dzīvē parasti ienes korekcijas no tīri sadzīviskiem iemesliem līdz darbam jūrā, kas neļauj īstenot visas ieceres. Kapteiņu asociācijas darba kārtībā ir trīs pamata jautājumi. Pirmais jau pieminētā izglītība, otrais – jūrniecības popularizēšana. Tā kā mūsu asociācijas kapteiņi nāk no dažādām Latvijas malām, ir ļoti labi, ja katrs savā dzimtajā vietā popularizē savu specialitāti. Ja kādreiz, vēl pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados, ļoti maz jūrnieku nāca no Latgales, tad tagad no Latgales nāk daudz, bet uztraucas, ka maz piekrastes jauniešu par savu nākamo profesiju izvēlas jūras specialitātes, tāpēc pie šī jautājuma ir jāpiestrādā.



Trešais – jūrnieku kompetences novērtēšana Jūrnieku reģistrā, ko pamatā veic asociācijas kapteiņi. Arvien vairāk kapteiņu piedalās Latvijas Jūras akadēmijā kā diplomdarbu vadītāji un recenzenti. Tā kā akadēmijā ir mentoru programmas, šajā procesā iesaistās arī mūsu kapteiņi, tāpat savā redzeslokā paturam arī Liepājas Jūrniecības koledžu. Aktualizējam karjeras dienas, kuru ietvaros mūsu kapteiņi ļoti atklāti stāsta par savas profesijas plusiem un mīnusiem, jo informācijai ir jābūt objektīvai, nedrīkstam runāt tikai par labo vien, jo ikvienam ir jāapzinās, ko jūra dod un ko tā no cilvēka prasa.

Mans galvenais vēstījums jaunajai paaudzei ir šāds: tad, kad jūs pabeigsiet kādu no jūrniecības mācību iestādēm, jums vismaz gadu noteikti vajadzētu pastrādāt savā profesijā jūrā uz kuģa. Tikai pēc iegūtās jūras pieredzes jaunajam speciālistam paveras pavisam citas iespējas arī krastā. Tikko augstskolu beigušiem bez kvalifikācijas sertifikāta ir grūti atrast sev pielietojumu krastā. Ja pēc gada nebūs patikas strādāt jūrā, varēsiet meklēt darbu krastā, bet nav jau tajā krastā nekādas lielas laimes. Jūrā darbs ir interesants, atnākot krastā, ir trīs brīvi mēneši, turpretim krastā atvaļinājumu praktiski nemaz nevar izjust.”

Pēdējo desmit piecpadsmit gadu laikā viss ir stipri vien mainījies. Ilgus gadus asociācijā pārsvarā bija kapteiņi, kuri mācījušies vēl padomju laikā un kuru dzimtā un arī darba valoda bija krievu valoda, bet ar latviešu valodas zināšanām, maigi izsakoties, bija paknapi, lai neteiktu, ka nebija nekā, bet tagad asociācijā ienāk Latvijas Jūras akadēmiju beigušie, kuriem ar latviešu valodu nav problēmu. “Es kā asociācijas prezidents nevienam taču nevaru teikt, ka Latvijas kapteiņi neprot latviešu valodu,” strikti nosaka asociācijas prezidents.

Nestrādājam jau pateicības dēļ

Lai gan kapteinis Spridzāns ir pārliecināts, ka īsti profesionāļi nestrādā tāpēc vien, lai par savu darbu saņemtu pateicību, tomēr ikvienam cilvēkam, un jūrnieks nav izņēmums,



ir patīkami, ja viņa darbs tiek novērtēts. 2018. gadā virkne kapteiņu saņēma satiksmes ministra parakstītu Atzinības rakstu. Arī LKKA prezidents par šādu kapteiņu darbu novērtējumu ir gandarīts. Kad jautāju, vai aizvadītajā gadā mūsu jūrnieki ir saņēmuši kādu starptautisku atzinību, piemēram, par cilvēku glābšanu jūrā, Spridzāns pauž viedokli, ka starptautisku atzinību tiešām parasti izsaka par glābšanas darbiem, bet būtībā tā jau neesot nekāda varonība vai kas ārkārtējs. Tie ir nerakstīti likumi, kas jūrā tiek ievēroti – tu steigies palīgā nelaimē nonākušajiem.

“Tie apbalvojumi, kurus esmu redzējis, ir doti par jūrnieku vistiesāko pieņēmumu pildīšanu,” atzīst kapteinis. “Reizes piecas pats esmu piedalījies glābšanas darbos. Vienā reizē gājām pa okeānu un vēl nebijām tikuši līdz Antiļu salām, kur sākas Karību jūra, kad no kāda zvejas kuģīša tika raidīti signāli un lūgta palīdzība. Apturam kuģi, un viņi mums jautā: kur mēs esam? Atlantijas okeānā. Ak, šausmas, cik tālu no krasta! Uz kuģīša kādi cilvēki četrpadsmit, kuģim sabojājies dzinējs un kompass. Mūsu mehāniķi salaboja dzinēju un no glābšanas laivas iedevām kompasu, uzzīmējām karti, lai viņi tiek krastā. Cilvēki ir jāglābj!”

Kapteiņi satraukti par pieaugošajām prasībām

Kapteiņu asociācijas sapulcē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas Ostas valsts kontroles (PSC) darbinieki,

lai informētu kapteiņus par Kuģu drošības inspekciju darbības principiem, uzdevumiem un stratēģiju ne tikai Latvijā, bet arī pasaulē. PSC speciālisti uzsvēra, ka galvenie aizrādījumi kuģu inspekciju laikā ir par kuģošanas drošības, ugunsdrošības, darba un sadzīves apstākļu pārkāpumiem, kā arī pārkāpumiem ar navigācijas kartēm un pārgājiena plānu.

Lielas problēmas kapteiņiem sagādā izpildīt tās prasības, ko viņiem uzliek starptautiskās konvencijas. Piemēram, uz kuģiem, kur ir minimāls apkalpes sastāvs, ir grūti izpildīt visas esošās prasības par darba/atpūtas stundu ievērošanu. Šis apstāklis kuģu inspektoriem ir kā signāls augstāka riska noteikšanai. PSC inspektori atzina, ka šādos gadījumos apkalpe ir situācijas ķīlniece, jo, veicot nepieciešamo darba apjomu, neizbēgami būs pārkāpumi attiecībā uz darba un atpūtas stundu ievērošanas grafiku. Ko darīt šādos gadījumos? Ostas valsts kontroles darbinieki iesaka saglabāt visus pierādījumus par darba devēja pieprasīto darba apjomu, saglabāt pierādījumus, ka kapteinis ir ziņojis kompānijai par iespējamo darba un atpūtas stundu neatbilstību pieprasītā uzdevuma izpildei.

Tāpat kapteiņiem ir jābūt gataviem jaunajām MARPOL prasībām, kas stāties spēkā no 2020. gada 1. janvāra, kad maksimālais izmešu līmenis “Global Sulphur Limit” no kuģu dzinējiem tiks samazināts līdz 0,50% m/m. Būs nepieciešams uzstādīt papildu tehniskās iekārtas, lai ievērotu jaunās prasības.■

“Latvijas dzelzceļš” atzīmē savu simtgadi

Atzīmējot 100 gadus kopš uzņēmuma “Latvijas dzelzceļš” (LDz) pirmsākumiem 1919. gada sākumā, visa 2019. gada garumā ir gaidāmi jubilejai veltīti izglītojoši, kultūras un biznesa pasākumi un procesi. Dzelzceļš nav tikai sliežu ceļi, tāpēc iedzīvotājiem būs iespēja uzzināt gan par dzelzceļa lomu mākslā un arhitektūrā, gan par to, kas notiek pēc tam, kad dzelzceļa stacijas vairs nepilda savus “tiešos pienākumus”, gan arī detalizētāk ieskatīties dzelzceļa vēsturē.



20. gadsimta 30. gadi. Rīgas stacija no putna lidojuma. Foto no Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja krājuma.

Lai gan dzelzceļa līnijas Latvijā ir kopš 1861. gada, dzelzceļa uzņēmums tika izveidots krietni vēlāk – 20. gadsimta sākumā. Līdz 1918. gadam dzelzceļa infrastruktūru Latvijā pārvaldīja Vācijas militārās iestādes. Pēc valsts neatkarības nodibināšanas nekavējoties arī sāktas sarunas par dzelzceļu pārņemšanu Latvijas rīcībā, un pirmais posms noslēdzās 1919. gada sākumā kad Dzelzceļa valdei oficiāli nodeva pirmās tvaika lokomotīves, kā arī Liepājas dzelzceļa darbnīcas ar visu aprīkojumu. Šo darbnīcu vadību uzņēmās Gustavs Klaustiņš, kurš 1919. gada 1. augustā tika iecelts par Latvijas dzelzceļu galveno direktoru, savukārt pašas darbnīcas kļuva par vadošo Latvijas Valsts dzelzceļu palīguzņēmumu, ko var dēvēt arī par SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” priekšteci.

VAS “Latvijas dzelzceļš” prezidents Edvīns Bērziņš: ““Latvijas dzelzceļš” ir Latvijas valsts vienaudzis, un šo



Ventspils dzelzceļa stacija. Foto no Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja krājuma.

simt gadu laikā ir bijis gan būtisks tautsaimniecības spēks, gan neatņemama iedzīvotāju ikdienas sastāvdaļa, nodrošinot iespēju pārvietoties starp lielākām un mazākām pilsētām. “Latvijas dzelzceļam” visu šo gadu laikā ir bijuši dažādi izaicinājumi, tas ir ne tikai bijis liecinieks vēsturiskiem notikumiem, bet pats veidojis Latvijas vēsturi. Arī šodien “Latvijas dzelzceļš” ieņem nozīmīgu vietu Latvijas tautsaimniecībā – koncernā strādā aptuveni 10 tūkstoši

darbinieku, un mēs esam viens no valstī lielākajiem nodokļu maksātājiem. Pateicoties uzņēmuma pārdomātajai stratēģiskajai attīstībai, pēdējo gadu laikā būtiski palielinātajai biznesa un organizācijas procesu efektivitātei, kā arī darbinieku profesionalitātei, “Latvijas dzelzceļa” otrajā simtgadē ieejam ar pamatotu pārliecību par uzņēmuma konkurētspēju šodien un nākotnē!”

Dažādi pasākumi saistībā ar LDz simtgadi tiek plānoti Latvijas Dzelzceļa muzejā, kur vasarā paredzēta īpaša Jubilejas nedēļa. Tās laikā interesenti būs gaidīti uz lekcijām par dzelzceļu un tā lomu dažādās jomās, piemēram, kino, arhitektūrā un mākslā. “Latvijas dzelzceļa” simtgades gadā tiks veidota arī grāmata un audiovizuāli darbi par dzelzceļa vēsturi.

Papildus kultūras pasākumiem šogad simtgades zīmē norisināsies arī ikgadējā LDz organizētā konference “Globālās transporta kustības izaicinājumi”, kas pulcē augsta līmeņa nozares ekspertus no dažādām pasaulē valstīm, lai diskutētu par to, kā norisēs pasaulē – politikā, ekonomikā, zinātnē un sabiedrībā – ietekmē transporta un loģistikas nozari un kā tās izmantot nozares attīstības labā.

Liepājas darbnīcas pirms 100 gadiem tika pārņemtas ar 600 darbiniekiem, bet pēc Latvijas neatkarības atgūšanas darbinieku skaits uzņēmumā tuvojās 22 tūkstošiem, savukārt patlaban, pateicoties biznesa modeļa reorganizācijai un efektivitātes palielināšanai, LDz koncernā plašo funkciju spektru nodrošina nepilni 10 tūkstoši darbinieku.

“Latvijas dzelzceļš” ir sācis vizuālās identitātes maiņu

Domājot par izaugsmi un sasniegumiem nākotnē, kā arī gatavojoties uzņēmuma 100 gadu jubilejai, “Latvijas dzelzceļš” ir sācis vizuālās identitātes jeb zīmola maiņu, kas notiks pakāpeniski turpmāko gadu laikā.

LDz koncerns jau vairāk nekā 25 gadus stabili darbojies ar līdzšinējo zīmolu. Tomēr, notiekot pārmaiņām nozarē, ir izstrādāts koncerna stratēģiskais redzējums un noteikti pakāpeniski sasniedzami mērķi. Šis redzējums likumsakarīgi nosaka arī zīmola izmaiņas.

Zīmola maiņa ir daļa no lielāka pārmaiņu procesa, kas pēdējos divus gadus noris koncerna uzņēmumos. Šo pārmaiņu pamatā ir redzējums par “Latvijas dzelzceļu” kā mūsdienīgu, labi attīstītu un pārvaldītu transporta, loģistikas un tehnoloģiju uzņēmumu grupu. Tādējādi, mainot stratēģisko virzību, likumsakarīgs solis ir arī pārmaiņas vizuālajā tēlā.

LDz mērķis ir kļūt par pilnvērtīgu transporta, loģistikas un tehnoloģiju uzņēmumu grupu, arvien lielāku akcentu liekot uz tehnoloģisko attīstību. Pārmaiņas nozīmē jaunus risinājumus, kas ļaus celt drošību, nodrošināt ērtākus pakalpojumus klientiem, radīt jaunus risinājumus lokomotīvu un vagonu saimniecībā

VAS “Latvijas dzelzceļš” ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un koncerna “Latvijas dzelzceļš” valdošais uzņēmums. Koncernā ietilpst arī sešas meitas sabiedrības – AS “LatRailNet”, kas veic infrastruktūras maksas noteikšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, SIA “LDZ Cargo”, kas nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumus un starptautiskos pasažieru pārvadājumus, infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas uzņēmums SIA “LDZ infrastruktūra”, ritošā sastāva remonta un uzturēšanas uzņēmums SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”, apsardzes uzņēmums SIA “LDZ apsardze”, kā arī loģistikas uzņēmums SIA “LDZ loģistika”. LDz ir saņēmis Ilgtspējas indeksa Platīna novērtējumu, ka arī ierindoja starp pieciem vērtīgākajiem un vislabāk pārvaldītajiem Latvijas uzņēmumiem “Prudentia” un “Nasdaq Riga” ik gadu veidotajā sarakstā. ■



Jūrlietu aktualitātes

Eiropas ilgtspējīgas kuģošanas foruma

1. sanāksme

Eiropas ilgtspējīgas kuģošanas foruma 1. sanāksme (ESSF 1), kas notika 2019. gada 23. janvārī Eiropas Komisijas konferenču centrā (Albert Borschette) Briselē, kopā pulcēja ES dalībvalstis (NO, CY, HR, NL, FR, BE, IE, EL, DK, DE un LV), Eiropas Komisijas (DG ENV, DG MOVE, DG CLIMA), Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA), Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pārstāvjus un pārstāvjus no jūrniecības industrijas nevalstiskajām organizācijām. Šī bija pirmā ESSF sanāksme ar jauno mandātu uz nākamie pieci gadi, kuru iespējams arī pagarināt. Sanāksmes galvenais mērķis bija noteikt, kādas ir aktuālās apspriežamās tēmas, attiecīgi nosakot, kādas ESSF apakšgrupas nepieciešams izveidot.

ESSF PRIORITĀTES:

- alternatīvā enerģija (*Alternative power [for ships]* – tehniskās iespējas, vides kvalitatīvie rādītāji, ekspluatācijas vadlīnijas (piem., bunkurēšanas vadlīnijas), tehniskie standarti);
- dekarbonizācija (*MRV – DCS, speed optimization, port optimization*);
- konkurence tuvsatiksmes kuģošanas jomā (*Short Sea Shipping – SSS, competitiveness – funding, infrastructure, user needs*);
- dūmgāzu attīrīšanas iekārtas (EGCS);

- gaisa piesārņojums (*Subgroup on Air Emission*, ieskaitot NOx emisijas). Šī apakšgrupa turpinās darbu ar iepriekš noteikto ToR līdz 2020. gadam.

EMSA INTEREŠU LOKS

EMSA strādāja MRV apakšgrupā, izstrādājot THETIS MRV vidi. Turpmāk ir paredzēts izskatīt jautājumus par to, kā rīkoties nākotnē, kad būs spēkā MARPOL prasības attiecībā uz kuģu degvielas datu ievākšanas sistēmu (*Data Collection System – DCS*), t.i., MRV un DCS saskaņošana, kā arī strādās pie norādījumu izstrādes inspekcijām, kuras paredz PRF direktīva.

IMO STRATĒĢISKIE MĒRĶI

IMO pārstāvis sniedza prezentāciju par MTCC (*Maritime Technology Cooperation Centre*) un GMN (*the Global MTCC Network*) projektu. Šī projekta pamatmērķis ir veicināt attīstības valstis izmantot atbilstošas tehnoloģijas un tehnoloģiskus procesus energoefektivitātes uzlabošanai jūras transporta sektorā, tādējādi sasniedzot IMO sākotnējā GHG stratēģijā noteiktos mērķus.

GMN PILOTPROJEKTI

- Brīvprātīga kuģa degvielas patēriņa datu ievākšana, lai visi būtu gatavi to darīt, kad stāsies spēkā attiecīgās MARPOL prasības.
- Jaunu tehnoloģiju ieviešanas veicināšana.
- GMN projekts tiek atbalstīts tikai no viena “donora”, t.i., ES un IMO vienošanās, kas beigsies

▶▶▶ 17. lpp.

2020. gadā. IMO pārstāvis aicina arī citas organizācijas (industriju) iesaistīties ieguldījuma sniegšanā.

NO DIREKTĪVAS PAR REGULU

IMO Pasažieru kuģu drošības ekspertu apakšgrupa uz sanāksmi pulcējās 19. februārī Briselē, lai izskatītu dalībvalstu komentārus saistībā ar direktīvas 2009/45/EC pirmo pielikumu un precizētu plānu, kā virzīt direktīvu 2009/45/EC par regulu, kuras plānotais spēkā stāšanās laiks ir 2020. gada 1. jūnijs.

Papildus EC DG MOVE uzdod un finansē pētījumu par nepieciešamību izstrādāt kopējus noteikumus un drošības prasības uz kuģa transportējamiem palīgkuģiem (*ship-carried tender*) un pasažieru burāšanas kuģiem. Pētījumu veiks DNV GL ar partneriem. Eiropas Komisija izteica priekšlikumu, ka šī tipa kuģošanas līdzekļiem būtu nepieciešama atsevišķa direktīva, kam gan stipri iebilda absolūts vairākums dalībvalstu

IMO Kuģu projektēšanas un būvniecības apakškomisijas 6. sesija

IMO Kuģu projektēšanas un būvniecības apakškomisijas 6. sesijā (SDC 6), kas notika Londonā no 5. līdz 8. februārim, tika izskatīts plašs jautājumu loks.

PAR JAUNĀM VADLĪNIJĀM ATTIECĪBĀ UZ DROŠĀM PIETAUVOŠANĀS OPERĀCIJĀM VISIEM KUĢIEM

Lai nodrošinātu drošu tauvošanās aprīkojuma izstrādi, tā padarot drošas pietauvošanās operācijas visiem kuģiem, tika izveidota darba grupa, kuras vadību uzņēmas Japāna. Darba grupa izstrādāja uzmetumu SOLAS konvencijas II-1/3-8 daļai, kā arī tās pielikumiem. Darba grupa par paveikto publicēs informāciju IMODOCS mājas lapā.

NORIT DARBS PIE INDUSTRIAL PERSONNEL KODEKSA IZSTRĀDES

Obligātais instruments un/vai noteikumi, kas attiecas uz drošības standartiem, lai pārvadātu vairāk nekā 12 industriālā personāla locekļus uz kuģiem, kas iesaistīti



starptautiskajos reisos. Šī jautājuma tālākai izskatīšanai un nepieciešamo darbību veikšanai tika izveidota darba grupa, kurai bija jāizstrādā uzmetums IP kodeksam (*Industrial Personnel*). Papildus tika izskatīts jautājums saistībā ar bīstamām kravām un kaitīgiem šķidrumiem, kas var atrasties uz kuģa, pārvadājot industriālo personālu ar transporta kuģi. Darba grupā lēma, ka ar bīstamajām kravām un kaitīgajiem šķidrumiem saistītie jautājumi tiks virzīti attiecīgi CCC un PPR apakškomitejām.

IMO Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 6. sesija

IMO Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 6. sesijā (SSE 6), kas notika Londonā no 4. līdz 8. martam, dalībnieki karsti diskutēja par aktuāliem kuģošanas drošības jautājumiem.

PAR JAUNU PRASĪBU IZSTRĀDĀŠANU GLĀBŠANAS LAIVU UN PLOSTU VENTILĀCIJAI

Atsaucoties uz MSC 97 sanāksmi, komiteja bija uzdevusi apakškomitejai izstrādāt nosacījumus ventilācijas sistēmām pilnībā noslēgtām glābšanas laivām. Atsaucoties uz prasībām, ka CO2 koncentrācija nedrīkst pārsniegt 5000 ppm, kā arī to, ka ventilācijas veiktspējai ir jābūt vismaz 5 m³/h uz personu. Jaunie nosacījumi būtu jāievēro visām pilnībā noslēgtām glābšanas laivām, kas uzbūvētas un izvietotas uz kuģa pēc noteikumu spēkā stāšanās datuma. Pamatojoties uz apakškomisijas izvirzītajiem uzdevumiem, kā arī ņemot vērā diskusijas šo prasību sakarā, izveidotā grupa izstrādāja

grozījumu projektu vadlīnijām par alternatīvo konstrukciju un kārtību SOLAS II-1 un II nodaļām (MSC.1/CIRC.1212), kā arī piedāvāja grozījumus MSC.81(70) rezolūcijai, pie kuriem turpinās strādāt darba grupa.

SAMAZINĀT UGUNSGRĒKU BIEŽUMU UZ RO-RO KUĢIEM

SSE 6 izskatīja dalībvalstu ziņojumus par ugunsdrošības uzlabošanu jauniem un esošiem ro-ro pasažieru kuģiem, jo īpaši akcentējot preventīvus pasākumus uguns draudu savlaicīgai atklāšanai. Liels uzsvars tika likts uz elektroautomatizācijām ar litija-jonu akumulatoriem, kā arī uz ugunsgrēku atklāšanas ierīcēm. Tā kā problēma ir aktuāla un neatliekami risināma, tika izveidota darba grupa, kuras uzdevums izstrādāt vadlīniju projektu, kas attiektos uz jau uzbūvētajiem un jaunbūvju ro-ro kuģiem. Papildus bija nepieciešams izstrādāt projektus SOLAS 1974 grozījumiem saistībā ar šo tēmu. Ar piedāvātajiem grozījumiem var iepazīties dokumentā SSE 6/WP.4.

STINGRĀKAS PRASĪBAS PACELŠANAS IERĪCĒM UZ BORTA UN NOENKUROŠANAS VINČĀM

Īpaši karstas diskusijas dalībvalstu vidū sanāksmes laikā norisinājās par prasībām saistībā ar pacelšanas ierīcēm uz kuģa un noenkurošanas vinčām, un jo īpaši par to, ar kādiem ierobežojumiem ir nepieciešams sertificēt celšanas ierīces un enkuru vinču sistēmas. Pamatojoties uz SSE 5 un attiecīgās korespondences grupas iesākto, izveidotā darba grupa veica nepieciešamo darbu vadlīniju un noteikumu grozījumu izstrādei.■

Mācību mērķis – uzlabot sadarbību

No 11. līdz 14. martam Liepājas ostā notika ikgadējās Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras un Valsts



ugunsdzēsības un glābšanas dienesta (VUGD) apvienotās mācības, kuru mērķis bija pilnveidot Mīnu kuģa eskadras kuģu ugunsdrošības elementus, tostarp uzlabot sadarbību ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu un trenēt VUGD iesaisti glābšanas darbos uz Jūras spēku kuģiem ugunsgrēka gadījumā.

Jūras spēku Mīnu kuģu eskadra tika izveidota 2004. gada 1. jūlijā. Tās galvenais uzdevums ir novērst draudus, ko rada jūras mīnas un citi sprādzienbīstami objekti zem ūdens gan jūrā, gan Latvijas iekšējos ūdeņos.

Mīnu kuģu eskadras rīcībā ir štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaits" un pieci „Imantas” klases mīnu meklētāji – M-04 "Imanta", M-05 "Viesturs", M-06 "Tālvāldis", M-07 "Visvaldis" un M-08 "Rūsiņš". Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris kopš 2018. gada jūnija ir komandkapteinis Gvido Ļaudups.■

Latvija piedalās ANO Vides asamblejas 4. sesijā

No šā gada 11. līdz 15. martam ANO Vides programmas galvenajā mītnē Nairobi, Kenijā, norisinājās ANO Vides asamblejas 4. sesija (UNEA-4), kurā piedalījās ANO dalībvalstu vides ministri, augsta līmeņa amatpersonas, starptautisko organizāciju vadītāji, pilsoniskās sabiedrības un privātā sektora pārstāvji. Latvijas delegāciju vadīja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas parlamentārais sekretārs Artūrs Toms Plešs. UNEA-4 ietvaros Latvija puda savu nostāju un dalījās pieredzē inovatīvu risinājumu ieviešanā vides aizsardzības jomā, kā arī virzībā uz ilgtspējīgu patēriņu un ražošanu. Latvijas delegācija piedalījās arī "Vienas planētas samītā" (*One Planet Summit*), kura galvenais mērķis ir paātrināt globālo virzību uz oglekļa mazietilpīgu attīstību. Samītā piedalījās arī idejas autors Francijas

prezidents Emanuels Makrons, kā arī Kenijas prezidents Uhuru Kenjata.

Artūrs Toms Plešs: "UNEA-4 ietvaros tika prezentēts jaunākais ANO Globālais vides izvērtējums, kas iezīmē mūsu planētas vides stāvokļa turpmāku pasliktināšanos. Bioloģiskās daudzveidības samazināšanās, sauszemes un ūdens piesārņojuma palielināšanās, gaisa kvalitātes pasliktināšanās ir tikai daži no piemēriem, kur nepieciešama aktīva un skaidra valstu un sabiedrības rīcība. Latvijai ir būtiski paust savu nostāju un līdzdarboties ar citām valstīm, lai rastu labākos risinājumus minētajām problēmām, kas ietekmē iedzīvotājus arī Latvijā šobrīd un nākotnē. Esmu pagodināts, ka mēs varam dot savu pienesumu un dalīties vērtīgā pieredzē, kas var iedrošināt citus uz aktīvāku rīcību."■

Jūrā ūdens kvalitāte atbilst normām

Pēc Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) pasūtījuma izstrādāts jūras vides stāvokļa novērtējums, kurā secināts, ka jūrā ūdens kvalitāte atbilst normām un pārtikā lietojamās zivis ir drošas lietošanai uzturā, tomēr cilvēka radīto ietekmju dēļ, jūrā nonākot atkritumiem, citam piesārņojumam, kā arī klimata pārmaiņu ietekmē jūras vides stāvoklis kopumā nav labs.

Novērtējums sniedz pārskatu par Latvijas jūras ekosistēmas (jūras augu, dzīvnieku un mikroorganismu kopienu un to dzīves vides kopuma) pašreizējo stāvokli un to ietekmējošajiem faktoriem, kā arī parāda ekosistēmas stāvokļa izmaiņu tendences salīdzinājumā ar iepriekšējo novērtējuma periodu. Novērtējums ietver arī jūras izmantošanas ekonomisko un sociālo analīzi, un aplēses liecina, ka sabiedrības ieguvums no Latvijas jūras ūdeņu kvalitātes uzlabošanas līdz labam jūras vides stāvoklim būtu vismaz 6,4 milj. eiro gadā. Visvairāk jūras vides stāvokli negatīvi ietekmē ekosistēmas bagātināšanās ar barības vielām (eitrofikācija), kas veicina sistēmas funkcionēšanas līdzsvara izjaukšanu un ietekmē bioloģisko daudzveidību. Eitrofikāciju veicina augu barības vielu ienese, piemēram, no lauksaimniecības, kā arī nepilnīgi attīrīti notekūdeņi. Tomēr salīdzinājumā ar iepriekšējo novērtējumu, kas tika veikts par 2007.–2011. gada periodu, ir vērojami uzlabojumi.

Kā liecina novērtējums, arī atkritumu apjoms piekrastē vērtējams kā pārāk liels. Procentuāli vislielāko piesārņojumu pludmalē radījuši plastmasas izstrādājumi (51%), seko papīra/ kartona izstrādājumi (12%), metāla izstrādājumi (10%), stikla un keramikas izstrādājumi (9%).

Cilvēkiem jāapzinās, ka, pat īstenojot pasākumus jūras vides stāvokļa uzlabošanai, izmaiņas Baltijas jūrā notiek lēni, var paiet pat 50 gadu, līdz tiks sasniegts vēlamais jūras vides stāvoklis.■

1,8% Latvijas vīriešu ir jūrnieki

2019. gada sākumā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā bija reģistrēti 12 444 jūrnieki, kas ir 0,6% no aptuveni 1 935 000 Latvijas iedzīvotāju. Tomēr, lai salīdzinājums būtu korekts, vērā jāņem tikai 20 gadu vecumu sasniegušie, jo tikai ap šādu vecumu cilvēki sāk strādāt jūrā. Vecumā virs 20 gadiem ir aptuveni 1 542 000 Latvijas iedzīvotāju – ap 687 900 jeb 45% vīriešu un ap 854 300 jeb 55% sieviešu. Lielākā daļa reģistrēto jūrnieku, protams, ir vīrieši – aptuveni 12 000 jeb 96%, un tikai 4% (aptuveni 500) ir sievietes. Salīdzinot jūrnieku vīriešu un par 20 gadiem vecāku vīriešu kārtas Latvijas iedzīvotāju skaitu, var secināt, ka aptuveni 1,8% no Latvijas iedzīvotājiem vīriešiem ir jūrnieki. Šādus aprēķinus veicis JA JR Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Roberts Gailītis.



92% jeb aptuveni 11 500 Latvijas jūrnieku strādā tirdzniecības flotē, 8% jeb aptuveni 1000 jūrnieku – zvejas un iekšējo ūdeņu flotē. No tirdzniecības flotē strādājošiem 51% ir jūras virsnieki – kapteiņi, stūrmaņi, mehāniķi, elektromehāniķi, 49% – klāja komandas un mašintelpas komandas ierindas jūrnieki un apkalpojošais personāls.

Tikai 4% Latvijas jūrnieku strādā uz Latvijas karoga kuģiem, 44% uz Eiropas valstu kuģiem un 52% uz citu valstu kuģiem. 17% Latvijas jūrnieku strādā uz Māršalu salās reģistrētiem kuģiem, 11% uz Maltas karoga kuģiem, 8% uz Apvienotās Karalistes un tikpat uz Libērijas karoga kuģiem. Vēl pa 5% strādā uz Norvēģijas, Kipras un Bahamu karoga kuģiem.■

Profesionālim jābūt visos līmeņos

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs šobrīd ir viena no vadošajām jūrnieku sertificēšanas un konvencionālās uzraudzības institūcijām Eiropā, ar kuru rēķinās ne tikai kolēģi Eiropā, bet arī visā pasaulē, jo dažādu problēmu risināšana un darbs pie likumdošanas notiek gan Eiropas Padomes, gan IMO līmenī.

Ar kapteini Spridzānu spriežam par izglītības lietām, kā bija kādreiz un kā ir tagad, kas motivē cilvēku pētīt un izziņāt arvien ko jaunu un kas viņu attur no pilnveidošanās ceļa. Jautāju, vai mūsu jūrniecībā kopumā trūkst iekšējās inteliģences, un kapteinis uz to atbild ar pretjautājumu: ko tad mēs saprotam ar kopējo inteliģences līmeni? "Ja no divpadsmit tūkstošiem jūrnieku simtam trūkst inteliģences, tas ir daudz vai maz? Vai tad varam teikt, ka kopumā inteliģences pietiek? Mums ir sertificēta jūrniecība, kas atbilst starptautiski noteiktiem standartiem, bet ar to jau nekādā veidā nevar nomērīt Latvijas jūrnieku inteliģences līmeni. Es teiktu, ka jūrniecībā tāpat kā sabiedrībā kopumā divdesmit procenti jūrnieku stāv uz augstākā pakāpiena gan profesionālajā, gan cilvēciskajā, gan iekšējās kultūras ziņā. Apmēram tikpat, visticamāk, ir zem vidējā līmeņa, bet pārējie sešdesmit procenti ir normāli un prasībām atbilstoši jūras speciālisti," uzskata kapteinis Spridzāns.

"Atceros pirmo laiku Jūrnieku reģistrā, kad ļoti spilgti iezīmējās tie dažādie līmeņi, kas, piemēram, slēpjas zem vārdiem "kapteinis" un "vecākais mehāniķis", saka Spridzāns. "Manis teikto nekādā gadījumā nevienam nevajadzētu tulkot kā *uzbraucieni*, bet pirms gadiem piecpadsmit tiešām tik ļoti atšķirīgs bija speciālistu izglītības līmenis. Vieni, ieguvuši minimālo jūrniecības izglītību, necentās mācīties tālāk un visu mūžu nostrādāja uz zvejnieku kolhozu zvejas kuģiem, kas, protams, ir atzinīgi vērtējams, ja tas ir apmierinājis pašu cilvēku un sniedzis viņam

piepildījumu darbā. Otri bija mūžīgie nemiera gari, kuri nekad nesamierinājās ar minimumu, jo viņu ambīcijas bija lielākas."

Kapteinis Spridzāns stāsta par kādu kompetences novērtēšanas eksāmenu pirms gadiem pieciem, uz kuru bija atnācis kapteinis, kurš savulaik bija pabeidzis Liepājas jūrskolu, un tolaik, kad viņš to absolvēja, Liepāja sagatavoja speciālistus zvejas flotē. "Mani pārsteidza, ka kapteinis, kuram bija krietni pāri septiņdesmit gadiem, datora testu bija nokārtojis vairāk nekā par deviņdesmit procentiem, piedevām tests bija angļu valodā, kas arī viņam nebija radījis nekādas problēmas," tā JR vadītājs. "Sāku uzdot jautājumus, viņš uz tiem atbild. Eju vēl dziļāk, un viņš arī uz tiem atbild. Uzdodu vēl sarežģītākus jautājumus, tādus, kurus viņam faktiski nemaz nav jāzina, un viņš arī uz tiem kompetenti atbild. Kā tad tā, kā tu zini lietas, ko tev neviens nav mācījis?! Tas tāpēc, ka cilvēks grib būt speciālists vārda pilnā nozīmē, ne tikai dižoties ar uzšuvēm. Tādiem cilvēkiem vislielākā cieņa, un vecumam tur nav nekādas nozīmes."

Eiropas jūrnieki ir neaizsargāti

"Latvijas izglītības dokumenti un sertifikāti tiek starptautiski atzīti, mums ir labi jūrnieki un ir izveidota sertificēšanas sistēma, caur kuru viņiem jāiet, bet kura pašiem jūrniekiem gan īsti nepatīk. Taču mēs ar šīs sistēmas palīdzību izķeram tos jūrniekus, kuri piecu gadu laikā neko nav ieguldījuši savas kompetences celšanā. Pateicoties sistēmai, mūsu

jūrnieks tomēr ir spiests nemitīgi pilnveidoties un papildināt savas zināšanas. Un tas atmaksājas, jo Latvijas jūrniekiem joprojām ir laba reputācija starptautiskajā darba tirgū. Latvija nemaz nevar atļauties nolaist zemāk izglītības un kompetences novērtēšanas sistēmas latīņu, kā to varbūt var atļauties, piemēram, dāņi vai norvēģi, kuriem pašiem ir lielas flotes, kurās viņu jūrnieki ir nodrošināti ar darbu. Patiesībā par jautājumu, cik labi sagatavots jūrnieks ir vajadzīgs starptautiskajā flotē, joprojām notiek diskusijas. Tagad visi jūrnieki un visi riski uz kuģiem ir apdrošināti, un arī kuģa vadīšana būtībā jau nav nekas īpašs. Kad biju kapteinis, visu savu laiku nepavadīju uz tiltiņa, tur biju, kad gājām šaurumos, kādās bīstamākās vietās vai ostās, jo tas tiešām ir kapteiņa darbs. Uzskatu, ka stūrmaņa pienākums ir jūrā vadīt kuģi, kam viņš ir sagatavots, bet kapteinim kuģis ir jāveda kā uzņēmums, ar visu jātiek galā pašam, jo palīdzību no malas nav ko gaidīt. Uz kuģa taču ir dažādu tautību un reliģiju cilvēki, miljardus vērtā krava, cilvēki un pats kuģis. Ja notiek kāds negadījums, tad no kapteiņa kompetences un erudīcijas ir atkarīgi iespējamie zaudējumi. Kapteinis var radīt lielus zaudējumus, bet var iziet arī ar mazākiem vai vispār bez zaudējumiem, un tas ir atkarīgs no iegūtajām komerczināšanām. Diemžēl ir ļoti maz mācību literatūras, kas dod šīs zināšanas.”

Vājā vieta – komerczināšanas

Kapteinis Spridzāns uzskata, ka mūsu kapteiņi ir augstas klases profesionāļi un, iespējams, viņu vienīgā vājā vieta ir komerczināšanas, jo kravas ir vērtīgas un dārgas, tāpēc kapteiņa zināšanām ir jābūt vēl daudz plašākām, nekā tikai profesionālās kuģošanas lietas. Reizēm kapteinis pat nav aizdomājies par visu, par ko viņam ir jāatbild.

“Kad kuģis ir nofraktēts, kapteiņa attieksmei ir jābūt vienādaī pret kravas piegādātāju, kravas saņēmēju, kuģa īpašnieku un fraktētāju, jo viņi visi procesā ir iesaistīti ar savu naudu. Kapteinis kļūst par šā pasākuma menedžeri, viņš uzņemas tādu atbildību,” ir pārliecināts Spridzāns.



“Arī saskaņā ar starptautiskajiem likumiem nevienam no iesaistītajiem nav prioritātes. Kravu pārveidāšanas process jau nav tikai kuģa vadīšana no viena punkta uz otru, tā pat nav vienkārša komercdarbība, bet gan daudz komplicētāks process ar daudzām niansēm un zemūdens akmeņiem. Ir tādas garantijas vēstules, un es minēšu tikai vienu piemēru, kā tāda garantijas vēstule var nostrādāt. Tiek sagatavota krava, kas jānogādā Anglijā. Kapteinis saka kravas īpašniekam: paklau, tās apakšējās kastes ir piemirkušas, es tās nevaru paņemt, bet kravas īpašnieks uz to atbild: tas nekas, tur viss ir kārtībā, lietū samirka, bet pa ceļam izžūs. Iedošu garantijas vēstuli, un, ja būs kādas pretenzijas, es apņemos visu apmaksāt. Varētu likties, ka viss ir OK, bet OK viss var arī nebūt vienkārša iemesla dēļ. Krava pa ceļam tiešām izžuva un ārēju bojājumu nebija, tāpēc to pieņēma, bet atverot izrādījās, ka krava tomēr ir bojāta. Taču pretenzijas celt jau bija par vēlu, saņēmējs kravu bija pieņēmis un parakstījis dokumentus. Secinājums? Kapteinis bija uzņēmies pārāk lielas tiesības izlemt, un garantijas vēstule ne vienmēr ir arguments. Tāpēc ir ļoti svarīgi papildināt zināšanas, mācīties un nekad neapstāties.”

Jūrā problēmu netrūkst

Divdesmitā gadsimta jaunos cilvēkus raksturo viena kopīga iezīme – vēlme

izrauties. Izrauties no tās dzīves, kādu dzīvoja viņu senči, izrauties no laukiem, izsisties cilvēkos, redzēt pasauli, bet tiem, kuri sapņoja par jūru, piemita arī krietna romantisma deva, ko vēl jo vairāk paspilgtināja slaveņu rakstnieku romānos aprakstītais. Lai arī cik sūri grūta vēlāk izrādījās jūrnieka dzīve, neviens par to nežēlojās. Jāzeps Spridzāns uzskata, ka arī šodien jūrā problēmu netrūkst.

“Latvijas Jūras akadēmijas diploms starptautiskajā darba tirgū ļoti labi kotējas, bet diemžēl darba devējus visvairāk interesē, kā maksāt iespējami mazāku algu, un tieši tāpēc viņi skatās uz trešo valstu jūrniekiem. Ja ar Eiropas Savienības jūrniekiem tiek slēgts kontrakts uz trim mēnešiem un pēc tam jānodrošina maiņas komanda, kas, protams, ir saistīts ar papildu izdevumiem, tad tie paši filipinieši ir gatavi strādāt deviņus mēnešus bez nomainīšanas. Īpašnieks ietaupa naudu, kaut vai tikai ceļa izdevumus. Ir jāpasaka pavisam atklāti, ka Eiropas Savienības jūrnieki ir maz aizsargāti, lai gan, protams, ir pieņemti politiski dokumenti, ka jaunieši jāaicina uz jūru. Tās ir labas politiskas iniciatīvas, bet *de facto*, pieņemot direktīvas, nekas neliecina, ka tiek domāts par Eiropas jūrnieku tiesību aizsardzību. Tagad sagatavošanas procesā ir direktīva par trešo valstu jūrnieku sertifikātu atzīšanu, un Eiropas Padome, uz klausot viedokļus un argumentus, ļoti ieklausās nevalstiskajās organizācijās, kur dominē Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) viedoklis. Strīdamies darba grupā, kur kuģu īpašnieki faktiski pieprasa lobēt trešo valstu jūrniekus, un es pilnībā saprotu, kāpēc viņi to dara. ECSA lobisti strādā ar katru komisijas locekli, un es viņiem saku: esmu no ES, ir direktīva, ir ES likumi, uz kuriem balstos, bet, saki, cik tad ES kuģu ir reģistrēti zem savas valsts karogiem? Pārsvārā visi reģistrēti zem trešo valstu karogiem, galvenokārt zem Libērijas karoga, un tieši tāpēc Eiropas kuģu īpašnieki ES likumos mēģina iedabūt visu savu izdevīgumu, lobējot trešo valstu jūrniekus. Ja kādreiz Eiropas direktīvā par jūrnieku sagatavošanu un sertificēšanu pamatā bija prasības par to, kādai ir jābūt sagatavošanai

►►► 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

un sertificēšanai, tad tagad trešo daļu aizņemt teksts, kā mēs atzīsim trešo valstu jūrnieku diplomus, jo tagad pats svarīgākais nav jūrnieki un viņu sagatavotības līmenis, bet gan tas, kā ievilksim iekšā trešo valstu jūrniekus un atzīsim viņu dokumentus. Tā vien izskatās, lobijs ir tik spēcīgs, ka tam izdosies iedabūt dokumentā savas intereses, tāpēc kļūst skumji – skaisti vārdi ir viens, bet darbi pavisam kas cits.”

Birokrātijas valgos

Ir visai maza iespēja, ka varētu pienākt laiks, kad lobijs ar visdažādākajiem paņēmieniem un viltībām vairs nevarēs likumos iedabūt savas intereses, jo intereses visbiežāk pārtrumpo veselo saprātu. Tāpat veselajam saprātam pāri stāv arī birokrātijas valgi. Spridzāns uzskata, ka ne tikai viens atsevišķs jūrnieks šodien ir neaizsargāts, šodien neaizsargāta ir pati tirdzniecības flote, jo to nomoka pārlietu lielas prasības un pārbaudes.

“Savā jomā sevi uzskatu par profesionāli. Kad biju kapteinis, man bija liela atbildība, bet bija arī lielas tiesības. Piemēram, stūrmanis kļūdījās, es izanalizēju situāciju un sapratu, kas jādara, lai šādas kļūdas turpmāk vairs neatkārtotos. Vissvarīgākais cilvēkam ir neapjukt, nonākot sarežģītā situācijā. Tāpēc izveidoju *checklist*, kur uz vienas lappuses tika uzrakstīts viss nepieciešamais: pirmās četras darbības, kas jādara bīstamā situācijā, un ikvienam uz kuģa šīs četras darbības bija jāzina bez domāšanas, automātiski. Tagad *checklist* uz kuģa ir milzīgs dokuments ar neskaitāmi daudzām lappusēm. Piemēram, lai izietu no ostas, ir jāaizpilda dokumenti uz vismaz astoņām lappusēm, un nedrīkst pat pieļaut domu, ka to varētu neizdarīt. Kādreiz, kad uz kuģa nāca pārbaudes, viena no prasībām bija, piemēram, nolaist glābšanas laivas. Tad sasauca kopā komandu, sākot no koka un beidzot ar kapteini, un jautāja: kas tu esi? Matrozis. Nē, tu mums neesi vajadzīgs. Kas tu? Pavārs. O, lūdzu parādi, kā tas jādara! Pilnīgi visiem apkalpes cilvēkiem bija jāprot nolaist glābšanas laivu, tā biju mācīts es, tā es mācīju un

trenēju komandu. Pie laivas stāvēja instrukcija, itin visiem bija jāspēj norādījumus izpildīt jebkurā diennakts laikā. Tagad instrukcijas raksta katrai kustībai, katrai darbībai, katram solim, itin visam, tāpēc neviļus rodas jautājums: vai uz kuģa strādā profesionāļi, darbam jūrā sagatavoti speciālisti, vai no ielas salasīta publika, kas pēkšņi pamodusies jūrā uz kuģa un pilnīgi neko nezina, kas un kā jādara? Pamatzināšanām taču ir jābūt galvā, bet tagad viss tiek rakstīts uz papīra, un pats kapteinis vairs maz ko var ietekmēt. Labas lietas, kas bija kādreiz, tagad ir pārvērstas par milzīgiem birokrātijas džungļiem.

Arī kapteiņa ietekme ir stipri vien mazinājusies. Lai gan ir noteikts, ka bez kapteiņa piekrišanas nevienu nedrīkst ieskaitīt kuģa komandā, realitātē tā nenotiek. Ar kapteini nerēķinās. Šodienas realitāte ir tāda, ka reti kurš kuģu īpašnieks var atļauties nopirkt kuģi, ir nepieciešams bankas aizdevums, tāpēc būtībā visa pasaules flote, kamēr par to nav izmaksāts kredīts, pieder bankām. Bet bankai kuģis ir tikai mehānisms, kas pelna naudu. Banka pat neko nevēlas zināt par to, ka kuģis pamatā ir profesionāli speciālisti un jebkurš šo darbu nevar darīt. Esošā sistēma ir tāda, ka uz kapteini gulstas atbildība par kuģi, bet galvenais noteicējs par kuģi ir un paliek banka.”

Pārkāpumam seko sods

Jūrnieku reģistram katru gadu ir jāizskata jūrnieku pārkāpumu jautājumi. Tad tiek izveidota komisija triju kapteiņu sastāvā, kurus parasti pieaicina no Kapteiņu asociācijas biedru vidus. Komisija izskata atsūtītos dokumentus un lemj, cik bargu sodu tajā vai citā gadījumā piemērot. Jūrnieku reģistra vadītājs ir priecīgs, ka laimīgā kārtā pārkāpumu nav daudz, un arī 2018. gads nav bijis izņēmums. Lai gan kuģošanas kompānijas nosaka ļoti stingru politiku pret alkoholu, līdz pat nulles tolerancei, tomēr deviņdesmit procentos gadījumu pārkāpumi ir saistīti ar dzeršanu.

“Prasības kļūst arvien stingrākas, un konvencija pieļauj 0,5 promiles alkohola, bet arī jūrnieks jāprojām ir tāds pats cilvēks, kā ikviens kras-tā strādājošais. Lūk, žurnāliste Anita strādā un dzīvo krastā, un viņa,

piemēram, piektdienas vakarā var atļauties izdzert vīna glāzi (žurnāliste Anita piekritoši māj ar galvu), bet kapteinim, mehāniķim vai jebkura cita ranga speciālistam Jāzepam, kurš dzīvo un strādā jūrā, šāda iespēja ir liegta, ņemot vērā četras plus četras sardzes stundas, vēl jo vairāk, ja kuģis bieži ieiet ostā. Jūrnieki nevar atļauties izdzert pat vīna glāzi, jo viņi ir pakļauti kontrolēm. Ar to es nekādā gadījumā negribu teikt, ka lietot alkoholu ir labi un tā būtu atbalstāma lieta, bet nevajadzētu arī aizmirst, ka darbs uz kuģa nav tikai darbs, tā ir dzīve. Ļoti iespējams, ka šajā ziņā lielākas pilnvaras vajadzētu dot kapteinim, jo viņš vislabāk zinās, kā pareizāk rīkoties. Cilvēki četras mēnešus ir nostrādājuši jūrā, un es kā kapteinis redzu, ka komanda vairs neturas un ir jāatrod veids, kā ļaut cilvēkiem relaksēties. Varbūt jāuzrīko kāds neliels pikniks ar aliņu, protams, visam jābūt normas robežās. Cilvēki nogurst, un kaut kad pienāk lūzuma brīdis, kas katram ir ļoti individuāls un izpaužas atšķirīgi.

Taču nav atcelts tas, ka pārkāpumam seko sods. Pavisam svaigs piemērs no aizvadītā gada. Ir paziņots, ka uz kuģa ieradīsies kuģa īpašnieka pārstāvis un šipmenedžmenta cilvēks, un to lieliski zina gan vecākais mehāniķis, gan otrs mehāniķis. Kad ierodas pārstāvji, vecākais mehāniķis ar sievu ir devies uz pilsētu, bet otro mehāniķi atrod uz kuģa gulam ar trim promilēm. Kad atgriežas vecākais mehāniķis, viņa izelpā ir mazliet vairāk par 0,5 promilēm. Šādi gadījumi nekad nepaliek bez sekām, un tas, ka par pārkāpumiem jāsaņem sods, ir pareizi, citādi jau nevarēs panākt kārtību, ja katrs rīkosies pēc sava prāta. Visiem jāatceras, ka noteiktās prasības ir jāpieņem kā neizbēgama realitāte. Šajā gadījumā vecāko mehāniķi uz sešiem mēnešiem norakstījām krastā, bet pēc tam, lai atgrieztos amatā, viņam būs jākārtoti visi pārbaudījumi. Otrs mehāniķis ir ņemts no amata uz diviem gadiem ar tiesībām strādāt par motoristu.

Alkohola lietošana ir viens jūrnieku mīnuss, un otrs ir kompetences trūkums, kam pamatā ir attieksme pret darbu. Tā būtu jāieaudzina jau ģimenē, no dzimšanas, jo atbildība un attieksme nevar uzrasties pēkšņi,

no nekurienes. Nevienš nedrīkstētu uzskatīt, ka viņam ir tiesības, ja pretim netiek likts pienākums un atbildība. Nereti kā arguments paviršai attieksmei pret darbu tiek minēts nepietiekamais atalgojums: man maz maksā. Atvaino, tu esi parakstījis kontraktu, tāpēc lieliski zināji, kāds būs tavs atalgojums, ja ar šādiem noteikumiem esi piekritis, tad tavs arguments neiztur kritiku! Ja tev ir zināmi spēles noteikumi, tad esi tik labs un ievēro tos!”

Cilvēkam nekad nevarēs aizliegt kuģot

Ir sācies lielo pārmaiņu laiks, tagad daudz tiek runāts par digitalizāciju un automatizāciju. Populāri un aktuāli ir spriest par jūrnieku lomu nākotnē un digitālajiem kuģiem, kas no flotes izspiedīsot visus jūrniekus. Reizēm, gatavojot materiālus žurnālam vai gadagrāmatai, šķiet, ka vienkāršas lietas ir tik ļoti samudzinātas un kļuvušas sarežģītas, kaut vajadzētu būt pavisam otrādi. No vienas puses, tehnoloģijas atvieglo darbu uz kuģiem, un šodien bez visa tā neviens savu dzīvi nespēj pat iedomāties, bet, no otras puses, modernās tehnoloģijas līdzī nes arī tādas briesmas kā kibernetizācija, kas var radīt milzīgu postu. Jautāju kapteinim Spridzānam, kā mums vajadzētu to visu uztvert.

“Dzīvī viss iet uz priekšu, tā tam jābūt, un tas ir pareizi. Progress ir neapstrīdams, bet viena lieta ir evolūcija, pavisam cita – revolūcija. Liel troksnis tiek taisīts ar digitālajiem kuģiem, un tādus uzbūvēt būtībā jau nebūtu problēma. Jautājums tikai, kam šodien pasaulē ir tāda nauda, lai šādu projektu varētu realizēt? Katrā pasaules malā ir ļoti atšķirīgs dzīves un attīstības līmenis, bet ar autonomajiem kuģiem ir tā – vai nu visi, vai neviens. Taču digitālo kuģu būves vīzijām nāk liels Eiropas finansējums, tāpēc tiek taisīts troksnis un radīts iespaids, ka jau rīt autonomie kuģi kļūs par realitāti. Šodien visu nosaka nauda, un nākotnes vārdā tā tiek nepārdomāti šķiesta. Bet kas notiks, ja rīt šādas naudas vairs nebūs? Viena lieta ir pavisam droši zināma un paredzama – cilvēkam taču nekad nevarēs aizliegt kuģot.”

Anita Freiberga



Tatjana Pleteņa (pirmā no labās) savā otrajā reisā kapteiņa amatā kopā ar savas komandas virsniekiem.

Kapteiņa amats nav privilēģija, tas ir darbs

Tatjana Pleteņa ir pirmā Latvijas sieviete kapteine. Laikā, kad būs iznācis “Jūrnieka” numurs ar šo rakstu, viņa atradīsies savā otrajā reisā kapteiņa amatā. Intervijā viņa uzsver: “Negribu, lai mani uzskata par īpašu sievieti tiesību aizstāvi. Mans ceļš līdz kapteiņa amatam tikai apliecina to, ka katram cilvēkam ir jādara tas, kas viņam patīk, ir jāiet uz savu mērķi un savs darbs jādara ar maksimālu atdevi. Tad nav nekā neiespējama.”

Pirmo reizi uz kuģa T. Pleteņa uzkāpa 2001. gadā kā kadets savā pirmajā praksē. Tas bija kompānijas “Bergesen”, tagad BW, kuģis, un šai kompānijai viņa palikusi uzticīga visus šos gadus. Tatjana ir arī pirmā sieviete kapteine BW kompānijā, un kompānija ar viņu pamatoti lepojas.

“Mana ģimene nekādā veidā nav bijusi saistīta ar jūrniecību, tādēļ man nav skaista stāsta par to, kā izlēmu kļūt par jūrnieku. Kad bija jāizlemj, ko darīt un kur mācīties tālāk, es šķīrstīju izglītības iestāžu katalogu un ieraudzīju bildi – skaista meitene uniformā ar baltiem cimdiem, un nolēmu, ka es arī gribu būt drosmīga meitene skaistā uniformā! Kad iesniedzu dokumentus, uzņemšanā bija kāda kundze gados, kura teica, ka tas īsti nav darbs sievietēm, un pierunāja mani iestāties ostu tehnikas nodaļā. Taču tā drīz vien tika reorganizēta, un es atkal nonācu izvēles priekšā – pāriet uz Tehnisko

universitāti vai tomēr studēt kuģu vadīšanu. Tā atkal atgriezās pie kuģu vadības,” atceras Tatjana.

Pirmajā praksē meitenei bez jebkādas pieredzes neklājās viegli. “Skaidrs, ka man gribēja ierādīt manu īsto vietu. Bija brīži, kad es domāju – nē, neturpināšu, kam man to vajag! Bet tad padomāju un sapratu – ja padošos, tad tiem, kuri uz mani skatās no augšas, būs izrādījušies taisnība! Tieši tas man neļāva padoties.

Tagad manā apkalpē ir divas stūrmanes un viena kuģu mehāniķe. Es viņām uzreiz teicu: no jums prasīšu maksimumu, jo citādi šo darbu darīt nevar,” saka kapteine Pleteņa. Viņa ir pārliecināta, ka sieviete uz kuģa strādā daudz apzinīgāk un ar lielāku atbildību nekā vīrietis, jo labi zina – atliek pieļaut kļūdu, un uzreiz būs jādzird: nu jā, ko var gribēt no

►►► 24. lpp.



Tatjana Pleteņa, vēl kā kapteiņa vecākā palīdzē.



Kapteiņa ceturrtā palīdzē.



Kapteiņa trešā palīdzē.



Kapteiņa otrā palīdzē.

►►► 23. lpp.

sievietes! "Man otrajā praksē vecākais palīgs teica: "Tava vieta ir virtuvē!" Bet pēc dažiem gadiem, kad biju kļuvusi par stūrmani un viņš par kapteini citā kompānijā, viņš man piezvanīja un sacīja: "Es gribētu, lai tu strādā uz mana kuģa, tad es naktīs mierīgi varētu gulēt.""

Meitenēm, kuras sapņo par jūras virsnieku, varbūt pat kapteiņa karjeru, ir jāsaprot, ka uz kuģa neeksistē tāds jēdziens kā "sieviešu tiesības". Uz kuģa tu nevari prasīt pret sevi īpašu attieksmi. "Vai nu tu spēlē kopā ar visiem, vai arī tevis tur nav," secina Tatjana.

"Es sāku strādāt jau pēc trešā kursa beigšanas, tolaik bija tāda iespēja. Tomēr ātri vien sapratu, ka, lai dzīvot attālistos, jāturpina mācības, un iestājos LJA neklātienē. Strādāju un mācījos vienlaicīgi, un patiesībā tas nebija viegli. Neskatoties uz to, vēlāk pabeidzu arī "Lloyds Maritime Academy" tālmācības kursu programmā "Ostu vadība" un Londonā sekmīgi nokārtoju eksāmenu.

Sākot strādāt par stūrmani, domāju, ka pastrādāšu jūrā kādus gadus piecus. Pēc tam termiņš pamazām pieauga – jau bija nostrādāti septiņi gadi, tad jau deviņi... Un nu jau astoņpadsmit. Kur tas laiks tā skrien?!

Bet, godīgi sakot, tagad saprotu, ka citu darbu nevēlos, un pat nevaru iedomāties, ko citu varētu savā dzīvē darīt."

Lai kļūtu par kapteini, ļoti svarīga ir virsnieka reputācija. Tatjana saka – lai to iegūtu, sevi ir jāpierāda un jāapliecina atkal un atkal. "Sev nedrīkst dot nekādas atlaides. Un tad pienāk brīdis, kad jūti – tava reputācija sāk strādāt tavā labā.

Gads pirms mana pirmā reisa kapteiņa amatā pagāja sagatavošanās procesā – kursi, testi, intervijas. Mani ļoti stingri vērtēja, gan no profesionālā, gan arī psiholoģiskā aspekta – vai derēšu, vai tikšu galā. Un tas nebija tāpēc, ka esmu sieviete. Man vienkārši atkal "paveicās" būt pirmajai kompānijā jaunieviestajā paaugstināšanas (*promotion*) sistēmā.

Man noteikti ir paveicies, ka strādāju skandināvu kompānijā, viņiem nav īpašu aizspriedumu pret sievietēm, vai arī tie ir daudz mazāki nekā daudzās citās valstīs.

Man pašai nav problēmu pajautāt pieredzējušiem kolēģiem, ja kaut ko nezinu, mani tas nekādi nepazemo, un man ir patiešām lieliski kolēģi! Reisa laikā mana vienīgā prioritāte ir, lai mans kuģis būtu drošs, kaut kādām personīgajām ambīcijām nav vietas.

Mana pārliecība ir, ka kapteiņa amats nav nekāda privilēģija, tas ir nopietns un smags darbs.

Kad devos pirmajā reisā par kapteini, kompānija tomēr mazliet bažījās, kā apkalpe uzņems sievieti kapteini. Intervijā pirms paaugstināšanas prasīja arī, kā rīkošos, ja kas... Taču apkalpe bija lepna un laimīga, ka strādā uz kuģa, kuru vada pirmā sieviete kapteine, jo tā ir tiešām reāla pieredze.

Kapteinim ir jābūt ļoti labam psihologam, visu laiku jāvērtē, kāda būs katras apkalpes locekļa reakcija, kas darbojas un kas ne. Jāspēj arī uzticēties savai apkalpei. Nav tā, ka es naktīs neguļu, tomēr zinu, ka man visam jāseko un jābūt gatavai pieņemt jebkuru lēmumu jebkurā brīdī. Protams, ir arī problēmas, un tomēr man ļoti patīk mans darbs!



Latvijas Jūras akadēmija izlaidums, 2002. gads.



Latvijas Jūras akadēmijas
10 gadu jubilejā kopā
ar Hugo Legzdīnu.



Kopā ar savu komandu kapteines
organizētajā Sporta dienā reisa laikā.



Latvijas Jūras akadēmijas 10 gadu
jubileja. Sieviešu airētāju komanda.

Pirms diviem gadiem mani izsauca palīdzēt kompānijas Oslo ofisā Jūrniecības departamentā. Darbs bija ļoti interesants, man piedāvāja tur palikt, taču es atteicos – pietrūka brīvības. Pietrūka patstāvības un neatkarības. Taču, kad mani atkal aicina palīdzēt, es labprāt piekrišu. Tā ir jauna pieredze, turklāt man kā kapteinei ir viegli strādāt ar tiem cilvēkiem, kurus esmu iepazinusi kopīgā darbā,” skaidro kapteine Pleteņa.

Ja cilvēks iet uz savu mērķi tik apņēmīgi, kā to ir darījis Tatjana, tad nākas arī no daudz kā atteikties. “Esmu ļoti pateicīga ģimenei un draugiem, kuri mani saprot un atbalsta, gaida mājās vai ciemos jebkurā laikā. Man ir lieliska ģimene, par kuru man pieņācis laiks rūpēties, un lieliski draugi ļoti daudzās pasaules valstīs. Brīvajā laikā man ļoti patīk ceļot, es izmantoju visas iespējas. Man nav tādas vienas sapņu valsts vai zemes, kur gribētu aizbraukt, patiesībā man parasti pat nav iespēja kaut ko iepriekš saplānot, visbiežāk ir pāris brīvas dienas, es paskatos, kurp var iegādāties biļetes, un turp arī dodos! Man ļoti patīk dažāda arhitektūra, interesē vēsture, bet patīk arī daba, pastaigas gar jūru. Ja to visu izdodas apvienot, tad ir bijis lielisks ceļojums un ideāla atpūta. Man patīk arī sportot. Uz kuģa, ja brīvāks laiks, organizēju īpašas sporta dienas. Apkalpe to ļoti novērtē – tas palīdz saliedēties, labāk iepazīt citam citu.”

Pati par sevi Tatjana Pleteņa saka: “Man ir uzticami draugi un kolēģi, man ir lielisks darbs, esmu tik daudz ko redzējusi un piedzīvojusi – es esmu laimīgs cilvēks! Paldies par to visiem cilvēkiem, kurus esmu satikusi savā dzīves ceļā!”

Sarma Kočāne

Attēli no T. Pleteņas personīgā arhīva,
nav paredzēti pārpublicēšanai

Jūrniecības nozare meklē atbildes uz jautājumiem

Arvien aktuālāks pasaulē kļūst jautājums, kā ieinteresēt jauniešus, lai viņi izvēlas savu darba dzīvi saistīt ar jūru. Argumenti, kas labi strādāja pirms gadiem divdesmit un pat vēl desmit, šodien nerasniedz vēlamo auditoriju. Kā uzrunāt jauniešus?

Šo jautājumu uzdod jūrniecības industrija visā pasaulē, par to spriež gan jūrniecības mācību iestādēs, gan IMO visaugstākajā līmenī. CESMA prezidents kapteinis Ibērs Ardilons, uzstājoties dažāda līmeņa konferencēs un saietos, ir atzinis, ka arī viņam nav vienas noteiktas atbildes, tikai minējumi un meklējumi, kā to labāk darīt, taču vēl aktuālāk viņam šķiet rast atbildi uz jautājumu, kā motivēt palikt tos, kurus jau ir izdevies piesaistīt darbam jūrā.

Ibērs Ardilons: "Ja esam piesaistījuši jauniešus, mums viņi jāmotivē palikt jūrniecībā, un, kas vēl svarīgāk, nepadoties pirmajām grūtībām. Mūsdienā jaunieši dzīvo pastāvīgu komunikāciju pasaulē, tāpēc internets noteikti ir viens no svarīgākajiem kritērijiem, lai jaunais cilvēks būtu gatavs uz vairākiem mēnešiem doties strādāt jūrā, noslēgtā vidē. Pirms viņš izvēlas kādu no kuģošanas kompānijām, jauniešs vēlas saņemt skaidru atbildi, vai būs viegla piekļuve komunikācijai ar draugiem un ģimeni un vai tas būs pietiekami lēti.

Kad runāju ar topošajiem speciālistiem, piemēram, Havras Jūrniecības koledžā, katram no viņiem ir kaut kāds priekšstats par darbu jūrā, par šā darba specifiku. Tas ir tāds kā sapnis par jūru un izvēlēto profesiju, kas bieži vien sagrūst, nokļūstot reālajā darba vidē, kur iedomātā romantika kļūst par nopietnu un smagu darbu un rutīnu. Redzot, cik ierobežotas ir jūras virsnienu un arī kapteiņu iespējas, cik strikti viss tiek noteikts un kontrolēts, cik daudz nervu prasa visas pārbaudes un inspekcijas, cik smags un atbildīgs ir kravas iekraušanas un izkraušanas darbs ostās, piedevām vēl nebeidzama dokumentu aizpildīšana – tas viss kadekam jau pirmajā jūras praksē liek apjaust, ka istā kuģa stūre nemaz neatrodas viņu rokās, bet visu nosaka ekonomiskais spiediens. Un sapnis par jūru ir pagaisis."

Domājot par jauniešu piesaistīšanu un noturēšanu, svarīgi saprast, ka tagadējais jaunais cilvēks nav gatavs visu mūžu veltīt vienam darbam un vienai darba vietai. Jaunieši vēlas būt dinamiskā attīstībā, vēlas savas spējas pārbaudīt, piemēram, uz dažāda tipa tirdzniecības kuģiem. Pārmaiņas, iespējams, ir vienīgais veids, kā jaunais cilvēks uztver iespēju izziņāt pasauli un pilnveidoties profesijā, bet, lai to izdarītu, jaunajam speciālistam ir nepieciešamas ļoti daudzas kvalifikācijas, kas jāaplūcina ik pēc pieciem gadiem.

Ibērs Ardilons: "Starptautiskais regulējums kļūst arvien stingrāks, un tas faktiski nedod jūrniekiem iespēju manevrēt un vienkārši mainīt specializāciju. Iestājas rutīna un apnikums, tādēļ pēc kāda laika jaunie speciālisti vēlas pamest darbu jūrā."

Pats svarīgākais ir runāt ar jauniešiem par jūras karjeru

Vēl viens jautājums ir multinacionāla apkalpe uz kuģa, kas iesākumā jauniešiem šķiet ļoti interesanti. Pēc pirmās jūras prakses kadeti parasti ar aizrautību stāsta par jauniegūto pieredzi komunikācijā. Viņi mācās būt toleranti, saprast citas kultūras, reliģijas un nacionalitātes cilvēkus. Bet jau pēc studijām, nonākot darbā uz kuģa, kur starp aptuveni piecpadsmit divdesmit apkalpes locekļiem ir desmit vienpadsmit dažādu tautību cilvēki un nereti viņš ir vienīgais savas tautības un valodas pārstāvis, domas mainās. Cilvēks saprot, cik grūti būt vienam, ja nav ar ko parunāt dzimtajā valodā. Viņš jūtas izolēts, dzīve kļūst nepanesami grūta, un cilvēks vairs nevēlas turpināt jūras karjeru.

Ibērs Ardilons: "Ne mazāk svarīgs arguments motivācijai palikt kuģniecības industrijā ir vecāko kolēģu attieksme. Tas ir vispārzināms fakts, ka vecāka gadagājuma kolēģi uz kuģa vienmēr mēdz kritizēt jaunāko kolēģu darbu.

Pirms dažiem gadiem kāds kadets savā pirmajā praksē uz tankkuģa bija tik izmisis, ka, iebraucot Roterdamas ostā, izteica vēlmi pamest kuģi pirms prakses beigām. Kuģošanas kompānijas birojā neviens nesaprata, kas noticis un kāpēc jauniešs vairs nevēlas palikt uz kuģa. Skaidrība radās, kad apskatījām kuģa apkalpes sarakstu: kadets vienīgais bija jaunāks par piecdesmit gadiem un bija spiests katru dienu klausīties runas par pensijas gaidīšanu."

Kādā Francijas jūrniecības žurnālā bija intervija ar kuģa kapteini, kurš izglītību ieguvis Francijas tirdzniecības flotes koledžā. Uz jautājumu, vai viņš iesaka jauniešiem mācīties šajā izglītības iestādē, kapteinis atbildēja: "Jā, bet tikai ar noteikumu, ja skola dod pārliecību, ka iegūtās zināšanas būs izmantojamas arī krasta darbā, lai jaunais cilvēks būtu drošs, ka varēs atrast darbu pēc tirdzniecības flotes atstāšanas, jo šodien ir arvien grūtāk ilgstoši būt tālu no ģimenes, un ar to jārēķinās."

Joprojām ir neatbildēti jautājumi. Kāpēc šodien? Kāpēc agrāk tā nebija? Kāpēc šodien īpaši jāmotivē jauniešs, kurš domā par karjeru jūrā?

CESMA prezidents kapteinis Ibērs Ardilons ir pārliecināts, ka jātiekas un jārunā ar jauniešiem, lai parādītu, cik plaša ir jūrniecības nozare un cik plašas ir tās piedāvātās iespējas. "Jūrniecības pasaule nav tikai darbs jūrā, bet pieredze darbā uz kuģiem ir noderīga, lai spētu strādāt saistībā ar jūrniecības nozari," savu viedokli pauž CESMA prezidents. "Mūsu pienākums ir stāstīt patiesību par dzīves un darba apstākļiem jūrā un tai pašā laikā parādīt reālās iespējas, ko pavērs tik specifiskas izglītības iegūšana. Pats svarīgākais ir runāt ar jauniešiem par jūras karjeru, bet, lūdzu, vienmēr pozitīvi! Protams, to darīt būtu daudz vieglāk, ja jūrniekiem atdotu kaut nelielu daļu tās brīvības, ko viņiem atņēma pirms daudziem gadiem."■

Kopā cīnās par sociālo vienlīdzību

Tūkstošiem arodbiedrības darbinieku un biedru 27. martā pulcējās Briselē uz noslēguma demonstrāciju kampaņai “Par godīgu transportu Eiropā”, kuru vadīja un organizēja Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF). Kampaņa, kas norisinājās no 22. līdz 27. martam, bija vērsta pret sociālo dempingu Eiropas transporta sektorā, par cienīgiem darba apstākļiem un algām, kvalitatīvu un drošu darbu, kā arī uzticamu servisu.

Transporta nozares darbinieki un arodbiedrības izvērta protesta akcijas visā Eiropā, kuru laikā lika ieklausīties protestos pret dažādiem pārkāpumiem, dzelzceļa nozares privatizāciju, darbaspēka tirdzniecību kruīza nozarē, iebiedēšanu un uzmākšanos, kā arī pret pārmērīgu ostu un kuģu automatizāciju. Protestu organizētāji transporta nozares darbinieku vārdā puda viedokli, ka Eiropas Savienības Mobilitātes pakotne, kuras mērķis ir pārskatīt un precizēt esošo nozares regulējumu, neatspoguļo patiesos centienus, tāpēc reforma būtībā ir nonākusi strupceļā. EP Transporta komitejas virzītā reforma lobē Rietumeiropas valstu intereses, no tirgus cenšoties izspiest Centrāleiropas un Austrumeiropas valstis. To publiski ir paudis arī EP Transporta un tūrisma komitejas loceklis eiroparlamentārietis Roberts Zīle, kurš uzsvēris, ka īpaši centieni šajā virzienā ir Francijas prezidentam Makronam.

Noslēguma demonstrācijā piedalījās arī pārstāvji no Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības. 2019. gada 27. martā LTFJA delegācija, kurā bija arī trīs jūrnieki, kopā ar daudzskaitlīgu transporta nozares darbinieku pulku un transporta darbinieku arodbiedrībām no visas Eiropas ieradās Briselē, lai aizstāvētu savas tiesības uz cienīgu darbu transporta sfērā, šādā veidā padarītu Eiropu solidārāku, parādot arodbiedrības kustības saliedētību.

ITF ģenerāldirektors Stīvens Kotons: “Vairāk nekā desmit miljoni eiropiešu strādā Eiropas transporta nozarē – uz sauszemes, jūrā un gaisā, dodot ieguldījumu Eiropas ekonomikā. Tāpēc ir vairāk nekā godīgi prasīt, lai pienācīgi tiktu novērtēts viņu darbs un ieguldījums. Maijā, kad notiks Eiropas Parlamenta vēlēšanas, ir ļoti svarīgi atdot savu balsi tiem deputātu



kandidātiem, kuri izturas atbildīgi pret transporta politiku Eiropā.”

ETF prezidents Franks Morels: “Mēs esam šeit, lai pamodinātu Eiropas Parlamenta deputātus, kuri joprojām ignorē transporta darbinieku prasības un bez izpratnes izturas pret tiem nozares cilvēkiem, kuri vairo Eiropas labklājību un ceļ dzīves līmeni.”

Pēc atgriešanās no Briseles savu viedokli puda jūrnieki.

Vecākais mehāniķis Roberts Veide-manis: “Šis grandiozais un iespaidīgais pasākums bija noorganizēts augstākajā līmenī, tāpēc demonstrācija noritēja bez konfliktiem, ja nu vien dažas nesankcionētas petardes un uguļošanas, pret ko policija tomēr izrādīja iecietību un sapratni.

Bet demonstrācijas apmēri liecina par to, ka Eiropā problēmu netrūkst un viss nav tik gludi un skaisti.”

Galvenais inženieris Sergejs Seņins: “Demonstrācijā piedalījās praktiski visas Eiropas transporta darbinieku arodbiedrības. Mēs kā LTFJA pārstāvji atbalstījām Eiropas Transporta darbinieku federācijas izvirzītās prasības – taisnīgus darba noteikumus transporta nozarē. Tūkstošiem cilvēku gāja pa Briseles ielām, lai paustu savu viedokli, un tas parāda, cik liels spēks ir vienotībā.”

Kapteinis Jevgeņijs Gordejevs: “Bija jauki būt daļai no Eiropas Transporta darbinieku federācijas un streika laikā Briselē redzēt, cik daudzu valstu pārstāvji un dažādu nozaru transporta darbinieki no visas Eiropas savā starpā ir solidāri. Iegūstot dažādus amatus, mēs visi kopā cīnāmies par sociālo vienlīdzību un visi vēršam skatienu vienā virzienā.

Lai gan Latvija ir maza ES valsts, tomēr streika laikā mēs to neizjutām, jo visi cilvēki bija draudzīgi un bija gatavi kopā cīnīties pret sociālo dempingu.■

Noskaidroti “Enkurs 2019” finālisti



Martā un aprīlī norisinājās jūrnieceības nozares konkursa vidusskolēniem “Enkurs 2019” pusfināli. Tajos skolu komandas sacentās par tiesībām startēt konkursa finālā. Finālā iekļuva divpadsmit komandas – Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Bauskas Valsts ģimnāzijas, Rīgas 10. vidusskolas, Ventspils 4. vidusskolas, Preiļu Valsts ģimnāzijas, Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, Jēkabpils Valsts ģimnāzijas, Rēzeknes 5. vidusskolas, Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas, Tukuma Raiņa vidusskolas, Rīgas Ķengaraga vidusskolas un Aizputes vidusskolas skolu komandas. Fināls plānots 27. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā.

Konkurss “Enkurs” norisinās jau 13. sezonu, taču šogad pirmo reizi tika rīkotas reģionālās atlases kārtas Rēzeknē, Bauskā un Liepājā, kurās vidusskolēni mēroja spēkiem jūrliešu zināšanās un prasmēs, lai apliecinātu tiesības startēt pusfinālā.

Pusfinālā, kas notika “Novikontas” Jūras koledžā, vairāki uzdevumi bija jāpilda, izmantojot profesionālos kuģu vadības treniņierus, bez tam pilnā ugunsdzēsēju ekipāžumā jādodas piedūmotā labirintā meklēt un nogādāt drošā vietā “cietušo”, kā arī jādemonstrē zināšanas ģeogrāfijā.

Pusfinālā jūrnieceību mācību centrā “LAPA” skolēni vadīja gan airu, gan motorlaivu pa Daugavā nospraustu trasi, mēroja spēkiem ugunsdzēsības – glābšanas stafetē un uzdevumā baseinā, kur bija “jāglābjas”, apgriežot apgāzušos glābšanas plostu un iekļūstot tajā.

Rīgas brīvostā notikušajā pusfinālā komandas pieņēma ziņojumu no “cietušā”, izmantojot Krasta apsardzes dienesta sakaru aparāturu, atlika cietušā koordinātas jūras kartē un pēc tam ar Jūras spēku ātrgaitas kuteri devās meklēt pašu “cietušo” ostas akvatorijā. Šajā pusfinālā bija arī uzdevums uz ledlauža “Foros”, kurā bija jādemonstrē zināšanas par kuģa iekārtām un aprikojumu un spēja orientēties uz kuģa klāja, kā arī uzdevums, kurā pārbaudīja



komandas saliedētību, airējot glābšanas plostu noteiktā maršrutā.

Visos pusfinālos bija pirmās palīdzības sniegšanas uzdevums un virves vilkšana.

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

Konkursu “Enkurs” organizē un atbalsta Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrnieceības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceību arodbiedrība, “Novikontas” Jūras koledža, Latvijas Jūras akadēmija, Liepājas Jūrnieceības koledža, Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests, AS “Tallink Latvija”, Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas SEZ osta, SIA “LAPA Ltd.”, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, SIA “LSC”, SIA “Duna Marine Shipmanagement”, “Norbulk Shipping U.K. Limited”, SIA “Atlas Services Group Latvia”, SIA “LAT B.G.I.”, SIA “OSM Crew Management”, “Anglo Eastern (UK) Limited Latvia”, SIA “BSM Crew Service Centre (Latvia)”, SIA “Utkilen Baltic”, kā arī Rēzeknes, Bauskas un Liepājas pašvaldības. ■

Liepājas Jūrniecības koledžas ziņas

Koledžā uzstādītas jaunas radiosakaru simulācijas iekārtas

Valsts izglītības satura centra īstenotā projekta "Nozaru kvalifikācijas sistēmas pilnveide profesionālās izglītības attīstībai un kvalitātes nodrošināšanai" ietvaros Liepājas Jūrniecības koledžā uzstādīta jauna radiosakaru simulācijas iekārta – GMDSS simulators, kas jau savienots ar izglītības iestādes iekārtu infrastruktūru, nodrošinot papildus piecas darba vietas.

"Liepājas Jūrniecības koledžā topošie kuģu vadītāji apgūst Globālās jūras negadījumu un kuģošanas drošības sakaru sistēmas (GMDSS) jeb avārijas radiosakarus, kas paredzēti gadījumiem, ja ar kuģi notikusi nelaime. Uz katra kuģa, kas atrodas jūrā, ir jābūt radio aprīkojumam, ar kuru var pārraidīt un saņemt avārijas ziņojumus, piemēram, no viena

kuģa uz otru, vai noraidīt ziņojumu krasta radiostacijai, ja nepieciešama palīdzība. Tas ir primārais šo radioiekārtu uzdevums," stāsta GMDSS pasniedzējs Normunds Reiznieks. "Mēs topošajiem kuģu vadītājiem mācām, kā pareizi darboties ar GMDSS iekārtām. Uz kuģa kapteinis vienu no sardzes stūrmaņiem parasti norīko par atbildīgo personu radiosakaru uzturēšanai gan nelaimes gadījumā, gan sniedzot palīdzību. Radiosakaru iekārtu ir daudz, un tās ir piemērotas dažādiem attālumiem un vajadzībām. Lai ar šīm iekārtām jaunie stūrmaņi prastu darboties, jūrskolas audzēkņi ceturtajā kursā, bet koledžas studenti otrajā un trešajā kursā iziet radiosakaru apmācību ciklu. Vispirms viņi apgūst teoriju – kā pareizi veikt visas procedūras, kā izsaukt palīdzību, pēc tam, izmantojot radiosakaru simulācijas iekārtas, mācās, kā šīs procedūras pareizi izdarīt jau praktiski. Dzīvību apdraudoši negadījumi uz kuģa nav ikdienišķa lieta, bet jābūt gataviem jebkurai situācijai. Saku studentiem: ja nezināsiet navigāciju, nenonāksiet Ziemeļamerikā, kā bija cerēts, bet nonāksiet, piemēram, Āfrikā, taču daudz bēdīgākas sekas var būt, ja nemācēsiet pasaukt palīgā avārijas situācijā. Varbūt tas ir skarbi teikts, bet jauniešiem jāsaprot, kāpēc tas viss ir jāapgūst. Tas ir drošības jautājums. Tāpēc visiem stūrmaņiem ir jābūt sertificētiem un jāprot darboties ar radio iekārtām. Ja audzēkņi sekmīgi



nokārto eksāmenu, viņi papildus kuģu vadītāja diplomam saņem arī GMDSS universālā operatora diplomu, kas ļauj kuģot pa visu pasauli. Viņi drīkst strādāt ar visām GMDSS iekārtām visās pasaules jūrās."

Plāno pilnveidot mācību programmas un ieviest e-dokumentu apriti

Liepājas Jūrniecības koledžā sākts projekts labākas pārvaldības nodrošināšanai. Vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka projekta īstenošanas gaitā tiks pilnīgots studiju programmu "Jūras transports", "Kuģu vadīšana", "Jūras transports – kuģu mehānika" un "Kuģu mehānika" saturs, tas tiks salāgots ar nozares vajadzībām un tiks izveidota moduļu sistēma attālinātai apmācībai. Projekta īstenošanas laikā plānoti vairāki starptautiski izvērtējumi un salīdzinošās analīzes, kā arī tiks rīkota konference "Moduļu sistēmas priekšrocības mūsdienu izglītībā".

Projekts paredz, ka tiks pilnveidota arī organizatoriskā un pārvaldības struktūra un koledžas iekšējās kvalitātes vadības sistēma, kā arī ieviesta e-pārvaldības sistēma. "Visi dokumenti, kas tagad ir papīra formātā, tiks pārstrādāti elektroniskā formātā. Tas attieksies gan uz iekšējā, gan

▶▶▶ 30. lpp.

UZZIŅAI

Projekta īstenošanas laiks: 2016. gada 16. decembris – 2021. gada 31. decembris.
Kopējais finansējums – 12 132 050 eiro.
Projektam piešķirtais ES fondu līdzfinansējums – 10 312 242 eiro, nacionālais publiskais finansējums – 1 819 808 eiro.



GMDSS pasniedzējs Normunds Reiznieks rāda, kā topošie kuģu vadītāji tiek apmācīti, lai spētu pareizi rīkoties ar radio iekārtām.

Kas kavē sieviešu un jauniešu ienākšanu jūrniecībā?

2019. gada 8. martā Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) galvenajā mītnē Ženēvā uz starptautisku konferenci kopā sanāca kuģu īpašnieki, Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) un tās dalīborganizāciju, citu jūrniecības nozares organizāciju pārstāvji, lai spriestu par sieviešu un jauniešu lomu un karjeras iespējām starptautiskajā kuģošanas biznesā, īpaši par tiem šķēršļiem un pat diskrimināciju, kas kavē sieviešu un jauniešu ienākšanu jūrniecībā. Piemēram, viens no šķēršļiem, kas kavē sieviešu ienākšanu jūrniecībā, ir obligātā prasība veikt grūtniecības testu, kas daudzās valstīs ieviesta kā diskriminējoša prakse. Savukārt jauniešus no jūrnieku profesijas izvēles var atturēt, piemēram, sociālā komunikācija uz kuģa, atšķirtība no krasta, tas, ka nereti ostās nevar izmantot krasta atvaļinājumu, kā arī salīdzinoši grūtais mācību process, lai iegūtu diplomu.

“Ir neskaitāmas iespējas uzlabot darba un sadzīves kvalitāti, paplašināt izvēles iespējas, novērst atšķirības starp dzimumiem un zaudējumus, ko radījusi globālā nevienlīdzība, tomēr tas nenotiks pats no sevis. Bez izšķirošas rīcības mēs tikai radīsim vēl lielāku plaisu un vairosim pastāvošo nevienlīdzību,” teikts ILO ziņojumā, kas publicēts Ženēvā, gatavojoties ILO 100. gadadienai 2019. gadā.

Konferences dalībnieki bija vienprātīgi, ka nedrīkst atlikt daudzo samilzušo jautājumu risināšanu, tostarp par krasta atvaļinājumu un jūrnieku labklājības jautājumu sakārtošanu, lielākas pretimnākšanas izrādīšanu jaunajiem jūrniekiem – kadeitiem, īpaši meitenēm, lai viņi visi varētu sekmīgi iziet jūras praksi un saņemt nepieciešamās licences.

Ne mazāk svarīgi ir pamesto jūrnieku repatriācijas jautājumi, arī tas, kā ātri sniegt palīdzību jūrniekiem kriminālatbildības, pirātu uzbrukuma un bruņotas laupīšanas gadījumos, kā arī nulles tolerances noteikšana attiecībā uz iebiedēšanu un uzmākšanos.

Konferencē tika pieņemts lēmums ierosināt IMO sasaukt trīspusēju darba devēju, darba ņēmēju un IMO pārstāvju sanāksmi, lai apspriestu virkni konkrētu jautājumu un izstrādātu turpmāko politiku jūrnieku darba apstākļu uzlabošanai.



Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņis Eduards Strautmanis māca, kā pareizi uzvilkt hidrotērpu.

►►► 29. lpp.

ārējā komunikācijā izmantojamiem dokumentiem,” norāda J. Zalomova un piebilst, ka koledžas personāla pārstāvjiem būs iespēja dodies arī pieredzes apmaiņā un iziet apmācības kursu kādā no ārvalstu mācību iestādēm, kurā jau ieviesta un ikdienā tiek izmantota elektroniskās vadības sistēma. Plānotās projekta izmaksas ir 187 199,23 eiro, tai skaitā ES fondu finansējums 159 119,34 eiro, bet valsts līdzfinansējums – 28 079,89 eiro.

Kur mācīties tālāk?

Lai popularizētu jūrnieka profesiju un savu mācību iestādi, Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņi piedalījās

izstādē “Kur mācīties tālāk?”. Liepājas un apkārtnes skolu skolēni jau otro gadu tiek aicināti uz šo vērienīgo izstādi Liepājas Latviešu biedrības namā. Īpaši saistoša tā bija 9. – 12. klašu skolēniem, kuri šobrīd ir lielās izvēles priekšā attiecībā uz nākotnes profesiju.

Savukārt Tukumā notikušajās karjeras dienās “Atnāc un uzzini” Tukuma, Engures un Jaunpils novada pamatskolu un vidusskolu vecāko klašu skolēni varēja gūt informāciju par mācību un prakses iespējām, ko piedāvā Liepājas Jūrniecības koledža, un praksē pārbaudīt savas prasmes, piemēram, uzvilkt hidrotērpu.

Indra Grase

Arodbiedrības stipendijas labākajiem studentiem – topošajiem jūrniekiem

2019. gada februāra beigās LTFJA stipendiju komisija nolēma piešķirt piecas stipendijas 100 eiro apmērā, ko 2018./2019. mācību gada otrajā semestrī saņems labākie pirmā kursa studenti. Divas stipendijas piešķirtas Latvijas Jūras akadēmijas kuģu vadītāju nodaļas studentiem, pa vienai mehānikas un elektromehānikas nodaļu studentiem, bet vienu stipendiju saņēma Liepājas Jūrniecības koledžas kuģu vadītāju nodaļas pirmā

kursa students. LTFJA stipendijas piešķir, lai veicinātu jūrnieka profesijas sekmīgu apguvi. Īpaša uzmanība tiek pievērsta studentiem, kuri skolas laikā piedalījušies konkursā “Enkurs”.

LTFJA tiek apspriesti jautājumi par jūrniecības organizāciju sadarbību, lai vairotu jauniešu interesi par darbu flotē, kā arī vidusskolēnu vidū popularizētu konkursu “Enkurs”.



Eiropas Savienības centieni apkarot pirātismu un bruņotas laupīšanas Āfrikas krastos

Lai uzraudzītu un novērstu pirātismu un bruņotas laupīšanas jūrā, pirātisma apkarošanas operācijām ir nepieciešama pastāvīga jūras spēku klātbūtne. EU NAVFOR savu misiju turpina jau vairāk nekā 10 gadu, un Somālijas piekrastē tajā iesaistīti jūras un aviācijas spēki. 2018. gada 30. jūlijā Eiropas Savienības Padome pagarināja operācijas ATALANTA pilnvaru termiņu līdz 2020. gada decembrim. Operācijas budžets 2018. gadā sasniedza 4,71 miljonu eiro.

Pasauli turpina satraukt pirātisms un bruņoti uzbrukumi starptautiskās jūras tirdzniecības flotes kuģiem Āfrikas krastos. Diemžēl vērojama tendence, ka pirātisms Āfrikā atkal atgriežas. 2011. gadā Āfrikas krastos bija reģistrēts rekordliels pirātu uzbrukumu skaits – 293, 2015. gadā tas nokritās līdz 35, un jau varēja domāt, ka situācija sāk normalizēties un problēma vairs nav tik ļoti samīzusi, bet klusums ir bijis mānīgs, jo 2018. gada notikumi liecina, ka

pirātisms atkal atgriežas. Politiskā un ekonomiskā nestabilitāte ir radījusi labvēlīgu augsni noziedzīgo grupējumu vardarbīgiem uzbrukumiem Austrumāfrikā Adenas līcī un Rietumāfrikā Gvinejas līcī. Novērotāji uzskata, ka noziedzīgo grupējumu aktivitātes veicinājis arī tas, ka, pateicoties dažiem pēdējiem salīdzinoši mierīgiem gadiem, bijis jūtams tāds kā atslābums starptautisko operāciju un vietējo drošības spēku darbības stratēģijā. ES institūcijas gan šādu

pieņemumu noraida, apgalvojot, ka Eiropai ir vitāli svarīga drošība Āfrikas reģionā, jo 90% ES tirdzniecības ar trešajām pasaules valstīm tiek īstenoti pa jūru, ES kuģu īpašnieki pārstāv 30% no pasaules tirdzniecības flotes un aptuveni 35% no pasaules kuģniecības tonnāžas, tā pārstāvot 42% no pasaules tirdzniecības, kas tiek nodrošināta, pārvadājot preces pa jūras ceļiem. Bet pirātu uzbrukumi Āfrikas krastos uzliek

►►► 32. lpp.

►►► 31. lpp.

ievērojamu nedrošības akcentu ES izmantotajiem tirdzniecības ceļiem.

Jau 2014. gadā ES saasināja jūras drošības jautājumu, pieņemot ES Jūras drošības stratēģiju (EUMSS), un jūras drošība kļuva par ES globālās stratēģijas prioritāti. 2018. gadā Eiropas Padome pieņēma ES Jūras drošības rīcības plānu, kas liecina, cik lielu nozīmi Eiropa piešķir jūras ceļu drošībai Āfrikas reģionā. Nestabilitāte abos Sarkanās jūras krastos un Somālijā, konflikti Jemenā ļoti apdraud ES intereses un ietekmē kuģošanas drošību.

2019. gadā un dažos turpmākajos gados projektā "Ostu drošības uzlabošana Rietumu un Centrālajā Āfrikā" ES ieguldīs 8,5 miljonus eiro. Šis finansējums tiks izmantots, lai palīdzētu sakārtot ostu drošības struktūras, lai tiktu ievēroti ISPS drošības standarti un pastiprināta aizsardzība pret bruņotiem uzbrukumiem un laupīšanām ostu teritorijā. Savukārt Āfrikas Jūras drošības stratēģijas programmu (PASSMAR) atbalstam 2019. gadā tiks novirzīti 10 miljoni eiro.

ATALANTA ierobežo pirātu darbības

ES Jūras spēku operācijas ATALANTA darbības zona aptver Sarkano jūru, Persijas līci, Adenas līci un lielu Indijas okeāna daļu, kā arī Somālijas piekrasti, tās teritoriālos un iekšējos ūdeņus, kas ir aptuveni 700 tūkstošu kvadrātjūdžu liela teritorija. ATALANTA ciešā sadarbībā ar Pasaules Pārtikas programmu (WFP) nodrošina, ka tiek apsargāti visi kuģi, kas pārvadā humāno palīdzību Somālijas ūdeņos. Pēc informatīvajiem ziņojumiem par pirātu pārvietošanos un komerckuģu sniegtās informācijas ATALANTA

i

UZZIŅAI

ES par savu misiju uzskata novērst un apkarot pirātismu, aizsargāt Pasaules Pārtikas programmas kuģus, sniegt palīdzību Somālijas varas iestādēm, aizsargāt tirdzniecības kuģus, uzraudzīt zveju, kā arī atbalstīt citas ES misijas un starptautiskās organizācijas, kas strādā, lai nodrošinātu drošu kuģošanu šajā reģionā.



karakuģi identificē aizdomīgus kuģus, novēro un izseko tos, kas, protams, traucē nelikumīgo grupējumu darbībai. Aizdomās turētos pirātus var aizturēt, lai nodotu kriminālprocesam kompetentām valsts iestādēm. Operācijas ATALANTA karakuģi regulāri patrulē starptautiskajos jūras tranzīta koridoros (IRTC) Adenas līcī un Indijas okeānā, lai aizsargātu kuģus, kas izmanto šo kritisko jūras ceļu.

ES Politikas un drošības komiteja (PDK), kas atrodas Eiropas Padomes un Eiropas Savienības augstās pārstāves ārpolitikas un drošības politikas jomā, Eiropas Komisijas viceprezidentes Federikas Mogerīni pakļautībā, veic operācijas ATALANTA politisko un militāro kontroli, kā arī izstrādā stratēģiskās darbības virzību. Operācijas komandieris par visu tieši ziņo PDK, bet Eiropas Savienības Militārā komiteja (ESMK) uzrauga operācijas ATALANTA izpildi.

Viens no ES NAVFOR uzdevumiem ir nodrošināt aizsardzību Pasaules Pārtikas programmas kuģiem, kas sniedz palīdzību un piegādā Somālijai humāno palīdzību. Šie starptautiskās misijas kuģi 2019. gada pirmajos trijos mēnešos Somālijas ostās nogādāja vairāk nekā 1,8 miljonus tonnu pārtikas. Lai panāktu kravas drošu nogādāšanu, ir svarīgi sadarboties ar *Autonomous Vessel Protection Detachments* (AVPD) kā kuģu apsardzes spēkiem, kuru galvenais uzdevums ir aizsargāt tirdzniecības kuģus pret pirātiem un bruņotās laupīšanas draudiem jūrā.

2018. gada decembrī Serbija no Horvātijas pārņēma WFP kuģa "Vessel Petra II" apsardzi, un tai palīdzību sniedza arī Lietuvas un Melnkalnes jūras spēku karavīri.

Diskusijas visaugstākajā līmenī

ES NAVFOR operācijas komandieris ģenerālmajors Čārlzs Stiklends 2019. gada 31. janvārī ATALANTA operācijas galvenajā mītnē Nortvudā rīkoja augsta līmeņa sanāksmi, kurā piedalījās kuģošanas nozares kompāniju un šīs industrijas asociāciju vadītāji, kā arī Spānijas Jūras kara flotes viceadmirālis Antonio Martarels, kurš par operācijas ATALANTA vadītāju kļuva 2019. gada 29. martā, un tagad tās galvenā mītne atrodas Rotā, Spānijā.

Somālijas pirātisma draudu mazināšanā un novēršanā panākumu ķīla ir EU NAVFOR stratēģiskās attiecības ar starptautisko kuģniecības nozari.

ES NAVFOR operācijas komandieris ģenerālmajors Čārlzs Stiklends: "Panākumi gūti, pateicoties mūsu veiksmīgajām partnerattiecībām ar kuģniecības nozari, apvienoto militāro spēku darbībai un labi iedibinātajai aizsardzības praksei. Tikai mūsu kopīgie centieni ļauj ierobežot Somālijas pirātismu. Lai gan sasniegti labi rezultāti, mēs nedrīkstam atslābināt uzmanību šajā reģionā, tāpēc ES NAVFOR misijai ir jāturpinās. Kuģošanas nozare ar cerībām raugās uz ES, lai nodrošinātu brīvu tirdzniecības plūsmu Āfrikas raga



reģionā, kur kuģošanas drošība ir īpaši apdraudēta. Ir svarīgi saglabāt vismaz minimālu jūras desantkuģu preventīvo darbību, tāpat liela nozīme ir nepārtrauktai informācijas aprītei un, protams, arī pašu kuģu labai sagatavotībai kuģošanai pirātisma apdraudētajos reģionos, savstarpējai sapratnei starp ES Jūras spēkiem, Somālijas varas pārstāvjiem un vietējiem Somālijas zvejniekiem, lai iegūtu aktuālu informāciju par iespējamām pirātisma draudiem Indijas okeāna rietumos.”

Spānijas kuģa “ESP Relampago” jūrnieki sadarbībā ar Somālijas desantnieku komandu Adenas līcī uz sava kuģa tikās ar Somālijas zvejniekiem, lai apspriestu situāciju pie Somālijas krastiem un kļūdētu jebkādas bažas, ka militāro kuģu klātbūtne ir vērsta pret miermīlīgiem vietējiem

zvejniekiem. Operācijas ATALANTA dalībnieki informēja zvejniekus par iespējamām pirātisma gadījumiem reģionā, un tas apliecina ES NAVFOR stratēģiju ar jebkādiem miermīlīgiem paņēmieniem panākt kuģošanas drošību un viest skaidrību par situāciju reģionā.

Uzrunā ATALANTA operācijas štābā ģenerālmajors Čārlzs Stiklends, kurš četrus mēnešus bija vadījis operāciju, sacīja: “Mēs kopā esam nogājuši garu ceļu, un jūs tagad turpināsi operāciju. EU NAVFOR nav tikai karakuģi, tas ir jūras drošības spēku tīkls, un jūs veidojat šā tīkla centru.”

Jaunais komandieris kontradmirālis Rikardo Ernandess izteica pateicību Spānijas flotei un ES Militārajai komitejai par uzticību, iecelot viņu par operācijas vadītāju.



2014. gadā būvētais karakuģis “Karlo Margottini” ir 144 metrus garš, tā maksimālais ātrums ir 27 mezgli, apkalpē ir 167 cilvēki. Fregates rīcībā ir divi helikopteri, pretgaisa raķešu sistēma, divas torpēdu palaišanas sistēmas un divi klāja lielgabali.

ES NAVFOR Spānijas karakuģis “ESP Patino” pirātisma apkarošanas misijā ir cieši sadarbojies ar ES NAVFOR Itālijas flagmani “Karlo Margottini”, apgādājot to ar degvielu, ūdeni un visu citu nepieciešamo, lai abi kuģi varētu turpināt patrulēšanu Āfrikas raga rajonā. “Patino” helikopters SH-60B un gaisa kuģis P-3M “Orion” kopīgi veica patrulēšanu.

Kopīgas mācības

Lai apsriestu Adenas līcī notiekošās darbības un vienotos par turpmākās sadarbības stratēģiju, ES NAVFOR kuģa “ESP Relampago” virsnieki tikās ar Japānas Jūras spēku iznīcinātāju “JDS Samidare” komandieri

►►► 34. lpp.



Mācību laikā “ESP Relampago” apkalpe izmantoja izdevību, lai kopā ar Japānas apkalpi no Spānijas helikoptera pa trosi nolaistos uz Japānas kuģa.



ES NAVFOR operācijas ATALANTA komandieru maiņa notiek ik pēc četriem mēnešiem. 2019. gada 9. martā tā notika 31. reizi. Par operācijas komandieri kļuva kontradmirālis Rikardo Ernandess.

Jūrnieki izvēlas labākos

Pirmo reizi jūrniekiem ir iespēja piedalīties un Starptautiskajai jūrnieku labklājības balvai izvirzīt tās personas un organizācijas, kas devušas izcilu ieguldījumu jūrnieku labklājības celšanā. Tradicionāli šo pasākumu ik gadus organizē Starptautiskais jūrnieku labklājības un palīdzības tīkls (ISWAN).



ISWAN izpilddirektors Rodžers Hariss: "Jūrnieki vienmēr ir aicināti izteikt savu vērtējumu kategorijās "gada labākā osta", "gada labākais jūrnieku centrs", "gada labākā kuģošanas kompānija" un "gada izcilākā personība", bet šogad jūrnieki piedalīsies arī galīgā saraksta izvērtēšanā un uzvarētāju atlasē. Kas gan vēl labāk par jūrniekiem pašiem var sniegt objektīvāko vērtējumu visās nosauktajās nominācijās?"

Nominantu sarakstu publicēs 2019. gada jūnijā, bet apbalvošanas ceremonija notiks 11. septembrī "Inmarsat" galvenajā mītnē Londonā Starptautiskās kuģniecības nedēļas ietvaros. ■

"Interiorient Marine Services" uzliek 2 miljonu ASV dolāru lielu sodu

Luiziānas (ASV) tiesa ir uzlikusi divu miljonu ASV dolāru lielu naudas sodu un četru gadu pārbaudes laiku tankkuģu kompānijai "Interiorient Marine Services" par nelikumīgu piesārņojumu Meksikas līcī, kas radies kuģa aprikojuma skalošanas rezultātā. Kuģa vecākie virsnieki bija izdarījuši arī nepareizus ierakstus naftas ierakstu grāmatā. Kuģa kapteinis ir apsūdzēts par nelikumīgām darbībām piesārņojuma radīšanā, ierakstu viltošanā, tiesiskuma traucēšanā, nepatiesu paziņojumu sniegšanā un sazvērēstībā, falsificējot ierakstus un traucējot ASV Krasta apsardzes darbu. Lieta nodota tiesai. ■

►►► 33. lpp.

un virsniekiem. Šādas sanāksmes ir svarīgas, tās palīdz stiprināt sadarbību starp pirātisma apkarošanā un drošības uzturēšanā iesaistītajām valstīm. Japāņi šogad atzīmēs 10 gadu jubileju, kopš tie veic pirātisma apkarošanas operācijas. "JDS Samidare" sadarbojas arī ar Apvienoto jūras spēku pretpirātisma darba grupu (CTF151), kas joprojām ir ATALANTA operācijas galvenais partneris.

Pirātisms jūrā ir reāls drauds ES transporta politikai

Pirātisms jūrā ir reāls drauds ES transporta politikai, bez tam ir apdraudēta arī ES ārējā tirdzniecība, energoapgāde un energodrošība, jūrnieku drošība un humānās palīdzības piegāde. Pirātisms tikai šķietami ir jūrniecības problēma, patiesībā tā ir visas starptautiskās sabiedrības, tirdzniecības un globālās ekonomikas problēma, kas būtiski ietekmē visas pasaules patērētājus. Tā radītais kaitējums varētu vēl palielināties preču un enerģijas piegādes ķēdes pārrāvuma gadījumā, ja pasaules sabiedrība konstruktīvi nevērsīsies pret pirātu darbību vai jūrnieki un kuģu apkalpes atteiksies kuģot pirātisma skartajās zonās. Minētās zonas katru gadu šķērso vairāk nekā 18 tūkstoši ES kuģu, tāpēc vēl arvien pirātisms Adenas līcī un Āfrikas raga reģionā ir stratēģisks drauds Eiropas Savienībai, jo tas iespaido satiksmi galvenajā Eiropas – Āzijas koridorā. Ja rēķina, ka šos reģionus jūras kravu pārvadājumiem kopumā izmanto vidēji ap 30 tūkstošiem kuģu, tad zaudējumi pasaules tirdzniecībai ir daudz ievērojamāki. "Eurostat" dati liecina, ka jūras pirātisms pasaules ekonomikai izmaksā vidēji 120 miljonus ASV dolāru gadā, un šī summa nepieciešama, tikai lai segtu izpirkuma maksas, paaugstinātas apdrošināšanas izmaksas, militāro operāciju uzturēšanu, bruģotas apsardzes apmaksu. Ievērojamus zaudējumus cieš zvejniecības un tūrisma nozares. Par astoņiem līdz desmit procentiem palielinās kuģošanas izmaksas, jo tiek mainīti kuģu maršruti. Kopā rēķinot, zaudējumi kuģošanas biznesam pārsniedz 630 miljonus ASV dolāru gadā.

Kuģniecības uzņēmumi arvien vairāk izmanto Labās Cerības raga jūras ceļu, lai izvairītos no kuģošanas Suecas kanālā un no pirātu skartajiem reģioniem. Pirātisms ir pievilcīgs biznesa veids, ko stimulē katastrofālais ekonomiskais stāvoklis Āfrikas valstīs, tāpēc ar to ir tik grūti cīnīties, neskatoties uz virkni juridisku dokumentu, starptautiskiem regulējumiem un daudznacionālām darba grupām, kas velta lielas pūles un kasmīgas diskusijas pirātisma situācijas apspriešanai Adenas un Gvinejas līčos. NATO un ES centieni, starptautiskās operācijas ATALANTA un "Ocean Shield", Apvienotie jūras spēki (CMF), Starptautiskā darba grupa 151 (CTF-151), INTERPOL Jūras pirātisma darba grupas un ICC Jūrniecības birojs (IMB), kā arī daudzu pasaules valstu iesaistīšanās situācijas noregulēšanā īsti nespēj atrisināt problēmu un tikt galā nedz ar Adenas līcī dominējošajām bruģotajām laupīšanām, nedz kuģu nolaupišanu, izpirkuma maksas pieprasīšanu un nežēlīgu izturēšanos pret gūstā saņemtajiem jūrniekiem Gvinejas līcī. Lai gan Gvinejas līcī pirātu uzbrukumu skaits vēl nav sasniedzis Adenas līča uzbrukumu maksimumu 2010. gadā, tomēr Gvinejas līcis un īpaši Nigērija joprojām ir pasaules pirātisma epicentrs.

Daudzi pauž viedokli, ka jūras spēku klātbūtne Indijas okeānā ir nepietiekama, un ironizē, ka tā ir līdzvērtīga patrulēšanai Eiropas teritorijā ar 20 policijas automašīnām. Savukārt pirātisma radītais kaitējums ir nesamērīgs ar iesaistīto pirātu skaitu, pēc aplēsēm tie ir aptuveni 1500 pirātu, kas rada stresa situāciju Somālijas ūdeņos.

2019. gada 19. martā Eiropas Parlamenta pētniecības dienests (EPRS) Briselē augsta līmeņa konferencē nāca klajā ar dokumentu, kurā atspoguļota padziļināta analīze un aplūkoti svarīgākie uzdevumi saistībā ar drošību jūrā. Darba grupas secinājums ir jau sen zināma patiesība: pirātisms un bruģotu laupīšanu var apkarot, tikai apvienojot militārās un civilās iniciatīvas, bet vispirms ir jārisina Āfrikas valstu ekonomiskās problēmas, un te ar humānās palīdzības piegādi vien būs par maz. ■

Sagatavoja Anita Freiberga
Ilustrācijai izmantots ES NAVFOR foto materiāls



Krievijas naftas tankkuģis saņem naudas sodu par drošības pārkāpumiem

Lielbritānijas Jūras un krasta apsardzes aģentūra (*The Maritime and Coastguard Agency, MCA*) 2018. gada jūnijā Hallas ostā pārbaudīja Krievijas karoga kuģi "Tecoil Polaris" un atklāja virkni pārkāpumu, tai skaitā navigācijas un drošības aprīkojuma nepilnības un lielu neatbilstību Starptautiskajam drošības vadības (ISM) kodeksam. Kuģis tika aizturēts, tā drošības sertifikāts anulēts, un tiesa par pārkāpumiem un absolūtu neiecēnu pret kuģa un apkalpes drošību tankkuģa kapteinim Vitālijam Trofimovam piesprieda naudas sodu 1400 sterliņu mārciņu apmērā plus 24 362 sterliņu mārciņas par ISM kodeksa pārkāpšanu. Soda nauda bija jāsamaksā 56 dienu laikā – līdz 2019. gada februārim, kad bija

plānota jauna tiesas sēde, taču tas netika izdarīts, tomēr tieši pirms tiesas sēdes kapteinis visu soda naudu un tiesas izdevumus pilnībā apmaksāja, tā izvairoties no iespējamās kuģa konfiskācijas parāda segšanai.

"Pārkāpumi bija tik nopietni, ka tie varēja radīt katastrofālas sekas cilvēkiem un videi," tiesas sēdē sacīja Hallas tiesas tiesnesis.

Komentējot notikušo, MCA pavēstīja: "Esam devuši visiem skaidru vēstījumu – ja jūs nemaksāsiet uzlikto naudas sodu un nesegsiat tiesas un pārējos ar lietas iztiesāšanu saistītos izdevumus, mēs liksim lietā visus mūsu rīcībā esošos likumiskos instrumentus un aizturēsim jūsu kuģi vai citus aktīvus, lai piedzītu naudu."■

Ostas valsts kontrole

Vienas no nopietnākajām kuģu pārbaudēm ir ostas valsts kontroles (PSC) pārbaudes, kurām pakļauti visi ostās ienākošie kuģi. Eiropas Jūras ostu organizācijas (ESPO) analītiķi apkopojuši pārkāpumus, ar kuriem visbiežāk nākas saskarties. Kā pirmo un nopietnāko PSC min kuģošanas drošības prasību pārkāpumus, piemēram, nedarbojas radars, avārijas apgaismojums, ir

bojāti glābšanas plosti, glābšanas laivas nav gatavas nolaišanai. Nākamais pārkāpumu kopums saistīts ar jūrnieku darba un atpūtas režīmu, kas nozīmē, ka tiek pārkāptas MLC konvencijas prasības. PSC inspektoriem nācies konstatēt, ka pienācīgi netiek ievērotas Starptautiskā drošības vadības (ISM) kodeksa prasības, tostarp atklāti nederīgi obligātie sertifikāti.

Rietumāfrikas ūdeņi joprojām bīstami jūrniekiem

Rietumāfrikas ūdeņos jūrniekiem joprojām jārēķinās ar pirātisma un bruņotas laupīšanas draudiem. 2019. gada pirmie trīs mēneši šajā reģionā nav bijuši mierīgi, tāpēc Starptautiskā Jūrniecības biroja Pirātisma uzraudzības centrs (IMB PRC), kas strādā nepārtrauktas darbības režīmā, saņemot informāciju par pirātu uzbrukumiem un incidentiem, brīdina kuģu īpašniekus, kuģu kapteinus un apkalpes būt maksimāli piesardzīgiem un stingri ievērot visus noteiktos drošības pasākumus.

Pieci bruņoti pirāti aptuveni 300 jūras jūdžu attālumā no Bajelsas, Nigērija, 3. februārī uzbruka kuģim, nolaupīja trīs apkalpes locekļus un aizbēga. Nigērijas krasta apsardze nosūtīja savu kuģi, lai tas pavadītu cietušo kuģi uz drošu enkurvietu. Trīs nolaupītie apkalpes locekļi tika atbrīvoti 1. martā.

Seši bruņoti pirāti 21. februārī ar ātrgaitas laivu vajāja konteinerkuģi aptuveni 80 jūras jūdžu attālumā no Brāsas, Nigērija. Uz kuģa tika izziņota trauksme, īstenoti pastiprināti drošības pasākumi, un kuģis spēja izvairīties no uzbrucēju manevriem.

16 bruņoti laupītāji no divām ātrgaitas laivām 27. februārī 69 jūras jūdžu attālumā no Brāsas centās iekļūt tankkuģī. Uz kuģa izziņoja paaugstinātu trauksmi, aktivizēja visas drošības procedūras, apkalpe ieņēma drošu patvēruma vietu uz kuģa. Netālu esošais apsardzes kuģis atsaucās uz kapteiņa ziņojumu un devās palīgā, tāpēc uzbrucēji atteicās no sava plāna un pameta incidenta rajonu.

Tajā pašā 27. februāra dienā Brāsas rajonā kāda ātrgaitas laiva tuvojās citam tankkuģim, bet Nigērijas Jūras spēku personāls, kas atradās uz kuģa, uzbrucēju virzienā atklāja uguni, tāpēc pirāti atkāpās.

2. martā bruņoti pirāti iekļuva tankkuģī aptuveni 110 jūras jūdžu attālumā no Lagosas, Nigērija. Tika izziņota trauksme, apkalpe patvērās tā dēvētajā citadelē. Saņemot informāciju par incidentu, IMB PRC informēja Nigērijas krasta apsardzi, kas nosūtīja Jūras spēku apsardzes patruļas laivu, lai sniegtu palīdzību. Jūras spēku komanda iekāpa tankkuģī, uzbrucēji aizbēga, tika apstiprināts, ka visi apkalpes locekļi ir drošībā, un tankkuģis varēja turpināt ceļu.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2018.–2019.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	5205,5	5274,6	1,3
labība un tās produkti	360,2	353,6	-1,8
ķīmiskās beramkravas	514,5	441,7	-14,1
ogles	3189,6	2929,0	-8,2
koksnes šķelda	214,1	285,8	33,5
Lejamkravas	1066,7	967,1	-9,3
naftas produkti	1052,1	958,9	-8,9
Ģenerālkravas	1951,0	2110,7	8,2
konteineri	1190,1	1242,9	4,4
skaits TEU	114114	122882	7,7
Roll on/Roll of	124,7	124,2	-0,4
skaits	19299	16798	-13,0
kokmateriāli	536,2	646,9	20,6
tūkst. m³	626,8	761,5	21,5
metāli, metāllūžņi	77,5	88,0	13,5
Kravas kopā	8223,2	8352,4	1,6

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2018.–2019.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	1332,0	2979,6	123,7
minerālmēsli	93,4	175,6	88,0
ogles	764,4	2012,5	163,3
labība un tās produkti	34,1	178,3	422,9
Lejamkravas	2906,1	2749,8	-5,4
nafta	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	2702,9	2559,1	-5,3
Ģenerālkravas	675,1	654,3	-3,1
konteineri	10,2	0,0	-100,0
skaits TEU	1200	0	-100,0
Roll on/Roll of	547,8	553,2	1,0
skaits	21834	21836	0,0
kokmateriāli	113,5	95,3	-16,0
tūkst. m³	125,3	106,9	-14,7
Kravas kopā	4913,2	6383,7	29,9

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2018.–2019.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	1543,3	1478,3	-4,2
ogles	274,3	422,0	53,8
labība un tās produkti	1013,5	673,6	-33,5
celtniecības materiāli	151,1	194,1	28,5
koksnes šķelda	53,4	122,6	129,6
Lejamkravas	135,4	118,0	-12,9
jēlnafta	6,6	13,1	98,5
naftas produkti	108,2	88,9	-17,8
Ģenerālkravas	319,4	296,4	-7,2
konteineri	9,1	7,2	-20,9
skaits TEU	645	739	14,6
Roll on/Roll of	181,3	170,4	-6,0
skaits	8783	10183	15,9
kokmateriāli	117,9	112,7	-4,4
tūkst. m³	119,6	126,9	6,1
Kravas kopā	1998,1	1892,7	-5,3

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2010.–2019.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	7320,5	7329,2	9484,5	8688,8	9711,3	9157,2	7778,2	9916,0	8263,5	9943,1	20,3
ķīmiskās beramkravas	877,0	1231,0	721,4	718,4	1352,8	880,5	846,6	819,3	625,0	639,5	2,3
ogles	3953,1	4202,2	6310,1	5622,4	5868,4	5725,0	4090,1	5782,3	4228,3	5363,5	26,8
labība un tās produkti	689,5	444,6	972,3	592,1	1071,4	918,3	1160,5	986,3	1410,0	1205,5	-14,5
koksnes šķelda	393,0	327,1	402,4	388,4	260,8	248,6	311,0	473,0	383,8	591,6	54,1
Lejamkravas	5959,9	6160,2	7401,9	7342,4	8072,3	7835,5	6697,4	5849,3	4111,1	3838,5	-6,6
LNG	190,5	134,7	122,3	177,0	133,0	119,0	127,8	105,1	132,3	101,5	-23,3
jēlnafta	113,7	19,9	24,8	22,1	49,8	46,6	14,6	6,3	6,6	13,1	98,5
naftas produkti	5596,7	5953,6	7191,4	7056,5	7761,7	7600,7	6476,3	5656,6	3863,2	3606,9	-6,6
Ģenerālkravas	2337,8	2856,1	3145,7	2937,3	2964,9	2817,7	2537,6	2725,4	3181,2	3394,4	6,7
konteineri	544,4	688,3	922,4	972,6	1029,9	1041,3	973,8	1157,2	1209,4	1250,1	3,4
skaits TEU	51044	67104	88250	95150	96910	98948	95058	111291	115959	123621	6,6
Roll on/Roll of	433,9	620,9	752,4	753,3	774,8	673,2	656,2	718,5	853,8	847,8	-0,7
skaits	31177	40728	46188	46478	47640	39300	38706	42142	49916	48817	-2,2
koksne	1160,6	1153,9	1077,6	906,5	1012,0	974,5	814,8	735,2	996,7	1176,6	18,0
tūkst. m³	1279,1	1339,9	1264,3	1075,2	1191,3	1144,6	967,4	845,7	1130,1	1367,2	21,0
melnie metāli un to izstrādājumi	125,9	233,2	99,4	174,3	97,3	92,1	46,1	34,7	77,5	88,0	13,5
Kravas kopā	15618,2	16345,5	20032,1	18968,5	20748,5	19810,4	17013,2	18490,7	15555,8	17176,0	10,4

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2010.–2019.g. janvāris–marts)

Pārvadājumu iedalījums	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	13281,8	14831,3	17200,0	15834,5	17039,3	16380,8	13003,7	14062,8	11897,8	11659,8	-2,0
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	304,6	211,4	235,2	297,6	267,7	266,7	355,7	295,3	309,8	289,0	-6,7
Starptautisko pārvadājumu apjoms	12977,2	14619,9	16964,8	15536,9	16771,6	16114,1	12648,0	13767,5	11588,0	11370,8	-1,9
Eksporta kravu apjoms	594,6	510,0	533,6	992,1	944,3	438,3	320,3	112,2	70,9	59,0	-16,8
Importa kravu apjoms	1094,1	950,0	896,2	1440,6	1289,3	1105,6	1061,4	843,3	751,8	719,4	-4,3
Kopējais tranzīta kravu apjoms	11288,5	13159,7	15535,1	13104,2	14538,0	14570,1	11266,2	12812,0	10765,3	10592,4	-1,6
Tranzīta apjoms caur ostām	10531,1	11694,3	13861,0	12312,6	14021,6	13722,4	10838,0	11953,8	9376,1	9202,3	-1,9
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	757,4	1465,4	1674,1	791,6	516,4	847,7	428,3	858,2	1389,2	1390,2	0,1

SM informācija



Par projektu “Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā” Rīgas brīvosta saņēmusi GRAND PRIX

Rīgas brīvostas pārvaldes projekts “Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā” ir saņēmis vienu no divām GRAND PRIX balvām kā vērienīgākais un nozīmīgākais 2018. gada projekts konkursā “Latvijas būvniecības gada balva 2018”. Šis konkurss ir lielākais būvju izvērtēšanas konkurss Latvijā, un tam bija iesniegti kopskaitā 143 pieteikumi 10 nominācijās. Otrā GRAND PRIX balvu saņēma projekts “Dziesmu svētku estrādes Mežaparkā pārbūve, Dziesmu svētku estrādes skatītāju lauks.”

Objekts “Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā” ir ostas vēsturē lielākā investīciju projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” otrā kārtā. Otrās kārtas būvniecība tika sākta 2017. gadā, un tās ietvaros realizēti pieci būvprojekti. Veikta visu komunikāciju – elektroapgādes kabeļu, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu, kā arī kravas laukumu un dzelzceļa izbūve. Kravas laukumiem izveidots betona plātņu un asfalta segums. Rūpējoties par vides aizsardzības prasību ievērošanu un Krievu salas teritorijai piegulošo pilsētas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, ap kravu laukumiem uzbūvēts vēja žogs. Projekta un būvniecības darbus veica apvienība “PA

ACB8”, kas sastāv no vadošā partnera uzņēmuma “A.C.B.” un uzņēmuma “8CBR”.

Konkursa žūrijas un ekspertu vērtējumā vislielāko atzinību ir izpelnījies 23 metrus augstais vēja žogs, kas uzbūvēts ap kravas laukumiem vairāk nekā divu kilometru garumā. Vēja žoga galvenā funkcija ir efektīvi slāpēt valdošo vēju ietekmi uz ogļu krautnēm, neļaujot ogļu putekļiem pacelties gaisā un nonākt apkārtējā vidē.

Žūrijas loceklis būvkonstruktors Kārlis Vilkaušs: “Skatot objektu no projekta kvalitātes aspekta, jāuzteic atsevišķi industriāli objekti ar unikāliem risinājumiem, kā, piemēram, putekļu žogs Krievu salā, kur veikti sarežģīti vēja radīto slodžu aprēķini.”

Žūrijas loceklis būvinženieris Igors Šenbergs: “Komandas jāuzteic par uzturēšanās realizēt sarežģītus un unikālus risinājumus, kuri Latvijā tiek lietoti pirmo reizi. Tās nav dēvējamas par inovācijām, jo pasaulē šīs tehnoloģijas jau ir zināmas. Latvijā cilvēki uzturēšanās riskēt, mēģina iedzīvināties, nevis būvē to, pie kā ir pieraduši. Drosmīgi soli attīsta nozari, piemēram, putekļu žogs Krievu salā vai Mežaparka estrādes risinājumi ir jauna pieredze pasūtītājiem, projektētājiem, būvniekiem.”

Ražošanas attīstība pievieno vērtību

Rīgas ostas nākotnes vīzija, kas iezīmēta Rīgas brīvostas attīstības programmā 2019. – 2028. gadam, paredz attīstīt ostu par “gudrās” loģistikas centru ar augstas pievienotās vērtības pakalpojumiem un ražotnēm. Ražošanas attīstība ostā ir veids, kā nodrošināt darba vietas, ieņēmumus un stabilu kravu apgrozījumu ilgtermiņā. To, ka Rīgas osta jau pašreiz ir atraktīva vieta ražotņu izvietojšanai, pierāda vairāki veiksmīgi un strauji augoši uzņēmumi, kas ostā realizē augstas kvalitātes un iespaidīga apjoma ražošanas projektus. No šādu uzņēmumu darbības ostas teritorijā iegūst gan paši uzņēmumi, gan osta.

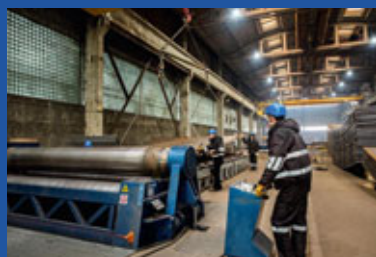
Uzņēmums “Madesta” ražotnē Rīgas ostas teritorijā izgatavo liela izmēra metāla konstrukcijas nāftas, gāzes un dažāda veida beramo materiālu uzglabāšanas tvertnēm. Kompānija sāka darbību 2000. gadā Ukrainā, Krimā. Pēc 2014. gada notikumiem Ukrainā un tiem sekojošajām sankcijām uzņēmums savu darbību pilnībā pārcēla uz Latviju. Šobrīd “Madesta” ir viens no Eiropā lielākajiem dažādu tvertņu ražotājiem. Pērn tas saražoja 25 tūkstošus tonnu produkcijas.

“Šobrīd visi lielākie tvertņu būvēšanas projekti Eiropā notiek ar mūsu līdzdalību,” par uzņēmuma izaugsmi stāsta “Madesta” valdes priekšsēdētājs Sergijs Ganzelinskis. Kopš 2017. gada Eiropā notiek vairāku vērienīgu sašķidrinātās dabasgāzes termināļu būvniecība. To finansē amerikāņu enerģētikas milzis “ExxonMobil”, lai piegādātu Eiropai slānekļa gāzi no ASV. “Madesta” nodrošināja metāla konstrukciju piegādi gāzes termināļa celtniecībai Antverpenē un šobrīd gatavo produkciju termināļa būvei Roterdamā. “Esmu lepns par to, ka Latvija šobrīd nodrošina šo Eiropā un pasaulē lielāko termināļu būvniecību!” piebilst Sergijs Ganzelinskis.

►►► 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

Metāla konstrukciju izgatavošana paaugstinātas bīstamības vielu uzglabāšanai ir tehnoloģiski sarežģīts un zināšanu ietilpīgs process. Piedevām kvalitātes prasības ir tik augstas, ka katra plāksne pirms kraušanas kuģi tiek pārbaudīta ar ultraskaņu, lai gūtu pārliecību, ka viss izdarīts kā nākas. Sergijs Gancelinskis uzsver: "Mēs esam pierādījuši saviem pasūtītājiem, ka varam nodrošināt perfektu kvalitāti un termiņus par konkurētspējīgām cenām. Mums ir vesela virkne priekšrocību, tostarp atrašanās ostā, kā arī iespēja nodrošināt kvalificētu personālu termināļu montāžai."



Kompānijas "Madesta" vadītājs skata lielas attīstības iespējas ražošanai Rīgas ostas teritorijā: "Ostai ir svarīga loma uzņēmuma darbības nodrošināšanā un konkurētspējas celšanā. Gan izejvielu piegāde, gan gatavās produkcijas nogādāšana klientiem lielākoties notiek pa jūru. Turklāt atrašanās ostā ļauj mums piedāvāt klientiem īpašu pakalpojumu – lielizmēra konstrukcijas tiek samontētas jau Rīgā uz ostas pietātnes. Kopā ar ostas termināli "Extron Baltic" izstrādājam risinājumus, kā gatavo lielizmēra konstrukciju iekraut kuģi un piegādāt pasūtītājam, tādējādi saīsinot montāžas laiku un izmaksas. Pagaidām ko tādu var piedāvāt tikai mūsu uzņēmums, un tas ļauj mums būt soli priekšā konkurentiem."



Rīgas brīvostas pārvalde novērtē ostas uzņēmumu sasniegto

Ik gadus Rīgas brīvostas pārvalde novērtē ostas uzņēmumu sasniegto iepriekšējā gadā, pasniedzot Rīgas brīvostas balvas vairākās nominācijās. Šogad nominācijā "Strauja izaugsme" balvu saņēma SIA "Extron Baltic", kas no pavisam mazas stivorkompānijas kļuvusi par ievērojamu ostas uzņēmumu un vairs daudz neatpaliek no ostas TOP 10 kravu termināļiem. Termināli pārkrauto kravu apjoms 2018. gadā pirmo reizi pārsniedza pusmiljona tonnu sliekšni. Jāatzīmē, ka uzņēmuma izaugsme notiek pastāvīgi kopš 2010. gada. Šajā laikā uzņēmums ir kļuvis par lielāko metāla ģenerālkrauvu pārkāvēju Rīgas ostā.

Pasniedzot balvu, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš sacīja: "Šādi uzņēmumi, kas, neskatoties uz ģeopolitiku un dažādām tirgus svārstībām, neatlaidīgi virzās uz priekšu, dod nenovērtējamu ieguldījumu ostas kopējā izaugsme, kā arī iedvesmo un kalpo par paraugu citiem Rīgas ostas uzņēmumiem."

"Extron Baltic" ir lielākais metāla izstrādājumu pārkāvējs Rīgas ostā un viens no nišas galvenajiem spēlētājiem Baltijas reģionā. Metāls ir tā produkcija, kas ar kuģiem ceļo nevis prom no Rīgas, bet tieši otrādi – tiek importēta. Lielākā daļa kravu ar kuģiem ienāk no Krievijas, lai pēc tam pa sauszemes ceļiem dotos pie klientiem Latvijā, Igaunijā, Lietuvā un pat Polijā.

Kas ir uzņēmuma veiksmes stāsta pamatā, par to stāsta SIA "Extron Baltic" rīkotājdirektors Jevgeņijs Šafarevičs: "Izaugsmi veicinošie faktori ir pastāvīgais tirgus pieprasījums pēc metāla produktiem un mūsu termināļa efektīvs darbs, kas ļauj šo kravas daudzumu apstrādāt. Savukārt mūsu klientiem iespēja izdevīgi nosūtīt kravas caur mūsu termināli ļauj paaugstināt savu metāla produkcijas apgrozījumu Baltijas reģionā."

Trīspadsmit hektāru plašajā teritorijā, kurā saimnieko "Extron Baltic", agrāk atradās betona konstrukciju ražotne. Tās infrastruktūra – celtni un plašās noliktavas – izrādījās izcili piemērotas metāla produkcijai. Arī dzelzceļa pievedceļam ir liela nozīme, tas paver iespēju uzņēmumam pārkraut ne vien metālu, bet arī graudus un citas beramkravas. "Dzelzceļa pievedceļi ir obligāts nosacījums, lai būtu šajā spēlē. Ja runājam par beramkravām, tad visas tranzitkravas ienāk tikai un vienīgi ar dzelzceļa transportu," piebilst Jevgeņijs Šafarevičs.

Uzņēmumā "Extron Baltic" domā arī par tālāko attīstību. Pārkrautais pusmiljons tonnu ir tuvu termināļa pašreizējai maksimālajai kapacitātei, bet blakus "Extron Baltic" Daugavas kreisajā krastā atrodas 40 hektāru neapgūtas teritorijas. Uzņēmuma vadītājs min, ka sadarbībā ar citiem ostas uzņēmumiem tiek apsvērta šīs teritorijas apgūšana.



Rīgas centru atbrīvo no ogļu kravām

Lai atbrīvotu Rīgas pilsētas centru no ogļu kravām un pārvietotu ogļu pārkraušanu uz jauniem, ar mūsdienīgām tehnoloģijām aprīkoti termināļiem Krievu salā, Rīgas brīvostas pārvalde 2012. gadā sāka projektu "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra". Šā gada februārī līdz ar pirmo ogļu kuģu pietauvošanu un uzkrāšanu ir sākuši darbu abi Krievu salas termināļi – SIA "Strek" un SIA "Rīga Coal Terminal". Tas nozīmē, ka lielākais investīciju projekts Rīgas ostas vēsturē ir pavisam tuvu veiksmīgam noslēgumam.

Jau šobrīd visas ogļu kravas, kas ienāk Rīgas ostā, tiek piegādātas tieši uz Krievu

salas termināļiem un izkrautas jaunajos kravas laukumos. Savukārt no Eksportostas teritorijas ar kuģiem tiek izvestas tur līdz šim uzkrātās ogļu kravas. Stāsta Rīgas brīvostas pārvaldes Krievu salas projekta vadītāja Sanita Kaire: "Šobrīd Krievu sala jau ir pilnībā funkcionāla. Jau kopš februāra sākuma Krievu salas stacijā ienāk vilcieni, un abos termināļos – gan "Rīga Coal Terminal", gan "Strek" tiek krauti kuģi."

SIA "Strek" piestātnē pirmais kravas kuģis – ogļu balkeris "Trina Oldendorff" pietauvojās 18. februārī. Tas uzņēma 69,3 tūkstošus tonnu ogļu un devās uz Amsterdamas ostu. Savukārt SIA "Rīga Coal

Terminal" pirmo kuģi – balkeru "RB MYA" sagaidīja 26. februārī. Tas no Rīgas aizveda 77 tūkstošus tonnu ogļu, ar kurām devās uz Portotorresas ostu Sardīnijā.

Paralēli kravu kraušanai Krievu salā turpinās moderno kraušanas iekārtu un konveijera līniju ieregulēšana un pārbaudes, kā arī tehnoloģisko procesu testēšana. Tuvāko nedēļu laikā visas ogļu kravas atstās Rīgas centru un pārcelsies uz Krievu salu, kur tās tiks pārkrautas videi draudzīgākā veidā. Jaunāko kraušanas tehnoloģiju izmantošana un vairāk nekā divus kilometrus garais vēja žogs neļaus ogļu putekļiem nonākt apkārtējā vidē. ■

Sadarbība veicinās mazo un vidējo ostu attīstību

Latvijas prezidentūras Baltijas jūras valstu padomes (BJVP) Ilgtspējīgas jūrlietu ekonomikas ekspertu grupas ietvaros 2019. gada 3. un 4. aprīlī Jūrmalā notika konference "Ilgtspējīgas jūrlietu ekonomikas attīstība: Baltijas jūras reģiona mazo un vidējo ostu iespējas un izaicinājumi". Tā tika organizēta sadarbībā ar BJVP sekretariātu un Eiropas Komisijas Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorātu. Baltijas jūras reģions ir bagāts ar jūrnieceības un zvejniecības tradīcijām, un mazās un vidējās ostas veido nozīmīgu Baltijas jūras reģiona ostu infrastruktūras daļu. Mūsdienās ostu segmentos notiek koncentrēšanās uz arvien



lielākas kravnesības kuģiem, līdz ar to – uz lielākām ostām. Tajā pašā laikā mazās un vidējās ostas ir vitāli svarīgas piekrastes pašvaldībām un reģioniem, tās veido pamatu uzņēmējdarbības attīstībai un nodrošina

darba vietas. Lai stabilizētu un uzlabotu šo ostu darbību, ir vajadzīgi radoši risinājumi ostu infrastruktūras attīstības un finanšu ilgtspējas nodrošināšanai.

►►► 39. lpp.

Konferencē piedalījās vairāk nekā 70 dalībnieku no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas, Zviedrijas, Dānijas, Somijas, Vācijas, Beļģijas, Norvēģijas, Krievijas, Portugāles, kā arī BJVP sekretariāta un Eiropas Komisijas Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorāta pārstāvji.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: "Jautājums par mazajām un vidējām ostām ir ļoti aktuāls visām Baltijas jūras reģiona valstīm. Ostas veicina ne tikai ekonomikas attīstību, bet arī rada jaunas darbavietas, atbalsta tūrismu un veicina reģionālo attīstību. Mazās ostas var sekmēt Baltijas jūras reģiona izaugsmi, tāpēc mums ir jāpārslēdzas, ka ostas ir ne tikai ekonomiski pieejamas, bet arī videi draudzīgas."

Konferences atklāšanā BJVP ģenerāldirektore Maira Mora uzsvēra, ka Baltijas jūras reģiona jūras ekonomikas izaugsmes potenciālu var izmantot labāk. "Ja piekrastes valstis aktīvi sadarbosies visās jūrmieciņas darbības jomās, jūras ekosistēmas būs iespējams labāk aizsargāt. Tas veidos Baltijas jūras reģionu kā vienu no drošākajiem un pievilcīgākajiem galamērķiem pasaulē, lai to apmeklētu vai veiktu uzņēmējdarbību," sacīja Mora.

Latvijas transporta attīstības programma uzdod mazajām ostām apmierināt divas atšķirīgas vajadzības: pirmkārt, ostu pārvaldēm uzturēt ostu infrastruktūru par tiem līdzekļiem, kādus var iekasēt no ostā apkalpotajiem kuģiem, otrkārt, lai pašvaldību teritorijās būtu darba vietas, tātad lai valsts saņemtu nodokļus.

Jānis Megnis, kurš kopš deviņdesmito sākuma, kad mazās ostas apvienojās Mazo ostu asociācijā, pilda asociācijas prezidenta pienākumus, uzskata, ka tagad viņa amats ir vairāk dekoratīvs, bet Likumā par ostām ir noteikts, ka asociācijai ir viena vieta pie Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes galda, tāpēc dotās balss tiesības ir jāizmanto. Notiek intensīva komunikācija, piemēram, par Eiropas projektiem, tostarp par Latvijas un Igaunijas pārrobežu projektu par jahtu ostu infrastruktūras izveidi.



"Līdz 2001. gadam mazo ostu infrastruktūru palīdzēja uzturēt Ostu attīstības fonds. Tad nāca laiks, kad ostu infrastruktūru ne vien sakārtot, bet pat attīstīt varēja par Eiropas Savienības fondu naudu. Tagad tuvojas brīdis, kad šo infrastruktūru nāksies uzturēt par savu naudu, tāpēc jābūt izvērtētai mazo ostu attīstības stratēģijai," uzskata Jānis Megnis.

Latvijā joprojām visas ostas, izņemot trīs lielās – Rīgu, Ventspili un Liepāju, pēc inerces tiek sauktas par mazajām ostām. Zem šī apzīmējuma savas dienas vada Salacgrīvas, Skultes, Lielupes, Engures, Mērsraga, Rojas un Pāvilostas ostas. Katra no tām gājusi savu attīstības ceļu, piedzīvojusi pacēlumus un kritumus, objektīvus šķēršļus un iespējas, bet visām ir kas kopīgs – tās ir bijušās zvejas ostas, kurām pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas ir bijis visai sarežģīts un samudzināts privatizācijas laiks un īpašuma tiesību nostiprināšana. Būtībā trīs no tām sauktajām mazajām ostām būtu pelnījušas, lai tās pārdēvētu par reģionālajām, jo šo ostu biznesa aktivitātes, kravu veidi un apgrozījums ievērojami atšķiras, piemēram, no Lielupes ostas nekāda apgrozījuma un Engures ostas visai bēdīgās situācijas.

Konferencē tika izskatīti ilgtspējīgas Eiropas Savienības Zilās izaugsmes jautājumi sasaistē ar pašreiz notiekošo ES Stratēģijas Baltijas jūras reģionam Rīcības plāna aktualizēšanu. Konferences dalībnieki dalījās zināšanās un pieredzē par tādām jautājumiem kā mazo un vidējo ostu pašreizējās iespējas, izaicinājumi, risinājumi un labā prakse. Gandrīz visi konferences dalībnieki pauda viedokli, ka, tikai stiprinot sadarbību, tai skaitā arī pārrobežu sadarbību, ilgtermiņā varēs sekmīgi attīstīties Baltijas reģiona mazās un vidējās ostas. ■

Karostas Industriālā parka teritorijas attīstība

Liepājas SEZ valde atbalstīja jaunas rūpnīcas būvniecību Karostas Industriālā parka teritorijā. SIA "EB Liepāja" plāno tuvāko gadu laikā uzbūvēt jaunu rūpnīcu, kas, izmantojot modernas tehnoloģijas, ražos būvkonstrukcijas. Projekta ietvaros integrēs arī vēsturisko Karostas apbūvi. Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, uzņēmēji novērtē sakārtoto infrastruktūru un inženierkomunikāciju pieejamību, kas sadarbībā ar pašvaldību izbūvēta Karostas Industriālā parka teritorijā. "Vēl viena jauna ražotne ir vēl viens nozīmīgs solis Karostas attīstībā, veidojot to par mūsdienīgu ražošanas un ostas termināļu attīstības centru, kas dos jaunas darba vietas ar konkurētspējīgu atalgojumu," uzsver Jānis Lapiņš. Jau šā gada jūnijā plānots atklāt LSEZ SIA "Jensen Metal" jauno metālapstrādes ražotni Karostas Industriālā parka teritorijā, Virssardzes ielā 11.

Karostas Industriālā parka izveide tika sākta 1999. gadā, diemžēl degradētās militārās teritorijas un inženierkomunikāciju trūkuma dēļ uzņēmēji visai skeptiski skatījās Karostas virzienā. 2014. gada 24. septembrī starp Valsts reģionālās attīstības aģentūru un Liepājas pilsētas pašvaldību tika noslēgta vienošanās par Eiropas Savienības fonda projekta "Uzņēmējdarbības teritoriju un nepieciešamās publiskās infrastruktūras attīstība Liepājā" īstenošanu. Projekts paredzēja veikt Zemgales un Virssardzes ielu un ar to saistītās publiskās infrastruktūras rekonstrukciju, kā arī industriālo teritoriju rekultivāciju starp Zemgales un Virssardzes ielu. 2015. gada jūlijā projekts tika pabeigts un sakārtotā teritorija turpat 20 hektāru platībā nodota ekspluatācijā.

2017. gada oktobrī LSEZ pārvalde noslēdza pirmo nomas un apbūves tiesību līgumu ar AS "Jensen Metal Holding" meitas uzņēmumu LSEZ SIA "JM Properties" par jaunas metālapstrādes rūpnīcas būvniecību



Karostas Industriālā parka teritorijā. Pirmajā posmā "JM Properties" būvē ražošanas telpas aptuveni 11 000 m² platībā "Jensen Metal" furnitūras ražošanas departamentam, ietverot visas nepieciešamās specifikācijas videi draudzīgam un bezzudumu ražošanas procesam ar maksimāli iespējamu automatizāciju. Jauno rūpnīcu sāka būvēt 2018. gada jūnijā, un plānots, ka darbu tā sāks 2019. gada jūnijā.

"Jensen Metal Holding" meitas uzņēmums "JM Properties" plāno ražošanas uzņēmuma "Jensen Metal" vajadzībām turpināt attīstības projektus Karostas Industriālā parka teritorijā. Liepājas SEZ valde 2019. gada 1. martā nolēma rezervēt zemesgabalu Lazaretes ielā 6 un 6A nomas un/vai apbūves tiesības uz vienu gadu

būvprojekta minimālā sastāvā izstrādei ražošanas ēkai, kurā atradīsies nerūsējošā tērauda departaments.

SIA "Easy Building" jau 2017. gadā sāka izpēti darbu, lai īstenotu ieceri par būvkonstrukciju jeb NV sistēmu ražotnes izveidi Karostas Industriālajā parkā. 2018. gada janvārī starp LSEZ pārvaldi un "Easy Building" tika noslēgts līgums, ar kuru tika rezervētas nekustamā īpašuma Zemgales ielā 11 nomas un apbūves tiesības. "Easy Building" ir izpildījusi nomas rezervēšanas līguma nosacījumus un lūdz noslēgt ar saistīto uzņēmumu SIA "EB Liepāja", kas ir ēkas pasūtītājs un apsaimniekotājs, līgumu par apbūves tiesības piešķiršanu, lai realizētu būvprojektu minimālā sastāvā.

Plānots, ka rūpnīcu sāks būvēt 2020. gada rudenī, bet ekspluatācijā nodos līdz 2022. gada nogalei. Plānotās investīcijas – 5,9 milj. eiro. SIA "Easy Building" uzņēmumu grupa paredzējusi Latvijā ieviest ražošanā jaunas celtniecības tehnoloģijas – NV sistēmu ražošanu, tādējādi samazinot būvkonstrukciju pašizmaksu un reizē iegūstot paaugstinātu kvalitāti un pazeminot būvniecības izmaksas. Plānots, ka, izmantojot videi draudzīgu tehnoloģiju un materiālus, aptuveni 60–70% būvkonstrukciju saražos rūpnīcā, vidē, kas nav atkarīga no laika apstākļiem. ■

LSEZ info



Turpinās Liepājas ostas padziļināšana

Liepājas ostas padziļināšanas darbus Beļģijas kompānija "Jan De Nul N.V." sāka 2019. gada 16. janvārī. Kā uzsvēra "Jan De Nul N.V." Eiropas reģiona vadītājs Kobe Peirss, ostas padziļināšana noris veiksmīgi, atbilstoši laika grafikam, pat nedaudz to apsteidzot. Plānots, ka darbi tiks pabeigti līdz jūlija beigām.

Tāpat Kobe Peirss norādīja, ka Liepājas ostas padziļināšana ir liels izaicinājums, jo tā tika sāka ziemas apstākļos, ir sarežģīta grunts, turklāt liela daļa darbu jāveic atklātā jūrā. Tieši tāpēc "Jan De Nul N.V." darbu veikšanai izvēlējies jaudīgāko tehniku – frēzes tipa zemessūcēju "Fernão de Magalhães".

Vispirms ar frēzi tiek sasmalcināta grunts, tad zemessūcējs to iepilda liellaivās, kas to nogādā speciāli paredzētā vietā jūrā. Uz "Fernão de Magalhães" pavisam ir septiņas frēzes (viena darbojas, sešas remontē),

kuru svars ir 30 tonnu un diametrs trīs metri, bet griešanās ātrums 40 apgr./min. Plānots, ka jau marta beigās padziļināšanas darbos iesaistīsies jūras zemessūcējs "Al Idrisi", kura uzdevums būs iridenās grunts nogulšņu rakšana, un apgrieztā kausa zemes racējs "Vitruvius", jaudīgākais bagars savā klasē, kura



UZZINAI

Liepājas ostā tiek īstenots trešais kuģu ceļu un akvatorijas padziļināšanas projekts pēdējo 20 gadu laikā. Pirmo padziļināšanu veica 1999. gadā, kad kuģu ceļu izraka līdz 10,5 m dziļumam. Tas deva iespēju Liepājas ostai pilnvērtīgi veikt saimniecisko darbību. Otrā padziļināšana tika pabeigta 2015. gadā, tad kuģu ceļos tika sasniegta 12,5 m dziļuma atzīme, bet brīvostas akvatorijā 12 m, lai varētu uzņemt un apkalpot *panamax* klases kuģus.

jauda ir 3,8 MW un kausa tilpums 40 kubikmetru.

ES Kohēzijas fonda projekta "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana" mērķis ir navigācijas drošības paaugstināšana, nodrošinot lieltonnāžas kuģu piekraušanu ostas iekšējā reidā. Projekts paredz kuģošanas kanāla pagarināšanu līdz aptuveni astoņiem kilometriem un padziļināšanu līdz 14,5 metriem, ostas vidus vārtu padziļināšanu un to galvu zemūdens daļas pārbūvi un stiprināšanu. Tāpat plānota kuģu ceļu padziļināšana priekšostas akvatorijā līdz 14,0 metriem, brīvostas viļņlauža un sadalošā mola pārbūve, brīvostas mola atjaunošana un kuģu enkurošanas/tauvošanas vietas izbūve pie brīvostas sadalošā mola. Projekta ietvaros paralēli "Jan De Nul N.V." strādā pilnsabiedrība "LNK Industries Group", kas veic ostas hidrotehnisko būvju atjaunošanu un pārbūvi. ■

“Latvijas pasts” izdod Šlīteres bākai veltītu pastmarku

“Latvijas pasts” izdevis jaunu pastmarku sērijā “Latvijas bākas”, uz tās redzama 1849. gadā būvētā Šlīteres bāka, kas atrodas Dundagas pagastā Zilo kalnu kraujas malā un ir gan virs jūras līmeņa augstākā, gan iekšzemē vistālāk celtā bāka Latvijā. Jaunās pastmarkas pirmās dienas zīmogošana notika 2019. gada 15. martā. Pastmarka “Šlīteres bāka” izdota 80 tūkstošu eksemplāru lielā metienā, un tās nominālvērtība ir 90 eiro centu, kas atbilst vienkāršas A klases vēstules nosūtīšanas izmaksām Eiropas Savienības teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota īpaša aploksne 1000 eksemplāru metienā. Jauno filatēlijas izdevumu dizaina autore ir māksliniece Arta Ozola-Jaunarāja.

Šlīteres bāka atrodas 5,3 kilometrus no Baltijas jūras krasta Šlīteres Zilo kalnu kraujas malā un ir iekšzemē vistālāk celtā bāka Latvijā. Tās torņa augstums ir 26 metri un piektais stāvs atrodas 100 metru augstumā virs jūras līmeņa, no kurienes paveras skats uz Baltijas jūru un Šlīteres Nacionālā parka mežiem.

Bāku 1849. gadā uzcēla Dundagas muizfas barons, lai novērotu meža ugunsgrēkus un tā būtu dienas orientieris kuģiem Baltijas jūras Irbes šaurumā. Bākuguns Šlīteres bākā dega no 1961. līdz 1999. gadam, bet kopš 2000. gada bāka ir viens no Šlīteres Nacionālā parka tūrisma un dabas izglītības objektiem.

“Latvijas pasts” sēriju “Latvijas bākas” sāka izdot 2003. gadā, un šajā laikā pavisam emitētas 14 dažādām Latvijas bākām veltītas pastmarkas: Ragaciema bākai (2018), Rojas bākai (2017), Ovišu bākai (2016), Salacgrīvas bākai (2015), Ainažu bākai (2014), Užavas bākai (2010), Liepājas bākai (2009), Akmeņraga bākai (2008), Papes bākai (2007), Mērsraga bākai (2006), Daugavgrīvas bākai (2005), Miķeļbākai (2004) un Kolkas bākai (2003). ■



Par roņiem mūsu piekrastē

Pagājusī ziema bija visai silta. Piekrastē sniega sega uz ilgu laiku neveidojās, un arī jūra pat pie paša krasta īsti neaizsala. Vienīgais kaut cik nopietnais ledus jūrā parādījās tik pie igauņu salām, bet arī tas ātri izzuda. Un tāpēc jau marta sākumā mūsu smilšainajos līdajos dažādās piekrastes vietās parādījās roņu jaunā paaudze – mazi pelēcīgi pūkaini radījumi.

Tie mulsi mirkšķināja savas lielās acis, noraudzīdamies divainajā pasaulē, kurā nu bija nonākuši. Reizēm kāds no tiem mēģināja niknāk uzšņākt pārāk uzmācīgam divkājainam viedtālruna pašbilžu kārotājam. (Nu, kā tu nenobildēsies kopā ar mazo skaistuli un neieliksi šādu foto sociālajos tīklos?!) Dažs gan pārlieku lielās pūlēs mēģināja mazo ronēnu iedabūt atpakaļ jūrā, kāds cits nesa uz Rīgas zoodārzu. Taču vēl jaunāk bija, ja mazā ronēna vēl maigajā ādā savus zobus mēģināja ielaist bez pavadas brīvē palaisti uz jūras malu pastaigā atvesti suņi.

Tagad mēs roņus aizsargājam un loļojam, taču vienmēr tā nav bijis. Pat aizgājušajā gadsimtā roņi ir bijuši medījami dzīvnieki. Mūsu piekrastē pirms gadiem simt pat teikuši, ka pavasara pusē pienācis laiks doties *roņu zvejā*. Tā senajos laikos patiesi runājuši un pat avīzēs dīķējuši.

Vīri, roņi nāk!

Kādu svētdienas rītu, kad mazirbieši, kā ierasts, sēdējuši savas staltās baznīcas solos un paklausīgi klausījies mācītāja teikto sprediķi, noticis kas negaidīts. Pēkšņi ar skaļu troksni atsprāgušas vaļā baznīcas ārdurvis, un tajās stāvošs vīrs skaļi noteicis pa visu baznīcu: "Vīri, roņi nāk!" Baznīcā sēdošie zveji bez liekas runas un kavēšanās strauji cēlušies kājās un devušies uz jūras krastu. Mācītājam nācies savu runu turpināt tiem baznīcēniem, kuriem roņu zvejā nebija jāpiedalās. Runas teicēju kancelē pēc tam esot pārpņēmušas dziļas skumjas par to, ka vīri nav sagaidījuši dievkalpojuma beigās...

Šis stāsts visai uzskatāmi raksturo daudzu piekrastes iedzīvotāju dzīvi ziemas izskaņā un pavasara pašā sākumā. Ja vasarā un rudenī iekrātie un sagatavotie pārtikas krājumi gāja uz beigām, roņu parādīšanās

piekrastē bija svarīgs notikums. Tā bija iespēja nopelnīt ar roņu ādām un taukiem, nesmādējot arī pašu gaļu. Kaut arī tā daudziem varbūt šķiet ne pārāk labi smakojoša, acīmredzot bija zināmi veidi, kā atbrīvoties no nevēlamās smakas un padarīt gaļu pārtikā lietojamu.

Roņu gaļa kā tukšāku laiku iztikas līdzeklis lietota pat vēl pēc Otrā pasaules kara. Par to man stāstīja kāds Kuivīžu puses iedzimtais, balstoties uz iepriekšējo paaudžu pārstāstiem. Pagājušā gadsimta četrdesmito gadu izskaņā, kad pēc pasaules kara iztikšana bija visai ierobežota, pārtikā roņu gaļu lietota, ja vien izdevies pie tās tikt. Tam gan esot bijis vajadzīgs pavisam mazs un jauns ronis. Pirms gaļas gatavošanas tā divas dienas mērcēta tekošā ūdenī un pēc tam vēl divas dienas turēta piena sūkalās. Kad šādā veidā veikta gaļas pirmapstrāde, saimniece to tālāk gatavojusi saskaņā ar savām iecerēm un receptēm. Katrā ziņā uz galda celtais gala rezultāts bijis varen garšīgs, visi ēduši, pirkstus laizīdami! Malā sēdētāju un vērotāju toreiz neesot bijis.

Latvijā roņu medību laiks tradicionāli bijis februārī un martā, kad roņi iznāk uz ledus un parādās viņu jaunā paaudze. Zemes ziemeļu apgabalos gan situācija nedaudz citāda, un, lūk, kā to pirmskara jaunajai paaudzei skaidro lieliskais stāstnieks Ernests Birznieks-Upītis: "Ledus jūru apdzīvotājiem roņi ir vai vienīgais eksistences avots. Roņu gaļa un tauki noder iedzīvotāju barībai. No taukiem pagatavotais trāns ir vienīgais apgaismošanas līdzeklis garajā polārnaktī, ādu izlieto apaviem, veļai un drēbēm, dzīslas diegiem, zobi aizvieto naglas. Bez roņiem eskimu dzīve nebūtu nemaz iedomājama." Eskimi jeb eskimosi ir liela tautu grupa, kas apdzīvo ievērojamas ziemeļu teritorijas Grenlandē, Kanādā, ASV un Krievijas ziemeļaustrumos.

Roņi medīti vienmēr...

Roņu medības notikušas kopš seniem laikiem. Par mums netālo Roņu salu teic, ka tur roņu mednieki dzīvojuši vienmēr. Varbūt tieši roņu lielais daudzums kādreiz devis salai vārdu, un varbūt tieši roņu dēļ tur savu apmetni izveidojuši pirmie salas iedzīvotāji.

Ziemeļu tautas, kas dzīvo īpaši skarbos apstākļos, roņu gaļu lietojušas pārtikā un ādas apģērba izgatavošanai jau ļoti sen. Zivis, roņi un vaļi nodrošināja šo tautu pastāvēšanu un izdzīvošanu gadsimtiem, varbūt pat gadu tūkstošiem. Bet tolaik cilvēki no jūras pasmēla un paņēma tieši tik daudz, cik nepieciešams izdzīvošanai. Daudz nežēlīgāki laiki jūras kažokzvēriem un vaļiem sākās pirms gadiem divsimt. Feodālo iekārtu nomainījusī kapitālistiskā industrializācija ļoti īsā laikā mainīja pasauli. Uz cietzemes kūpēja jaunuzcelto fabriku skursteņi, bet jūrās līdz ar buriniekiem parādījās ar ogleņiem darbināmi tvaika kuģi. Šo laiku uz jūras lieliski iezīmē populārais amerikāņu rakstnieks Džeks Londonss savā aizraujošajā jūras romānā "Jūras vilks" (1904). Divi viņa varoņi nonāk vientulīgā krastā un, lai pārļautu ziemu, medī roņus "pilnām laivām", griež gaļu strēmelēs un žāvē, kā to dara piekrastes iedzimtjie.

"Tāljūras medības plaši piekopj norvēģi. Uz ziemeļu ūdeņiem viņi izbrauc speciāli būvētās laivās, kas pēc sava lieluma atgādina kuģus. Šie kuģojamie līdzekļi apgādāti ar 80 – 100 HP tvaika mašīnām. Pēdējā laikā vairāk lieto motorlaivas. Katrā laivā 2 līdz 4 mazas laiviņas, krāsotas baltā krāsā. Tās lieto tiešām medību vajadzībām, piebraukšanai roņiem tuvumā. Lai airējot novērstu troksni, airi apsisti duļļu vietās ar roņu ādas gabaliem. Tāljūras roņu medībās norvēģu zvejnieki parasti izbrauc uz 3 mēnešiem.

Plaši roņus medī arī krievi. Jūrās, kur smagāki ledus apstākļi, medību kuģus būvē ledlauža veidā.

Ziemeļu tautas izlieto visu roni. Gaļu ēd, zarnas iztīra, izgludina un lieto logiem, drānām un aizkariem. Sevišķi augstu vērtē no zarnām gatavotu virsģerbu, jo tas nēlaiž caur ūdeni.

Ar jūras ūdeni maisītās asinis vāra un ēd kā zupu vai arī, iepriekš sasaldējot, bauda kā gardumu. Izlieto arī kaulus – balstiem izstieptām ādām un cīpslas – dzijām. Galvenais ieguvums, protams, ir ādas un tauki,” žurnālā “Atpūta” 1940. gada janvārī raksta A. Vilnis.

19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā roņus medī visā Baltijas jūras piekrastē no Dānijas līdz pat Somijai. Somijas dienvidaustrumos ir lielā Saimas ezera sistēma, tajā dzīvo saldūdens roņu pasuga, kurus medī tāpat kā Krievijā Lādogas un Baikāla ezerā mītošos saldūdens roņus. No medīšanas lielos apjomos neizbēgt arī Kaspijas jūrā mītošajiem roņiem, tāpat kā viņu sugas brāļiem Tālajos Austrumos. Baltais jeb civilizētais cilvēks medī roņus lielos rūpnieciskos apmēros, lai iegūtu to ādas, taukus un iekšējos orgānus, gaļu vismazāk. Roņus kā izejvielu *apēd* dažādas kosmētikas un farmācijas ražotnes, dailās dāmas vienubrīd par modernām uzskatījušas roņādas somiņas un dažādus roņu izcelsmes modes aksesuārus. Pat tagad, šajos laikos, farmācijas nozare reklamās kā labu un bagātīgu D vitamīna avotu min roņa aknas un taukus.

Roņu medībām tolaik izmantoja šautenes, harpūnas, īpašus cirtņus ar āķiem un koka vāles. Igaunī izmantojuši arī īpašus roņu ķeršanas tīklus vai likuši lietā vecas, jūrā vairs nelietojamās laivas. Tās zāģējuši uz pusēm, zāģējuma vietu apsuši ar dēļiem, virspusē ierīkojuši lūku, kas zem svara atveras, un tad laivu enkurojuši jūrā. Uz lūkas uzlikta ronim patīkama ēsma, un tas, pēc ēsmas tiekdamies, iekritis lūkā un tur palicis iesprostots. Ar roņu tīkliem igauņi vasarā varēja noķert 100–200 roņu.

Baltajā jūrā pirms Otrā pasaules kara nomedīti 300 000 roņu gadā, Somijā 10 000 – 12 000. Kopumā tur gadā iegūti 80 000 kilogramu roņu tauku. Izveicīgs roņu mednieks varējis divu



mēnešu laikā nomedīt 26 – 80 roņus, par vienu roni saņemot ap 2000 somu marku. Protams, ka mūsu piekrastē šie skaitļi ne tuvu nebija tik lieli. 1938. gadā Zemkopības ministrija izsludināja piecu latu prēmiju par vienu nogalinātu roni. Tiesa, tas bija jāpierāda – nācās uzrādīt roņa apakšzokli un astes ādu. 1940. gadā atalgojums jau pieaug līdz 25 latiem, bet Liepājā par roņu izķeršanu tiek solīta dzīvsvara prēmija – 50 santīmu par roņa kilogramu. Tajā pusē jūrā roņi naski nolasot no mencu āķiem zivis un nodarot zvejniecībai brangu skādi. Domājams, ja roņa svars var sasniegt 300 kilogramu, tam vajag gana daudz mencu, lai ieturētu pusdienas! Roņu nodarītā skāde, izēdot un saplēšot tīklus un murdus, mudina samazināt roņu skaitu Latvijas piekrastē pirmskara laikā un atļaut to medīšanu bez ierobežojumiem.

Kad medības pārvēršas slaktiņā

Viena no vietām, kur pirmskara laikā notika lielākās roņu medības, ir Ņūfaundlendas salas piekraste. Tā ir Kanādai piederoša teritorija, kuru 11. gadsimtā uzzēģelēja slavenais vikings Leifs Ēriksons un nosauca par Vinlandi. Ūdeņi ap Ņūfaundlendu slaveni ar bagātām mencu zvejas vietām jau gadsimtiem ilgi. Acīmredzot tas bija ļoti zināms arī roņiem, un salas apkārtnē pirms kara mēdza uzturēties lieli roņu bari, kuros dzīvnieku skaits sasniedza vai pat pārsniedza miljonu. Un, kur bija lieli roņu bari, tur netrūka mednieku koka

laivās un nelielos dažādas vilkmes roņu medību kuģos. Reizēm medību flotē sezonas laikā bija pat 400 lielāku un mazāku kuģu.

1934. gadā vietējais radio ziņoja, ka kapteinis Kens Ābrams pašrocīgi nomedījis 4000 roņu un to ādas veiksmīgi nogādājis uz kuģa “Beotika”. Pat vēl vairāk, Kens tiek pasludināts teju par roņu medību karali, jo savas dzīves laikā esot nomedījis vienu miljonu roņu! Vai šī ziņa bija patiesa, tagad, protams, pārbaudīt vairs nav iespējams. Jebkurā gadījumā tas raksturo roņu medību apjomus, tie ir milzīgi. Kens gan atzinis, ka roņu medības ir arī visai bīstams pasākums, jo pats savām acīm redzējis, kā koka buriniekus kā riekstu čaumalas saspiež vareni ledus lauki un tie acumirkļi pazūd melnā jūras ūdens caurumā kopā ar nomedīto roņu ādu tūkstošiem un visiem vīriem. Pat šādi traģiski gadījumi, kuri nemaz nav bijuši retums, nav spējuši atturēt ādu medniekus no peļņas gūšanas kāres. Sezona, kurā atļautas roņu medības, bijusi visai īsa – no 14. marta līdz 1. maijam. Tomēr arī šajā laikā reizēm medniekiem izdevies nomedīt ap 700 000 roņu. Tāpēc jau laikam likumsakarīgi, ka pēc tādām *ražīgām* medībām roņu skaits Ņūfaundlendas apkaimē ievērojami mazinājies. Vēl jo vairāk tāpēc, ka mednieki bez žēlastības kāvuši arī pavisam jaunus roņus, kuri vēl nepazina briesmas un no medniekiem nebēga. Esot kritusies arī samaksa par ādu. Kens Ābrams žēlojies žurnālistam, ka reizēm veselu nedēļu nākas

►►► 45. lpp.

braukt pa sniega vētru, cirst nost apledojumu no kuģa takelāžas un, ja vien laimējas, atrast roņu baru.

"Beidzot no masta groza atskanēja sauciens. Mašīnas apturēja, lai izlūki varētu izlietot tālskatus. Viņi bija ieraudzījuši dažus vecus roņus, bet aiz tiem izrādījās vesels ganāmpulks. Beidzot!" Tā atmiņās par zelta laikiem kavējās roņu mednieks Kens Ābrams. Viņiem bija izdevies atrast roņu baru, kurā daži vecie roņi uzmanīja jaunos. Varam tikai iedomāties, ka viss leduslauks tur iekrāsojās asinssarkans... Zinātāji teic, ka pieredzējis roņu mednieks spēj atbrīvot dzīvnieku no ādas nepilnas minūtes laikā.

Pēckara gados lielas roņu medības notiek arī Kaspijas jūras ziemeļdaļās. Uz roņu apdzīvotajām salām 1952. gadā dodas 20 kuģu flotile. Kuģu kapteiņi ziņo, ka ātri vien iegūti pirmie simti tonnu tauku, un ekspedīcijas kolektīvs apņemas līdz Lielās Oktobra revolūcijas 35. gadadienai savu darba uzdevumu izpildīt ar uzviju. Pēc trim gadiem Kaspijas roņu medībās jau dodas 40 kuģu liela flote, ar aviācijas palīdzību ātri vien tiek atrasti roņu bari un nometāti pirmie 6000 dzīvnieku. Tajā pašā 1955. gadā no Ohotskas jūras Tālajos Austrumos ziņo, ka arī tur atrasti lieli roņu bari un pirmajās trijās dienās jau nometāti ap 1500 dzīvnieku.

Par roņu aizsardzību PSRS Baltijas jūras reģionā nopietni sāk domāt tikai īsi pirms 1980. gada. Visas Latvijas reģionālās avīzes pārstaigā publikācijas par nepieciešamību aizsargāt Baltijas jūras roņus, kuru skaits strauji iet mazumā. Lielu un labi pamanāmu rakstu pirmajā lappusē par šo tematu publicē arī Latvijas tā brīža galvenais laikraksts "Cīņa".

1986. gadā nedaudz atviegloti var uzelpot arī Kaspijas jūras roņi, jo tiek paplašināti liegumi to izdzīvošanas nodrošināšanai.

Gar pašmāju dzimtajiem krastiem

"Tu saproti, kas tas ronis par pagānu – nokodis murgu ienākušajiem nēģiem tikai galvas un pametis pusmurgu šādi piegānītu!" gandrīz pilnu plastmasas spainīti ar bezgalvainiem



nēģiem sašutis man rāda kāds Carnikavas puses nēģu zvejnieks. "Nu, ko ar tādiem man tagad darīt?"

Tā kā masveida roņu medības mūsu piekrastē it kā nekad nav notikušas, šķiet, ka roņu medību galvenais mērķis mūsu krastos bijis mencu vai lašu izēdāju sodīšana un atbaidīšana tālāk no krasta un tikliem. 1920. gadā valdības "Vēstnesis" gan raksta, ka vienam ronim esot teju četri pudeli labu tauku, bet viens puds tobrīd maksājis 200 Latvijas rubļu. Raksta autors ātri sarēķinājis, ka, nometējot ap 1000 roņu, varot kļūt gandrīz vai par miljonāru! Vajagot tik sadabūt labi daudz pulvera un bises šaušanai, labklājība ātri būšot, un tas tikai jāveicinot valstiskā veidā! Iespējams, ka to rakstījis kārtējais ierēdnis, pat īsti neapzinoties lietas būtību. Jā, kurzemnieki zināja, ka labas roņu vietas ir ap Ovišiem un Kolku. Savas labās vietas zināja arī Ainažu un Salacas zvejnieki, taču ne vienmēr viss bija tik vienkārši – lādē tik un šauj! Reizēm ar laivām roņus nācās meklēt vairākas dienas, un ziemas vai pavasara vētras laikā, kad trako sniegputenis un laivu draud saspiest ledus gabali, tas nav tik vienkārši. Tā 1933. gadā jūrā izgājuši 14 sāmsalieši trijās laivās, bet uznākusi vētra un sniegputenis. Pēc četrām jūrā

pavadītām diennaktīm divām laivām izdevies piestāt Kolkas bākas salīnā, trešā laiva laimīgi tikusi krastā Saunagciemā. Pēc sešiem gadiem Kolkas bākas salīnā izglābusi trīs roņu medniekus no Roņu salas, kuri vētrā mētāti pa jūru 21 dienu. Bija arī gadījumi, kad jūra un ledi vīrus neatdeva.

Pēckara gados sākās dažādu jaunu sintētisko materiālu uzvaras gājieni. Tie bija silti, labi sargāja no mitruma un sala. Arī to cena bija pieņemama, un dabisko kažokādu lietošana globālajā pasaulē sāka strauji iet mazumā. Naftas produktu pārstrāde piedāvāja jaunas smērvielas, eļļas un visādus sintētiskus šķidrumus, ar kuriem bija ērti aizstāt daudz dārgākās dabīgās izejvielas. Sabiedrība daudzās valstīs sāka rīkot plašus protestus pret 900 000 roņu nežēlīgu ikgadēju izkaušanu, presē parādījās publikācijas ar roņu medību attēliem, un tie patiesi bija visai baisi skati. Ilgtermiņā viss rezultējās ar to, ka Eiropas Savienība aizliedza ievest tās teritorijā roņu izcelsmes produktus un preces. Pēc medību aizlieguma arī Baltijas jūrā roņu skaits pamazām sāka pieaugt.

Ja tagad kāds ierauga roņus peldam Daugavā, tas lielu izbrīnu neraisa. Bijuši gadījumi, kad tie aizpeldējuši līdz Ķeguma spēkstacijai, plūncājušies Ķīšezerā vai Babītes ezerā. Reiz divi roņi iztraucējuši makšķernieku pie "Via Baltica" tilta pār Gauju, bet kāds cits ronis saķēris vizuli un labu brīdi vilcis makšķernieku ar visu gumijas laivu pa upi augšup un lejup. Kāds jaunais ronis aizpeldējis līdz pat Jelgavas Lielupes promenādei un kādu brīdi uz tās gozējies pilsētniekiem par prieku.

No otras puses, viss nav tik skaisti, kā varbūt reizēm liekas dabas mīļotājiem. Roņi plēš tiklus un murdus, apēd lašus un mencas, arī nēģus un reņģes nesmādē. Zvejniekiem tiek nodarīti reāli finansiāli zaudējumi, kurus kaut kādā veidā kompensēt neviens nespēj. Pelēkie roņi ir sapratuši – kur zvejnieki, tur zivis, tur ēdamais.

Zviedri apgalvo, ka tieši roņu vainas dēļ pie Zviedrijas krastiem tagad ievērojami samazinājusies visa veida zivju nozveja. Tādam viedoklim pievienojas arī igauņi. Roņus vaino mencu krājumu izžušanā, kaut zinātnieki šai sakarā nespēj teikt nedz striktu jā, nedz nē.

2016. gadā Dabas aizsardzības pārvalde saņēma trīs iesniegumus ar lūgumu izsniegt atļauju roņu medībām, taču atbilde bija noraidošā. Motivācija – nav zināms roņu populācijas lielums Latvijas teritoriālajos ūdeņos un nav pieejami dati par roņu nodarītajiem zaudējumiem. Somija un Igaunija medību atļaujas tomēr mēdz izsniegt. Tās gan reizēm netiek pilnībā izmantotas, tomēr eksistē. Tā nu Roņu salas iedzīvotāji var piedāvāt tūristiem vārītus kartupeļus ar roņu gaļas mērci – ēdienu, kādu tie ikdienā ēduši senatnē. Arī Kihnu salas iemītnieki, kuriem roņu medības senlaikos bijusi neatņemama ikdienas dzīves sastāvdaļa, vāra roņu gaļu kopā ar kartupeļiem vienā katlā. Tiek cepti ar roņu gaļu pildīti pīrāgi, izstrādāta pat kūpinātas roņu gaļas recepte. Igaunijā tagad nometī vidēji 53 roņus gadā. Salīdzinājumam: Latvijā laika posmā no 1926. līdz 1938. gadam vidēji tika nometīti 56 roņi gadā. Starpība skaitļos, kā redzam, ir minimāla. Kihnieši, starp citu, ēd arī gauru olas un cep tās tortēs, un kūku krāsa esot stipri dzeltenāka, nekā pievienojot vīstus olas, un garša pat labāka.

Kādas būs roņu un zvejnieku attiecības Latvijas piekrastē nākotnē un vai tiks izsniegtas kvotas roņu medībām, to rādīs laiks. Viena lieta gan ir pavisam droša – arī nākamajā un vēl citos pavasaros jūras malā pašbilžu cienītāji atkal varēs pozēt kopā ar mazajiem ronēniem. Tas nu droši! ■

Normunds Smāļinskis



“Ēdiet reņģes, cik tik jaudas!”

Tā, sagaidot ceturto Reņģēdāju festivālu Salacgrīvā, pie tautas vērās pazīstamais dietologs Andis Brēmanis. Kad pietiekami baudīti laši, zuši un nēģi, laiks piesēst pie galda, ko grezno “zivju zivs” – reņģe.

Vai reņģes ir veselīgas?

Ja tautā populārais dakters Anatolijs Danilāns pirms reņģēdāju svētkiem iesmej “Ēdiet reņģes, kamēr paliek nelabi!”, A. Brēmanis tomēr pakrata pirkstu – festivāla rītā Salacas krastā dabūto “reņģu spainīti par brīvu” vajag gudri sadalīt visai nedēļai, jo pārēsties reņģes arī nav nekāds prāta darbs.

Cik tad reņģes ir derīgas mūsu daudzcietušajiem organismiem? Pirmkārt, tas ir omega 3 taukskābju un selēna avots, tajās ir arī A vitamīns, D vitamīns, fosfors, kalcijns un dzelzs.

Rīgas Centrāltirgus zivju paviljonā šopavasar mazākās reņģītes bija nopērkamas par 60 – 70 eiro centiem kilograms, lielākās – par 1 eiro kilograms. “No veselīguma viedokļa labākas ir mazākas reņģes, jo tās ir jaunākas, līdz ar to nav paguvušas no vides uzņemt tik daudz piesārņojuma, piemēram, smagos metālus un

dioksīnu,” atzīst Pasaules Dabas fonda vēstniece Sarmīte Kolāte.

Mūsu Baltijas jūras reņģe ir Atlantijas siļķes pasuga. Tā pārtiek no planktona, kurpretī pašas reņģes ēd visi – citas jūras zivis, putni, jūras zīdītāji, atsevišķi sauszemes zīdītāji un, protams, cilvēki.

Ihtiologi izsaka bažas, ka globālā sasilšana ietekmē reņģu vecumu – tās kļūst sīkākas, jo, palielinoties nokrišņu daudzumam, ūdens jūrā kļūst mazāk sāļš, turklāt tā temperatūra paaugstināsies par vairākiem grādiem, un šie apstākļi reņģēm vairs nebūs labvēlīgi. Der zināt, ka ir divi reņģu paveidi – vienas nārsto jūras piekrastes sēkļos maijā un jūnijā, otras – augustā un septembrī.

Daži padomi reņģēdājiem

Pirms sākam cept, vārīt, marinēt vai grilēt, der atcerēties dažas elementāras lietas (ja jums tik ēst reņģi no

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

galvas līdz astei, tad šis tas no šīm pamācībām atkritis!). Vispirms iegaumēsim, ka reņģes pēc iespējas mazāk būtu mērcamas ūdenī. Vislabāk tās pēc iztīrīšanas izslaucīt ar sausu papīra vai audekla dvieļi. Ja skalošana tomēr nepieciešama, tā jāveic ātri un reņģes tūlīt jānosusina.

Ja reņģes ir ļoti svaigas, tās ieteicams uz brīdi paturēt ledū, lai varētu vieglāk atdalīt asakas.

Ja reņģes vāra, tās liek ūdenī, kurš tikko sāk vārīties, bet vēl nemutuļo, tad reņģes neizjuks. Vārīta zivs iznāk stingra, garda un sulīga, ja ūdenim pievieno mazliet citronu sulas vai arī gurķu sālījumu.

Reņģes vajag sālit neilgi pirms cepšanas, lai tās nepagūtu atsuloties un cepot nekļūtu sausas un bezgaršīgas.

Panējumā ceptas reņģes ir sulīgākas un aromātiskākas. Lai atvieglotu šo procesu, var izmantot "slinko" paņēmieni: reņģes ieliek pietiekami lielā un izturīgā plastmasas maisiņā, tur ieber sāli un maisiņu kārtīgi sakrata, pēc tam pieber arī miltus un šo "procedūru" atkārto vēlreiz. Panējumam mēdz izmantot rīvmaizi, kurai var pievienot blenderētus zaļumus – spinātus, dilles, pētersīļus, rukolu u.c. Lai rīvmaize turētos reņģēm klāt, tās vispirms apviļā miltos un sakultā olā. Šādas reņģes cep cepeškrāsnī aptuveni 190 grādos, un tās ir ātri gatavas.

Nazi, dakšiņu vai cepamo lāpstiņu, kas lietota reņģu gatavošanas procesā, vispirms ieteicams noskalot aukstā ūdenī, pēc tam mazgāt siltā, lietojot trauku mazgāšanas līdzekli. Ne asakas!

Reņģu ēdieniem nav robežu

Visvienkāršākais variants, protams, ir nedaudz apsālītas reņģes cept uz pannas karstā eļļā. A. Brēmanis neieteic izmantot ne rapšu, ne saulespuķu, ne linsēklu eļļu. Veselīgāka (un arī dārgāka!) ir olīveļļa, kamēr Ziemeļvalstīs arvien biežāk uz pannas liekot kokosa taukus – tā esot "ekstra"!

Ja negribas nopulēties ar reņģu tīrīšanu, tās cep ar visām galvām, apviļājot miltos vai olā un miltos. Visgardākās reņģes top vecajā, labajā



čuguna pannā – tā vismaz atzīst senajās Kuivižu zvejnieku sētās.

Reņģes pirms cepšanas var arī pildīt, šīm mērķim vislabākās ir reņģu filejas. Tās saliek pa divām kopā, vidū liek pildījumu, stingri saspiež, apviļā miltos un cep. Pildījumā var būt viss, ko sirds kāro – rīvīti vai kapāti dārzeņi, sēnes, siers u.c. Tāpat var vienkārši ieziebt vidū mārutkus, sīneps vai kādu garšvielu.

Reņģu liemeņus var arī grilēt – tos nedaudz ieziež ar sāli un augu eļļu, liek uz restītēm un cep uz ogļēm. Tās ir ātri gatavas un aromātiskas.

Kā mājās, tā zivju pārstrādes kombinātos reņģes marinē. Mājās parasti tā dod jaunu "pievienoto vērtību" pāri palikušajām ceptajām reņģēm. Klasisko marinādi gatavo no ūdens, etiķa vai citronskābes, sāls, cukura, sīpoliem, lauru lapām, smaržīgajiem pipariem un citām garšvielām. Var pievienot arī burkānus, papriku un citus dārzeņus. To visu katliņā uzvāra, ļauj atdzist un iestāvēties. Reņģes saliek burciņās, pārlej ar marinādi un līdz nākamajai dienai patur vēsumā. Ja grib, lai garšvielu aromāts nenomāc pašu reņģu garšu, var izvēlēties maigāku, piemēram, baltvīna etiķi un atteikties no lauru lapām un smaržīgajiem pipariem.

No reņģēm var vārīt īsti labu zupu, kas garšas ziņā neatpaliek no slaveņās nēģu zupas Carnikavā vai lašu zupas Pāvilstā. Reņģēm zupā liek klāt kartupeļus, burkānus, sīpolus, lauru lapas, piparus, virumu papildinot dažkārt arī ar putrainiem, grūbām vai skābētiem gurķiem – iznāk īsti smēķīgs zivju rasolņiņiks. Kā tādā

gadījumā rīkoties ar reņģēm? Iztīrītas, gabaliņos sagrieztas vai veselas reņģes liek sālitā ūdenī, kad tas sācis vārīties; noputo, izvāra gatavas, tad izņem no zupas, pievieno buljonam citas sastāvdaļas un vāra gatavu. Reņģes ieliek zupā atpakaļ īsi pirms vārīšanas beigām vai liek galdā uz atsevišķa šķīvja. Zupu parasti pasniedz ar krējumu un zaļumiem.

Veclaicīgi pamatīgs ēdiens ir sautētas reņģes pienā. Iztīrītus reņģu liemeņus liek dziļā cepamā traukā, pārkausa ar sāli, pipariem un smalki sakapātiem sīpoliem. Pēc tam pārlej ar pienu tā, lai reņģes būtu tik tikko pārsegtas, un sautē cepeškrāsnī. Pasniedz kopā ar vārītiem vai ceptiem kartupeļiem vai kartupeļu biezeni, uzkaisot dilles.

Reņģes var izmantot arī pīrāgu pildījumam, sacepumiem un citiem ēdieniem. Savukārt kūpinātas reņģes var izmantot salātos vai kopā ar krējumu pie vārītiem kartupeļiem. Salātos vajag pievienot arī ābolus, vārītas olas, sīpolus, krējumu un zaļumus.

Ceļā uz reņģi kā Latvijas nacionālo zivi, šķiet, mums priekšā jau aizsteigušies igauņi, kuri 2006. gadā Zivsaimnieku asociācijas izsludinātajā balsojumā reņģi iecēluši Igaunijas nacionālās zivs godā. Tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis necieta ļaudis, kuri atļāvās apgalvot, ka zivis smird. "Tās smaržo!" uzsvēra viedais Kolkas raga saimnieks. Ja nu tomēr jums liekas, ka pēc reņģu tīrīšanas jūsu rokas ož, notīriet tās ar svaiga citrona šķēlīti vai kafijas biezumiem. Reņģēdāji no jūras velšu aroma nebaidās!■

Gints Šimanis

ATJAUNOTS IZDEVUMS 11₂ JAHTOTĀJIEM

Latvijas Jūras administrācija izdevusi atjaunotu izdevumu **Kartes atpūtas kuģiem, Baltijas jūra, Latvija**, kuru var iegādāties Latvijas Jūras administrācijas mājas lapas interneta veikalā <https://www.lja.lv/mapshop> un pie izplatītājiem.

Kartes sagatavotas jahtu un mazo kuģu vajadzībām, izmantojot jaunākos dzīlumu mērījumus un aktuālo informāciju par ostām.

- Kartes - izmērā A2, ievietotas mitruma izturīgā plastikāta mapē.
- 37 kartes mērogos no 1:2 000 līdz 1:250 000 pārklāj visu Latvijas EEZ, iekļaujot Latvijas ostas, Klaipēdas ostu Lietuvā un Ringsu ostu Igaunijā.
- Ostu kartes papildinātas ar informāciju par jahtu piestātnēm un jahtklubiem (kontakti, pieejamie pakalpojumi, informācija par kuģošanas drošību).
- Kartēs lietoto simbolu un saīsinājumu skaidrojumi.



Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas fotokonkurss

2. vietas ieguvēja kapteiņa Valērija Jevzikova “Laimas putns” (“The Bird of Happiness”)

