



JŪRNIEKS

NR. 4 (113) 2019



Latvijas Jūras spēkiem 100

Latvija 30. vietā
Parīzes memoranda
baltajā sarakstā

Tradīcijas, vēsture un
pieredze. Ko liksim
Latvijas nākotnes
jūrniecības pamatā?

VALSTS PREZIDENTS

EGILS LEVITS:

“Latvija atzinīgi novērtē
Jūras spēku darbu,
profesionalitāti un
patriotismu.”

Kuģa
“Saratov”
liktenīgais
pēdējais
brauciens

Šogad
Latvijas
valsts
jūrniecības
simtgade



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 Pirms 100 gadiem Liepājā un ko vēl joprojām slēpj bīstamie Akmeņraga sēkļi
- 4 Ainažu jūrskolas muzejam – pusgadsimts
- 5 Atslēgas vārds – mīlestība

NUMURA TĒMA – LATVIJAS JŪRNICĪBAS POLITIKA ŠODIEN UN RĪT

- 8 Kā izmērīt jūras valsts lielumu?
- 13 Dānijas kuģošanas politiku visos līmeņos lobē Dānijas valdība
- 14 Zīmols "VIA Latvia" nes Latvijas tēlu pasaulē

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 19 Notikumi un fakti
- 20 Sēru vēsts
Valdība nobalso par ostas valdes locekļu algu samazināšanu
Igaunijā prāmju līnijai meklē operatoru
- 21 Mērķis – uzlabot attiecības starp ostu un pilsētu
Mācības "Baltic Protector 2019" stiprina sadarbības spējas
- 22 "Tālivaldis" pievienojies NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai
- 23 Latvija apliecina interesi iesaistīties "Joslas un ceļa" iniciatīvas īstenošanā
- 24 Pietuvināt profesionālo sagatavotību darba tirgus vajadzībām
"Baltic Container Terminal" paraksta sadarbības memorandu ar Ķīnas holdingu "China Merchants Group"
- 25 Latvija 30. vietā Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā
Nedaudz pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits
Latvijā jūrniekus darbā iekārto 56 kruinga kompānijas
JA hidrogrāfi veikuši mērījumus 250,4 kvadrātkilometru platībā
- 26 Hidrogrāfijas diena tradicionāli kopā ar audzubērniem

JŪRĀ UN KRASĀ

- 27 "Visu savu mūžu esmu atdevis jūrai"
- 28 Nodrošināt drošu kuģošanu, ievērojot kuģošanas brīvību un tiesības
- 31 Vislabākā vieta pasaulē
- 33 Cilvēka faktors ir pirmajā vietā

IZGLĪTĪBA

- 35 Konkurss "Enkurs" sāksies jau rudenī
- 36 Liepājas Jūrniecības koledžas absolventi saņem diplomus
- 37 Apstiprināts LJK energoefektivitātes projekts

OSTAS

- 38 Statistika
- 39 Par ekoloģiju, vides drošību un cilvēkiem domājot
- 40 Sašķidrinātās dabasgāzes kuģi saudzēs vidi un palielinās konteinerkravu apjomu Rīga ostā
- 41 Reģionālo ostu ziņas

VASARAS CEĻS

- 42 Burāšanā pirmoreiz izcīnīs Livonijas kauss
- 43 Ēdīsim Latvijas zivis!
- 47 Navigācijas tehnisko līdzekļu dienā Mērsraga bāku apmeklē 108 interesenti
- 48 "Grots" turpinās savu misiju
Jūrniecības nozares pludmales volejbola turnīrs



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 Smalinska, Guntas Abajas, Arvīda Šimja, Armina Janika/Aizsardzības

ministrija, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Valsts kancelejas, Satiksmes ministrijas, Salacgrīvas ostas, Liepājas Jūrniecības koledžas, "Tēvijas Sarga", LR Jūras spēku, "Stena Imperio", AFP, pasaules jahtu ostu publicitātes foto un ārzemju preses foto materiāli, flickr.com foto materiāls, kā arī foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja arhīva un Gintas Bērziņas personīgā foto arhīva. JA materiālus sagatavoja Sarmā 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.

Vai Latvija ir jūras valsts vai valsts pie jūras?

Latvija ir jūras valsts! Apriori! Ir! To taču zina visi. Ne jau velti Latvijai iedalīti 500 kilometri no Baltijas jūras 8000 kilometru garās krasta līnijas. Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības šefs Igors Pavlovs arodbiedrības rīkotajos Jūras svētkos Brīvdabas muzejā atgādināja, ka Latvija nav valsts pie jūras, bet ir jūras valsts. Tomēr reizēm šķiet, ka Latvijas jūrniecība ir pamatīgi izkļūdēta šajā 500 kilometru garajā jūras piekrastē. Varbūt mūsu kaimiņi lietuvieši ar jūrlietu koncentrēšanos Klaipēdā kā tādā jūrniecības salīnā ir ieguvuši? Kaut vai tas vēriens un milzīgā nozīme, kāda valsts līmenī ar dažādiem pasākumiem tiek pievērsta Jūras svētku svinēšanai nedēļas garumā, apliecina valsts attieksmi pret jūrlietām. Šogad uz Jūras svētkiem Klaipēdā ieradās pat jaunievēlētais Lietuvas prezidents Gitanas Nausēda.

Zīmīgi, ka simt gadu pēc Latvijas valsts jūrniecības izveides Latvijas jūrniecības sabiedrība skaudrāk nekā jebkad agrāk ir apjautusi, ka Latvijas valsts jūrniecībai steidzami jāveic reanimācija: ir jāpieņem jūrniecības nozares politika un jāizstrādā tāda stratēģija, kas varētu kļiedēt bažas par jūrniecības nozares drīzu nāvi, kā arī spētu izcelt jūrniecību no tās bedres, kādā tā ir nonākusi Latvijas brīvvalsts trīsdesmit gados.

Ja skatāmies uz jūrniecības nozari no valstiskā viedokļa, var teikt, ka jūrniecības likumdošana un jūrniecības nozares pārvaldība Latvijā ir sakārtota atbilstoši starptautiskajām prasībām un normām: Latvijas Jūras administrācija savas darbības trīsdesmit gados ir spējusi izveidot sistēmu, lai uzraudzītu kuģošanas drošību, sakārtotu hidrogrāfijas lietas, kontrolētu mūsu jūrnieku kvalifikāciju un jūrniecības izglītības iestāžu atbilstību starptautiskajiem standartiem, un te mēs daudzus jautājumus esam prēkšā ne tikai kaimiņiem Baltijas valstīs, bet arī citiem Eiropā. Šajā ziņā it kā viss būtu kārtībā, tāpēc divaines varētu likties runas par jūrniecības nozares bēdīgajām izredzēm nākotnē. Latvijas Jūrniecības savienībā sprieda par darba grupas izveidošanu, lai apjaustu patieso stāvokli jūrniecībā, lai mēs paši saprastu, kur esam, cik esam un cik ar jūrniecību saistītu uzņēmumu vispār ir Latvijā. "Jūrniecība nevienam nav vajadzīga. SM Jūrlietu departamenta četras speciālistes nav spējīgas virzīt jūrniecības politikas stratēģijas jautājumus, un vispār vajadzētu saprast, kas būs tie, kuri virzīs jūrniecības politikas jautājumus." Tā uzskata kapteinis Spridzāns un piebilst, ka pašlaik kapteinis neiesaistās procesos, jo netic, ka mūsu valstī jūrniecības jautājumus kaut kas var mainīties. Nav novērtēts tas potenciāls, kas ir ārzemju kompānijās, kurās strādā mūsu jūrniecības speciālisti, jūras virsnieki, kuri izgājuši flotes skolu. "Jautājums – kāpēc viņi nav šeit, Latvijā? Atbilde ir tikai viena – te viņus neviens nevēlās redzēt, te viņi nevienam nav vajadzīgi," saka Spridzāns.

Nozares speciālisti ir vienprātīgi, ka, domājot par jūrniecības nākotni, pirmkārt ir jārunā par finansēm un vispirms jau par jūrniecības izglītības finansēšanu, jo apstākļi, kādos mās LJA jūrskolas audzēkņi, maigi sakot, ir katastrofāli, bet Latvijas Jūras akadēmijas budžets nespēj atvēlēt adekvātu atalgojumu pasniedzējiem un akadēmijai ir ierobežotas iespējas modernizēt mācību procesu. Ir jautājums par akadēmijas izdzīvotību vispār, bet, ja nebūs jūrniecības izglītības, tad jūrniecībai nebūs arī nākotnes.

Šajā žurnāla numurā tikai aizsākam diskusiju par jūrniecības nozares nākotni, ko turpināsim nākamajos numuros, kad mēklēsīm atbildes un iespējamās risinājumus jūrniecības problēmām. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits uz jautājumu, vai savā interešu lokā ietvers arī jūrniecību, par kuru valdības deklarācijā nebija teikts ne vārds, žurnālam atbildēja: "Jā. Sekos rīcības plāns, kas jau būs daudz plašāks dokuments. Protams, mēs esam jūras valsts, un es gribu cerēt, ka arī jūras lielvalsts. Mēs varam lepoties ar ļoti garu krasta līniju, un šis potenciāls ir jāizmanto. Ne tikai ostu potenciāls, ne tikai tūrisma un atpūtas potenciāls, kas arī ir ļoti svarīgi, bet tas ekonomiskais potenciāls, kuru mums var dot jūra, sākot no vēja resursiem un beidzot ar zveju un tirdzniecību. Jūrniekiem mēdz novēlēt septiņas pēdas zem ķīļa, ko visai jūrniecības nozarei arī novēlu."

Pievienojoties labajam vēlējumam,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Pirms 100 gadiem Liepājā un ko vēl joprojām slēpj bīstamie Akmeņraga sēkļi

Kaut arī plaši un krāšņi svinējām Latvijas simtgadi pirms gada, ar valsts dibināšanu svarīgus notikumus atzīmējām arī šogad Liepājā. 27. jūnijā televīzija pārraidīja tiešraidē kuģa "Saratov" sagaidīšanas simtgades rekonstrukciju – klātesot Valsts prezidentam Raimondam Vējonim, arī daudziem liepājnikiem, norisinājās simboliska Pagaidu valdības nokāpšana no kuģa Liepājas ostā, kā tas noticis nu jau tālā 20. gadsimta sākumā.

Kopumā šim notikumam veltītās norises ilga trīs dienas, un gatavošanās tām bija pamatīga un nopietna. Pagaidu valdību atveidoja Liepājas teātra aktieri, kuriem tērpu pielaiķošana, tāpat kā pārējiem svinīgā brīža lieciniekiem un sagaidītājiem, ilga teju nedēļu. Apģērbī un tam laikam atbilstoši aksesuāri tika meklēti visā Latvijā, šo to izdevās atrast pat Polijā un attiecīgi iznomāt. Lai viss patiesi līdzinātos un izskatītos kā tajā nozīmīgajā brīdī, pasākuma vizuālais tēls un notikumu norise tika salīdzināta ar vēsturiskiem fotoattēliem, kuri saglabājušies līdz mūsu dienām. Skanēja valdības vīru uzrunas, himnas un dziesmas. Gluži kā pirms 100 gadiem, ar to pašu dedzību, nopietnību un atbildības sajūtu.

Bija tāds vēstures mirklis, kad par mūsu valsts galvaspilsētu uz neilgu brīdi nosacīti kļuva Liepāja, bet par valdības mītni – kuģis "Saratov", kura likteni šoreiz vērts atsaukt atmiņā.

Tvaikoni "Saratov" uzbūvēja Dānijā 1888. gadā un nosauca par "Leopold II". Tas bija kravu un pasažieru pārvadāšanai paredzēts kuģis. Pirms Pirmā pasaules kara par kuģa īpašnieku kļuva Krievijas Ziemeļrietumu kuģniecības sabiedrība, kas to izmantoja satiksmes uzturēšanai starp Liepāju uz Hallu Lielbritānijā. 1911. gadā kuģi pārdēvēja par "Saratov", pasažieri galvenokārt bija emigranti no Krievijas, kuri labākas dzīves meklējumos centās nokļūt Rietumeiropā. Iespējams, ka vēlāk daļa no viņiem devās vēl tālāk – uz ASV. Sākoties pasaules karam, tvaikonis nonāca vācu okupācijas iestāžu pārziņā un tika izmantots par munīcijas noliktavu. 1919. gada sākumā Latvijas Pagaidu valdība kuģi konfiscēja, uz tā tika pacelts Latvijas



Pirmā Latvijas Pagaidu valdība uz "Saratov" klāja 1919. gada jūnijā.

karogs. Pagaidu valdība uz "Saratov" uzturējās no 1919. gada 16. aprīļa līdz 27. jūnijam. Vēsturiskā situācija jaunajai Latvijas valstij nebija pārlietu labvēlīga, tobrīd Liepājā viss balansēja uz trauslās būt vai nebūt

robežas. Kad situācija kļuva cerīga un zvaigznes labvēlīgas topošajai jaunajai valstij, jūlija sākumā "Saratov" devās savā vēsturiskajā reisā un aizveda Pagaidu valdību no Liepājas uz Rīgu.

Izpildījis savu vēsturisko misiju, tvaikonis sāka veikt ikdienišķus reisos uz dažādām Baltijas jūras ostām un Lielbritāniju. Uz klāja bija pasažieri, rūmēs – pārtikas preces, kokmateriāli un ogles. 1920. gada nogale pirms Ziemassvētkiem kuģim bija neveiksmīga – tas uzskrēja uz sēkļa pie Helsinkiem, pēc tam to remontēja Liepājas ostā. Pēc miera līguma noslēgšanas ar Padomju Krieviju kaimiņvalsts pieprasīja kuģa atdošanu, un 1923. gada 2. janvārī uz "Saratov" kāpa Krievijas apkalpe. Kuģis devās savā liktenīgajā pēdējā braucienā...

Arhīvos un pirmskara periodiskā saglabāties kāda latviešu jūrnika stāsts par "Saratov" pēdējiem brīžiem. Pirms kuģa atdošanas Padomju Krievijai tas kādu brīdi nav

izmantots, jo bijis vecs un stipri nolietots, tā ekspluatācija vairs nav nesusi peļņu, tā vērtība lēsta vien 475 britu mārciņu jeb 522 500 Latvijas rubļu apmērā. Pirms kuģa atdošanas uz tā tika veikti nepieciešamie remontdarbi, lai tas būtu brauktspējīgs. Remontu Rīgā veica latviešu apkalpe, daļa no kuras saskaņā ar savstarpēju vienošanos kuģim pa ceļam bija jānogādā līdz Liepājas reidam. Kad "Saratov" pārņēma Krievijas apkalpe ar kapteini Kondratjevu priekšgalā, uz tā tika uzkrāmēta stutmalka vešanai uz Angliju, un kuģis devās ceļā.

1923. gada 14. janvāra priekšpusdienā kuģis ir pret Pāvilostu, to jūrā pamana vietējie zvejnieki, kuri, kūpinādami savas pīpes, pauž nemieru – kuģis iet pārāk tuvu krastam, vai tas spēs izvairīties no bīstamā Akmeņraga sēkļa? Notiekošo ar tikpat lielām bažām vēro latviešu jūrniki, kas atrodas uz kuģa. Jūra gan ir mierīga un Akmeņraga bāka labi saredzama, bet vai tikai kuģis nav par tuvu krastam? Jūrniki steidz brīdināt sardzes virsnieku, tas atbild, ka bez kapteiņa ziņas kursu mainīt nedrīkst, bet kapteinis esot aizņemts pusdienojot. Brīdī, kad kapteinis ierodas stūres mājā, kuģis ietiecas sēklī. Kuģiem bīstamā vieta šeit ietiecas jūrā līdz pat 3,2 kilometriem, un vietām ūdens ir tikai astoņas pēdas dziļš... Pret vakaru ar velkoni ierodas glābēji no Liepājas un konstatē, ka kuģa priekšgals visai pamatīgi ietiecies sēklī. Ar to vēl nelaimes nebeidzas. Pret vakaru sāk pūst spēcīgs vējš un pamazām saceljas vētra, kas tik pret rītu pierimst. Apkalpei šo pūtieni un jūras plosīšanos izdodas veiksmīgi pārciest, un no rīta, spītējot lielajiem vilņiem un stiprajam vējam, no Akmeņraga ierodas glābšanas laiva, kam vairākos braucienos izdodas apkalpi nogādāt krastā. Izdzīvo visi.

Drīz vien uznāk stiprs sals, un kuģa turpmāka glābšana vairs nav iespējama. To uzskata par neglābjami nogrimušu tajā pašā vietā, kur pirms gada nogrimis burinieks "Karal". Vēl 1933. gadā virs ūdens bijuši redzami kuģa masti un dūmenis. Tā kā vraks traucē zvejniekiem un plēš tiklus, vairākkārt tiek rīkota tā spridzināšana. No vraka iegūto dzelzi ved uz Liepājas drāšu fabriku, un daļa kuģa atlieku tiek pārvērsta drātīs.



Spridzināšanas laikā uzpeldējusi arī daļa stutmalkas, kas bija paredzēta vešanai uz Angliju. Stāsta, ka kuģa stūres rats un kompass ticis saglabāts Pāvilostas pamatskolas muzejā, taču tie visdrīzāk zuduši nākamā pasaules kara virpuļos...

Tāds liktenis piemeklējās šo mūsu vēsturē tik nozīmīgo kuģi. Zinātāji teic, ka daļa kuģa joprojām atrodas jūras dzelmē pie Akmeņraga bīstamā sēkļa iepretim bākai. Ja ejat gar krastu garām šai vietai, apstājieties uz brīdi un padomājiet par šo vietu, šo kuģi un mūsu vēstures nereti traģiskajām lappusēm. Vēl uzkāpiet augstajā Akmeņraga bākā, no kuras



paveras plašs un skaists skats uz visām debess pusēm, un, aizvēruši uz mirkli acis, iedomājieties – tur, jūras dzelmē, joprojām atrodas kāda daļa no kuģa "Saratov". Tagad Akmeņraga bāka, "Saratov" un sēklis ir saistīti uz mūžīgiem laikiem.

Padomāsim – varbūt Akmeņragā pie bākas var uzstādīt kādu piemiņas zīmi tvaikonim "Saratov" un arī citiem kuģiem, kas vētrās šeit raduši sev mūža ostu? Un kuģa likteni varētu iemūžināt lieliskā kinofilmā – dokumentālā vai pat aktierfilmā. Būtu tik kāds gribētājs un atbalstītājs!

Normunds Smaļinskis

Ainažu jūrskolas muzejam – pusgadsimts

“Valdemārs kaisīja visapkārt idejas kā zelta graudus bagātīgā mērā. Viņš bija īsts ideju un gara bagātnieks. Un raksturīgākais tas, ka viņa idejas vienmēr oriģinālas, lielas, auglīgas. Dažas no viņām piepildījās, dažām vēl jāgaida uz piepildīšanās. Tāds ideju bagātnieks un tāds liels jūtu cilvēks un mūžīgs strādnieks, tāds lielu problēmu uzstādītājs un atrisinātājs, tāds dzīves pārveidotājs un virzītājs kā Valdemārs var būt tikai ģeniāls gars – plašs, dziļš, aktīvs, neatlaidīgs, gaišs un mūžam radošs.” Tā par mūsu jūrniecības tēvu savulaik izteicies literatūrvēsturnieks Antons Birkerts. Krišjāņa Valdemāra veikuma paliekošākais akcents Vidzemes krastā ir pirmā pašu latviešu un igauņu demokrātiskā jūrskola Ainažos (1864), kur nu jau 50 gadus ir muzejs – svētvieta latviskajam jūrniecības garam.

Sirdsdarbs 50 gadu garumā

Saulainajā 20. jūlija pēcpusdienā Ainažu jūrskolas muzeja sēta ģirbēja un čaloja. Te bija sanākuši tuvu un tālu braukuši ļaudis, kuru dzīvē šis tālbraucēja kapteinis Jura Vei-des kādreizējais kalpu namiņš nozīmē ļoti daudz. 1969. gada 20. jūlijā te, pateicoties tuvējo zvejnieku kopsaimniecību “Enkurs” (Kuiviži), “Brīvais vilnis” (Salacgrīva), “Pārnu Kalur” (Treimaņi, Pērnavā) un valsts saimniecības “Ainaži” atbalstam, durvis vēra pirmais un pagaidām vēl arvien vienīgais “Valdemāra skolu” muzejs, lai gan pēc 1867. gada Jūrskolu likuma šāda tipa jūrskolas radās 41 piejūras apdzīvotajā vietā no Baltijas jūras līdz pat Tāļajiem Austrumiem; 10 no tām Baltijā.

Man labi prātā Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja (tolaik to sauca tā!) pirmās ekspozīcijas autors Beatas Krajevskas atmiņas par tā gada karsto vasaru, gardo, tikko slaukto pienu, aromātiskajām kūpinātajām zivīm un atsvaidzinošajām peldēm vecās ostas vietā muzeja materiālu izvietojanas starplaikos. Viņu, tāpat kā pirmo direktoru Arvidu Vētru un viņa kundzi Veltu Vētru, kas vēlāk pārņēma muzeja vadību, ar labu



Gints Šīmanis (no kreisās), Andris Čekuls, Antons Vjaters, Antons Ikaunieks un Jāzeps Spridzāns.



I. Erdmane un A. Dūcite sveic svinību viesus.



J. Spridzāns atzīstas mīlestībā Ainažiem.

vārdu todien pieminēja vairākkārt. Tāpat kā vietējos ļaudis, kuri muzejam atdevuši savu sirdi un spēka gadus, – Rūtu Lepiksoni, Regīnu Borīti, Ernū Meijeri, Antru Šķobu un citus, nežēlojoties, ka viss jādara pašiem, jo augstā priekšniecība Rīgā vienmēr bija pārliecināta, ka “lai vai kā, ainažnieki ar visu paši tiks galā”! Un tika arī! To daudzkārt pieminēja muzeja vadītāja un viesmīlīgā namamāte Iveta Erdmane, kura todien par garajos gados paveikto (muzejā no 1982. gada un kā vadītāja no 1986. gada) saņēma Latvijas Jūrniecības savienības Atzinības rakstu. Tās valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters pateicību formulēja īsi: “Par jūrniecības tradīciju kopšanu un cieņu pret jūrniecības izglītības pamatlicējiem.” Emocionāls to pēcpusdien bija arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents tālbraucējs kapteinis Jāzeps Spridzāns: “Ainažu muzejs nav nedz Ermitāža, nedz Luvra, bet latviešiem mīļa un nozīmīga vieta. Tas ir daudz vairāk.” Vēl viņš pieminēja, ka Raimonda Paula dziesma “Latviešu jūrniekiem” (“Ainažu vecajā skolā...”) nekad un nekur nav skanējusi tik dziļi un personiski kā šajā reizē.

Dāvanā – lampa no tvaikoņa “Regīna”

Kas viss gan pusgadsimta garumā noticis Ainažu jūrskolas muzeja pagalmā un ekspozīciju zālēs! Četru istabiņu aura ir neizmērojama, to atzinis ne viens vien muzeja apmeklētājs, kur nu vēl novadniece māksliniece Lilita Līce, kurai bijusi tā laime būt klāt arī vēsturiskajā muzeja atvēršanas brīdī. Vīpa, būdama Ainažu jūrskolas absolventa Kārļa Kariņa mazmeita, savus darbus izstādīt Ainažu muzeja nelielajā izstāžu zālītē, kā nodēvēts kambarītis pa kreisi no ieejas durvīm, pamanījusies vairākkārt, tāpat kā pilsētas galvas un tālbraucēja kapteinis Jāņa Asara meita Ilga Sūna, kam katrs brauciens uz Ainažiem ir dziļš emocionāls pārdzīvojums, jo okupācijas gados viņai te ierasties bija liegts. Tikai vēlāk lieliekie fotoportreti un etīdes

no žurnāla "Rīgas Modes" vadošās fotomākslinieces varēja mērot ceļu uz Ainažiem.

Jubilejas reizē latviešu un igauņu valoda skanēja ik pa brīdim. Muzeja lieldraugs no Igaunijas – jūrskolnieka mazmeita Dora Kespere ir viena no tām ainažnieku simpātijām, kura regulāri aicina muzejnieces doties ekspedīcijās pa jūrskolnieku dzīves vietām. No sirds jāvēl, lai tagadējam muzeja kolektīvam – Ivetai Erdmanei, Antrai Dūcitei un Sniedzei Krēgerei – vienmēr būtu enerģija šiem aicinājumiem atsaukties. Šobrīd viņas ir milzīgas bagātības "valdnieces" – muzejā ir izveidots krājums ar vairāk nekā 10 000 vienībām, un to ik gadu apmeklē pāri par 6000 interesentu.

Tālbraucējs kapteinis Antons Ikauņnieks Ainažos tika sagaidīts ar īpašām ovācijām – viņš jau turpat 30 gadus ir muzeja lieldraugs un mecenāts. Tāpat kā Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kas vienmēr izprot muzeja neatliekamās vajadzības. Savukārt Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras cilvēki Ainažu muzejā ik gadu nodzen ikdienas stresu – viņi talko. Kameras prezidents Jānis Endziņš svētku reizē palielījis, ka viņus ar muzeju saistot Krišjānis Valdemārs, kā nekā ievērojamākais latviešu tautsaimnieks.

Taču darāmā vēl daudz. Uz to mudināja Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs. Lūk, Rīgas ostas pārvaldei jādomā, kā labāk aprūpēt Ainažu bāku jeb vaduguni, jo kaimiņos dzīvojošā pilsetas patriote Aija Šmite publiski puda, ka tās korē jau augot bērziņi. Vai tie, dzenot tālāk savas saknes, bāku nesalauzīs? Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekulis ir drošs par Ainažiem – muzejs te būs mūžam un arī vaduguns pastāvēs. Tikmēr Anta Enģele sev vien raksturīgajā tonī kārtā aizsāka jūras dziesmas – smeldzīgās, nosaltgiskās, romantismā sakņotās. Un muzejs saņēma jūrskolnieka Jāņa Kozenkraniusa mazdēla Gunvara Ilusa dāvāto vectēva kuģa "Regina" gaismekli, kas rādīs drošu ceļu uz Ainažu jūrnieku Meku arī nākamajā pusgadsimtā. ■

Gints Šimanis

Atslēgas vārds – mīlestība

Ainaži šodien vairs nav tikai Vidzemes jūrmalas kultūrizglītības centrs, šī seno jūrniecības tradīciju piestrāvotā vieta kļuvusi par Latvijas jūrniecības svētvietu, kur ik gadus pulcējas visu paaudžu jūrnieki. Kā saka muzeja saimniece Iveta Erdmane, šī ir enerģētiski spēcīga vieta, kas ne tikai glabā senas liecības un cilvēku likteņu stāstus, te tīri fiziski jūtama viņu klātbūtne. "Rudeņos vecajā Ainažu jūrskolā es viņus visus sajūtu un dzirdu, viņi nekur nav pazuduši, tepat vien ir, tikai citās matērijās pārtapuši. Mēs viņus neredzam, tāpat kā neredzam Dievu, bet tas jau nenozīmē, ka Dieva nav. Pirms kāda liela darba vai pasākuma palūdzu viņiem palīdzību, lai izdodas iecerētais." Šogad Ainažu jūrskolai 155. jubileja, muzejam 50 raženi, ar mīlestību pret Latviju, cilvēkiem un darbu nostādāti gadi.

Padomju gados lielākā no mākslām bija izlikšanās māksla: vieni runāja to, ko nedomāja, otri izlikās klausāmie, bet patiesībā neko par pilnu neņēma. Tomēr daudzi izauga un dzīvoja zem padomju ideoloģijas karga, bet daudzi iesākumā pārliecināti komunisti vēlāk vilās, jo saprata un piedzīvoja varas divkosību. Ainažu muzejs visus pastāvēšanas gadus ir spējis būt patiess, īsts un neviltots, caur sendienu piemiņas saglabāšanu tas lika savu akmeni Latvijas ceļā uz neatkarību.

2018. gada 18. oktobrī Ainažu jūrskolas muzejā atklāja piemiņas izstādi "Kad tēvzemes mīlestība bija noziegums". "Izstāde ir manu iekšējo sajūtu izpaudums, un tās atklāšanas brīdī muzejā bija tāda enerģētika, ko reti nākas piedzīvot. Vēl tikai mazliet, un muzejam noceltu jumtu, tāpēc esmu pārliecināta, ka izstāde ir nu jau mūžībā aizgājušo atzišana. Kad Rīgā no tipogrāfijas izņemu izstādes planšetes, kāds man bija gandarījums! Braucot tramvajā, gribēju tās rullēt vaļā, visiem rādīt un teikt: ja jūs zinātu, ko es vedu! Man bija zudusi laika izjūta, tikai milzīgs gandarījums, ko saņēmu par to laiku, kad bija visistākā smakšana, kad ar tevi atteicās runāt latviešu valodā. Man vienmēr ir bijusi pretestība pret visu nepatieso, un padomju gados

viss – sākot ar avīzēm un runām – viss bija nepatiess!"

Iveta, tolaik vēl Brante, tagad Erdmane, pēc studijām Rīgā atgriezās savā dzimtajā Salacgrīvā un sāka strādāt Ainažu jūrskolas muzejā. Jautāju Ivetai, kas viņu muzeja darbā visvairāk saista: cilvēki, likteņi, notikumi vai kuģi, un viņa nedomājot atbild, ka pirmkārt tā ir piemiņas saglabāšana. "Tiem, kuri toreiz būvēja kuģus un devās tālās jūrās, tā bija liela iedrošināšanās un sevis pārvarēšana. Jā, vispirms ir piemiņas saglabāšana un tikai pēc tam nāk pētišana, popularizēšana un viss pārējais," tā Iveta.

Reizēm šķiet, par jūrniecības celmlaužiem mēdzam runāt šabloniski, piesaucam nodrāztas frāzes, vietā un nevietā citējam "latvji, brauciet", un latvji brauca, pārdeva Pēterpilī kartupeļus, būvēja kuģus, gāja jūrā un tagad guļ zem zilām atraitnītēm. Esam radījuši tādas kā leģendas, kuras lieliski iederas dažādās dzīves situācijās. Bet varbūt tas nemaz nav slikts, jo, par to runājot un domājot, mēs visi it kā vienojamies kopīgā lūgšanā. Arī Iveta piekrīt, ka daudz kas tiek balstīts uz leģendām, kas radušās, stāstot un pārstāstot notikumus, jo, piemēram, par

►►► 6. lpp.

▶▶▶ 5. lpp.

1860. gadiem nekādu dižu dokumentāru liecību nemaz nav. "Grūti pateikt, kā tur īsti bija, bet tā varēja būt. Cilvēki pierādīja savu latviskumu un to, ka nav sliktāki par krieviem un vāciešiem," saka vēstures pētniece.

Enģeļi pār muzeju

Patiesībā mēs nemaz nevaram iztikt bez leģendām. Ar saviem darbiem, spējām un attieksmi par leģendām kļūst cilvēki: gan tie, kuri jau aizgājuši mūžībā, gan tie, kuri turpina darīt un radīt. "Īsts goda vīrs ir Antons Ikaunieks, viņš ir vienīgais privātais ziedotājs, un ne jau katrs uz to ir spējīgs, viņš ir patiess labdaris," ar lielu cieņu saka muzeja direktore.

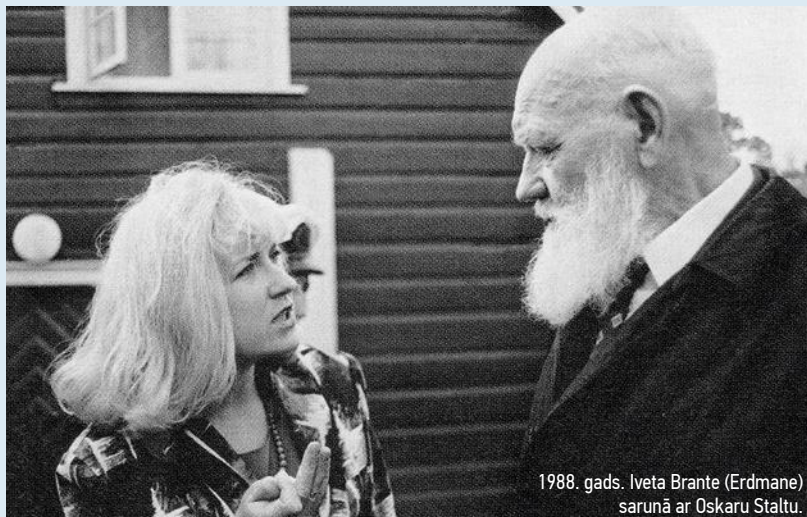
Iveta sev un muzejam tuvus cilvēkus iedala labdaros un enģeļos.

Pašu pirmo pie enģeļiem pieskaitāmo Iveta piemin Oskaru Staltu, kurš 1940. gadā paguva absolvēt K. Valdemāra jūrskolu kā tālbraucējs kapteinis, bet par kapteini kuģot viņam neļāva, jo sākās krievu laiki. Aizliegums būt kapteinim no varas viedokļa nāca likumsakarīgi, jo Oskars Stalts bija kalpojis godasardzē prezidentam Jānim Čakstem un pirmajā Latvijas brīvvalsts ārzemju vizītē kuģojis uz Zviedriju ar ledlauzi "Krišjānis Valdemārs".

Otrs enģelis ir tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Kārklīšs. "Goda cilvēks," saka Iveta.

"Reiz ar Kārklīņa kungu kāpām uz otro stāvu pa mūsu muzeja stāvajām trepēm, un viņš saka: "Erdmanes kundze, kā tad tā, te nav lentera, bet vecam cilvēkam ir grūti kāpt augšā, ja nav kur pieturēties." Nebiju par to iedomājusies, bet pēc tam liku uzmanīst. Kāpjot pa trepēm, bieži vien to atceros, mums tagad tas ir Kārklīņa kunga lenteris.

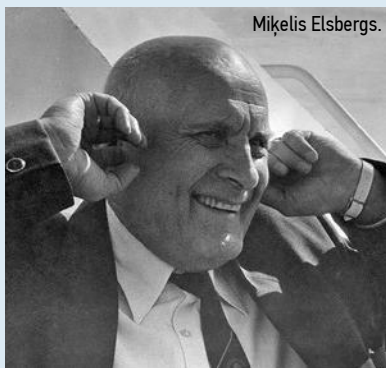
Deviņdesmito gadu pirmajā pusē Kārklīņa kungs man teica: "Es jūs iepazīstināšu ar ļoti labu cilvēku", un iepazīstināja ar jūrnieku arod biedrības šefu Pavlova kungu," atceras Iveta, un ierindo viņu muzeja labdaru sarakstā. "Es viņu izvirzīju valsts apbalvojumam, un viņš arī saņēma Atzinības krustu. Viņi abi ar Umbraško ir sirds cilvēki, vispirms jau ticīgi cilvēki. Pavlovs reiz teica,



1988. gads. Iveta Brante (Erdmane) sarunā ar Oskaru Staltu.



Aleksandrs Kārklīšs, Klāra Radziņa un Andris Kļaviņš.



Mikēlis Elsbergs.

ka, strādājot tādā vietā kā viņš, nevar iztikt bez grēka, un tad tie ir jānožēlo. Un kopš tā laika, kad Kārklīšs mūs iepazīstināja ar Pavlovu, viņš visus šos gadus ir bijis Ainažu muzeja un latviešu jūrniecības izpētes atbalstītājs. Ja kaut ko muzejam

vajag, tad pietiek tikai piezvanīt Pavlovam, un viņš nekad neatstās bez atbalsta. Mums abiem ir dvēseļu radniecība."

Trešais enģelis tālbraucējs kapteinis Mikēlis Elsbergs arī ir Ivetas dvēseles radnieks, kurš joprojām no augšas sūtot labas domas. "Gan astoņdesmitajos, gan deviņdesmitajos, kad Elsbergs bija Salacgrīvas ostas kapteinis un vēlāk arī LJS valdes priekšsēdētājs, viņš vienmēr bija klāt, palīdzēja un daudzas lietas nokārtoja. Abi kopā ar kuivīznieku tālbraucēju kapteini Hariju Līdaku, arī lielu Ainažu muzeja atbalstītāju, bija iniciatori Ainažu bācīņas izcelšanai no jūras. Tagad tā visā savā godībā stāv pirms iebraukšanas Ainažu muzeja ceļā."

Pirms pāris gadiem enģeļu pulkam pievienojies arī Latvijas Jūras



Jānis Bērziņš Ainažos.

akadēmijas rektors Jānis Bērziņš. "Es dažreiz viņu tiešām jūtu," saka Iveta. "Reiz deviņdesmito gadu sākumā, kad Bērziņu ievēlēja par akadēmijas rektoru, viņš, kopā ar sievu braucot uz Igauniju, pa ceļam gribēja apskatīt muzeju, jo bija mani redzējis televīzijā, toreiz man bija tāda pagara intervija. Kopš tās reizes nebija neviena pasākuma, kurā nepiedalītos Jānis Bērziņš. Un kopā ar viņu vienmēr bija kāds joks vai asprātīga piebilde. Un tas bija tik brīnišķīgi."

Leģendārie valdemārieši

Valdemāra jūrskolas absolventi, vecie kapteiņi un mehāniķi, ir kļuvuši par leģendām. Viņi aizgājuši kopā ar savu laikmetu, bet gribētos ticēt, ka mums tomēr atstājuši to stipro garu, ticību saviem spēkiem un varēšanai, to dvēseles stīgu, kas kopā ar sāļo jūras vilni ceļas pret debesīm. Leģendārie valdemārieši vispirms pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, bet vēlāk, lai būtu tālāk no modrajām čekas un cekas acīm, tagad par leģendāriem uzskatāmos valdemāriešu salidojumus pārcēla uz Ainažiem.

"Kad muzejs svinēja piecpadsmit gadu jubileju, tikko biju sākusi šeit strādāt. Toreiz bijušais muzeja vadītājs Arvīds Vētra kopā ar Velts Vētru organizēja šos pasākumus. Tad valdemāriešu vēl bija daudz, viņi brauca ar saviem groziņiem un savām pudelēm, un tās jau nu nebija šādas tādas, bet gan īpaši sagādātas un sataupītas īpašajam gadījumam. Viss notika muzeja otrajā stāvā, un sarunas dažubrīd tiešām bija diezgan brīvdmīgas.



1994. gads. Valdemārieši kopā ar prezidentu Gunti Ulmani Ainažos.

Tas bija 1988. gada 16. oktobrī, kad Ainažu muzejā pirmo reizi uzvilka sarkanbaltsarkano karogu, ko atveda paši kapteiņi. Toreiz uz valdemāriešu salidojumu bija atbraucis LKP CK sekretārs Ivars Ķezbers, klāt bija arī Valsts kultūras komitejas priekšsēdētāja pirmā vietniece Nellija Janaus. Kapteiņi iesniedza Ķezberam petīciju un asi kritizēja "dzelzs priekškaru", uz ko Ķezbers atrunājās, ka tāda "dzelzs priekš-kara" nav, par ko jūs te runājat, un arī pats stāvēja zem sarkanbaltsarkanā karoga.

Vecajiem jūrniekiem bija ļoti liela pašapziņa un patiesīguma izjūta. Viņi to sajuta un izstaroja, nedzīvoja māņos vai ilūzijās. Daudzas lietas viņi skaļi neizrunāja, bet viņu stāja un nostāja to nepārprotami pāuda. Esmu pārliecināta, ka viņi vienmēr ticēja Latvijas brīvībai."

Svešais starp savējiem

Ivetas atmiņas glabā arī kādu ne visai patīkamu atgadījumu, kas tomēr beidzās laimīgi, taču viela pārdomām ir palikusi. Pēc kāda kārtējā emocionāli piepildītā valdemāriešu salidojuma Ainažos pie tolaik jau muzeja direktores Ivetas Erdmanes ieradās čekas pārstāvis, tāds jauns cilvēks, jo izrādījās, ka viņu Limbažu nodaļa bija saņēmusi sūdzību, ka Ainažos notiek nelikumīgas runas.

"Es pat nojautu, kurš bija ziņotājs, bet par to vairāk neko nevaru teikt, jo es tikai nojautu, ka tas bija viens no pašiem valdemāriešiem. Pie manis atnāk tāds jauns cilvēks, arī es vēl biju pavisam jauna un toreiz nemaz nebiju uztraukusies, jo uzskatīju to par joku, bet varēja taču sanākt daudz lielākas nepatīkšanas nekā piektajā gadā. Viņš man it kā jautā

▶▶▶ 8. lpp.



▶▶▶ 8. lpp.

saka: jūs taču visu to pasākumu arī ierakstījāt? Un tā cieši skatās man acīs. Nezinu, vai tas bija dullums, bet ja tā, tad tas dullums man palīdzēja. Es viņam piedāvāju, varbūt iedzersim kafiju, un šis bija ar mieru. Pie kafijas viņš vēlreiz man jautā par pasākuma ierakstu, bet es atrunājos, ka nemaz nezinu, kur tas ieraksts palicis. Dieva pirksts, ka viss beidzās tik mierīgi, bet atbraucot jaunais čekists bija noskaņots atklāt lielus pārkāpumus.”

Pa vidu starp zemi un jūru

Cik spēcīgas ir tās lietas, ko nevaram redzēt un ar roku pataustīt. Plaša sirds un mīlestība ir kaut kas tāds, ko nevaram vārdos ietvert un īsti formulēt. Varbūt tāpēc mums šķiet, ka tās vienmēr pietrūkst? Vecajiem jūrniekiem bija divas mīlestības: mājās viņi ilgojās pēc jūras, bet jūrā ilgojās pēc mājām. Viņi bija pa vidu, un tas viņus lauza, jo šīs abas lietas kopā dabūt nav iespējams. Jūrnieks vienmēr ir starp zemi un jūru.

“Dāls saviem jūrskolniekiem mācīja: mīli Dievu un savu tuvāko kā sevi pašu. Ja nav šī pamata, tu nesapratīsi, no kurienes nāc un kurp ej, tad tu nevari kļūt ne par jūrnieku, ne mūrnieku. Tas var izklausīties pēc moralizēšanas, bet šodien ļoti daudziem trūkst tieši šo vērtību – mīlestības, ticības un cerības, ko vecos laikos zināja un savas dzīves pamatā lika pat neizglītoti cilvēki,” saka Ainažu muzeja direktore Iveta Erdmane, kura gan vēl piebilst, ka nekad sevi par priekšnieci nav sajutusi.

I. Erdmane: “Vienmēr ir jāsāņemamas iziet un runāt cilvēku priekšā, bet mājās pat sienas palīdz.”

“No kā ceļas visas pasaules nelaimes? No tā, ka cilvēkam ir trūcis un trūkst mīlestības.” Šādu atziņu Ivetas grāmatā “Dzelzs vīri, koka kuģi” pauž kāds kapteinis. Daudzas nelaimes ceļas no tā, ka nevēlamies dzirdēt un saprast otru, jo visu taču zinām labāk, tāpēc esam tiesīgi nosodīt.

Varbūt pareizi būtu sākt ar sevi, ieklausoties dzejnieka Viļa Plūdona aicinājumā: “Cel, latviet, galvu augstāku un mācies cienīt reiz pats sevi”? Varbūt tad mums vieglāk būtu mīlēt savu tuvāko kā sevi pašu? ■

Anita Freiberga

Kā izmērīt jūras valsts lielumu?

“Ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu, jūrniecības apakšnozares attīstība Latvijā ir skatāma visciešākajā saistībā ar starptautisko un ES normatīvo aktu regulējumu jūras transporta jomā. Jūras transporta jautājumi pārsvarā tiek risināti IMO, kā arī citu ar jūrlietām saistīto starptautisko organizāciju un ES ietvaros, kur Latvija kā dalībvalsts piedalās lēmumu pieņemšanas procesā. Nacionālajā līmenī galvenokārt tiek lemts, kā nodrošināt Latvijas starptautisko saistību un ES dalībvalsts saistību izpildi.” Tā rakstīts Satiksmes ministrijas Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.–2020. gadam.

Arī Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzskata, ka Latvija ir ierobežota savās iespējās, ko reglamentē tie noteikumi, ar kādiem mēs iestājamies Eiropas Savienībā. “Tas vistiešākajā veidā attiecas uz valsts atbalstu kādai konkrētai nozarei, šajā gadījumā mūs interesējošajai jūrniecības nozarei,” saka Krastiņš. “Bet ir arī valdības neizpratne par jūrniecības nozares specifiku. Piemēram, Finanšu ministrija, strādājot pie jaunā uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma, gribēja atteikties no tonnāžas nodokļa. Kāpēc? Tāpēc, ka neviens to nav izmantojis, un galvenais arguments bija tas, ka Igaunijā šāda nodokļa nav, bet mēs šo likumu veidojam pēc igauņu parauga. Tad nu nācās skaidrot un pārliecināt, ka Igaunija jau gadiem mēģina panākt, lai pēc mūsu parauga tonnāžas nodokli ieliktu savā likumā. Kad igauņiem stāstīju par mūsu Finanšu ministrijas centieniem, viņi atzina, ka būtu par to tikai priecīgi, jo šādu likuma izmaiņu dēļ samazinātos Latvijas konkurētspēja.”

– Kā tas nākas, ka ir nodoklis, kuru neviens neizmanto?

– No vienas puses jau diezgan muļķīgi, ka mums ir šāds tonnāžas nodoklis, kuru neviens neizmanto, jo, kā jau pie mums tas pieņemts,

kompānija labāk uzrāda zaudējumus un nodokļus nemaksā, nevis izvēlas maksāt kādu konkrētu summu. Bet skaidrs arī tas, ka Eiropas Komisija seko visiem procesiem dalībvalstīs un tos vērtē. Cik man nācies runāt ar Eiropas amatpersonām, mums šis nodoklis skaitās viens no liberālākajiem Eiropā gan pēc piemērotā koeficienta, gan arī pēc izmantošanas sistēmas, tāpēc tas varētu būt pievilcīgs no izmaksu viedokļa. Tas varētu būt interesants lielām ārzemju kompānijām, kas pieradušas pie nodokļu maksāšanas, un tieši ar šo argumentu mums izdevās pārliecināt Finanšu ministriju nemainīt šo regulējumu.

Piemēram, Vācijai, lai tā varētu izmantot tonnāžas nodokli,

UZZIŅAI

ES ir stimulējusi Eiropas kuģu īpašniekus izmantot ES dalībvalstu karogus. ES dalībvalstis ir informētas par tonnāžas nodokļa sistēmu, kas būtiski samazina kuģu īpašnieku nodokļu slogu, lai stiprinātu to konkurētspēju pasaulē. Saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam (2004. gads) kuģu īpašniekiem ir tiesības izmantot šo sistēmu, ja tiem vismaz 60% no kuģa tonnāžas reģistrēti ES valstīs.

pamatojoties uz EK prasībām, ir jānodrošina, ka sešdesmit procenti no vācu kuģu īpašnieku kuģiem ir reģistrēti zem Eiropas valstu karoga. Pie mums jau tagad nāk Vācijas kuģu īpašnieki, kuri izvērtē dažādus piedāvājumus, lai samazinātu savas flotes izmaksas.

– Ja Latvijas Kuģu reģistrs piedāvā vienu no liberālākajiem pakalpojumiem, kāds varētu būt iemesls, lai Vācijas kuģu īpašnieks laistu garām šādu izdevību un neizmantotu Latvijas izdevīgo piedāvājumu?

– Viena no lielākajām un nopietnākajām problēmām ir saistīta ar bankām, tātad ar finanšu sektoru. Lai kāda no kuģošanas kompānijām varētu attīstīt projektu, tam naudu dod kāds banku konsorcijs. Tā ir banku grupa, kas veido fondu, no kura finansē to vai citu projektu. Savulaik mēs nopietni pētījām iespējas un bijām gatavi doties pie bankām vai banku konsorcijs, lai risinātu jautājumu par dažādu projektu iespējamību, bet sapratām, ka mums jau nemaz nav tādas bankas, ar kuru varētu runāt par šo jautājumu, šeit tādu konsorcijs nav. Kad kuģu īpašnieks nonāk līdz jautājumam par jauna kuģa būvniecības finansēšanu, tūlīt spēkā stājas banku noteikumi – mēs jums dodam finansējumu kuģa būvei, bet jums šis kuģis ir jāreģistrē zem konkrēta karoga. Un priekšā tiek nolikti, teiksim, pieci karogi, no kuriem izvēlēties. Tur noteikti ir Panamas un Libērijas karogs, bet Latvijas karoga jau šajā sarakstā nav.

– Ja EK uzstāj, ka sešdesmit procentiem kuģu ir jābūt zem Eiropas valstu karoga, vai arī tad nepieaug Latvijas karoga izredzes?

– Šāda prasība ir spēkā jau labu laiku, bet jāsaprot, ka Latvijas karogs pirmajās vietās nekad neparādīsies. Tie vācieši, kuriem pie mums jau ir reģistrēti vairāki kuģi un kurus mūsu karogs un mūsu sniegtais pakalpojums visnotaļ apmierina, plānoja ņemt jaunu kuģi un to reģistrēt zem mūsu karoga, tomēr beigās nekas neiznāca, viņi atsūtīja atvairinošanos vēstuli, jo bankas ir uzlikušas veto – Latvijas karogu neliksiet! Nav īsti saprotami argumenti: vai tā ir neuzticība, vai pamatā ir vēl kas cits.



Jāzeps Spridzāns, Jānis Krastiņš un Roberts Gailītis ir tie Jūras administrācijas speciālisti, kuri ne tikai savā ikdienas darbā uzrauga jūrniecības procesus Latvijā, bet arī domā, kāda būs Latvijas jūrniecības attīstības stratēģija.

– Visticamāk, Eiropā ir vajadzīgs lobijis, kurš spēj "izsist" cauri Latvijas karogu.

– Jā, bet tas maksā krietnu naudu un prasa laiku. Tas ir finansiāli apjomīgs pasākums, ar ko, piemēram, regulāri nodarbojas dāņi, kuri sevi reklamē gan Āzijā, gan visur citur.

– Cik var noprast no internetā pieejamās informācijas, dāņi ļoti nopietni veido savu jūrniecības nozares politiku un plāno ambiciozu ilgtermiņa stratēģiju.

– Tā tas ir. Viens no Dānijas jaunākajiem un skaļākajiem paziņojumiem ir par to, ka tā ieviesīs kuģu elektroniskos sertifikātus, tāpat viņi ir izdomājuši arī kādu digitalizācijas risinājumu jūrnieku dokumentiem, kas, manuprāt, pašlaik ir visai neizpildāms uzdevums. Ja Eiropā vēl jūrnieku elektroniskos dokumentus varētu izmantot, tad īsti nevaru iedomāties, kā tas varētu notikt kaut kur Āfrikā, kur pat dažkārt nav internets. Jūrnieku elektronisko dokumentu projekta būtība ir tāda, ka ir jūrnieka datu bāze, katram jūrniekam tāds kā personīgais profils, kurā var redzēt, kādi viņam ir sertifikāti, un vai tie ir derīgi. Bet tu ar kuģi aizbrauc, piemēram, uz Nigēriju, un saki, ka visi jūrnieka kompetences sertifikāti ir elektroniski, un tad ir pilnīgi skaidrs, ka kuģim un ekipāžai varētu rasties zināmas problēmas pārliecināt šo valstu amatpersonas par jūrnieku dokumentu autentiskumu.

Vēl dāņi ir paziņojuši, ka digitalizēs visu kuģu reģistrācijas procesu. Pieļauju domu, ka pašlaik tas vairāk ir komerciāls triks, mārketinga gājiens, lai paziņotu – redz, mēs pirmie pasaulē kaut ko tādu darām!

– Un tomēr šī ziņa nepaliek nepamanīta, jo viņi tiešām savu jūrniecības nozari un savus pakalpojumus skaļi reklamē.

– Un tas no viņiem prasa visai krietnus finanšu resursus.

– Digitalizācija tagad visiem ir karstākais temats, bet ko mēs varētu darīt šajā virzienā?

– Ja domājam par kuģu dokumentu digitalizāciju, tad, ņemot vērā mūsu Kuģu reģistra apjomus, tā īsti nav Jūras administrācijas galvenā prioritāte. Mēs varam raudzīties uz reālo tirgu – piekrastes kuģošanas kuģiem, bet arī tad jābūt reālistiem un jāsaprot, ka konkurence Baltijas jūras reģionā ir ļoti nopietna un sīva, jo visas šā reģiona valstis mēģina ieņemt savu, iespējami lielāku vietu, kā arī nākt klajā pat ar populistiskiem paziņojumiem. Mūsu kaimiņi īpaši, piemēram, ir paziņojuši, ka reģistrēs kuģus arī brīvdienās. Esot pat konsultējušies ar Maltu, kas Eiropā ir lielākā un pasaulē septītā lielākā karoga valsts ar aptuveni 1200 zem Maltas karoga reģistrētiem kuģiem, un jautājuši, vai arī tur brīvdienās piedāvāot kuģu reģistrēšanu, uz ko

▶▶▶ 10. lpp.

►►► 9. lpp.

maltieši nesapratnē raustījuši plecus. Nav īsti skaidrs, kādam jābūt iemeslam, lai piedāvātu tādu pakalpojumu, jo diez vai kāds kuģu īpašnieks sestdienā pie alus kausa pēkšņi pieņems lēmumu mainīt kuģa karogu? Kuģa reģistrēšanas process vienmēr aizņem zināmu laiku, jo nekas nenotiek, tā vienkārši sasitot plaukstas. Vēl jo vairāk zinot, ka izdaudzinātajā efektīvo pakalpojumu valstī Igaunijā kuģu reģistrēšanas mehānisms ir visai smagnējs un nav tik efektīvs, jo līdzīgi kā nekustamo īpašumu arī kuģus pie viņiem reģistrē tiesnesis.

– Vai tad Igaunijas tiesneši ir tik kompetenti, lai spētu iedziļināties kuģu reģistrēšanas niansēs?

– Tur jau tā problēma, ka Igaunijas Jūras administrācija sagatavo dokumentus, ko iesniedz tiesnesim, kurš sagatavotajos lēmumos neko nemaina, tikai rindas kārtībā veic tehnisku ierakstu, un tas ļoti paildina procesu. Domāju, ka ar šādu brīvdienu piedāvājumu igauņi mēģina notušēt savas sistēmas neefektivitāti. Mūsu Jūras administrācijai šādu problēmu nav, jo tad, kad dokumenti ir sakārtoti, veicam kuģa reģistrēšanu, un lieta darīta!

– Bet kādam, kurš nepārzina procesu kopumā, šāds reklāmas gājiena varētu likties progresīvs – redz, kā igauņi atkal var! Igaunijā jau to dara, un viņi atkal ir mums priekšā!

– Jā, jā, igauņi jau to dara! Patiesībā viņi drīzāk muļķo sevi un citus, ka tiek piedāvāts kaut kas inovatīvs. Tomēr, raugoties nākotnē, visu procesu digitalizācija ir neizbēgama, un mums šajā ziņā ir savi veicamie mājas darbi – visi e-sertifikāti. Ja attiecībā uz jūrniekiem tas ir tālākas nākotnes stāsts, tad attiecībā uz kuģiem tā jau ir šodienas prasība. Otrs jautājums, ap kuru tagad grozās visi pasaules jūrniecības ekspertu prāti, protams, ir autonomie kuģi. Šajā ziņā mēs varam stāstīt, ko vēlamies attīstīt, bet, ja tam visam apakšā nav valsts atbalsta un attiecīga finansējuma, tad par šā jautājuma risināšanu ir lieki runāt. Autonomo kuģu attīstīšanā mēs varam ieguldīt absolūtu nulli, jo Latvijā nav kuģu īpašnieku, kuri būtu gatavi investēt jauno tehnoloģiju izpētē, jo tieši



LJS valdes sēdē spriež par Latvijas jūrniecības politiku nākotnē.

kuģu īpašnieki ir viens no vislielākajiem dzinējspēkiem. Piemēram, Somijā projektu par MASS (*Maritime Autonomous Surface Ships*) virza kompānija "Rolls-Royce" kopā ar valsti, šim projektam atvēlot 200 miljonu eiro. Tad to var saprast – tas ir valsts politisks uzstādījums, projektam ir spēcīgs finanšu avots, un tad jau var arī veikt dažādus eksperimentus, testus un virzīt attiecīgu stratēģiju. Ja mums neviens nav gatavs ieguldīt miljonus šādā projektā, tad visdrīzāk varam tikai sekot, ko šajā jomā dara pasaulē. Mēs jau varētu līdzīgi igauņiem stāstīt, ka jau ir poligons autonomo kuģu attīstībai, kur nu tik brauks un kaut ko mēris, bet kāds tam būtu segums?

– Bet varbūt ir vērts kaut ko darīt zinātniskajā laukā, ja nu rodas spožas idejas, piemēram, Latvijas Jūras akadēmijā?

– Novērtējot šodienas LJA darbību, neesmu pārliecināts, ka viņi varētu iet šajā virzienā. Būsim godīgi, LJA šāda līmeņa zinātniskajiem pētījumiem šobrīd nav kapacitātes.

Tur mācās jaunieši, kuri vēl nav ne morāli, ne garīgi un fiziski nobrieduši. Būtu tikai loģiski, ja no šīs nolaistās ēkas jūrskolu pārceltu uz akadēmijas teritoriju.

– Vai var piekrist, ka, domājot par Latvijas jūrniecības nākotni un tālāko stratēģiju, ir tikai divas lietas, ko pēc būtības tajā varam ierakstīt – izglītība un zinātne?

– Tam varētu piekrist, bet, skatoties, kas pašlaik notiek akadēmijā, ir diezgan lielas bažas. Akadēmija mēģina attīstīt dažādus projektus, bet, lai attīstītu zinātņi, ir vajadzīgi jauni un perspektīvi kadri, kuri ir ieinteresēti attiecīgās tēmas pētīšanā un gatavi kaut ko darīt, diemžēl neredzu šādu jauno zinātnieku potenciālu. No sirds novēlu, lai akadēmijas rektorei veicas sakārtot sistēmu, bet problēmas ir lielas. Kaut vai sāksim ar LJA jūrskolu. Tā taču ir bēdu ieleja! Kā var nesavest kārtībā tik elementāras lietas kā telpas? Tā ir nolaidība! Tur mācās jaunieši, kuri vēl nav ne morāli, ne garīgi un fiziski nobrieduši. Būtu tikai loģiski, ja no šīs nolaistās ēkas jūrskolu pārceltu uz akadēmijas teritoriju. Protams, tas atkal ir nau-das jautājums, kuras ne akadēmijai, ne jūrskolai nav.

– Izklusās diezgan pesimistiski.

– Būtības nemaz neesmu pesimistiski, bet gan reālistiski noskaņots attiecībā uz akadēmiju, jo lieliski saprotu, ka tur naudas ir tik, cik ir, tāpēc vislielākā kritika raidāma Izglītības un zinātnes ministrijas virzienā. Kamēr būs tāda valsts politika, ka labāk katrā augstskolā finansēt zināmu budžeta vietu skaitu un lēti saražot nevajadzīgus speciālistus, nevis saprast, kādi speciālisti patiešām ir vajadzīgi, nekas nemainīsies.

Pasaule mainās

– Kādi akcenti jūrniecībā būs svarīgi nākamajos desmit gados?

– Protams, jau pieminētā digitalizācija. Šodien nevienam nav noslēpums, ka digitalizācijas jomā jūrniecības nozare bija diezgan pamatīgi atpalikusi, tāpat visi lieliski saprot, ka tā ir nozare, no kuras var paņemt naudu, tāpēc tagad tie, kas izstrādā programmatūras, ir pamatīgi sarosījušies, katrs mēģina kaut ko attīstīt, piedāvāt un risināt. Katrs šauj kaut kādā sev vien zināmā virzienā, kas izskatās pēc ļoti haotiskiem un nepārdomātiem risinājumiem. Kuģa inspektoram, kurš aizies uz kuģi, var nākties saskarties gan ar karogvalsts, gan kuģu klasifikāciju sabiedrības tik dažādām digitalizācijas sistēmām, ka, lai veiktu inspekciju, būtu jāpārziņina katras valsts un kuģu klasifikāciju sabiedrības elektroniskās sistēmas. Un ja vēl būs jāpārbauda katrs no divdesmit valstu jūrniekiem un tiem būs vēl katram sava sistēma, kas arī būs jāpārbauda, tad pie tā darba apjoma, kāds ir inspektoriem, tas viss var kļūt par neiespējamo misiju. Tikai loģiski, ka vismaz Eiropas līmenī ir nepieciešams pieņemt vienotu dokumentu elektronisko sistēmu, tāpēc mūsu pārliecība ir, ka to Eiropā vajadzētu mēģināt panākt, izmantojot EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra) platformu, kas nozīmētu, ka katra valsts savu datu bāzi ieslēdz kopīgajā EMSA sistēmā. Pašlaik šķiet, ka viss iet pareizā virzienā, un, ja

izdotos, tad tas atvieglotu darbu. Jūrnieku dokumentu digitalizācija varētu būt lielākais izaicinājums, jo kuģi strādā starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū, tāpēc jāsaprot, kā dažādu valstu sistēmas savienot vienotā standartā tā, lai inspektoriem būtu pieejama šī informācija. Tas noteikti ir mērķis, uz kuru jāiet, vispirms atrisinot to nacionālā līmenī, tad Eiropas un visas pasaules kontekstā.

– Kas būs tie finanšu un cilvēku resursi, kas tiks piesaistīti šādam projektam?

– Ja par finansēm, tad tie būs mūsu iekšējie resursi, bet, kas attiecas uz cilvēkiem, tad, skatoties uz citu valstu risinājumiem, var būt dažādas opcijas. Dāņi, piemēram, noalgoja kompāniju, kas izstrādāja sistēmu, kuru viņi tagad cenšas pārdot citiem, tajā skaitā arī pie mums viņi nāca ar piedāvājumu nopirkt jau gatavu elektronisko sertifikātu sistēmu. Kad paskatījāmies uz cipariem, summa veidoja gandrīz mūsu gada budžetu. Dāņu plāniņš bija ieguldīt naudu produkta izstrādē, un tagad viņi mēģina nopelnīt, šo produktu pārdodot.

Ja palūkojamies, ko dara Somija un citas mazas jūrniecības valstis, redzam, ka viņi ļoti daudz Jūras administrācijas funkcijas, tajā skaitā arī digitālo dokumentu sistēmas izstrādi, ir deleģējuši klasifikācijas sabiedrībām, un tas ir viens no ceļiem, pa kuru iet arī liela daļa no mazajām Eiropas karoga valstīm.

– Tāds ceļš būtu ejams arī Latvijas Jūras administrācijai?

– Iespējams, bet man šķiet, ka tā mēs zaudētu savu kompetenci gan zināšanu, gan pieredzes ziņā. Un tad būtu jautājums, ar ko tad Jūras administrācija nodarbosies? Domāju, ka mums tomēr ļoti svarīgi ir nepazaudēt to, ko esam sasnieguši, vispirms jau mūsu speciālistu augsto profesionālo līmeni.

Mūsu Kuģu reģistrā ir tikai divdesmit trīs SOLAS klases kuģi, tāpēc būtu neloģiski tiem izstrādāt un attīstīt digitalizācijas sistēmu, jo tās būtu astronomiskas izmaksas. Tāpēc ir

UZZIŅAI

Piemēram, "The Visma group" jau piedāvā *Maritime Window*, ko reklamē kā efektīvu instrumentu, ar kura palīdzību Eiropas valstu jūras administrācijas un klasifikācijas sabiedrības var nodrošināt kuģu īpašniekiem drošu piekļuvi saviem datiem, kā arī informāciju par kuģu sertifikātiem un inspekciju ziņojumiem. *Maritime Window* var darboties kā *IMO Maritime Single Window* un *European Window* vai arī tiem pieslēgties. Kuģa īpašniekam, ienākot *Maritime Window* ar autorizāciju, ir pieeja tikai saviem datiem par kuģiem, sertifikātiem un inspekciju ziņojumiem.

jautājums, cik lielā mērā mums vajadzētu steigties vai arī nedaudz piebremzēt un pagaidīt, jo iespējams, ka kāds risinājums nāks no Eiropas Savienības.

– Ir kādas pazīmes, ka jau veidojas Eiropas viedoklis?

– Zināmā mērā par to var runāt kontekstā ar Eiropā 2019. gadā pieņemto regulu par jūrniecības vienoto logu – *Maritime Single Window*.

Kad Briselē uz sanāksmi pulcējās vadības līmeņa darba grupa, tur skaidri tika paziņots, ka 2025. gadā Eiropā sāks darboties vienotā informācijas sistēma, bet Latvija savu vienotā loga sistēmu veido SKLOIS projekta ietvaros, un mēs no savas puses vēlētos šādu vienotu logu ieviest jau pirms 2025. gada. Pašlaik gan esam vēl tikai ceļā uz to, lai šī sistēma pilnvērtīgi funkcionētu.

Turpinot SKLOIS attīstības projektu ieviešanu, tiek plānots izstrādāt

►►► 12. lpp.



LJA Karjeras dienā piedalās (pirmajā rindā no labās) Kristīne Carjova, Igors Pavlovs, Aleksandrs Nadežņikovs; (otrajā rindā no labās) Jāzeps Spridzāns, Roberts Gailītis, Andrejs Umbrāško; (aizmugurē) Valdis Priednieks, Antons Vjaters un Gunārs Šteinerts.

►►► 11. lpp.

SKLOIS un Valsts ieņēmumu dienesta Elektroniskās muitas datu apstrādes integrācijas papildinājumus, īstenojot SKLOIS dokumentu iesniegšanas formātu un informācijas apstrādes izmaiņas. Diemžēl šis process tik raiti nesokas, un, piemēram, kuģu aģenti sūdzas, ka tiem viena un tā pati informācija jāievada SKLOIS sistēmā un muitas sistēmā. Viņi jautā, vai šo procesu nevarētu vienkāršot, abas sistēmas savienojot. Var piekrist, ka tas bū-

UZZIŅAI

No 2019. gada 1. janvāra SKLOIS sistēmas turētāja funkcijas pilda Latvijas Jūras administrācija, kuras darbinieki nodrošinās piekļuvi SKLOIS un sniedz atbalstu lietotājiem. SKLOIS projekta mērķis ir sakārtot un pilnveidot uzņēmējdarbības vidi un palielināt Latvijas tranzīta un kravu loģistikas sektorā strādājošo konkurētspēju. Attīstot Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu, tiks nodrošināta turpmāka "vienas pieturas aģentūras" attīstība starptautisko jūras kravu loģistikas jomā, kā arī uzsākta vairāku jaunu procesu elektronizācija kuģošanas drošības un ostu kontroles jomā.

tu tikai loģiski, bet muiža iebilst, jo viņu jaunais standarts būs izstrādāts 2023. gadā, un tikai tad muiža būs gatava kopdarboties. Šādas politiskās neizlēmības dēļ uzņēmēji dara lieku darbu, sistēma nestrādā efektīvi, un vēl gadus trīs nekas nemainīsies. Neviens, kas valda pār kādu datu kopu, negrib no tās šķirties un ar to dalīties, jo informācija mūsdienās, protams, ir vērtība, bet šajā gadījumā mums nav vajadzīga muitas informācija, jo vēlamies tikai atvieglot dzīvi kuģu aģentiem. Bet atcerēsimies, cik grūti gāja ar SKLOIS projekta uzsākšanu, kas ieilga aptuveni piecpadsmit gadus, jo bija tikai runas, kam nesejoja darbi.

Satiksmes ministrijas stratēģiskais redzējums

– Satiksmes ministrs Tālis Linkaits, apmeklējot Jūras administrāciju un diskutējot par jūrnieceības nozares tālāko attīstību un iespējamām problēmām, izteica viedokli, ka Jūras administrācijai būtu lietderīgi nevis veikt

izmaiņas esošajā stratēģijā, kas vēl ir spēkā līdz 2020. gadam, bet gan sagatavot jauno stratēģiju un sākt strādāt saskaņā ar to jau gadu ātrāk. Kāds tad ir satiksmes ministra redzējums par Jūras administrācijas turpmāko darbu un virzību?

– Saeima ir pieņēmusi lēmumu, ka visām valsts kapitālsabiedrībām ir jāveido padome, un mēs ar ministru diskutējām par Jūras administrācijas nākotni kontekstā ar šādas padomes izveidošanu. Kādreiz administrācijā šāda padome jau bija, un tādu izveidot jau nebūtu problēma, bet, ja mēs parēķinām, tad tie mūsu budžetā būtu aptuveni simt tūkstoši eiro papildu izdevumu, un tas ir reāls finansiālais slogs, kas liek domāt, vai mums to vajag? Ja neveidojam padomi, tad ir jādoma par statūtu maiņu, un es domāju, ka mums nevajadzētu ar to steigties, jo ir ļoti svarīgi saglabāt mūsu profesionālos speciālistus un spēt viņiem samaksāt adekvātu un konkurētspējīgu atalgojumu. Piedevām vēl jāatzīst, ka komercsabiedrības statuss mums ļauj daudz elastīgāk plānot darbību un reaģēt uz procesiem. Pēdējos divus gadus esam strādājuši ar zaudējumiem tā iemesla dēļ, ka nevarējām paaugstināt navigācijas maksu. Tagad jaunās maksas ir stājušās spēkā, par ko paldies jaunajam satiksmes ministram Tālim Linkaitam. Ministrs uzsvēra domu, ka mums vajadzētu domāt par iespējām vairāk nopelnīt un skatīties, kā attīstīt biznesa iespējas. Liela daļa no Jūras administrācijas ieņēmumiem veidojas no ostās ienākošajiem kuģiem, un mēs, protams, nodokļu ciparus jau varam saziņēt, cik lielus gribam, bet vienmēr jāpatur prātā, ka šāds maksu pieaugums būtu slogs mūsu tranzīta nozarei, tāpēc ir jābūt skaidrībai, ko mēs stratēģiski gribam panākt.

– Atgriežoties pie sarunas sākumā pieminētās Finanšu ministrijas nevēlēšanās pēc būtības iedzīlīnāties jautājumos, kas skar jūrnieceības nozari, rodas pārdomas, vai vispār Latvijā jūrnieceības nozare tiek pienācīgi novērtēta?

– Jau minēju, ka, domājot par atbalstu Latvijas jūrnieceības nozarei, vienmēr prātā jāpatur starptautiskās

un ES prasības. Lai atbalstītu jūrnieceības nozares iniciatīvas un projektus, ir jāsaņem Finanšu ministrijas akcepti, bet diemžēl pašas Finanšu ministrijas skatījums uz jūrnieceības nozari nav saprotošs un pretimnākošs, ņemot vērā to pieredzi, kāda bija, strādājot pie jaunā uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma, kad ministrijas attieksme bija ļoti augstprātīga – mēs zinām labāk un visu taisīsim pēcīga parauga. Kad kādā sanāsmē iebildu, ka jūrnieceības nozarē mums nevajadzētu ņemt par pamatu Igaunijas piemēru, jo jūrnieceības nozarē igauņi vēlas ieviest mūsu sistēmu, un viņi skatās uz mums, nevis mēs uz viņiem, Finanšu ministrijas ierēdņi pārsteigti noraudzījās uz mani – ko es tur tādu runāju?

– Izlasīju kāda pētnieka izteiktu gudru domu, ka diemžēl par jūras lielvalstīm tiek uzskatītas tās valstis, kurās ir visvairāk kuģu īpašnieku, un kuģa karogs te nav noteicošais.

– Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO) par šo jautājumu notikušas lielas diskusijas tad, kad veidota IHO padome, jo par noteicošo izvirzīts princips, ka padomē jābūt valstīm, kurām ir vislielākā hidrogrāfiskā interese. Bet kā to noteikt? Notika diskusijas, vai tās ir valstis, kurām ir visvairāk kuģu reģistrā, vai visvairāk ūdens akvatoriju, kas jākartē, bet, iespējams, ka intereses atkarīgas no jūrnieku skaita. Un katra valsts, kura vēlējas sevi redzēt padomē, segu vilka uz savu pusi. IMO savukārt vienmēr svarīgs ir bijis kuģu skaits zem valsts karoga, un pie lēmumu pieņemšanas tieši lielākās kuģu karoga valstis arī ir bijušas noteicējas. No otra puses, tieši šīs valstis arī maksā lielākās daļības maksas, bet attiecībā uz Latviju samērot kuģu skaitu ar jūras valsts statusu būtu pārāk vispārināti. Nebūs viegli pacelt jūrnieceības nozari pietiekamos augstumos un cerēt, ka mūsu Kuģu reģistrā būs vairāk par simt kuģiem, tas varētu būt maz ticams, bet mums ir tradīcijas, vēsture un pieredze. Jūrnieku skaits vienmēr ir bijis un arī tagad ir liels. Savulaik bija arī liela flote, no kuras tagad diemžēl nekas nav palicis pāri, bet vienmēr jau vieglāk ir kaut ko atņemt, nekā mēģināt pacelt.■

Anita Freiberga

Dānijas kuģošanas politiku visos līmeņos lobē Dānijas valdība

Par Latvijas jūrniecības politikas stratēģiju un jūrniecības nākotni domājot, ir vērts palūkoties, ko domā un kā rīkojas citas valstīs. Šoreiz par Dāniju.

Dānija ir valsts, kurā valdība visaugstākajā līmenī atbalsta jūrniecības nozari un šīs nozares uzņēmējdarbību, nosakot to par vienu no valsts galvenajām prioritātēm, un ir paziņojusi, ka jūrniecības politikas centrā ir Dānijas jūras klasteris, ko dēvē arī par Zilo Dāniju. Jūrniecības politikas mērķis ir atbalstīt Dānijas jūras klasteri, lai nodrošinātu Zilās Dānijas izaugsmi, konkurētspēju un starptautisko atpazīstamību, kas cieši saistāma ar Dānijas reputāciju kā kuģniecības valsti, kas sniedz nevainojamus pakalpojumus.

Dānija neslēpj savas ambīcijas un interesi iegūt iespējami labvēlīgākus nosacījumus pasaules transporta tirgos, kas ir ļoti svarīgi Dānijas tirdzniecības flotei. Gan Eiropas Savienības, gan Pasaules Tirdzniecības organizācijas līmenī Dānija cenšas nodrošināt sev stabilu pozīciju, kas ļautu sekmīgi turpināt attīstīt savu kuģošanas politiku. Tāpat Dānija aktīvi piedalās ES divpusējās sarunās ar trešajām valstīm par Eiropas kuģošanas nozares lielāku ietekmi pasaules jūras kravu pārvadājumos, notiek sarunas par jaunu nolīgumu slēgšanu un esošo nolīgumu uzlabošanu.

Dānijas Jūras administrācija (*Danish Maritime Authority*) īsteno valdības jūrniecības politiku, kas izpaužas kā sadarbības nodrošināšana starp Dānijas ministriem un aģentūrām, sadarbība ar starptautiskajām organizācijām, uzņēmumiem, pētniecības un attīstības iestādēm, ES institūcijām, citu valstu pārstāvjiem, kā arī dalība dažāda līmeņa starptautiskajos forumos. Dānijas Jūras administrācija gādā arī par to, lai Dānijas ministru vizītēs ārzemēs, kad vien tas ir iespējams, tiktu risināti jūras transporta jautājumi.

Neatlaidīgs darbs dod rezultātus

Vēl nesen Dānija bija septītā lielākā kuģošanas valsts pasaulē, bet 2019. gadā ir atgriezies pasaules lielāko kuģošanas valstu pieciniekā. Pirms nepilniem diviem gadiem tā



apsteidza Vāciju, un tagad aiz sevis ir atstājusi arī ASV. Joprojām pēc tirdzniecības kuģu skaita zem nacionālā karoga pirmo vietu ieņem Grieķija, seko Singapūra, Ķīna un Japāna.

Dānijas Kuģu īpašnieku asociācijas izpilddirektors Anne H. Stefensens ir gandarīts, ka Dānijas kuģošanas nozares stratēģija darbojas sekmīgi. "Dānijas kuģošanas kompānijas ir piedzīvojušas ievērojamu izaugsmi. Īpaši iepriecina tas, ka arvien vairāk kuģu strādā zem Dānijas karoga, un šobrīd tādu ir vairāk nekā jebkad agrāk," savu viedokli pauž Stefensens. "Nākamie pieci desmit gadi būs izšķiroši, lai sekmīgi pārietu uz CO2 neitrāliem kuģiem, kas turpmāk būs svarīgākais priekšnosacījums kuģniecības izaugsmei. Lai tas notiktu, nozarei ir jāiegulda finansējums mērķtiecīgos pētījumos, izglītībā un jaunizveidotos inovatīvos uzņēmumos."

Dānijas ekonomikas ministrs Simons Kollerups jau vairākkārt atkārtojis, ka jāturpina koncentrēties uz

pētniecību un inovāciju ieviešanu kuģniecībā, īpaši domājot par nozares ilgtspējīgu darbību.

Kā zināms, IMO ir izvirzījusi mērķi līdz 2050. gadam kuģošanas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt vismaz par 50% salīdzinājumā ar 2008. gadu, bet Dānijas kuģošanas kompānija "Maersk" ir gājusi vēl tālāk un par savu mērķi izvirzījusi līdz 2050. gadam pilnībā likvidēt emisijas. Piedevām Dānija uzsver, ka tā savu Kuģu reģistru padarīs kuģu īpašniekiem vēl pievilcīgāku, jo līdz 2020. gada beigām izstrādās kuģniecības digitālo reģistru, kura pamatā būs jauni tiesību akti, kurus Dānijas parlaments šogad jau pieņēmis. Digitālais reģistrs samazinās izmaksas un nodrošinās vieglāku piekļuvi datiem. "Vieni no pirmajiem pasaulē mēs pārcejamies uz kuģu digitālo reģistrāciju," paziņojusi Dānijas Jūras administrācijas ģenerāldirektora vietniece Šarlote Ārende Stēna.

Sagaidāms, ka nākotnē Arktika jūrniecības nozarei kļūs ļoti nozīmīga, un Dānija ir paziņojusi, ka ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ tai ir viena no svarīgākajām, ja ne pati svarīgākā loma arktiskās kuģošanas attīstībā. Jau 2011. gadā Dānijas valsts publicēja kopēju stratēģiju Arktikai, kurā liela vieta ierādīta Zilajai Dānijai. Dānija apzinās, ka arī citām Arktikas valstīm ir lielas ambīcijas un spēcīgas prasmes, tāpēc, lai gūtu maksimālu labumu, ir jāveic visi mējas darbi gan valsts līmenī, gan privātajā sektorā. ■

Zīmols “VIA Latvia” nes Latvijas tēlu pasaulē

No šā gada 4. līdz 7. jūnijam Minhenē notika starptautiskā transporta un loģistikas izstāde “Transport Logistic 2019”, kurā ar vienotu standu un zīmolu “VIA Latvia” piedalījās Satiksmes ministrija, Latvijas ostu pārvaldes, ostu kompānijas un “Latvijas dzelzceļš”. Transporta un loģistikas nozares izstāde Minhenē notiek reizi divos gados, un nozares speciālisti un biznesa pārstāvji to uzskata par nozīmīgu notikumu, kurā tiem ir noteikti jāpiedalās.

UZZIŅAI

“VIA Latvia” ir Latvijas transporta nozari vienojošs zīmols, kas apvieno nozares galvenos spēlētājus, kuri, strādājot plecu pie pleca, nodrošina pasaules tirgiem kompleksus, drošus, ātrus un efektīvus preču pārvadājumus, distribūcijas un e-komercijas pakalpojumus.

“VIA Latvia” zīmola logotips, kurā dinamiski vijas vārds “VIA” ar pamata nozīmi “ceļš”, simbolizē kustību – nepārtrauktu transporta nozares attīstību un pilnveidi. Tieši tāpat kā logotipa simbols, “VIA Latvia” sadarbības modelis tiecas vīties uz priekšu.

“VIA” simbolā saskatāmi virzienrādītāji. Tie ir procesi, uz kuriem balstās transporta nozare un tās attīstība – kravas ienākšana, apstrāde, uzlabošana un pievienotās vērtības radīšana.

Logotipa simbols veidojas no piecām savstarpēji saistītām un papildinošām daļām – gaisa ceļi, ūdens ceļi, dzelzceļi, auto ceļi un informācijas lielceļi, raksturojot Latvijas transporta infrastruktūru un spēku. Tas sevī apvieno arī Latvijas transporta pārvadājumu nozares krustpunktus – Rīgas brīvostu, Ventspils brīvostu, Liepājas brīvostu, starptautisko lidostu “Rīga” un Latvijas dzelzceļa tīklojumu. Tā mājas lapā varam lasīt par VIA zīmolu. Uldis Reimanis par mājas lapas izveidi ir gandarīts, jo statistika rāda, ka jau pirmajā pusgadā tās apmeklējumu skaits bijis gandrīz vienāds ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras mājas lapas “Magnetic Latvia” apmeklējumiem pusotra gada laikā. Reimanis



Latvija delegācija izstādē strādāja zem vienotā “VIA Latvia” zīmola. Delegācijas vadītājs Uldis Reimanis (centrā).



uzsver, ka Ostu attīstības fonds turpinās šo mājas lapu popularizēt.

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis, kurš ir arī Latvijas ostu, loģistikas un transporta padomes izveidotās Reklāmas komisijas vadītājs, bija iniciators idejai par vienota zīmola izveidi, zem kura apvienotos nozares organizācijas, institūcijas, pārvaldes un

biznesa struktūras kopā ar Satiksmes ministriju kā jumta organizāciju, ja tā var teikt.

“Esmu gandarīts, ka divu gadu laikā radītais nu dod augļus. Divās izstādēs pēdējā pusotra gada laikā tas atzīts par vienu no labākajiem izstāžu zīmoliem. Patiesībā jau gandarījums ir arī par to, ka šāds zīmols vispār tika izstrādāts, jo mums par šo jautājumu bija ļoti karstas iekšējās diskusijas un lielas cīņas,” saka Uldis Reimanis. “Divus gadus visās Reklāmas komisijas sēdēs nenoguris centos pierādīt šāda zīmola nepieciešamību, kam, atklāti sakot, bija ļoti liela pretestība. Domas dalījās – cik cilvēku, tik viedokļu, līdz beidzot tomēr visi – gan ostnieki, gan “Latvijas dzelzceļš”, arī Rīgas lidosta un “Latvijas pasts” ir zem vienota

zīmola, kas dod iespēju izstādēs strādāt daudz produktīvāk.”

Uldis Reimanis jo īpaši uzsver, ka ļoti svarīgs ir valsts prestižs, ko noteikti vajag celt, un tas, ka Latvijas tranzītbiznesa nozares pārstāvji beidzot spēj vienoties un sadarboties, par prioritāti izvirzot Latvijas valsts intereses, ir solis pareizajā virzienā.

“Lai neradītu iekšējo konkurenci, tuvinātos un meklētu pareizākos ceļus Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas nozares attīstībai, 13. un 14. jūnijā gan nozares biznesa pārstāvji, gan ostu amatpersonas pulcējās Liepājā, kur Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde uzņēma vienotā Latvijas transporta un loģistikas zīmola “VIA Latvia” sadarbības partnerus. Apmeklējām Liepājas lidostu, iepazīnāmies ar tās attīstības plāniem, ar Liepājas SEZ kapitālsabiedrību un ostas darbu, ar jaunajiem ražošanas un infrastruktūras attīstības projektiem. Katrs semināra dalībnieks stāstīja par sevi un savām iespējām, un visi kopā spriedām, kā veidot tādu kā vienotu pakalpojumu paketi, kurā būtu parādīta katras ostas specializācija. Ir izveidots kods, kas nākotnē varētu labi strādāt un dot labus rezultātus. Jau tagad daudzi ir novērtējuši, ka pūles atmaksājas. Lai iesāktais darbs varētu sekmīgi turpināties, protams, ir nepieciešams finansējums, no kā viss ir atkarīgs.”

Tieši finanses ir tās, par kurām jādomā, atgriežoties pie Minhenes izstādes, kā arī domājot par to, kādas būs izstādes pēc gadiem diviem vai četriem mūsdienu dinamiskajā tehnoloģiju laikmetā.

“Jau Minhenes izstādē bijām plānojuši stendā baneru vietā izmantot lielu digitālu ekrānu, bet šī vērienīgā ideja piebremzējās finansiālo iespēju priekšā. Kā jau iepriekš teicu, viss atkarīgs no finansējuma. Bet vienmēr ir interesanti pārliecināties, kā izstādēs strādā reklāma, jo Rietumos un Austrumos izpratne par lietām stipri vien atšķiras. Kādā no izstādēm blakus stendā bija nolikts saldējuma tirgotājs ar leijerkastes mūziku, un šis stends visu laiku bija apmeklēts, kas kārtējo reizi apliecina, ka katra inovācija, tehnoloģiju radītais efekts vai vienkārši saistoša atrakcija dod rezultātu un piesaista



Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas nozares pārstāvji, valsts, pašvaldību un ostu amatpersonas Liepājā.



apmeklētāju interesi. Arī mēs izstādē savā stendā esam rādījuši, piemēram, bārmeņu šovu, kas Krievijā un Baltkrievijā tika ļoti labi uzņemts. Tie vienmēr ir meklējumi, lai mūsu piedāvājums būtu atraktīvs. Vārdu sakot, esam iedzīvinājuši ideju par Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas iespēju popularizēšanu, noliekot to zem vienota karoga – zem zīmola “VIA Latvia”, jo mērķis ir būt atpazīstamiem un reklamēt valsti. Jo vairāk mēs sevi popularizēsim, jo vairāk būsīm aprītē, savukārt izstāde ir tā vieta, kur cilvēki var tikties, lai apspriestos, un ne tikai ar ārzemju biznesa partneriem, bet arī ar Latvijas kolēģiem, kurus ikdienā nesatiekam.”

Nav noslēpums, ka biznesa partneri Austrumos nereti sarunas nemaz nesāk, ja attiecīgais pasākums, vai

tā būtu tikšanās izstāžu, konferenču vai biznesa dienu ietvaros, nav pārstāvēts valsts institūcijas līmenī. Un parasti Satiksmes ministrija arī tiek pārstāvēta ministra, valsts sekretāra, valsts sekretāra vietnieka vai attiecīgā departamenta direktora personā.

Vai politikai vajadzētu iejaukties biznesā?

Maija pirmajā nedēļā satiksmes ministrs Tālis Linkaits izteicis neuzticību AS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) valdes priekšsēdētājam Edvīnam Bērziņam un diviem valdes locekļiem – Aivaram Strakšas un Ainim Stūrmanim, un rosināja uzņēmuma padomi viņus atstādināt no amata, jo pēc LDz darbības izvērtējuma secināts, ka

▶▶▶ 16. lpp.

►►► 15. lpp.

uzņēmumā potenciāli notiek korupcija un shēmošana. Ministra uzticību izpelnījies vien Ēriks Šmuksts. Satiksmes ministrija attiecīgo informāciju iesniedza arī Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojam (KNAB).

“Mēs esam LDz un visas tranzīta nozares patrioti, un augstāk par savām profesionālajām ambīcijām vērtējam LDz, visu Latvijas dzelzceļnieku un valsts intereses. Šāds lēmums pieņemts, lai pēc iespējas ātrāk rastu izeju no krīzes, kas sākās maija sākumā. Mēs patiesi vēlamies, lai LDz varētu saglabāt finanšu stabilitāti un dot tādu pašu un vēl lielāku ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā kā laika posmā no 2016. gada līdz šim brīdim,” izteicās Bērziņš.



LDz padomes priekšsēdētājs Jānis Lange paziņoja, ka 2019. gada 25. jūlijā “Latvijas dzelzceļš” padome vienojās par darba attiecību izbeigšanu ar uzņēmuma valdes priekšsēdētāju Edvīnu Bērziņu un valdes locekli Aivaru Strakšas, kuri uzņēmumu nolēma pamest paši, un darba attiecības pārtraukt 12. augustā.

Neskatoties uz to, ka Edvīns Bērziņš atstājis savu amatu LDz, žurnālā publicējām sarunu, kas tika ierakstīta izstādes laikā Minhenē.

– Esat Minhenē, un tas, visticamāk, nozīmē, ka LDz ir svarīga piedalīšanās šajā forumā.

– Izstāde Minhenē ir viena no nopietnākajām un vērienīgākajām izstādēm Eiropā. Patiesībā šeit pulcējas nozares pārstāvji no visas pasaules, un te ir iespēja tikt klātienē ar visiem sadarbības partneriem, kolēģiem un arī konkurentiem. Un ne tikai satikties, bet arī diskutēt par attīstības virzieniem nākotnē, fiksēt vismazākās izmaiņas kravu pārvadājumu tirgū, kā arī strādāt pie iespējamajiem nākotnes virzieniem. Ir jāseko procesiem un jāspēj prognozēt notikumus tuvākā un tālākā nākotnē. Situācija reizēm mēdz ļoti strauji mainīties, tāpēc mums jābūt gataviem jebkurām pārmaiņām – gan pozitīvām, gan arī negatīvām. Situācija tirgū mainās katru dienu, īpaši jau ņemot vērā politiskos

uzstādījumus un sankcijas: ASV – Ķīna, Eiropa – Krievija, nemaz nerunājot par batālijām pašu mājās.

– Kā “Latvijas dzelzceļam” izdodas izdancot līdzī visām šīm pārmaiņām un apdraudējumiem?

– Droši varu teikt, ka tik daudz politisko un stratēģisko aizliegumu, pārmaiņu un ierobežojumu, cik esam piedzīvojuši pēdējā gadā, nebijām pieredzējuši divdesmit gadu laikā, un tas atstāj sekas un, protams, nepalīdz loģistikas un transporta pakalpojumu jomai. Mēs ievērojam visas tās prasības un saistības, ko no mums pieprasa, tāpēc tā, no vienas puses, ir situācijas apzināšanās, bet reizē arī jaunu iespēju izmantošana. Ļoti iespējams, ka, ņemot vērā esošos aizliegumus, mūsu kravu pārvadājumu koridorus var izmatot tie, kuri līdz šim to nav darījuši.

– Jūs uz Minhenes izstādi jau neesat braucis kā skatītājs, kādi ir tie viens, divi, trīs darbi, ko uzskatāt par svarīgiem?

Mūsu interese ir nostiprināt sadarbību ar Baltkrievijas pusi dažāda veida konteinerpārvadājumu jomā. Būtībā ar Baltkrievijas kolēģiem vēlamies precizēt koridora noteikumus, lai tiktu klāt papildu kravām. Tāpat ceram uz veiksmīgām sarunām ar Ķīnas kolēģiem.

– Ķīna ir milzīgs un ne visai prognozējams partneris, bet ambiciozs gan. Tās it kā ir lielas iespējas, bet vai mazliet arī nebiedē?

– Absolūti ne. Es redzu, ka mums, strādājot ar Ķīnu, ir jābūt kopā ar igauniem un lietuviešiem un kopā jāpiedāvā reģiona iespējas. Gribu nomierināt un teikt, ka kravas visiem pietiks. Vienmēr esmu uzsvēris, ka mums ir lielas iespējas, jo Latvijai ir viss nepieciešamais – dzelzceļš, ostas, privātie termināļi un lidosta, un tas nozīmē, ka varam Ķīnai piedāvāt pilnu pakalpojumu paketi – servisu, ko citām valstīm ir problemātiski piedāvāt. Dzelzceļš, ostas un ostas uzņēmēji strādā kopā, un tieši šis kopīgais redzējums ir mūsu lielais pluss un spēks. Ja mēs to nespēsim vai negribēsim darīt, tad lielākie spēles dalībnieki mūs no šīs laivas vienkārši izšūpos laukā. Kamēr esam kopā, mums viss izdosies.

– Vai var teikt, ka LDz varētu būt tāds kā vienojošais posms Latvijas ostu iekšējā konkurencē? Daudzi iepriekšējie gadi ir rādījuši, ka šī konkurence neko labu kopējām interesēm nedod.

– Es nebūtu tik kategorisks savos spriedumos. Ir tā, ka dzelzceļš ved kravas uz visām mūsu lielajām ostām, un mums, skatoties uz kopējo tīkla kapacitāti, visas trīs ostas ir ļoti nozīmīgas. Ar ostām mums jābūt kā rokai ar cimdū, jo viens bez otra nevaram iztikt, īpaši jau ņemot vērā, ka esam tranzīta dzelzceļš, tāpēc nav tik svarīgi, kurš kuru vieno, galvenais, ka esam kopā zem vienota zīmola “VIA Latvia”, un šis fakts jau pats par sevi ļoti daudz ko izsaka.

– Izskatās, ka strādāt starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū spēcīgas konkurences apstākļos ir vieglāk un pat prognozējamāk, nekā paredzēt, kādi vēji pūtīs Latvijā, ar to domāju Satiksmes ministrijas un “Latvijas dzelzceļa” attiecības.

– Neko sliktu nevēlos teikt par Satiksmes ministriju, jo arī Minhenē esam kopā ar ministrijas pārstāvjiem. Tieši ministrija bija tā, kas radīja un realizēja vienotā zīmola “VIA Latvia” koncepciju. Ar ministrijas ierēdņiem vienmēr esam bijuši kopā šāda veida izstādēs, un bieži šajos pasākumos ir piedalījušies arī visi iepriekšējie satiksmes ministri, jo viņi apzinājās ostu, tranzīta un loģistikas nozares nozīmi Latvijas ekonomikā. Tas ir bijis vienots redzējums un vienota iešana uz priekšu. Nevēlos komentēt politiku, tā būtu nošķirama no saimnieciskās darbības. Arī OECD vadlīnijas nosaka, ka nav pareizi politiski ietekmēt saimnieciskos procesus. Ja tas notiks, tad lietas var sākt nepareizi virzīties.

Spriež par modernu dzelzceļa infrastruktūru Eiropā

2019. gada 2. jūlijā Budapeštā norisinājās Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC) Eiropas reģionālā asambleja, kurā prezentēja dokumentu “Dzelzceļa tehniskā stratēģija Eiropa 2019”, kas ir redzējums par modernas dzelzceļa sistēmas attīstību Eiropā, ņemot vērā izmaiņas

gan tirgū un ar transportu saistītās tehnoloģijās, gan arī pasaulē – urbanizāciju, demogrāfiju un citus nozari ietekmējošus faktorus.

Šīs asamblejas ietvaros notika augsta līmeņa diskusija par dzelzceļa nozares attīstības tendencēm un izaicinājumiem, kurā piedalījās arī LDZ prezidents, UIC Eiropas reģiona pirmais viceprezidents un UIC Vadības komitejas loceklis Edvīns Bērziņš.

Generālās asamblejas sanāksmes laikā UIC ģenerāldirektors Žans Pjērs Lubinū un UIC Eiropas reģiona prezidents Francisko Dos Reiss atsaucās uz Rīgā notikušo Eiropas reģiona Vadības komitejas produktīvo sanāksmi, uzsverot gan pasākuma teicamo organizāciju, gan sanāksmes laikā notikušās augsta līmeņa diskusijas par dzelzceļa kā videi draudzīgākā sauszemes transporta veida nozīmīgumu. Rīgā notikusī diskusija, kurā VAS "Latvijas dzelzceļš" tika uzticēta saimnieka loma, iezīmējas kā sākums plašākai jautājuma apspriešanai arī ar citiem reģioniem, lai atrastu veidus, kā globālā līmenī popularizēt dzelzceļu kā videi draudzīgu transportu.

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš: "Dzelzceļa infrastruktūras uzturētāji gan Latvijā, gan Eiropā un visā pasaulē aktīvi domā par efektīvākajiem veidiem, kā ne tikai pielāgoties straujajām tehnoloģiskajām izmaiņām un integrēt tās ikdienas procesos, bet arī iet pa priekšu laikam, lai ieviestu tās tehnoloģijas, kuras par mūsu ikdienu kļūs tikai tuvākā vai tālākā nākotnē. Dzelzceļa tehniskās stratēģijas dokuments apliecina, ka IT integrēšana dzelzceļa nozarē turpmāk būs viens no aktuālākajiem dienaskārtības jautājumiem. Arī "Latvijas dzelzceļš" aktīvi strādā, lai kļūtu par attīstītu, modernu, efektīvu un videi draudzīgu infrastruktūras un loģistikas uzņēmumu grupu, un mums ir pamats pārliecībai, ka pakāpeniski virzāties uz savu mērķi."

Interese lokā – sadarbības paplašināšana ar Vāciju

Uz jautājumu, ko Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai (LSEZ) dod piedalīšanās starptautiskās izstādēs, konkrētajā gadījumā Minhenes



mesē, LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš atbild, ka divu gadu laikā kopš pagājušās izstādes ir sakrājis pietiekami daudz jautājumu, kas kopā ar sadarbības partneriem jāizdiskutē un jārisina. "Latvijai, tai skaitā arī Liepājai, sadarbība ar Vācijas ostām ir ļoti sena, varētu pat teikt – tradicionāla, kas mērāma gadu simtos, un mūsu šodienas aktualitāte vārda vistiešākajā nozīmē ir ļoti cieša sadarbība ar prāmju līniju operatoriem uz Trāvemindi un Lībeku," saka pārvaldnieks. "Ir arī vairāki projekti, kurus mēs attīstām kopā ar Lībekas ostas kompāniju, tāpēc izstādes laiks ir ļoti produktīvs un piepildīts, jo jau pirms šī pasākuma visas tikšanās ir ieliktas stingrā grafikā gan ar Lībekas ostu, gan viņu partneriem, kurus interesē kravu pārvadājumi, izmantojot Liepājas ostas pakalpojumus. Atšķirībā no mūsu ostas pārvaldes, kas pati ar kravu pārvadājumiem un apstrādi nenodarbojas, jo to dara ostas stivatori, Lībekas ostas pārvaldes kompānija "Lübecker Hafen-Gesellschaft" veic šo darbību un pa tiešo strādā ar kravu īpašniekiem. No mūsu puses būtu nesaprotīgi šādas mūsu sadarbības partneru iespējas un kontaktus neizmantot."

Jānis Lapiņš atzinīgi vērtē arī Latvijas vienotā stenda izveidi, jo "VIA Latvia" projekts sevi jau ir apliecinājis un parādījis no labās puses. "Tas nav viena gada projekts, to esam pārbaudījuši jau vairāku gadu

garumā, tāpēc droši varu teikt, ka tas ir pareizākais veids, kā Latvijas ostām un tranzīta biznesam parādīt savas iespējas," uzskata Lapiņš. "Tagad mums pievienojusies arī lidosta "Rīga" un "Latvijas pasts", un tas kopā veido loģistikas ķēdi, kur pārstāvēts viss nozares kodols. Kopīgs stends dod labumu ne tikai kādai atsevišķai kompānijai vai ostai, bet Latvijas biznesam kopumā, jo spēj interesentiem elastīgi piedāvāt labāko pakalpojumu. Mēs visi kopā šeit pārstāvam Latviju un mūsu nozari. Lai arī varam runāt par iekšējo konkurenci, tomēr nav noliedzams fakts, ka katram ir sava biznesa niša, kurā tas jūtas spēcīgs, tāpat katram ir savs darbs un sava atbildība."

Izstādes ietvaros notikušajos semināros tika apskatīti daudzi aktuāli jautājumi, piemēram, Zīda ceļa perspektīvas. Uz jautājumu, vai arī Liepāja skatās Ķīnas virzienā, kas šodien ļoti daudziem ir darba kārtībā, Lapiņš pauda viedokli, ka Eiropa ir liels patēriņa tirgus, tāpēc ir ļoti svarīgi saprast to stratēģiju, kā kravas turpmāk virzīsies uz Eiropu. "Jāsaprot, kā varam izmantot tās iespējas, kas mums jau ir, piemēram, prāmju līnijas no Liepājas uz Vācijas ostām, kur šo Ķīnas tēmu varētu attīstīt. Jāsaprot, ka Ķīnas konteinerkravas, kas tiek transportētas arī pa atjaunoto zemes ceļu, Ķīnai liek meklēt jaunas iespējas, un mēs

►►► 17. lpp.

varam izmantot izdevību pieslēgties tajā savienojumu punktā, kas centralizējas Baltkrievijā, kur jau tagad notiek Ķīnas kravu sadale patērētājiem Ziemeļeiropā un Skandināvijā, un tur gan Ventspilij, gan Liepājai ir savas iespējas. Tas neizslēdz iespēju, ka konteinerkravas varētu atgriezties Liepājas ostā, jo Liepāja ar šo kravu veidu jau ir strādājusi. Visi esam vienotā kravu pārvadātāju ķēdē, un katrs meklē savas iespējas un domā, kā vislabāk tās izmantot,” savu viedokli pauž Jānis Lapiņš.

Lai gan pasaule mainās, ir lietas, kas nav mainījušās, un tie ir cilvēciskie kontakti, un Lapiņš cer, ka arī nākotnē tie joprojām saglabāsies, neskatoties uz mākslīgo intelektu, kas ienāk arī šajā nozarē. Otra lieta, kas arī paliek tradicionāla, ir tā informācija, ko var uzzināt nepastarpināti no pirmavota.

Jānis Lapiņš: “Liepājas ostas intereses lielā mērā ir saistītas ar nestandarta kravu pārvadājumu attīstīšanu un pilnveidošanu. Vēlamies specializēties projekta kravu apstrādē, jo Liepājai jau ir labas iestrādes attiecībā uz lielgabarīta kravu apstrādi. Tāpat ar vācu kolēģiem turpinām sarunas par prāmju līnijas intensificēšanu, lai būtu biežāki ienācieni Liepājas ostā vai arī jauni virzieni.”

Iespējas ir jāizmanto

Ventspils brīvostu Minhenes izstādē pārstāvēja tās pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs, kurš puda viedokli, ka izstāde ļoti labi parāda, kāda ir tendence kravu pārvadājumu tirgū, un tā ir vērsta uz konteinerizāciju. Tā kā arī Ventspils strādā ar konteinerkravām, ostas uzņēmējiem un ostas pārvaldei Minhenē bija ko piedāvāt. “Minhenes izstāde vienmēr vairāk centrējas uz unificētajām kravām un loģistiku, un arī tajās izstādēs, kas notiek pie mūsu Austrumu kaimiņiem, kur vēl pirms gadiem desmit dominēja tikai tranzīts un lielgabarīta kravas, tagad šī tēma zināmā mērā zaudē aktualitāti un lielāka uzmanība tiek veltīta loģistikai un unificētajām kravām. Izstāde lieliski parāda, ka Vācijas tirgus, kurā arī mēs strādājam, ir stabils un nobriedis, nekādus jaunatklājumus te nevaram sagaidīt, bet vienmēr tā ir lieliska iespēja

satikt kolēģus, partnerus un arī jaunus biznesa pārstāvjus. Lielā mērā klienti Eiropā mums jau ir zināmi, un šī ir iespēja viņus satikt un uzrunāt, saprast, vai ir kādi neskaidri jautājumi un lietas, ko kopīgi varam risināt.”

– Vai jūs jau domājat par to, kāds varētu būt Latvijas ostu un tranzīta politikas virziens nākotnē, kā iezīmēsies nākotnes stratēģija?

– Pagaidām spēkā ir esošie dokumenti, kas tiek īstenoti, tāpēc par jaunām vīzijām varēs runāt tikai tad, kad strādās pie jaunā dokumenta. Jāsaprot, ka Latvijas ostas, tai skaitā Ventspils osta, ir ar ļoti senu vēsturi un bagātām tradīcijām, tāpēc desmit gadu ilgs plānošanas periods te nespēlē tik milzīgu lomu, tas ir tikai viens piliens, bet skaidrs ir arī tas, ka mums ir jādzīvo šodien un jārēķinās ar esošo realitāti. Osta ir pastāvējusi un attīstījusies visos laikos, un tā ir bijusi pakalpojumu sniedzēja tai nepieciešamībai, kas attiecīgajā laika posmā reģionā ir bijusi. Šis laika nogrieznis, kas raksturīgs ar Latviju Eiropas Savienībā un kopējo tirgu, ir padarījis šo darba specifiku interesantāku. Savulaik, atrodoties padomju blokā, Ventspils osta tur bija galvenais spēlētājs un galvenais transporta koridors. Tagad, esot citā blokā, mēs vairs neesam ne galvenais, ne centrālais spēlētājs, bet business ar Austrumu kaimiņiem, kurus joprojām apkalpojam, turpinās. Protams, tas tā būs tik ilgi, kamēr šī iespēja pastāvēs, un tagad mums tā ir jāizmanto, bet nekādā ziņā nedrīkst aizmirst par vietējās ražošanas attīstību, lai Latvijā veidotu iekšējais pieprasījums pēc ostu pakalpojumiem, tai skaitā pēc liela apjoma pakalpojumiem, jo tikai tā mēs varēsim attīstīties.

– Pēc ilgāka kravu krituma perioda šogad Ventspils ostā atkal vērojams kravu pieaugums.

– Ventspils brīvostas pārvalde uz kravu apjoma kāpumu vai kritumu raugās diezgan mierīgi, jo katram kritumam vai kāpumam ir savi iemesli un arī savas tendences, kuras var novērot un izdarīt secinājumus. Bet no ostas pārvaldes viedokļa Ventspils kontekstā mēs drīzāk skatāmies, vai ir radīti visi priekšnoteikumi, lai business ostā varētu

attīstīties, vai pietiekamā līmenī sakārtota infrastruktūra un viss pārējais. Ventspils ostā ieguldījumi ir bijuši ļoti mērķtiecīgi un pareizi, jo tagad neviens uzņēmējs nevar sūdzēties, ka nav radīti nosacījumi biznesa nodrošināšanai. Otrs, uz ko šodien virzās moderna osta, ir pievienotās vērtības radīšana, kas Ventspils gadījumā nozīmē Industriālā parka sniegtās iespējas, kuras arvien tiek pilnveidotas un attīstītas. 2018. gadā Industriālā parka ceturtdaļmiljarda apgrozījums bija lielāks par ostas termināļu apgrozījumu. Tieši tāpēc uz Industriālā parka attīstību liekam un liksim lielu uzsvāru, protams, arī domājot par jaunām darba vietām. Osta tiek veidota par modernu ostas un rūpniecības centru, kur ražotāji var izmantot ostas iespējas un priekšrocības.

– Ejot šo ceļu, prātā jāpatur darbaspēka rezerves reģionā.

– Tas ir liels un nopietns jautājums. Patiesībā darbaspēks ostas termināļos pēdējo desmit piecpadsmit gadu laikā ir samazinājies gan tāpēc, ka uzņēmumi ir kļuvuši privāti, un privātais optimizē visu, ko vien var optimizēt, gan arī tāpēc, ka notiek tehnoloģiskais progress. Pašlaik gan mēs nevaram runāt par kaut kādiem īpašiem izaicinājumiem attiecībā uz darbaspēku, kas mūsu reģionā būtu atšķirīgs no tendencēm Latvijas darbaspēka tirgū kopumā. Lielākā problēma ir darbaspēka neatbilstība pieprasījumam. Šodienas digitālajā laikmetā ir pieprasīti attiecīgi sagatavoti speciālisti, kas ir ļoti labi atalgoti. Tāda ir pasaule – ja tev ir zināšanas un kompetences, tad tās noteikti pirks, bet, ja tu neesi neko darījis un ieguldījis, lai šīs zināšanas un kompetences iegūtu, tu būsi ārpus darba tirgus.

Zīmols “VIA Latvia” apvieno Satiksmes ministriju, Latvijas ostas, “Latvijas dzelzceļu”, “Latvijas pastu”, lidostu “Rīga”, tas tuvina valsts ierēdņus un biznesa pārstāvjus. Kā sacīja Igors Udodovs, “mums visiem uzdevums ir viens – pārstāvēt konkrēto uzņēmumu un pārstāvēt Latviju, veidojot gan informatīvo telpu, gan dodot iespēju tiem uzņēmumiem, kuriem ir svarīgs šis tirgus, iegūt jaunus klientus”.

Anita Freiberga



Amatā stājies jaunais Latvijas Valsts prezidents Egils Levits

Šā gada 29. maijā Saeima ārkārtas sēdē par jauno Latvijas Valsts prezidentu ievēlēja Eiropas Savienības Tiesas tiesnesi Egilu Levitu. Par viņu nobalsoja 61 deputāts, un savus amata pienākumus Egils Levits sāka pildīt 8. jūlijā.

Ventspils ostai jauns ostas kapteinis

Pēc ilggadējā ostas kapteiņa Arvīda Buka došanās pelnītā atpūtā no šā gada 16. jūlija par Ventspils ostas kapteini iecelts tālbraucējs kapteinis Gunārs Trukšāns. Par Ventspils ostas kapteini vietnieku kļuvis kapteinis Roberts Puriņš.



Gunārs Trukšāns.

“Latvijas dzelzceļa” valdi pamet Edvīns Bērziņš

No 2019. gada 12. augusta “Latvijas dzelzceļa” valdes priekšsēdētāja amatu atstājis Edvīns Bērziņš, kurš publiski pauda viedokli, ka “Latvijas dzelzceļa” jaunais valdes priekšsēdētājs ir jāieceļ pēc iespējas ātrāk, jo pretējā gadījumā kompānijai ir ļoti grūti diskutēt ar citām dzelzceļa kompānijām, kā arī ar kravu īpašniekiem. Darbu LDz valdē pārtrauca arī “Latvijas dzelzceļa” viceprezidents Aivars Strakšas.

Edvīns Bērziņš un Aivars Strakšas.



Jūras spēkiem 100

Par Latvijas Kara flotes dibināšanas dienu oficiāli uzskata 1919. gada 10. augustu, kad pie Latvijas armijas Virspavēlnieka štāba tika nodibināta Jūras nodaļa. Ar karakuģu parādi Rīgas jūras līcī, kuru pirmo reizi pēc stāšanās amatā pieņēma Valsts



Prezidents Jūras spēku karoga kātā iedzina sudraba naglu un novēlēja godam atzīmēt nozīmīgo notikumu.

prezidents Egils Levits, iesākās Jūras spēku simtgades svinības.

Uzrunājot Latvijas Jūras spēkus, Egils Levits uzsvēra: “Jūras spēkiem ir nozīmīga loma valsts aizsardzības spēju stiprināšanā, jo neatkarīgi no starptautiskās situācijas valsts nevar pastāvēt bez spēcīgas aizsardzības sistēmas. Latvija atzinīgi novērtē Jūras spēku darbu, profesionalitāti un patriotismu. Ikviens Latvijas iedzīvotājs var uz jums paļauties un justies droši savā valstī, jo jūs spējat nodrošināt tās aizsardzību ne tikai Latvijas teritorijā, bet arī ārpus Baltijas jūras ūdeņiem, sadarbojoties starptautiskās misijās ar NATO partneriem. Tas prasa ārkārtīgi augstu sagatavotību, par ko esmu jums pateicīgs. Latvijas valsts jūs godā un ciena.”

“Esmu lepns par mūsu Jūras spēkiem. Esam ceļā uz mūsu pretmīnu kuģu modernizāciju, un, ja ir runa par starptautiskiem sasniegumiem, esam pilnīgi līdzvērtīgi visām NATO valstīm – kuģis “Virsaitis” pirms diviem gadiem bija NATO pretmīnu grupas sastāvā kā vadošais kuģis,” uzsvēra Jūras spēku komandieris Ingus Vizulis, norādot, ka tuvākajā laikā flotes galvenais uzdevums būs pretmīnu kuģu modernizācija.

HELCOM ievēlēts jauns izpildsekretārs

No amata atkāpusies līdzšinējā HELCOM izpildsekretāre Monika Stankeviča, kura HELCOM sekretariātā strādā kopš 2006. gada, bet izpildsekretāres pienākumus pildīja trīs termiņus pēc kārtas – no 2012. līdz 2019. gadam. 2019. gada 1. augustā šajā amatā stājās Rīdigers Štempels, kuru izpildsekretāra amatā apstiprināja 2019. gada martā ikgadējā HELCOM sanāksmē. ■



Sēru vēsts

Mūžībā aizgājusi Latvijas Jūras administrācijas vecākā juriskonsulte, tiesību zinātņu doktore starptautiskajās tiesībās VIJA PUTĀNE.



Vija Putāne ieguvusi jūras tiesību maģistra grādu Maltas jūras tiesību institūtā. Tiesību zinātņu doktora grāds V. Putānei piešķirts ar Latvijas Universitātes Promocijas padomes lēmumu par promocijas darbu "Kuģa vraka aizvākšanas tiesības zemūdens kultūras mantojuma aizsardzības kontekstā" 2017. gadā. Līdz tam tēma par kuģu vrakiem nebija pētīta, kaut gan tā ir aktuāla gan Latvijā, gan visā pasaulē.

Vijas Putānes promocijas darbs Latvijas tiesību zinātnē ir pirmais pētījums, kas saistībā ar kuģu vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pilnveides jautājumiem aplūko kuģošanas tiesību attīstību Latvijā pēc neatkarības atjaunošanas 1990. gadā un pārejas no padomju (sociālistiskās) tiesību sistēmas, kad Latvijas PSR spēkā bija bijušās PSRS kuģošanas tiesības, uz Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmu, kā arī kuģošanas tiesību attīstību pēc Latvijas Republikas pievienošanās Eiropas Savienībai.

Vija strādāja Latvijas Jūras administrācijā kopš 1994. gada 15. septembra. Jūras administrācijas kolektīvs atcerēsies Viju ne tikai kā ļoti erudītu un vienmēr palīdzēt gatavu kolēģi, bet arī kā patiesi iejūtīgu, ļoti tolerantu un vienmēr laipnu cilvēku. ■

Valdība nobalso par ostas valdes locekļu algu samazināšanu

Valdība atbalstījusi satiksmes ministra Tāla Linkaita virzīto priekšlikumu veikt izmaiņas ostu valdes locekļu atalgojuma regulējumā, rosinot apstiprināt par ceturto daļu samazināt lielo ostu vadības algas.

Apstiprinot Krišjāņa Kariņa valdības deklarāciju šā gada sākumā, Ministru kabinets apņēmās piemērot Latvijas lielajām ostām OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināt efektīvāku resursu izmantošanu.

Atbilstoši grozījumiem noteikumos par ostas valdes locekļu mēnešalgu un speciālo piemaksu ostu valžu locekļu atlīdzības apmērs tiek

pielīdzināts atlīdzības apmēram, kāds noteikts valsts kapitālsabiedrību padomju locekļiem. Šādā veidā tiek pildīts Valdības deklarācijā minētais. Grozījumi normatīvajā aktā izstrādāti saskaņā ar "Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likuma" 4. panta 2. punktu un koeficientu sistēmu.

Turpmāk atbilstoši piemērojama koeficientam lielās ostas valdes priekšsēdētāja mēnešalga būs 2917 eiro, kas joprojām ir pietiekami konkurētspējīga attiecīgā līmeņa vadītājiem. Savukārt valdes locekļiem mēnešalga būs 95% apmērā no valdes priekšsēdētāja mēnešalgas. Grozījumi MK noteikumos ir spēkā no 2019. gada 1. septembra. ■

Igaunī prāmju līnijai meklē operatoru

Igaunijas laikraksts "Saarte Haal" ziņo, ka Sāremā pašvaldība Igaunijā izsludinājusi konkursu, lai izraudzītos operatoru prāmja satiksmes nodrošināšanai starp Sāmsalas ostu Mintu un Ventspils ostu. Paredzēts, ka prāmja satiksme starp Sāmsalu un Ventspili varētu atsākt darboties no 2020. gada.

Konkursa nolikums paredz slēgt līgumu ar prāmja operatoru ilgtermiņā, paredzot prāmja satiksmi starp abām ostām vismaz piecu gadu garumā. Par konkursa kritēriju noteikta zemākā cena, turklāt interesants ir punkts, ka prāmja operators no šī pakalpojuma sniegšanas nedrīkst gūt nesamērīgi lielu peļņu.

Saskaņā ar ieceri prāmja līniju Igaunijas puse nodrošinās vasaras sezonā vismaz no 1. jūnija līdz 31. augustam. Plānots, ka notiks vismaz trīs reisi nedēļā. Viens šāds ceļojums starp Igauniju un Latviju ilgtu četras līdz četrarpus stundas. Konkursa nolikumā arī teikts, ka prāmim jāspēj vienā braucienā pārvadāt vismaz 100 pasažieru, paredzot attiecīgi tikpat daudz sēdvietu.



Tāpat jāspēj pārvadāt vismaz 25 vieglos automobiļus vai citus transportlīdzekļus, kā arī vismaz vienu autobusu.

Prāmju līnija starp Ventspili un Igauniju ir slēgta jau 11 gadus. Prāmis "Scania", ko nodrošināja Igaunijas privātās kompānijas "Saaremaa Laevakompanii" meitasuzņēmums "SSC Ferries", līnijā Ventspils – Mintu kursēja no 2005. līdz 2008. gadam, taču pienāca globālā ekonomiskā krīze, un līnija tika slēgta. Šajā laikā ar prāmi "Scania" līniju izbrauca gandrīz 60 tūkstoši pasažieru. ■

Mērķis – uzlabot attiecības starp ostu un pilsētu

Šā gada 7. jūnijā Rīgā notika vērienīga pasaules ostas pilsētu tīkla organizācijas AIVP sanāksme. AIVP ir starptautiska organizācija, kas jau 30 gadus pulcē ostas un pilsētas mijiedarbības procesos iesaistītos publiskā un privātā sektora pārstāvjus. Tās sastāvā ir ostu pārvaldes, valsts un pašvaldību institūcijas, ostu pakalpojumu sniedzēji, pilsētas plānošanas speciālisti un ainavu arhitekti, universitātes un pētniecības institūti. Organizācijas mērķis ir uzlabot attiecības starp ostu un pilsētu, vienlaikus veicinot to ilgtspējīgu attīstību. Sanāksmes organizēšanā piedalījās Rīgas brīvostas pārvalde, kas ir AIVP biedrs kopš 2006. gada.

Sanāksmes laikā Rīgā AIVP biedri ratificēja "Programmu 2030" ("Agenda 2030"), kurā ietvertas 10 saistības, kas izpildāmas līdz 2030. gadam. 2019. gada laikā tā tiks iesniegta Apvienoto Nāciju Organizācijā kā ostas pilsētu ieguldījums virzībā uz ANO 2015. gadā pieņemtās rezolūcijas "Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam" 17 ilgtspējīgas attīstības mērķiem.

Rīgā notikušajā sanāksmē AIVP biedri un eksperti diskutēja par jautājumiem, kas ir



aktuāli ostas pilsētās visā pasaulē, tostarp Rīgā: kā veicināt dialogu starp ostu un pilsētu, kā panākt, lai ostas darbība un attīstība sadzīvotu ar tīru vidi un pilsētnieku dzīves komfortu, kā saglabāt īpašo ostas pilsētu kultūru un identitāti. Šogad īpaša uzmanība tika pievērsta klimata pārmaiņu, ekonomikas digitalizācijas un arvien straujākās preču un iedzīvotāju kustības radītajiem izaicinājumiem, kas skar ostas pilsētas visā pasaulē.

Īpaši aktuāli ostu un pilsētu sadarbībā vienmēr ir bijuši ar vidi saistītie

jautājumi. Uzmanojot sanāksmes dalībniekus, vides un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce uzsvēra: "Ostas ir vieta, kur saskaras kuģniecības intereses, zvejniecības tradīcijas un nereti arī dabas aizsardzības intereses. Esmu pārliecināts, ka ostu darbība ir veiksmīgi savietojama ar bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, un daudz pasaules ostu piemēri to veiksmīgi apliecina. Ostas iekļaujas noteiktā apdzīvotā vietā un noteiktā vidē, tādēļ esmu gandarīts, ka arī Latvijas ostas aizvien aktīvāk iesaistās vides aizsardzības jautājumu risināšanā un dabas vērtību saglabāšanā."

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltniņš: "AIVP ir vienīgā starptautiskā organizācija, kur ostas pilsētu attīstībai aktuālos jautājumus kopā risina gan ostu, gan pilsētu interešu pārstāvji. Mums dalība šajā organizācijā ir svarīga, jo arī Rīgā ostas un pilsētas attīstība ir nesaraujami saistīta. Ir svarīgi, lai nākotnē ostas un pilsētas attīstība notiktu sinerģiski, lai attīstība būtu ilgtspējīga gan no iedzīvotāju interešu viedokļa, gan no ostas biznesa viedokļa, gan no transporta loģistikas un vides aizsardzības viedokļa."

Mācības "Baltic Protector 2019" stiprina sadarbības spējas

No 24. jūnija līdz 5. jūlijam Latvijas norisinājās Apvienoto reaģēšanas spēku (*Joint Expeditionary Force*) militāro mācību "Baltic Protector 2019" Latvijas sadaļa, kurā Latvijas un sabiedroto bruņotie spēki trenēja sadarbību un savietojamību jūras un sauszemes operāciju izpildē. Mācību ietvaros Ventspils novadā notika Lielbritānijas Karalisko jūras kājnieku izsešanās krastā, savukārt sauszemes operācijas aktīvā fāze norisinājās poligonā "Mežaine" Skrundas novadā un Skrundas apkārtnē.

Mācībās "Baltic Protector 2019" Latvijā piedalījās aptuveni 300 karavīru un zemessargu no Zemessardzes 3. Latgales brigādes, Zemessardzes 4. Kurzemes brigādes, Jūras spēkiem, Gaisa spēkiem un citām Nacionālo bruņoto spēku vienībām. Mācībās

piedalījās Jūras spēku kuģi P-09 "Rēzekne", P-08 "Jelgava", A-90 "Varonis", kā arī A-53 "Virsaitis" un M-04 "Imanta" Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā. Mācību uzdevumu izpildē atbalstu sniedza Gaisa spēki ar helikopteriem "Mi-17" un lidmašīnu "An-2".

Mācību mērķis ir stiprināt Apvienoto reaģēšanas spēku dalībvalstu un NATO sabiedroto bruņoto spēku sadarbību un savietojamību, spēju strauji reaģēt, izmantojot jūras, sauszemes un gaisa spēkus, kā arī demonstrēt apņēmību nodrošināt stabilitāti reģionā un gatavību aizsargāt Baltijas jūras reģionu.

Latvijas Jūras spēki mācību laikā pildīja uzdevumus gan Apvienoto reaģēšanas spēku sastāvā, gan arī imitēja pretinieku, tādējādi trenējot



Nacionālo bruņoto spēku spēju atklāt, identificēt un pavadīt jūras mērķus. Mācību laikā Latvijas Jūras spēku mīnu meklētājs M-04 "Imanta" un štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" nodrošināja Apvienoto reaģēšanas spēku kuģu grupas pretmīnu cīņas spēju.

Francija būs pirmo divu buru kravas kuģi

Šā gada 29. jūnijā kompānija "Neoline" Luāras kuģu būves uzņēmumā "Neopolia S.A.S." pasūtīja savu pirmo divu buru kravas kuģi. 2018. gadā kompānija izsludināja starptautisku konkursu, kurā piedalījās ap piecpadsmit kuģu būvētavu. Pirmo no diviem 136 metrus garajiem kuģiem plānots sākt būvēt šā gada beigās un pabeigt 2021. gada beigās. Jaunās konstrukcijas ro-ro kuģim būs par 80–90 procentiem mazāks degvielas patēriņš un samazi-



nāti CO2 izmeši. "Esam ļoti gandarīti, ka varējām izvēlēties vietējās kuģu būvētavas piedāvājumu, un esam pārliecināti, ka kuģu būve ir jauna Francijas izcilības nozare ar spēcīgu attīstības potenciālu," sacīja "Neoline" prezidents Mišels Perijs. Tiesa gan, "Neoline" komanda vēl pilnībā nav atradusi nepieciešamo finansējumu projekta turpināšanai, bet ir pārliecināta, ka finansējums tiks rasts. ■

Pirejas ostā aizturēta viena no lielākajām narkotiku kravām

Grieķijas Finanšu noziegumu apkarošanas grupas nodaļa sadarbībā ar Krasta apsardzes un Narkotiku apkarošanas pārvaldes darbiniekiem 27. jūnijā Pirejas ostā aizturēja rekordlielu daudzumu amfetamīna – kaptagona tablešu. Trijos konteineros 60 paletēs bija paslēpti 5250 kilogramu – vairāk nekā 33 miljoni tablešu, kuru vērtība lēšama 660 miljonu ASV dolāru apmērā. Informācija par nelikumīgo kravu tika saņemta no ASV Narkotiku apkarošanas pārvaldes. Saskaņā ar kravas nosūtītāja dokumentiem krava bija iekrauta Latakijas ostā Sīrijā un tika sūtīta uz Ķīnu, tomēr varas iestādes uzskata, ka narkotiku galamērķis bija cits, bet Pirejas osta kalpoja par tranzītpunktu. ■

"Tālivaldis" pievienojies NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai

29. jūlijā Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģa M-06 "Tālivaldis" pavadīšanas ceremonija uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1), kurā piedalīsies Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis. M-06 "Tālivaldis" NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai pievienosies 1. augustā Frederikshavnas ostā, Dānijā. Mīnu kuģis dežūru veiksmas komandiera komandleितnanta Denisa Jelcova vadībā. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz decembrim.

Ikdienā grupas kuģi piedalās apmācībā, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņu, piedalās arī militārajās mācībās un operācijās, kurās iznīcina mīnas. Šajā grupā iekļauti seši kuģi no Latvijas, Igaunijas, Beļģijas, Nīderlandes, Norvēģijas un Dānijas. Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā

i UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā.

jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2017. gada jūnijā Latvijas Jūras spēki pirmo reizi pārņēma NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību, nodrošinot ne tikai NATO kuģu grupas štāba darbību, bet arī štāba kuģi A-53 "Virsaits". ■



Atbalstīs zvejas kuģu īpašniekus un apkalpes mencu zvejas lieguma laikā

Mencu specializētās zvejas liegums no 2019. gada 1. jūnija līdz 31. augustam attiecas uz tiem Latvijas zvejas kuģiem, kuri zvejo ar noteiktiem zvejas rīkiem konkrētos Baltijas jūras zvejas apakšrajonos. Tādēļ attiecīgo kuģu īpašniekiem un apkalpēm uz noteiktu laiku iestāsies dīkstāve, kas radīs izdevumus un neļaus gūt ienākumus. ■



Latvija apliecina interesi iesaistīties “Joslas un ceļa” iniciatīvas īstenošanā

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 1. jūlijā devās darba vizītē uz Baltkrieviju, kur Minskā piedalījās starptautiski nozīmīgajā iniciatīvas “Josla un ceļš” forumā “Atvērtais parks “Lielais akmens” – globālo iespēju piemērs”, kā arī tikās ar Baltkrievijas un Ķīnas Tautas Republikas augsta līmeņa amatpersonām un transporta nozares uzņēmējiem.

Vizītes ietvaros Tālis Linkaits un Baltkrievijas sakaru un informatizācijas ministrs Konstantīns Šulgans parakstīja Latvijas un Baltkrievijas protokolu par sadarbību 694-790 MHz joslas atbrīvošanā no ciparu zemes apraides, lai nākotnē to izmantotu 5G jaunās paaudzes mobilo sakaru vajadzībām. Vienošanās apstiprina abu valstu sakaru politikas veidotāju kopīgu redzējumu par 700 MHz frekvenču resursu atbrīvošanas nepieciešamību mobilo platjoslas interneta pakalpojumu attīstībai.

2. jūlijā T. Linkaits un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis piedalījās starptautiskajā forumā “Atvērtais parks “Lielais akmens” – globālo iespēju piemērs”. Tā ietvaros T. Linkaits piedalījās darba sesijās kopā ar Baltkrievijas transporta ministru Alekseju Avramenko, Vācijas Duisburgas ostas valdes priekšsēdētāju Eriku Stāki, Lietuvas transporta un sakaru ministru Roku Masjuli u.c. augstām amatpersonām.

Uzstājoties starptautiskā foruma plenārsēdē “Valstu dalība iniciatīvā “Josla un ceļš”: panākumi un perspektīvas”, T. Linkaits uzsvēra, ka Latvija ir ieinteresēta turpināt sadarbību transporta un loģistikas sektorā starp valstīm, kas iesaistītas “Joslas un ceļa” iniciatīvas īstenošanā, kā arī piesaistīt investīcijas Latvijas ostās, modernizēt esošo infrastruktūru, paugstināt konkurētspēju un multimodālā transporta koridora efektivitāti caur Latviju.

“Latvija ir ideāli piemērota sadarbībai ar valstīm, kurām nav izejas uz jūru, piešķirot multimodālos transporta risinājumus ar neierobežotu piekļuvi trim Latvijas jūras ostām – Rīgai, Ventspilij un Liepājai, galvenajiem kuģošanas maršrutiem. Tāpat



T. Linkaits uzstājas starptautiskā foruma plenārsēdē.



Latvijas satiksmes ministrs Tālis Linkaits (no kreisās) un Baltkrievijas sakaru un informatizācijas ministrs Konstantīns Šulgans.

spējam nodrošināt starptautisko un plašāko aviosatiksmi Baltijas valstīs, kā arī efektīvu autoceļu un dzelzceļa satiksmi visā Eirāzijas kontinentā,” uzsvēra T. Linkaits.

Satiksmes ministrs foruma dalībniekus informēja par Latvijas dalību, lomu un sasniegtajiem rezultātiem Eirāzijas kravu piegādes ķēdēs un infrastruktūras savienojamības projektu attīstību ar Baltkrieviju. Viņš akcentēja, ka konteinerpilieni Rīga–Minska un Rīga–Maskava, turpinot maršrutu uz austrumiem un dienvidiem, jau tagad ir nozīmīgs posms savienojumā ar Eirāzijas kontinenta rietumu daļu. Savukārt vērienīgā

projekta “Rail Baltica” ietvaros iepļānotais loģistikas parks pie Salaspils nākotnē nodrošinās ziemeļu – dienvidu un austrumu – rietumu kravu plūsmu sinerģiju un plašas preču izplatīšanas iespējas ne tikai Baltijas valstīs, bet arī Skandināvijā un visā Ziemeļeiropas reģionā.

T. Linkaits uzrunā vērsa uzmanību uz sasniegumiem pēdējā gada laikā, kad aktīva darbība jau ir devusi būtiskus reālus rezultātus. Latvijas ostās tiek apstrādāti vairāk nekā 66 miljoni tonnu (2018. gadā) dažāda veida kravu, t.i., Latvijā tiek apstrādāta katra sestā tonna no visām Baltijas jūras reģionā pārvadājamām kravām. Vienlaikus Latvija tāpat kā Baltkrievijas Republika ir pilnībā integrēta plašā sliežu ceļa (1520 mm) daļa Eirāzijas kontinenta dzelzceļa tīklā un ietilpst visas Eiropas Savienības lielāko dzelzceļa pārvadātāju pieciniekā (49,3 miljoni tonnu 2018. gadā).

Satiksmes ministrs foruma dalībniekiem apliecināja, ka Latvija turpinās būt tikpat aktīva “Joslas un ceļa” iniciatīvas realizēšanā un Eirāzijas kontinenta savienojamības nodrošināšanā. ■

Pietuvināt profesionālo sagatavotību darba tirgus vajadzībām

Nozaru ekspertu padomes (NEP) ir konsultatīvas institūcijas, kas darbojas kā sociālo partneru dialoga platforma. To mērķis ir veicināt nozares pastāvēšanai un attīstībai nepieciešamo speciālistu kvalitatīvu sagatavošanu. Latvijā ir izveidotas 12 nozaru ekspertu padomes svarīgākajās tautsaimniecības nozarēs, tai skaitā arī Transporta un loģistikas padome, kuras vadītājs nu jau divus gadus ir Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) prezidents un Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns. Tieši nozaru ekspertu padomēm ir būtiska loma pieaugušo profesionālās

pilnveides un tālākas izglītošanās veicināšanā. Viens no būtiskākajiem NEP uzdevumiem ir nodrošināt ieinteresēto pušu sadarbību profesionālajā izglītībā, vērtējot mācību programmu piedāvājuma atbilstību darba tirgus prasībām. Tieši NEP kā sociālo partneru dialoga platformai ir ļoti liela nozīme minēto problēmjautājumu risināšanā un atbalsta mehānismu izstrādē, lai darba ņēmēji varētu un gribētu turpināt profesionālo pilnveidošanos un tālāk izglītošanos.

Jāzeps Spridzāns uzsver: "Mēs strādājam ar izglītības un nodarbinātības jautājumiem, lai satuvinātu cilvēku profesionālo sagatavošanu ar darba tirgus prasībām un vajadzībām. Darbojamies gana aktīvi un skatām arī darba vidē balstīto mācību un praksi jautājumus atbilstoši Profesionālās izglītības likumā un MK 2016. gada noteikumos Nr.495 noteiktajam.

Kas attiecas uz LKKA kā nozares ekspertu padomē iesaistīto institūciju, tad viens no aktuālākajiem



Ekspertu padomes sēde
2019. gada 31. jūlijā.

jautājumiem, kas nekad nezūd no darba kārtības, ir jūrniecības izglītība un mācību programmas, lai tās būtu maksimāli pietuvinātas mūsdienai prasībām. Lai programmas atbilstu jaunajiem standartiem un lai students, pabeidzot kādu no mūsu jūrniecības mācību iestādēm, tiešām būtu gatavs tam darba tirgum, kāds tas ir tagad, nevis kāds bija pirms gadiem pieciem vai desmit. Un, protams, svarīga lieta ir arī jūrniecības nozares popularizēšana, izmantojot nozares ekspertu padomes resursus."

UZZIŅAI

Kopš 2011. gada Eiropas Sociālā fonda projektā „Nozaru kvalifikācijas sistēmas izveide un profesionālās izglītības efektivitātes un kvalitātes paaugstināšana”, vienošanās Nr. 2010/0274/1DP/1.2.1.1.1/10/PIA/VIAA/001, ir izveidotas un aktīvi darbojas 12 nozaru ekspertu padomes.

“Baltic Container Terminal” paraksta sadarbības memorandu ar Ķīnas holdingu “China Merchants Group”

Rīgas ostas lielākais konteineru terminālis “Baltic Container Terminal”, piedaloties starptautiskajā forumā “Atvērtais parks “Lielais akmens” – globālo iespēju piemērs”, kas notika Minskā, parakstīja sadarbības memorandu ar Ķīnas holdingu “China Merchants Group” (CMG). Memorands paredz sadarbību, veicinot konteinerkravu pārvadājumus starp Ķīnas industriālo parku “Lielais akmens” Baltkrievijā un “Baltic Container Terminal”. Rīgas ostai tas nozīmē iespēju audzēt konteineru pārkraušanas apjomus un demonstrēt savu konkurētspēju attiecībā pret Klaipēdas ostu, kas šā projekta ietvaros uzskatāma par sīvāko konkurenti.

CMG ir starptautiski nozīmīgs investors un termināļu operators, kura īpašumā ir 30 ostas 16 valstīs. Viens no pašreiz aktuālākajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālā parka un loģistikas centra “Lielais akmens”



būvniecība un attīstīšana Baltkrievijā netālu no Minskas. Lai realizētu Ķīnas uzņēmēju mērķus un izveidotu “Lielo akmeni” par izdevīgu Ķīnas preču distribūcijas centru, liela nozīme ir kvalitatīviem un efektīviem loģistikas risinājumiem. Tā kā Baltkrievijai nav savu jūras ostu, kravu transportēšana tiek plānota caur Lietuvas un Latvijas ostām.

Jau kopš pašiem projekta pirmsākumiem norisinās Rīgas ostas aktīva komunikācija un sadarbības iespēju meklēšana ar loģistikas centra “Lielais akmens” attīstītājiem, tostarp Ķīnas holdingu CMG, lai demonstrētu savu konkurētspēju attiecībā pret Klaipēdas ostu, kas sava ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ vienmēr ir bijusi izdevīgākā izvēle kravu transportēšanai no Minskas apgabala. Pagājušajā gadā CMG pārstāvju vizītes laikā Rīgas ostā tika parakstīts stratēģiskās partnerības līgums starp Rīgas brīvostas pārvaldi un CMG, kas paredz sadarbību vairākās jomās, tostarp kravu tranzīta un kopīgu investīciju projektu realizācijā.

Veiksmīgai sadarbībai ar CMG un kravu tranzīta nodrošināšanai no “Lielā akmeņa” svarīga ir visu Latvijas tranzīta nozares spēlētāju iesaistīšanās un vienota Latvijas tranzīta koridora piedāvājuma demonstrēšana.

Latvija 30. vietā Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) komiteja publicējusi 2018. gada kuģu inspekciju rezultātus un kuģu karoga valstu jauno izkārtojumu *baltajā*, *pelēkā* un *melnajā* sarakstā uz 2019. gada 1. jūliju. Latvija saglabā vietu *baltajā* sarakstā, pakāpjoties no 32. uz 30. vietu.

Baltajā sarakstā iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sarakstos iekļautas 73 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā

valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanu skaita.

No 2016. līdz 2018. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 99 inspekcijas, triju gadu laikā aizturēts tikai viens kuģis.

Šogad *baltajā* sarakstā ir 41, *pelēkā* 18 un *melnajā* 14 valstis. Igaunija no 26. vietas *baltajā* sarakstā pagājušā gadā pakāpusies uz 25. vietu, savukārt Lietuva uzstādījusi sava veida rekordu, spējot izkļūt no 6.

vietas *pelēkā* sarakstā un ieņemt 35. vietu *baltajā* sarakstā. Arī Krievija pārgājusi no *pelēkā* saraksta uz *balto*, bet Saūda Arābija pametusi *balto* sarakstu, iekļūstot *pelēkā*. Vanuatu pakāpusies no *melnā* uz *pelēko* sarakstu, kamēr Albānija un Mongolija "ieslīdējušas" *melnajā* sarakstā.

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

Nedaudz pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits

Šā gada pirmajā pusgadā Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti pieci kuģi ar bruto tonnāžu virs 500. Četri no tiem ir SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši kuģi – sauskravas "Adele", "Ceg Galaxy" un "Troubadour", kā arī naftas tankkuģis "Ristina". Piektais ir zvejas kuģis "Dorado". Savukārt no Latvijas Kuģu reģistra šajā laikā izslēgti divi SOLAS kuģi – sauskravas "Osterems" un "Tomke". Līdz ar to SOLAS kuģu skaits zem Latvijas karoga pieaudzis līdz 21.

2018. gada nogalē Kuģu reģistrā bija 19 SOLAS kuģi, 2017. gadā – 24, 2016. gadā – 20. Nelielā amplitūdā SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā svārstās vairāku pēdējo gadu laikā

Pirmajā pusgadā turpinājies pieaugt arī zem Latvijas karoga reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no jauna reģistrēti 19 atpūtas kuģi (13 buru jahtas un sešas motorjahtas), bet izslēgti četri (trīs buru jahtas un viena motorjahta).

Kopējais atpūtas kuģu skaits Kuģu reģistrā pieaudzis līdz 681. 2018. gadā reģistrā bija 666 atpūtas kuģi, 2017. gadā – 643, 2016. gadā – 616, bet 2015. gadā – 590.■

Latvijā jūrniekus darbā iekārto 56 kruinga kompānijas

Latvijā ir 11 408 aktīvo jūrnieku, kam, pēc 2019. gada 1. janvāra datiem, ir derīgi kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem. Pēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem, lielākā daļa tirdzniecības flotes jūrnieku iekārtojās darbā uz kuģiem, izmantojot kādas no Latvijā reģistrētajām 56 kuģu apkalpju kompleksās kompānijām (kruinga kompānijas) pakalpojumus.

JR Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Roberts Gailītis informē, ka puse no Latvijas jūrniekiem (52%), ko darbā iekārto kruinga kompānijas, strādā uz naftas uz ķīmijas tankkuģiem. Vēl salīdzinoši daudz jūrnieku strādā uz gāzes tankkuģiem (10%) un *ro-ro* kravas kuģiem (13%). Pavisam uz šo triju tipu kuģiem ir nodarbinātas trīs ceturtdaļas no visiem Latvijas jūrniekiem.

4% Latvijas jūrnieku strādā uz kuģiem zem Latvijas karoga, 44% uz kuģiem zem kādas citas Eiropas Savienības valsts karoga, bet 52% uz trešo valstu karoga kuģiem. Visvairāk jūrnieku ir nodarbināti uz kuģiem zem Māršala Salu karoga – 17%, Maltas – 11%, Apvienotās Karalistes – 8%, Libērijas – 8%.

"Sertificēto tirdzniecības flotes kuģu virsnieku skaits gada sākumā bija 5821, ierindas jūrnieku – 5587. Gan dati par sertificētajiem jūrniekiem, gan Latvijas kruinga kompāniju darbā iekārtotajiem jūrniekiem apliecina starptautiskajā jūrniecības darba tirgū nu jau vairākus gadu vērojamo tendenci – pieprasījuma samazināšanos pēc Latvijas ierindas jūrniekiem un noturīgu pieprasījumu pēc Latvijas kuģu virsniekiem," uzsver R. Gailītis.■

JA hidrogrāfi veikuši mērījumus 250,4 kvadrātkilometru platībā

Pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti veikuši mērījumus 250,4 kvadrātkilometru platībā. 244 kvadrātkilometri uzmērīti HELCOM plāna ietvaros, bet 6,4 kvadrātkilometros veikti citi mērīšanas darbi.

Pavisam šajā sezonā plānots veikt mērījumus 450 kvadrātkilometru

platībā – 400 ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un 50 ar hidrogrāfijas kuteri "Sonārs". Šogad "Kristiāns Dāls" veic mērījumus ne tikai Baltijas jūrā, bet arī Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī, savukārt "Sonārs" strādā galvenokārt Rīgas jūras līcī, veicot mērījumus arī ostās, tai skaitā uz mērot Rīgas ostas pievedceļus.■



Hidrogrāfijas diena tradicionāli kopā ar audžubērniem

Atzīmējot starptautisko Hidrogrāfijas dienu, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi uz sava hidrogrāfisko mērījumu kuģa "Kristiāns Dāls" uzņēma ciemiņus – bērnus no Latvijas Audžubērņu biedrības.

Tradīcija atzīmēt profesionālos svētkus, iepriecinot bez vecākiem palikušos bērnus un pusaudžus, Latvijas Jūras administrācijā tika iedibināta jau 2006. gadā. Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi.

Latvijas Audžubērņu biedrības vadītāja Ilze Golvere pastāstīja, ka bērni, kuri pabijuši uz hidrogrāfu kuģa, par piedzīvoto vienmēr stāsta ar lielu sajūsmu un šo piedzīvojumu ilgi atceras. Parasti visi vēlas uz kuģi doties arī nākamajā gadā, taču biedrības paspārnē ir daudz

audžuģimeņu, un iespēja piedalīties Hidrogrāfijas dienā katru gadu tiek dota citiem bērniem.

Šogad uz "Kristiāna Dāla" viesojās piecus līdz vienpadsmit gadus veci bērni, kuri ar kuģi brauca pirmo reizi. Viņus uz kuģa interesēja pilnīgi viss, un kuģa komandai nācās atbildēt uz visdažādākajiem jautājumiem. Bērnus iepriecināja gan izbraukums ar kuģi pa Daugavu, gan kopīgais svētku mielasts. ■



"Visu savu mūžu esmu atdevis jūrai"

Kapteinim Arvīdam Bukam šie Jūras svētki bija nedaudz skumji, jo 15. jūlijs bija viņa pēdējā darba diena Ventspils ostas kapteiņa amatā. Par daudzajiem darba gadiem kapteinim pateicās kolēģi un pilsētas dome.

Jūras svētkos Ventspils domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs pasniedza Arvīdam Bukam Atzinības rakstu un naudas prēmiju. Atzinīgus vārdus un augstu darba novērtējumu tagad jau bijušajam ostas kapteinim izteica Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Savukārt pats veterāns pateicās simtiem cilvēku, ar kuriem viņš strādājis šajos gados gan jūrā, gan krastā. "Mēs pelnījām naudu sev un zivis valstij," atceras veterāns. Savos 83 gados viņš joprojām pildīja Ventspils ostas kapteiņa pienākumus. Taču tagad ir pienācis brīdis, kad jāšķiras no kolēģiem un iemīļotā darba.

Kapteiņa Arvīda Buka cilvēka un darba mūžs ir novērtēts. 2018. gads viņam bija ļoti nozīmīgs, jo 3. maijā, dienu pirms Latvijas Republikas Neatkarības deklarācijas pasludināšanas dienas, kapteinis no Valsts prezidenta Raimonda Vējoņa rokām saņēma augstāko valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Jau 2010. gadā Latvijas Jūrnieceības savienības biedru kopsapulcē Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks saņēma LJS apbalvojumu "Par mūža ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā" un arī Satiksmes ministrijas Pateicības rakstu, bet 2014. gadā Ventspils pilsētas dome bija novērtējusi Arvīda Buka ieguldījumu pilsētas un ostas attīstībā, pasniedzot viņam balvu par godu Ventspils 724. dzimšanas dienai.

Pārdomājot savu dzīvi, darbu un karjeru, Arvīds Buks neko tur nevēlētos mainīt, nevienu dienu, jo jūra ir bijusi viņa dzīves papildījums. Lai gan īpaši netic likteņa zīmēm, tomēr ir pateicīgs augstākiem spēkiem, kas visu izkārtuši tā, lai viņš kļūtu par jūrnieku, kapteini un godīgu cilvēku. Liela darba mīlestība, milzīgs gribasspēks un neatlaidība, sapratne un cilvēciskums. Tie ir tikai daži apzīmējumi, kas pirmie nāk prātā, lai raksturotu kapteini Buku. Tas ir cilvēks,



A. Lembergs pateicas kapteinim A. Bukam par ilggadēju un nevainojamu darbu.



Lai veicas! Kapteinis A. Buks spiež roku kapteinim G. Trukšānam.

uz kuru var pajauties, kura klātbūtne vieš drošības sajūtu un tajā pašā laikā liek apjaust, ka nekas šajā dzīvē nenāk viegli. Darbs un jūra – lūk, tās divas atslēgas, kas tālbraucējam kapteinim Arvīdam Bukam atvērušas visu pasauli, noliekot pie kājām gan profesionālus sasniegumus, gan cilvēku mīlestību.

"Ar gandarījumu varu teikt, ka Triju Zvaigžņu ordenis ir mana mūža augstākais novērtējums, ko esmu nopelnījis ar savu darbu. Visu savu mūžu esmu atdevis jūrai, un arī tos divdesmit septiņus gadus, ko nostrādāju par Ventspils ostas kapteini, var pieskaitīt kā jūrai atdotus."

Arvīds Buks vienmēr uzsver, ka visi viņa darba sasniegumi bijuši, tikai pateicoties mācībām. Kā tikai piedāvāja, ka var mācīties, es biju pirmais, kurš pieteicās. Biju

pārliecināts, ka dzīvē uz priekšu tikšu tikai tad, ja mācīšos."

1992. gadā Buks kļuva par pirmo Ventspils ostas kapteini neatkarīgajā Latvijā. Toreiz Ostas kapteiņa dienests pārgāja Ventspils brīvostas pārvaldes pārziņā. Arvīda Buka un Ventspils brīvostas pārvaldes vadībā Ostas kapteiņa dienests tika faktiski izveidots no jauna. Arvīds Buks bija klāt un iesaistījās ostā notiekošajās milzīgajās pārmaiņās. Viņa darba gados osta ieguva pavisam citu kvalitāti – tā kļuva par dziļūdens ostu, mūsdienīgu un drošu; ostā ir uzbūvēti jauni termināļi un piestātnes.

Tango un akordeons ir kapteiņa divas lielās sirdslietas, bet kādā mēlē dzied, tam neesot nozīmes, labai mūzikai nav tautības. Vēl ostas kapteinim patīk makšķerēt un tikties ar labiem cilvēkiem. Jautāts, kāda loma Arvīda Buka dzīvē ir bijusi viņa kapteiņa formai, Buks atbild, ka dzīvē tai ir bijusi īpaša nozīme: vispirms jau pēc reglamenta ostas kapteinim darbā jābūt formā, bet savulaik, kad gāja jūrā, tas piedeva stāju un apļiecināja piederību jūrnieceībai, par ko viņš vienmēr ir īpaši lepojies.

Saimniecībā "Buki" rit spraiga dzīve, tur kopā satiekas ģimenes četru paaudžu pārstāvji, un viņiem vienmēr noder dzimtas vecākā padoms. Kapteiņa Arvīda Buka lielākā dzīves daļa ir iemūžināta melnbaltajās fotogrāfijās, un tām šodien ir kāda īpaša aura. Reiz sarunā kapteinis teica, ka līdz šim vēl nav bijis laika sakārtot bilžu arhīvu, gan jau kādreiz, kad būšot pensijā, to izdarīšot.

"Ja man jautā, kā jūtas cilvēks, kas nostrādājis 64 gadus, varu atbildēt: kā sprinteris, kurš sprinta tempā noskrējis garo distanci un tagad var noslaucīt sviedrus un atpūsties," saka kapteinis Arvīds Buks. ■

No garā skrējiena atpūsties, bet izturību un veselību īsās distances joprojām veicot novēl

Anita Freiberga



Nodrošināt drošu kuģošanu, ievērojot kuģošanas brīvību un tiesības

Britu tankkuģa “Stena Impero” aizturēšana starptautiskajos Hormuza šauruma ūdeņos tiek uzskatīta par atbildi Lielbritānijas solim pie Gibraltāra aizturēt irāņu kuģi, kurš, ļoti iespējams, pārkāpa pret Sīriju vērstās sankcijas, piegādājot valstij naftu. Irānas varas-iestādes Hormuza šaurumā 19. jūlijā aizturēja divus britu kuģus. Viens no kuģiem tika atbrīvots, bet tankkuģis “Stena Impero”, kas kuģo zem Lielbritānijas karoga ar 23 jūrniekiem, starp kuriem ir arī Latvijas pilsonis, joprojām atrodas arestā Irānas ostā.

Pašlaik vienīgā informācija, ko par Latvijas jūrnieku publisko Latvijas Ārlietu ministrija, ir tā, ka Latvijas jūrnieks ieņem kapteiņa vecākā palīga amatu, viņš ir 41 gadus vecs, jūras virsnieka drošībai, veselībai un dzīvībai briesmas nedraud, kā arī viņam ir bijusi iespēja sazināties ar ģimeni. Tāpat ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs masu medijiem atklāja, ka sarežģītā situācija neatrisināsies ne stundu, ne dienu laikā, tādēļ jābrūņojas ar pacietību, jo kuģa sagrābšana ir politiska.

Teherāna, ziņojot par aizturēšanas iemesliem, ir apgalvojusi, ka kuģis it kā sadūries ar Irānas zvejas kuģi, pēc sadursmes izslēdzis raidītājus un nav atbildējis uz zvejas kuģa palīgā

saucieniem. Tāpat Irāna apgalvo, ka “Stena Impero” kuģojis pa Hormuza šaurumu nepareizā braukšanas virzienā. Londona uzskata šos apgalvojumus par nepatiesiem un pieprasījusi kuģi atbrīvot.

Lai panāktu Latvijas valstspiederīgā atbrīvošanu, vienotos par ciešu koordināciju un ES Ārējā dienesta atbalstu, ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs sazinās ar Eiropas Savienības augsto pārstāvi ārlietās un drošības politikas jautājumos Federiku Mogerīni un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru Džeremiju Hantu. Tāpat Latvija uztur sakarus ar Indijas konsulu, kuram jau ir bijusi izdevība apmeklēt aizturēto kuģi un tikties ar tā komandu. Laikā, kad Latvijā vizītē

uzturējās Somijas ārlietu ministrs Peka Hāvisto, tiekoties ar Latvijas ārlietu ministru Edgaru Rinkēviču, uzmanības centrā bija jautājums par situāciju ar Hormuza šaurumā aizturēto britu tankkuģi. Kopīgajā ministru preses konferencē Rinkēvičs skaidroja, ka kuģa apkalpe kļuvusi par ģeopolitiskās spēles ķīlnieci un joprojām nevar paredzēt, kad tā varētu tikt atbrīvota.

“Mūsu galvenais mērķis ir pārliecināties, ka cilvēkiem nekā netrūkst. Ir jautājumi, kas tiek risināti ikdienas režīmā. Ja šis būtu klasisks konsulārais gadījums, tad varbūt mēs varētu runāt par konkrētiem apkalpes un kuģa atbrīvošanas termiņiem. Mēs saprotam, ka šeit pastāv nopietna



vēl nav strādājis. Viņš ir 41 gadu vecs, ģimene dzīvo Rīgā, 2002. gadā beidzis Liepājas jūrnieceības koledžu un 2009. gadā izglītību papildinājis Latvijas Jūras akadēmijā, pabeidzot profesionālās pilnveides kursus.

Oficiālā kuģa aizturēšanas versija no Irānas puses ir par kuģošanas no teikumu pārkāpumu Hormuza jūras šaurumā, sadursmi ar zvejas laivu un palīdzības nesniegšanu. Aizturēts uz izmeklēšanas laiku, tomēr kapteinis un kuģa īpašnieks kategoriski noraida kuģošanas režīma pārkāpumus un sadursmi ar zvejas kuģi. Par to nav arī īstu pierādījumu, un vēl jo vairāk tiek noliegts fakts, ka no cietušās laivas ticis raidīts avārijas (briesmu) signāls, bet kuģa radio aparatūra

ģeopolitiskā komponente. Irānas puse norādījusi, ka britu tankkuģa aizturēšana ir saistīta ar Irānas tankkuģa aizturēšanu Gibraltārā,” sacīja Rinkēvičs.

“Mūsu prasība Irānai bija nodrošināt apkalpei komunikācijas iespējas, lai viņi varētu sazināties ar savām ģimenēm, un lai apkalpe tiktu atbrīvota. Starp Somiju un Latviju ir bijusi lieliska sadarbība. Ar ministru Rinkēviču mēs sazināmies arī telefoniski un cieši sekojam notikumu attīstībai,” norādīja Hāvisto.

Latvijas Jūrnieku reģistrs seko notikumiem

Situācijai un notikumu virzībai tankkuģa un jūrnieku aizturēšanas sakarā seko arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, un notikušo komentē JR vadītājs Jāzeps



Jāzeps Spridzāns.

Spridzāns: “Manuprāt, ir sacelta pārlietu liela ažiotaža par jūrniekiem, kas atrodas uz Irānas aizturētā kuģa “Stena Impero”, jo pasaules ostās ik dienu tiek aizturēti dažādu karogu



kuģi. Protams, šajā gadījumā izskatās pēc kuģa aizturēšanas politisko motīvu dēļ.

Jūrnieku reģistrs no pirmās kuģa aizturēšanas dienas seko situācijai, saņem informāciju gan no kruinga kompānijas vadības, kura norīkoja mūsu jūrnieku uz kuģa, gan no kuģa īpašnieka – kompānijas “Stena Bulk”.

Kā jau presē ir izskanējis, kuģa komandu veido 23 apkalpes locekļi, četrus valstu jūrnieki – Indijas, Filipīnu, Krievijas un viens no Latvijas. Pārsvārā, kapteini ieskaitot, tie ir indieši, bet Latvijas jūrnieks ir otrais pēc ranga uz kuģa un ieņem kapteiņa vecākā palīga amatu. Mūsu jūrnieks pēc nacionalitātes ir latvietis. Viņš ir pieredzes bagāts, desmit gadus strādā par kapteiņa vecāko palīgu, no 2013. gada viņam ir tālbraucēja kapteiņa kvalifikācija, bet par kapteini

UZZIŅAI

Tankkuģis “Stena Impero” būvēts 2018. gadā, dedvēits 49 683 DWT. Kuģis tika aizturēts 2019. gada 19. jūlijā ap 16.00. Pietuvojās Irānas helikopters un vairāki bruņoti kuteri, un tika dota komanda mainīt kursu un doties uz Bandarabāsas enkurstāvvietu Irānas teritoriālajos ūdeņos. Tas, ka notiek šādas lietas starptautiskos ūdeņos, nav pieņemami, un tam būs politiskas sekas.

bijusi izslēgta. Sliecos domāt, ka pārkāpts nekas netika, bet kuģa aizturēšana ir politiska atbilde uz Gibraltārā aizturēto Irānas tankkuģi.

Par jūrniekiem uztraukties pārāk nevajadzētu, jo viņu dzīves apstākļi uz kuģa ir normāli. Pārtikas un ūdens netrūkst, tāpat netiek liegta kuģa

►►► 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

apgāde ar svaigiem produktiem. Visi ir veseli, pietiekami mundri un gaida, kad jautājums par atgriešanos mājās tiks politiski atrisināts. Jūrniekiem ir iespēja katru dienu limitētu laiku sazināties ar tuvākajiem radniekiem, ko viņi arī izmanto. Gan Latvijas, gan Zviedrijas, gan Lielbritānijas ārlietu ministrijas, gan kuģa īpašnieks, gan "Northern Marine" menedžments dara visu iespējamo, lai ātrāk atbrīvotu kuģa komandu un tā varētu atgriezties mājās. Pastāvīgi tiek uzturēti arī sakari ar jūrnieku ģimenēm, tās informējot un morāli atbalstot. Kā ziņāms, Latvija piesaistīja arī Somijas Ārlietu ministriju, kurai ir vēstniecība Irānā. Tomēr jāsaprot arī tas, ka atbrīvošana prasīs laiku.

Kā izteicies "Stena Bulk" prezidents Eriks Hanels, kuģa īpašniekam vis-svarīgākais ir aizturēto jūrnieku dzīves apstākļu nodrošināšana un atgriešana mājās."

Kā risināt saspīlēto situāciju Hormuza šaurumā?

Hormuza šaurums Persijas līcī ir viens no svarīgākajiem naftas transportēšanas ceļiem, un pēdējā laikā tur notikušie incidenti ievērojami vairojuši spriedzi reģionā.

Irānas IRIB TV pārraidītajā videomateriālā redzami tankkuģa apkalpes locekļi, tostarp Latvijas pilsonis, tomēr eksperti norāda, ka tas nesniedz pilnīgu informāciju par jūrnieku situāciju. Tīkmēr Irānas varas iestādes turpina apgalvot, ka kuģis aizturēts likumīgi, lai garantētu drošību reģionā.

Somijas vēstnieks vairākkārt bijis uz pārrunām Irānas Ārlietu ministrijā un ties ar Irānas amatpersonām. "Paudām raizes par jūrnieku atrašanās vietu un to, vai apkalpe, ieskaitot latviešu jūrnieku, saņem pārtiku, dzeramo ūdeni un nepieciešamības gadījumā arī medicīnisko palīdzību. Kontaktus ar mūsu vēstniecību uzturam katru dienu, un šīs nedēļas sākumā esam saņēmuši indikācijas, ka mūsu konsuls drīkstēs apmeklēt kuģi, satikt jūrniekus un savām acīm pārlicināties, ka viss ir kārtībā," skaidroja Hāvisto.

Irānas prezidents Hasans Rouhani ir draudējis slēgt jūras šaurumu

pašreizējās spriedzes dēļ, kas varētu izjaukt pasaules naftas piegādi un izraisīt cenu paaugstināšanos.

"Mēs vienmēr esam garantējuši šī šauruma drošību un kuģošanas brīvību," telekompānijai "Deutsche Welle" sacīja Irānas prezidents Hasans Rouhani. "Bet nespēlējieties ar laivas asti, jūs to nožēlosiet mūžīgi."

Lai parūpētos par kuģu drošību Hormuza šaurumā, Lielbritānija izteikusi priekšlikumu izveidot Eiropas valstu vadītus kuģošanas aizsardzības spēkus Persijas līcī. Šādu misiju kopīgi varētu vadīt Lielbritānija un Francija. Savukārt ASV vēlas izveidot Hormuza šauruma aizsardzības koalīciju, un aicinājums tajā iesaistīties izteikts arī Latvijai. Latvijas Ārlietu ministrija norādījusi, ka Latvija šobrīd vērtē iespējas sniegt ieguldījumu starptautiskajos centienos, kas vērsti uz drošības un stabilitātes veicināšanu reģionā. "Mums nav tādu līdzekļu un tādu kuģu, lai piedalītos, bet mums ir pieredze, kad Latvijas virsnieki ir bijuši komandvadības elements kādā no operācijām," norādīja Rinkēvičs.

Lielbritānijas ārlietu ministrs Hants uzrunā parlamentā uzsvēra, ka navigācijas brīvība ir katras valsts interesēs un to var nodrošināt, izveidojot Eiropas valstu vadītu kuģošanas aizsardzības misiju. Tā garantētu kuģu un apkalpju drošību stratēģiski svarīgajā reģionā. Lai nodrošinātu savu kuģu drošību, Lielbritānija 25. jūlijā deva rīkojumu savai karaflotei pavadīt britu kuģus caur Hormuza šaurumu. Kuģi zem Lielbritānijas karoga tiks pavadīti atsevišķi vai grupās, ja iepriekš tiks saņemta informācija par došanos caur šaurumu. Amatpersonas ir vienprātīgas, ka brīva kuģošana caur Hormuza šaurumu ir Eiropas valstu augstākā prioritāte un jācenšas izvairīties no jebkādiem konfliktiem. Jādara viss iespējamais, lai novērstu karu. Par plāniem kuģošanas drošības garantēšanai jau paziņojušas arī ASV, kas rosinājušas īstenot civilo kuģu eskortēšanu.

Kopīgais paziņojums par pašreizējo situāciju Hormuza šaurumā

2019. gada 2. augustā Starptautiskā kuģniecības palāta (ICS), Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācija

(ECSA) un Āzijas kuģu īpašnieku asociācija (ASA) nāca klajā ar kopīgu aicinājumu, mudinot starptautisko sabiedrību nekavējoties rīkoties, pārtraukt spriedzes saasināšanos un pilnībā ievērot starptautiskās tiesības.

Visām valstīm būtu jā rūpējas, lai tik nodrošināta tirdzniecības kuģu droša kuģošana, kas noteikta Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvencijas (UNCLOS) 19. pantā.

UZZIŅAI

Kā liecina IVN 2018. gada statistika, katru dienu caur Hormuza šaurumu izved aptuveni 21 miljonu barelu naftas un naftas produktu, kas ir apmēram viena trešdaļa no pasaules jūras naftas tirdzniecības. Lielākā daļa naftas, ko 2018. gadā transportēja caur šaurumu, tika vesta uz Ķīnu, Japānu, Dienvidkoreju un Indiju. ASV pa šo ceļu dienā importēja gandrīz 1,4 miljonus barelu. Lielbritānija caur Hormuza šaurumu importē nedaudz naftas un apmēram trešo daļu no sašķīdinātās dabasgāzes.

"Kuģošanas brīvība un drošība ir starptautisko jūras tiesību pamatprincips, un tas ir ārkārtīgi svarīgi globālajai tirdzniecībai. Jūrniekiem un kuģiem jāgarantē drošība, tāpēc gluži vienkārši nav pieļaujams, ka viņi jebkādā veidā tiek izmantoti kā ierocis politisko un citu problēmu risināšanā," uzsvēra ICS ģenerālsekretārs Gajs Platens.

"Kuģus, kas nodarbojas ar starptautisko tirdzniecību, nedrīkst pakļaut nelikumīgiem arestiem vai bruņotiem uzbrukumiem. Hormuza šaurums ir svarīgs ceļš Eiropas tirdzniecības kuģiem, un mēs mudinām ES dalībvalstis sadarboties ar Irānas varas iestādēm, lai stabilizētu situāciju," papildināja ECSA ģenerālsekretārs Mārtins Dorsmans.

"Hormuza šaurums ir vienīgais ceļš no Persijas līča un viens no svarīgākajiem kuģu ceļiem, kas savieno Eiropu un Āziju, tādēļ mēs mudinām visas valstis nodrošināt drošu kuģošanu, ievērojot kuģošanas brīvību un tiesības, kas noteiktas UNCLOS, un censties mazināt spriedzi reģionā," sacīja ASA ģenerālsekretārs Angs Čin Engss.

Sagatavoja Anita Freiberga

Vislabākā vieta pasaulē

“Man bija pieci gadi, kad sāku braukt vectēvam līdz jūrā likt tīklus. Mamma vēlāk atcerējās, ka es reiz esot teikusi: vai tu vari iedomāties, kas tas ir par skatu, kad tu esi jūrā, nekā cita nav, un lec saulīte? Arī vēlāk, kad jau biju kļuvusi par stūrmani, man vienmēr vislabāk patikušas tā sauktās vecākā palīga sardzes – laiks, kad jūrā lec saule un pēc tam arī visi pārējie sāk mosties,” saka GINTA BĒRZIŅA.

Gintas brālis ir jūrnieris, tēvs visu mūžu bijis saistīts ar jūru, tāpat arī vecvecāki vairākās paaudzēs bija jūrnieri vai saistīti ar jūru. Arī Gintas māsa sapņojusi kļūt par kapteini, saskatījusies tolaik populāro seriālu “Rēdereja”. Taču tad notikusi traģiskā “Estonia” avārija, un māsa savas domas mainījusi uz visiem laikiem. Ginta mācījies Krišjāņa Valdemāra Ainažu pamatskolā, bet atceras, ka daudz laika pavadījusi Ainažu jūrskolas muzejā.

Tomēr pēc pamatskolas beigšanas meitene iestājās Rīgas Amatniecības vidusskolā. “Biju izvēlējusies apģērbu dizainu un mācījos labi. Skola gandrīz jau bija pabeigta, kad kādu dienu skolā nebija elektrības un mums bija brīvs laiks. Tieši tad brālis devās uz atvērto durvju dienu Rīgas jūrskolā, un es aizbraucu viņam līdz – brīva diena taču. Ieejot pa Latvijas Jūras akadēmijas durvīm, es uzreiz zināju, ka tieši te gribu būt un te man jābūt! To sajūtu tā grūti aprakstīt – vienkārši zināju, un viss. Amatniecības vidusskolā nebija jākārto centralizētais matemātikas eksāmens, tādēļ nevarēju iestāties Jūras akadēmijā, bet biju gatava ar savu vidējo izglītību mācīties četrus gadus jūrskolā, lai tikai būtu tur, kur man jābūt. Tomēr LJA jūrskolas fizikas skolotāja mani nemitīgi mudināja nokārtot matemātikas eksāmenu. Es to nokārtoju un iestājos akadēmijā,” atceras Ginta.

2011. gada 2. februārī Ginta pirmo reizi uzkāpa uz kuģa – tā bija pirmā prakse. “Kā man tur gāja, varēja lasīt kādā no žurnāla “Jūrnieris” iepriekšējiem numuriem. Nesen, ejot cauri Gibraltāram, ieraudzīju savu pirmo kuģi. Tāda patīkama sajūta un visādas atmiņas,” piebilst Ginta.

Ginta vienmēr vadījusies pēc principa, ka plintī krūmos nekad nedrīkst



Uz kuģa “Nora” Dominikānas Republikā. Ginta pēc kravas operācijas sardzes ap pulksten četriem no rīta.



Uz kuģa “Sichem Osprey” Suecas kanālā, matroža darbs.

mest, vai arī – ja izmet ārā pa durvīm, tad atgriezies caur logu! “Sagadījās tā, ka akadēmijas absolventa diplomu saņēmu sešus mēnešus



Pašai savs Jāņu uguns kurss. Jāņos visbiežāk iznāk strādāt tālu prom no mājām.

vēlāk nekā mani kursa biedri, pie tam neklātienē, kaut arī mācījos labi. Bet tas bija tikai akadēmijas beigšanas diploms. Darba diploma eksāmens bija jākārto Latvijas Jūrnieru reģistrā. Un tad man piezvanīja no kruinga kompānijas un teica, ka esot brīva vieta un pēc divām nedēļām man jābūt uz kuģa. Teicu, ka man taču vēl nav darba diploma! Man atbildēja, ka vēl ir divas nedēļas, samācies un nokārto! Tā tad arī sākās stūrmanes Gintas darba dzīve.

Tagad viņa saka, ka sākums bijis vienkārši graužošs! Pirmā atziņa – nekad nevienam nevar pilnībā uzticēties, vienmēr visu vajag pašai

▶▶▶ 32. lpp.

►►► 31. lpp.

pārbaudīt. "Stūrmanis, kuru nomaiņīju, apgalvoja, ka viss ir vislabākajā kārtībā, mēs tuvojamies Bostonai un uzzinājam, ka gaidāma inspekcija. Pārbaudīju glābšanas riņķu lampiņas un konstatēju, ka vismaz puse nedeg. Skrēju pie elektrika, lai mainītu spuldzītes, bet vajadzīgo vairs nebija. Izjaucām kādu vecu glābšanas riņķi un mēģinājām spuldzītes pielāgot. Galu galā mūsu kopdarbs izdevās, viss tiešām bija kārtībā, bet inspekcija gaismīgas pat neapskatīja. Šādu it kā sīkumu bija tik daudz, ka tolaik es faktiski negulēju, lai visu savestu kārtībā. Savukārt kapteinis vienmēr visā vainoja mani. Centos visu izdarīt maksimāli labi, izpildīt visas komandas, taču viss bija slikti. Tad sapratu, ka tā nevar, un, kad kapteinis kārtējo reizi bez iemesla man uzbruka, saņēmos un stingri atbildēju: "Jūs man likāt tā darīt, tie ir jūsu vārdi, es visu izdarīju pareizi, un jūs tagad man pārmetat!" Tas bija laiks, kad zvanīju uz mājām un raudāju, žēlojos, cik viss ir slikti, kaut arī centos visu darīt pēc labākās sirdsapziņas. Mamma sacīja: ja tev ir taisnība, jāmek sevi aizstāvēt! Viņai bija taisnība – kapteiņa attieksme pret mani krasi mainījās."

Spēja par sevi pastāvēt sievietei uz kuģa ir ļoti svarīga. Ginta atzīst, ka daudz ir atkarīgs no pašas meitenes attieksmes un uzvedības – vai viņa nākusi uz kuģa vīru meklēt, vai strādāt. "Mans princips vienmēr ir bijis – ja darīt, tad izdarīt kārtīgi. Vīriešiem, iespējams, smadzenes tiešām ir vairāk piemērotas tehniskām lietām, kaut gan nesaku, ka es ar tehniskām lietām būtu uz jūs. Ja tomēr par kaut ko netieku skaidrībā, tad jautāju tētim vai brālim. Ar brāli pat esmu strādājusi vienu kontraktu kopā, tad gan izjautāju par visu, kas saistīts ar darbu mašīntelpā. Esmu prasījusi padomu arī mammai, jo viņa ir medmāsa. Bet vīri uz kuģa nereti saka: nu, ko tu tur vari gēmties! Taču sievietes visu dara daudz rūpīgāk un precīzāk. Reiz saku kapteinim, ka iepriekšējais stūrmanis nepareizi aizpildījis GMDS žurnālu, kapteinis atbild, lai neņem galvā, tam taču nav nekādas nozīmes! Bet atnāk inspektori un aizrāda, un tad kapteinis saka, ka viņš taču man esot teicis!"



Gintai mīļa bilde – atgriežoties no pilsētas, kuģa kapteinis un vecākais palīgs atnesa viņai rozes.



Mācības uz kuģa.



Ginta māca komandas biedriem, kā lietot ugunsdzēsēju ekipējumu.



Darbā uz kuģa, kad ārā auksts.

Tomēr Ginta uzskata, ka uz kuģa labāk strādāt kopā ar vīriem, nevis citu meiteni. "Manā otrajā kontraktā mēs bijām divas. Bija tik daudz ko pārrunāt un apspriest. Bet pēc tam sapratu, ka līdz ar to pārāk sāku ilgoties pēc mājām. Uzkāpjot uz kuģa, noskaņojos tikai uz darbu, viss cits paliek krastā. Ko nu daudz pārrunāsi ar vīriem! Par mašīnām, par naudas tērēšanu, par ceļojumiem... nu ko tad vēl? Tajā pašā laikā saprotu, ka sievietei uz kuģa tomēr ir liela nozīme. Kāds kapteinis reiz teica, ka vajadzētu izdot likumu, lai uz katra kuģa būtu vismaz viena sieviete! Citādi ar tiem vecajiem idiotiem (tā viņš teica, nevis es!) nevar tikt galā, bet tagad viņi vismaz saprot, ka nevar staigāt apkārt netīri, neskuvušies," atceras stūrmane.

Ginta atzīst, ka viņai labāk patīk strādāt ar multinacionālu apkalpi, nevis tikai ar bijušās Padomju Savienības cilvēkiem: "No vienas puses, ar filipīniešiem, piemēram, ir liela noņemšanās, toties viņi ir tik pozitīvi un dzīvespriecīgi. Mūsējiem lielākoties patīk čīkstēt, cik viss ir slikti un kāpēc tas jādara man, nevis kādam citam, un vispār man par to nemaksā... Atceros, kad biju trešais stūrmanis, reiz teicu filipīniešiem, ka man vajag vienu palīgu, un uzreiz atsaucās gandrīz visa klāja komanda!"

Ginta atceras, ka pirmos gadus visu laiku rāvusies jūrā – pēc četrus mēnešus kontrakta nokāpusi krastā, pēc mēneša piedāvāts darbs, un atkal devusies jūrā, un tā reizi pēc reizes. "Tā tas gāja, kamēr uz kuģa notika nelaime – cilvēks pārlēca pār bortu. Nolēmu – pietiek, jāmet miers. Nodzīvoju krastā desmit mēnešus, un tad kļuva skaidrs, ka jāatgriežas. Uzkāpu uz kuģa un sapratu, ka tā tomēr ir vislabākā vieta pasaulē!"

"Esmu vairākkārt domājusi, vai turpināt darbu jūrā, vai tomēr meklēt darbu krastā. Taču kāds pieredzējis vecākais mehāniķis teica: tev jau ir par vēlu, tu jau esi pārāk pieradusi pie mūsu darba ritma – jūrā strādāt pie maksimālu atdevi, bet krastā justies brīva. Un tā laikam ir. Ar smaidu atceros kādu televīzijas reklāmu. Tika reklamēts alus "Bocmanis", un nobeigumā redzama jūra, viļņi, un aizkadra balss saka: "...kas reiz to ir sācis, no tā nevar aiziet..."

Sarma Kočāne

Cilvēka faktors ir pirmajā vietā

Lai sniegtu kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus jūrniekiem, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) biedriem, LTFJA pirms divdesmit gadiem nodibināja kooperatīvo krājaizdevu sabiedrību “Jūrnieku forums”, kas apkalpo tikai jūrniekus un viņu ģimenes locekļus. Sabiedrības darbību regulē LR Krājaizdevu likums, LR Kooperatīvo sabiedrību likums, LTFJA KKS “Jūrnieku forums” statūti, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un Latvijas Bankas normatīvie dokumenti un rīkojumi, kā arī citi Latvijas Republikas un Eiropas Savienības likumdošanas un normatīvie akti. Ir cilvēki, kas vairās saistīties ar kredītiestādēm, un ir cilvēki, kas neapdomīgi iekrīt parādu valgos. Kā ir ar jūrniekiem un kādas iespējas “Jūrnieku forums” viņiem piedāvā? Par to saruna ar LTFJA KKS „Jūrnieku forums” valdes priekšsēdētāju ARTŪRU KORBUTU.

– “Jūrnieku foruma” mērķauditorija ir jūrnieki, bet vai paši jūrnieki ir informēti par jūsu pakalpojumu klāstu un cik daudz jūrnieku šos pakalpojumus izmanto?

– Jūrnieki, protams, zina, ka ir “Jūrnieku forums”, bet to, ka esam krājaizdevu sabiedrība, zina retais. Latvijā šis finanšu instruments nav īpaši izplatīts, atšķirībā, piemēram, no Amerikas, kur bankas pamatā strādā ar juridiskajiem klientiem, kas apgroza ievērojamas naudas summas, bet visas fiziskās personas zina, kas ir “Credit Union”, jo tās izmanto krājaizdevu sabiedrības pakalpojumus.

Mūsu krājaizdevu sabiedrībai ir aptuveni divarpus tūkstoši klientu, no kuriem puse izmanto uzkrājuma programmas, bet otra puse aizdevumu programmas.

– Daudzus mūsu jūrniekus lielas problēmas sagaidīs tad, kad viņi dosies pensijā, jo nemaksātā sociālā nodokļa dēļ valsts maksāto pensiju apmērs nebūs īpaši iepriecinošs.

– No tiem mūsu klientiem, kuri izmanto uzkrājuma programmas, lielākajai daļai ir uzkrājumi pensiju depozīta fondā. Vēl pavisam nesen pensiju fonds nebija starp populārākajiem pakalpojumiem, bet pēdējā laikā cilvēki sāk arvien vairāk domāt par nodrošinājumu vecumdienās. Pensiju programmas popularitāti var skaidrot ar to, ka jūrnieki ir sapratuši, ka, kā jau teicāt, daudziem gaidāmas visai mazas pensijas no



Ivars Pavlovskis un Jāzeps Spridzāns Jūras svētkos cildina jūrnieku dinastijas.

valsts, ja jūrnieki paši nav bijuši pietiekami tālredzīgi šajā ziņā. Protams, būs jūrnieki, kuriem šādas problēmas nebūs, bet vismaz tiem, kuri nāk pie mums un par to runā, pensija lielākoties nepārsniegs simt eiro. Beidzot cilvēki ieslēdz domāšanu un saprot, ka kaut kas jādara lietas labā, jo tikai viņi paši par sevi var parūpēties. Cilvēki sāk uzkrāt, bet gribētos, protams, lai viņi to sāk darīt daudz jaunākos gados, teiksim, sākot no trīsdesmit piecu gadu vecuma vai vēl ātrāk. Tomēr pieredze rāda, ka visvairāk to sāk darīt cilvēki pēc piecdesmit, kad bērni jau ir izauguši un pirmās lielākās vajadzības apmierinātas. Patiesībā mums jau nav īpaši svarīgi, kad cilvēks ir nolēmis to darīt, tas ir svarīgi pašam cilvēkam.

– Vai jūs teiktu, ka optimāli būtu, ja cilvēks, teiksim, no trīsdesmit piecu gadu vecuma ik mēnesi pensijas fondā noguldītu nācīti simt eiro?

– Tas būtu ideāls variants, jo tā ir pašdisciplīna, kas pēc tam dod labus rezultātus. Cilvēkam jau ir raksturīgi daudzas lietas atlikt uz vēlāku laiku. Šoreiz to nedarīšu, bet tad, pēc nākamā reisa, tad gan uzreiz noguldīšu tūkstoti vai pat divus. Bet pēc nākamā reisa atkal uzrodas kādas vajadzības un pirkumi, ko par svarīgāku uzskati pats vai arī tava ģimene, un iemaksas nākotnes fondā atkal tiek atliktas. Uzkrāšana pa simt eiro vai simt dolāriem, tā ir disciplīna, un, jo ātrāk tu sāk krāt, jo vairāk vari sakrāt.



►►► 33. lpp.

– Tātad viens virziens ir depozīta noguldījumi, bet otrs ir naudas aizdošana. Kādiem nolūkiem tad cilvēki galvenokārt aizņemas naudu?

– Jaunie cilvēki ir daudz vajadzību un vēlmju, bet, lai kļūtu par jūrnieku un varētu sākt pelnīt naudu, vispirms ir jāiegūst izglītība. Lai jaunie cilvēki varētu studēt Latvijas Jūras akadēmijā vai kādā citā mācību iestādē, visbiežāk ir vajadzīgs studiju kredīts, un tā ir visai ievērojama naudas summa.

– Tas nozīmē, ka LJA studenti var būt jūsu klienti, bet tikai ar nosacījumu, ka viņi iestājas arī jūrnieku arodbiedrībā?

– Tieši tā, jo mūsu darbības pamatā ir arodbiedrības biedru interešu aizsardzība un pārstāvēšana. Tomēr mēs izvērtējam visus riskus, tāpēc neizsniedzam kredītu par visu studiju laiku, jo tas var radīt problēmas gan pašiem studējošajiem, gan arī mums, jo statistika rāda, ka ne visi, kas iestājas Jūras akadēmijā, to arī pabeidz, un atbiruma procents ir diezgan liels.

– Kā tiekat galā ar saviem riskiem?

– Vispirms jau ar katru cilvēku atsevišķi izrunājam kredīta atmaksas grafiku un termiņus, sadalām maksājumus, lai to varētu izdarīt pa daļām. Pirmais aizdevums ir pusotra tūkstoša eiro, un tad, ja šā kredīta

saistības ir nokārtotas, varam izsniegt kredītu nākamajam mācību gadam, protams, ja tas ir nepieciešams. Studiju kredīta specifika ir tā, ka šo aizdevumu mēs pārskaitām uzreiz uz mācību iestādi un ir noteiktas kredīta brīvdienas līdz sešiem mēnešiem, lai jaunais cilvēks saprastu, kad viņš dosies praksē un kad viņam reāli parādīsies nauda kredīta atmaksāšanai.

Tā kā naudas aizdevumi ir saistīti ar riskiem, aizdevuma procents noteikts deviņu desmit procentu robežās. Ja klients ir jauns un mums vēl nepazīstams, tad procentu likme ir viena, ja tas ir klients, kurš jau izmantojis mūsu pakalpojumus un viņam ir laba kredītvēsture, tad procentu likme var būt arī zemāka, jo ir mazāks risks. Būtībā procentu likme parāda riska pakāpi, piedevām mums ir arī lojalitātes programma, kas attiecas uz tiem, kuri jau ilgstoši ar mums sadarbojas, kuriem bijuši vairāki kredīti, kas atdoti bez kavējumiem. Tad nākamais kredīts jau ir daudz lētāks.

Mums ir trīs lieli kredīta produkti: patēriņa kredīts, hipotekārais kredīts un trešais populārākais ir mācību kredīts.

Jaunie cilvēki kredītu izmanto, lai uzlabotu savus dzīves apstākļus un iegādātos nekustamo īpašumu – dzīvokli vai māju, bet daudzi cilvēki pēc piecdesmit pērk dzīvokli, lai to izīrētu un tā garantētu sev regulārus ienākumus.

– Vai jūsu krājaizdevu sabiedrības bizness ir ar plus zīmi?

– Jau divdesmit gadus esam šajā tirgū, un vēl nav bijis neviens gadījums, kad mēs gadu nebūtu pabeiguši ar plusiem. Katru gadu maksājam pajas saviem biedriem, jo visi mūsu klienti ir arī mūsu paju biedri, tātad šīs biedrības līdzīpašnieki, par kādiem viņi kļūst, nopērkot kaut vienu paju 145 eiro vērtībā. Tas, no vienas puses, dod viņiem tiesības sekot visiem procesiem krājaizdevu sabiedrībā, tā sakot, turēt roku uz pulsa, un, no otras puses, viņi katru gadu saņem arī dividendes. Atkarībā no tā, cik finansiāli veiksmīgs bijis aizvadītais gads, dividendžu procenti var svārstīties robežās no diviem, pieciem līdz pat deviņiem. Droši varu teikt, ka daudz izdevīgāk ir būt par līdzīpašnieku mūsu krājaizdevu sabiedrībā, nekā noguldīt naudu bankā. Ikviens, kurš dažādu iemeslu dēļ vairs nevēlas piedalīties "Jūrnieku foruma" procesos, var izņemt savu naudu.

"Jūrnieku forums" savu peļņu nogulda rezerves kapitāla fondā un paju biedriem izmaksā dividendes.

– Teicāt, ka "Jūrnieku forumā" ir aptuveni divarpus tūkstoši klientu, bet, ja nu pēkšņi pieaug jūrnieku interese kļūt par jūsu klientiem, vai esošā kapacitāte būs pietiekama, lai spētu šo interesi apmierināt?

– Mūsu kapacitāte ir pietiekama, lai apkalpotu visus Latvijas jūrniekus

un pat vēl vairāk. Kopš 2010. gada tehniskā ziņā esam strauji attīstījušies, tāpat esam Eiropas apvienotās maksāšanas telpas dalībnieki, un naudas pārskaitījumi notiek tieši tāpat kā banku sektorā. Caur internetbanku var veikt maksājumus un saņemt darba algu, piedevām mūsu klientiem internetbankas maksājumi notiek bez komisijas maksas. Vismaz astoņdesmit procenti mūsu jurnieku atalgojumu saņem dolāros, un, tā kā mūsu bankām ir problēmas ar dolāru kontu apkalpošanu, jurnieki ir sūdzējušies, ka pārskaitījumi ļoti kavējas. Mums šādu problēmu nav, un mēs piedāvājam arī ļoti labu valūtas maiņas kursu. Tā kā "Jurnieku forumā" strādā tikai seši darbinieki, tad arī administratīvās izmaksas nav augstas, kas ļauj klientiem sniegt lētākus pakalpojumus.

– Un tomēr, ņemt kredītu – tas cilvēkam vienmēr ir saistīts ar risku.

– Tā ir tiesa, ka mēs visi it kā baidāmies no kredītiem, un cilvēki domā, ka arī mēs esam vēl viens kantoris, kas izsniedz kredītus un vēlas "uzvārties". Kopējo kredīta gaisotni ir sabojājuši ātro kredītu kantori, pateicoties kuriem ļoti daudzi ir smagi iekrituši parādsaistībā, tāpēc ir diezgan grūti pārliecināt cilvēkus, ka ne jau vienmēr aizņemties ir slikti un riskanti. Diemžēl arī bankas ne vienmēr vēlas un lielākoties pat nevēlas un nemēģina iedzīlīnāties ne savu klientu problēmās, ne darba specifiskā. Ļoti bieži bankas izvēlas parādu piedziņu nodot parādu piedziņas



LTFJA rīkotie Jūras svētki Brīvības muzejā.



JF valdes priekšsēdētājs Artūrs Korbutis sveic jurniekus un viņu ģimenes.

kantoriem, bet var taču gadīties objektīvi iemesli, kāpēc cilvēks uz īsāku vai ilgāku laiku paliek bez regulāriem ienākumiem vai ienākumiem vispār, bet aizdevēju tas parasti neinteresē. Divdesmit gadu laikā mums ir bijuši trīs tiesvedības gadījumi, un tas tiešām notika tikai tad, kad visi citi līdzekļi parāda atgūšanai jau bija izsmelti. Tās bija problēmas ar konkrētiem cilvēkiem, kuri bija pazaudējuši cilvēka cienīgu seju. Parasti mēģinām saprast situāciju un iedzīlīnāties cilvēka problēmās. Kopā sēžamies pie galda, diskutējam un risinām jautājumu, kā varam palīdzēt. Iespējams, ir jāpalīdz realizēt īpašumu, vajadzīga juridiskā palīdzība vai ir problēmas atrast darbu.

Tad griežamies pie arodbiedrības pēc palīdzības. Mums bija gadījums, kad cilvēks pusgadu nebija maksājis kredītu, mēs mēģinājām ar viņu kontaktēties, lai saprastu, kas noticis. Izrādījās, ka cilvēks jau pusgadu ar kuģi iestrēdzis pie Āfrikas, jo darba devējs nemaksā algu. Informējām arodbiedrību par situāciju, kādā nokļuvis tās biedrs, un arodbiedrība apmaksāja jurniekam mājupceļa izdevumus. Reizēm mums ir nācies konsultēt pat šķietami ģimenisku problēmu risināšanā. Cilvēks atnāk pie mums un saka: aizsūtīju visu savu naudu sievai, bet, kad atnācu no reisa, izrādījās, ka viņa naudu ir notērējusi un man vairs nav ne centa. Iesakām jurniekam veidot rezerves uzkrājumus un turpmāk ar naudu rīkoties apdomīgāk. Bēdīgākās situācijas ir tad, ja jurnieks ir aizgājis bojā, bet palikušas viņa kredītsaistības. Tad strādājam ar apdrošinātājiem, lai nokārtotu apdrošināšanas maksājumus un mantojuma lietas un saprastu, kā juridiski pareizi sagatavot dokumentus, lai sievu un bērnus neapgrūtinātu nenokārtotās saistības. Saglabājam dzīvo saikni ar cilvēku, un tieši ar to mēs atšķiramies no citām kredītiestādēm. Tehnikas progress ir neizbēgams, jaunākā paaudze dzīvo digitālajā vidē, bet, ja rodas kāda reāla problēma, tad ar telefonu cilvēks neko nevar sarunāt, ir jābūt sarunām klātienē, ir jābūt diskusijām un problēmas risināšanas ceļam, un to mēs varam izdarīt, ja sēžam pie viena galda un runājam.■

Anita Freiberga

Konkurss "Enkurs" sāksies jau rudenī

Tiekoties jurniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs" organizētājiem un sponsoriem, nolēms šogad konkursa atlases kārtas rīkot jau rudenī, bet finālu – nākamā gada pavasarī. Līdzšinējos trīspadsmit gadus "Enkurs" norisinājās tikai pavasarī – martā un aprīlī.

Lēmums pārcelt vismaz daļu no konkursa norisēm uz rudenī tika pieņemts tādēļ, ka pavasarī skolēniem ir daudz citu pasākumu – sporta sacensības, mācību priekšmetu olimpiādes un tā tālāk, turklāt

2020. gadā notiks Skolēnu dziesmu un deju svētki, daudz laika aizņems arī gatavošanās tiem. Veicot aptauju starp skolām, kas līdz šim piedalījušās konkursā "Enkurs", lielākā daļa atbalstīja atlases kārtu pārcelšanu uz rudenī.

Konkursa organizētāji vienojās, ka atlases kārtā jurnieku mācību centrā LAPA varētu notikt 19. oktobrī, Rīgas brīvostā sadarbībā ar Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu – 26. oktobrī, bet "Novikontas" Jūras koledžā – 2. novembrī, taču datumi

tiks vēl precizēti. Savukārt konkursa fināls, kas tradicionāli tiek rīkots Latvijas Jūras akadēmijā, šogad varētu notikt jau martā.

Tikšanās laikā konkursa atbalstītāji izeica gatavību vēl aktīvāk iekļauties konkursa organizēšanā, piemēram, sagatavojot atsevišķus uzdevumus kādai no atlases kārtām vai finālam. Tika spriests arī par to, kā piesaistīt gan nozarē strādājošos, gan studentus, gan pensionētos jurniekus, lai viņi palīdzētu skolām komandu sagatavošanā.■

Liepājas Jūrniecības koledžas absolventi saņem diplomus

Liepājas Jūrniecības koledžā 4. jūlijā notika gan koledžas, gan jūrskolas absolventu izlaidums. Diplomus par 1. līmeņa profesionālo augstāko izglītību un kuģu vadītāja, kuģu mehāniķa vai loģistikas speciālista profesionālo kvalifikāciju saņēma 75 absolventi. Savukārt 5. jūlijā 32 LJK jūrskolas absolventi saņēma atestātus par profesionālo vidējo izglītību kuģu vadītāja un kuģu mehāniķa specialitātē. Svinīgajā pasākumā koledžas absolventus uzrunāja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības viceprezidents Andrejs Umbraško.



Absolventus uzrunā
LJK direktors
Vladimirs Dreimanis.

Turpinot iepriekšējo gadu tradīciju, arī šogad labākie Liepājas Jūrniecības koledžas un jūrskolas audzēkņi saņēma īpašas absolventu krūšu nozīmes. Apsveikumus saņēma ne tikai absolventi un viņu vecāki, bet arī pedagogi, kuri savas zināšanas un prasmes snieguši visa gada garumā. Koledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsvēra, ka pasniedzēju un pedagogu galvenais uzdevums ir iemācīt studentiem domāt mazliet citādā līmenī, kļūt pieaugušākiem un atbildīgākiem, un pēdējo gadu novērojumi rāda, ka ir mainījusies gan jūrskolā, gan koledžā studējošo attieksme pret mācību procesu, par ko liecina ne tikai aizstāvēto diplomdarbu un valsts eksāmenu rezultāti, bet arī tas, ka iegūtās zināšanas un prasmes jāva vienlaikus nokārtot arī Jūrnieku reģistra kompetences novērtēšanas eksāmenu un saņemt kompetences sertifikātu.



Liepājas Jūrniecības koledžai izdevies piesaistīt Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus vairāk nekā divu miljonu eiro apmērā. Finansējumu mācību iestāde izmanto mācību procesa uzlabošanai, tai skaitā "Erasmus+" programmu īstenošanai, iekārtu un aprīkojuma iegādei un modernizācijai, infrastruktūras uzlabošanai. Viens no nozīmīgākajiem īstenotajiem projektiem ir rekonstruētās kuģu mehāniķu darbnīcas, kuras svinīgi tika atklātas šā gada maijā. Darbnīcas aprīkotas ar modernām iekārtām un instrumentiem, izveidota mācību laboratorija, tādējādi nodrošinot koledžas



programmu "Jūras transports – kuģu mehānika" un "Kuģu mehānika" kvalitatīvu apguvi ap 330 studējošiem gadā. (Kopumā LJK mācās ap 1000 audzēkņu.) Savukārt koledžas energoefektivitātes uzlabošanā līdz 2022. gada beigām plānots ieguldīt vairāk nekā miljonu eiro. To paredz Centrālās finanšu un līgumu aģentūras apstiprinātais energoefektivitātes projekts. Tāpat koledža turpina pilnveidot iekšējās kvalitātes vadības sistēmu, organizatoriskās un pārvaldības struktūras. LJK vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zaloma pastāstīja, ka visi dokumenti, kas ir papīra formātā, tiks pārstrādāti elektroniskā formātā, ieviešot e-pārvaldības sistēmu. Aizvadītājā mācību gadā gan pedagogiem,

Andrejs Umbraško.



gan administratīvajam personālam bija iespēja papildināt zināšanas kvalifikācijas celšanas kursos un pieredzes apmaiņas pasākumos. Piemēram, maijā koledžas nodaļu un programmu vadītāji izgāja angļu valodas apmācības kursu Maltā, kas ir viens no lielākajiem pasaules angļu valodas mācīšanās centriem un pieņem interesentus no visas pasaules. V. Dreimanis norāda, ka darbs pie angļu valodas apguves nebeigsies un pasniedzējiem arī jaunajā mācību gadā būs iespēja papildināt savas prasmes. "Saistībā ar jūrniecības izglītības attīstību LJK vajadzētu ieviest programmas, kas tiek pasniegtas angļu valodā. Tas mums ļautu piesaistīt ārzemju studentus."■



Apstiprināts LJK energoefektivitātes projekts



Liepājas Jūrniecības koledžas energoefektivitātes uzlabošanā līdz 2022. gada beigām plānots ieguldīt vairāk nekā miljonu eiro. To paredz *Centrālās finanšu un līgumu aģentūras* (CFLA) apstiprinātais energoefektivitātes projekts "Energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi Liepājas Jūrniecības koledžā".

Projekta īstenošanas gaitā koledžas galvenajā ēkā Uliha ielā 5 nomainīs vecos logus, rekonstruēs savu laiku nokalpojušo ventilācijas sistēmu un renovēs apkures sistēmu, kas kopumā ļaus apkures sezonā ietaupīt siltumenerģiju, samazināt siltumniecefektu gāzu emisiju un nodrošināt ēkas efektīvu ekspluatāciju, būtiski samazinot siltumenerģijas zudumus.

Plānots, ka līdz 2019. gada beigām tiks pabeigta arhitektūras projekta izstrāde un būvniecības darbu iepirkums, bet 2020. gada pavasarī sāksies būvdarbi, kas būs sadalīti vairākos posmos, lai iespējami netraucētu mācību procesu.

Projekts tiek realizēts darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 4.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu valsts un dzīvojamās ēkās" 4.2.1.2. pasākuma "Veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu valsts ēkās" pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros.

Projekta plānotais finansējums ir 1 135 464, 29 eiro, tai skaitā ERAF finansējums 962 548,50 eiro un valsts budžeta finansējums 169 861,50 eiro; neattiecināmās izmaksas 3054,29 eiro apmērā tiks segtas no Liepājas Jūrniecības koledžas finanšu līdzekļiem.

Projekta īstenošanas laiks – 33 mēneši (10.05.2019. – 09.02.2022.).■

Indra Grase

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

Kravu veidi	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	13454,4	11659,3	-13,3
labība un tās produkti	887,3	884,1	-0,4
ķīmiskās beramkravas	1167,6	1014,7	-13,1
ogles	8269,6	5918,6	-28,4
koksnes šķelda	508,1	602,0	18,5
Lejamkravas	2586,6	2139,5	-17,3
naftas produkti	2555,7	2114,3	-17,3
Ģenerālkravas	4843,5	4900,0	1,2
konteineri	2794,0	2865,5	2,6
(TEU)	264400	275217	4,1
Roll on/Roll of	297,5	309,7	4,1
vienības	51653	44954	-13,0
kokmateriāli	1508,7	1523,7	1,0
tūkst. m³	1763,2	1794,0	1,7
metāli, metāllūžņi	198,3	182,0	-8,2
Kopā	20884,5	18698,8	-10,5

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

Kravu veidi	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	3449,6	5963,1	72,9
minerālmēsli	325,6	326,4	0,2
ogles	2118,5	4436,9	109,4
labība un tās produkti	139,9	229,7	64,2
Lejamkravas	6558,9	5948,6	-9,3
nafta	3,2	0,0	-100,0
naftas produkti	6132,9	5546,0	-9,6
Ģenerālkravas	1571,5	1465,4	-6,8
konteineri	20,3	1,7	-91,6
(TEU)	2112	216	-89,8
Roll on/Roll of	1305,9	1254,4	-3,9
vienības	52068	49987	-4,0
kokmateriāli	241,4	202,0	-16,3
tūkst. m³	268,9	228,9	-14,9
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0
Kopā	11580,0	13377,1	15,5

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

Kravu veidi	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	3322,0	3097,3	-6,8
ogles	797,5	823,6	3,3
labība un tās produkti	1863,2	1415,8	-24,0
celtniecības materiāli	395,8	539,5	36,3
koksnes šķelda	116,2	182,4	57,0
Lejamkravas	281,4	296,0	5,2
jēlnafta	26,0	25,5	-1,9
naftas produkti	210,1	230,1	9,5
Ģenerālkravas	807,3	683,6	-15,3
konteineri	27,7	23,9	-13,7
skaitis TEU	1929	1816	-5,9
Roll on/Roll of	442,6	403,5	-8,8
skaitis	24799	26847	8,3
kokmateriāli	294,5	235,5	-20,0
tūkst. m³	302,5	264,9	-12,4
Kravas kopā	4410,7	4076,9	-7,6

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

Kravu veidi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	17114,4	18954,3	22563,1	20189,1	21064,3	19654,7	17577,6	20362,3	20647,7	21129,4	2,3
ķīmiskās beramkravas	2382,8	2576,2	2221,8	1708,8	2691,2	1792,9	2008,2	1662,3	1549,5	1401,2	-9,6
ogles	9107,0	11459,0	14309,6	12818,3	12767,1	11997,9	8874,8	11609,2	11185,6	11179,1	-0,1
labība un tās produkti	1368,9	910,5	2154,5	1105,2	1757,0	1846,2	2084,3	1806,8	2896,0	2529,6	-12,7
koksnes šķelda	1043,3	912,5	896,1	878,3	582,6	577,9	770,2	857,2	901,3	1116,6	23,9
Lejamkravas	12566,8	14210,1	16040,6	15377,5	16784,2	16423,9	12995,7	11197,9	9436,2	8395,7	-11,0
LNG	379,3	314,8	244,0	267,4	301,9	313,2	314,1	256,5	268,7	255,9	-4,8
nafta	149,2	55,2	68,0	88,3	86,1	67,3	36,4	19,4	32,4	25,5	-21,3
naftas produkti	11925,0	13721,4	15565,5	14857,1	16179,9	15888,0	12479,8	10726,3	8898,7	7890,4	-11,3
Ģenerālkravas	6478,4	7138,2	7651,4	6882,3	6929,2	6379,8	6063,0	6644,2	7890,2	7768,3	-1,5
konteinerizētas kravas	1486,8	1741,5	2202,7	2255,4	2339,8	2280,8	2266,8	2601,9	2842,0	2891,1	1,7
(TEU)	139872	169610	216075	219283	220311	211148	216664	247665	268441	277249	3,3
Roll on/Roll of	1190,3	1583,6	1799,9	1856,5	1859,9	1570,4	1587,4	1780,7	2046,0	1967,6	-3,8
vienības	90104	111016	119967	121795	123347	98247	99332	116589	128520	121788	-5,2
kokmateriāli	3211,0	3041,5	2682,6	2313,1	2417,1	2167,0	1989,8	1946,8	2699,1	2661,2	-1,4
tūkst. m³	3572,2	3543,6	3148,8	2768,6	2835,3	3018,3	2318,3	2264,6	3080,8	3097,5	0,5
metāli, metāllūžņi	308,5	346,2	274,9	243,8	185,5	270,5	135,6	178,3	198,3	182,0	-8,2
Kopā	36159,8	40302,6	46255,1	42448,9	44777,7	42458,4	36636,3	38204,4	37974,1	37293,4	-1,8

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

Pārvadājumu iedalījums	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	29102,6	34432,8	38685,6	33603,5	34993,0	34191,9	27194,3	27236,5	28029,7	25000,5	-10,8
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	667,4	529,5	555,4	493,5	475,1	553,0	666,3	690,4	732,3	727,1	-0,7
Starptautisko pārvadājumu apjoms	28435,2	33903,3	38130,2	33110,0	34518,0	33638,9	26528,0	26546,1	27297,4	24273,4	-11,1
Eksporta kravu apjoms	1042,3	1020,0	1102,2	1648,5	1786,2	957,9	751,5	212,9	162,5	160,6	-1,2
Importa kravu apjoms	2027,8	2060,5	2092,0	2568,4	2499,6	2416,9	2414,3	1802,8	1763,1	1867,6	5,9
Kopējais tranzīta kravu apjoms	25365,1	30822,9	34936,0	28893,1	30232,1	30264,2	23362,2	24530,5	25371,8	22245,2	-12,3
Tranzīta apjoms caur ostām	23853,8	27846,6	31505,2	27214,5	29110,5	28122,9	22458,6	22556,2	22122,6	19613,3	-11,3
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	1511,3	2976,3	3430,8	1678,6	1121,7	2141,2	903,6	1974,3	3249,2	2631,9	-19,0

SM informācija

Par ekoloģiju, vides drošību un cilvēkiem domājot



"Ventall Termināls".

Jūlijs Ventpilī iezīmējās ar spēcīgu naftas smaku, par ko savu neapmierinātību ventspilnieki izteica Valsts vides dienesta Ventspils reģionālajai vides pārvaldei. 17. jūlijā, reaģējot uz iedzīvotāju sūdzībām, Ventspils reģionālā vides pārvalde sešās vietās veica pārbaudes un konstatēja traucējošu smaku. Iemesls, kādēļ pilsētā bija jūtama naftas produktu smaka, bija vēja virziens no Ventspils ostas termināļa puses uz pilsētu. Pārbaudot Ventspils ostas termināļus, vides inspektori atklāja, ka sūdzību saņemšanas laikā SIA "Ventall Termināls" no dzelzceļa cisternām nolēja tercbutilmetilēteri.

Ventspils reģionālā vides pārvalde uzņēmumam izvirzījusi prasību samazināt darbības intensitāti nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos, kas šajā gadījumā nozīmē konkrētu vēja virzienu.

Jūlija beigās vienas dienas laikā Ventspils reģionālā vides pārvalde no Ventspils iedzīvotājiem saņēma 18 sūdzības par spēcīgu naftas produktu smaku. Vides inspektori apsekoja visas teritorijas, par kurām bija sūdzības, un konstatēja, ka tās ir pamatotas. Turklāt divas no tā sauktajām "e-degunu" monitoringa stacijām uzrādīja ļoti augstu smaku koncentrāciju.

Vides inspektori noskaidroja, ka laikā, kad "e-degunu" monitorings

uzrādīja augstu smaku koncentrāciju, SIA "Ventspils nafta termināls" no tankkuģa uz rezervuāru parku pārsūknēja jēlbenzīnu. Tā izgarojumi pa rezervuāra elpošanas vārstiem nokļuva vidē. Vides inspektori kompānijai uzdeva pārskatīt un papildināt uzņēmuma iekšējās kārtības noteikumus situācijām, kad pārsniegti "e-degunu" rādījumi un saņemtas sūdzības par smakām.

Valsts vides dienests rīko darba sanāksmi ostniekiem

Nesen ieceltā Valsts vides dienesta (VVD) ģenerāldirektore Elita Baklāne-Ansberga Ventpilī organizēja darba sanāksmi par ekoloģisko problēmu risināšanu ostās un tikās ar Ventspils, Rīgas un Liepājas ostu pārstāvjiem, kā arī apmeklēja Ventspils ostās strādājošos uzņēmumus "Baltic Coal Terminal" un "Ventspils tirdzniecības osta".

Darba sanāksmē piedalījās VVD vadītie darbinieki un lielo ostas pilsētu vides pārvalžu pārstāvji, kuri cita starpā dalījās pieredzē ekoloģisko problēmu risināšanā. Kā zināms, gan Rīgas, gan Liepājas un Ventspils iedzīvotāji sūdzas par tādām ostas darbības blaknēm kā putekļi un smakas, tādēļ ostu kompānijas īsteno plašus pasākumus, lai nevēlamās blaknes iespējami samazinātu.

Tā, piemēram, viens no lielākajiem akmeņogļu pārkraušanas uzņēmumiem "Ventspils tirdzniecības osta" (VTO) ievieš arvien jaunus tehnoloģiskos risinājumus ogļu putēšanas mazināšanai: pietātnēs ierīkotas papildu ūdens ņemšanas vietas un ūdensvadi termināļa dziļumā ogļu grēdu laistīšanai, izveidota speciāla struktūra, kuras darbinieki atbild par ogļu grēdu laistīšanu, teritorijas mitrināšanu un citiem preventīviem pasākumiem. Mainīti arī nosacījumi ogļu pārkraušanai nelabvēlīgu laika apstākļu gadījumā, ieviests speciāls bezvēja un sausuma režīms. To, ka šie pasākumi dod reālu labumu, apliecina tas, ka Ventpilī gaisa kvalitātes monitoringa dati atbilst visām prasībām. "Baltic Coal Terminal" akmeņogļu pārkraušanā izmanto slēgtā tipa pārkraušanas tehnoloģijas, termināli vides aizsardzībai pret ogļu putekļiem visos izkraušanas un iekraušanas mezglos ir uzstādīta speciāla putekļu nomākšanas vai aspirācijas sistēma.

Krievu salas terminālis.



Krievu salas terminālis ir viens no modernākajiem ne tikai Rīgas ostā, bet ar vides aizsardzības risinājumiem izceļas arī starp visām Baltijas jūras reģiona ostām. Krievu salā uzcelts 23 metrus augsts vēja žogs, lai ogļu putekļi neietekmētu vides kvalitāti, Rīgas brīvostas pārvalde uzstādījusi divas jaunas gaisa monitoringa stacijas, lai nodrošinātu ogļu kraušanas procesa nepārtrauktu uzraudzību un operatīvi identificētu iespējamās novirzes. Kameras fiksēto attēlu tiešsaistes režīmā ikviens interesents var aplūkot: <http://rop.lv/lv/media-lv/webkamera.html>.

▶▶▶ 40. lpp.

►►► 39. lpp.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzskata, ka Krievu salas projekta primārais mērķis ir sasniegts, jo Andrejsalas un Eksportostas teritorijās Daugavas labajā krastā vairs nenotiek ogļu pārkraušana, bet, kas attiecas uz iedzīvotāju bažām par ogļu putēšanu Krievu salā, ostas pārvaldnieks atzīst, ka jebkurš industriāls objekts, vai tā būtu ražotne, vai ostā strādājošs uzņēmums, noteikti nerada pašus labākos dzīves apstākļus blakus dzīvojošajiem cilvēkiem. "Cilvēciski tas ir saprotams, tāpēc jau gan Rīgas, gan citu Eiropas ostas pilsētu attīstība ir vērsta uz ostas darbību virzīšanu iespējami tālāk prom no pilsētas centra un, ja iespējams, arī no apdzīvotajām teritorijām. Diemžēl jāatzīst, ka dažas reizes ir novērota ogļu pastiprināta putēšana, ko stivdori skaidro ar kraušanas tehnoloģiju apgūšanu jaunajā terminālī, tomēr vairumā gadījumu piesārņojums rodas, tehnoloģiskajos procesos pieļaujot atkāpes no normas, bet, raugoties nākotnē, šādas situācijas nav pieļaujamas. Mēs patiešām esam pateicīgi visiem pilsētas iedzīvotājiem, īpaši ostai piegulošo apkaimju cilvēkiem, kuri, izmantojot sociālos

tīklus, nekavējoties ziņo par novērotajiem pārkāpumiem, jo tas palīdz daudz operatīvāk sekot procesiem ostā," saka Zeltiņš. "Tos gadījumus, kad kraujot ir notikusi ogļu putēšana, personīgi esmu pārrunājis ar stivdoriem, tāpat tiek informēts Valsts vides dienests, kura kompetencē ir izvērtēt situāciju un lemt par sodu, ja prasības bijušas pārkāptas. Arī turpmāk sekosim ostas uzņēmumu darbībai, lai iespējami mazinātu ietekmi uz apkārtējo vidi un ostai piegulošo apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti."

Engures ostas padziļināšanas darbi rada satraukumu

Jūlija sākumā tika sākti kuģu ceļa padziļināšana Engures ostā, bet ne labvēlīgo laika apstākļu dēļ darbi uz laiku tika pārtraukti. Engures ostas pārvaldnieks Jānis Megnis stāsta, ka gandrīz pusgadsimtu ostas akvatorijā nav veikta kanāla tīrīšana un padziļināšana, tāpēc uzkrājušies pamatīgi smilšu sanesumi, arī melnas krāsas masa. 28. jūlijā sociālajos tīklos izplatītais video, kurā redzams, ka no caurules pludmalē izplūst šķidra

melna masa, sacēla trauksmi, uz kuru reaģēja arī Vides dienests. Pārbaudē tika konstatēts, ka tās ir tikai gultnes smiltis, kas sajaukušās ar dūņām un sanešiem, tāpēc apdraudējumu videi un cilvēkiem nerada.

"Dūņu ieslēgumi var būt, bet no kopējā apjoma tie ir tikai apmēram viens līdz divi procenti, un tas uz izraktajiem divdesmit tūkstošiem kubikmetru nav nekas liels. Tā ir dzīves realitāte, ka šādi dubļi var parādīties," uzskata Jānis Megnis.

Lai arī melnā masa nav kaitīga veselībai, un to ir apstiprinājis arī Valsts vides dienests, tomēr ostas pārvaldniekam būs jāskaidro, kāpēc nav novērsta izraktās grunts nonākšana ūdenī. "Tur ir paredzēta virkne vides prasību. Un viena no tām ir tāda, ka darbu veikšanas laikā viss ir jādara tik rūpīgi un piesardzīgi, lai maksimāli novērstu izraktās grunts nonākšanu ūdenī," uzskata VVD pārstāve Maruta Bukleviča. "Turpmāk noteikti tiks uzdots darba veicējiem izvietot informatīvus plakātus, lai iedzīvotājiem būtu pieejama informācija par notiekošo." Padziļināšanas darbus ostas teritorijā plānots pabeigt līdz septembra beigām.■

Sašķidrinātās dabasgāzes kuģi saudzēs vidi un palielinās konteinerkravu apjomu Rīga ostā

Ar svinīgu jaunā konteinerkuģa "Containerships Polar" sagaidīšanu Rīgas ostā ir sākusies regulāra ar sašķidrināto dabasgāzi (SDG) darbināmo konteinerkuģu apkalpošana. Turpmāk ostā trīs reizes nedēļā pietās pirmie divi pilnībā ar SDG darbināmie CMA CGM grupas konteinerlīnijas "Containerships" kuģi – "Containerships Polar" un "Containerships Nord", un tiek plānots, ka rudenī tiem pievienosies trešais SDG kuģis. Tādējādi Rīgas osta ir spērusi nopietnu soli tuvāk attīstības programmā noteiktajam mērķim – kļūt par zaļo ostu, iespējami mazinot ostas darbības ietekmi uz vidi. Tā kā jaunie SDG kuģi ir arī vieni no lielākajiem konteinerkuģiem, kas regulāri pietāj Rīgas ostā, nākotnē tiek sagaidīts arī konteinerkravu apjoma pieaugums. SDG izmantošana kravu pārvādījumos ir jaunākā un zaļākā tehnoloģija, kas strauji attīstās visā pasaulē. Tā palīdz mazināt gan globālās oglekļa dioksīda emisijas, gan vietējo gaisa piesārņojumu.

Dabasgāzes sadedzināšana neizdala nekādas kaitīgas daļiņas, piemēram, dūmus vai kvēpus, kas ir vissmagākais gaisa piesārņojuma veids. Tāpat netiek izdalīts arī kaitīgais sēra oksīds un atšķirībā no citām degvielām tikai ļoti neliels daudzums slāpekļa oksīda, kas ir galvenā smoga sastāvdaļa.

"Jau šobrīd atsevišķos Eiropas tirgos "Containerships" klientu kravas tiek piegādātas ar SDG darbināmu autotransportu, kas kopā ar pirmajiem SDG konteinerkuģiem jūras pārvadājumus veido pilnu zaļās loģistikas ciklu. Tuvākā nākotnē mēs plānojam SDG autoparka ieviešanu arī Latvijā, tādējādi mazinot ietekmi uz vidi un pārejot uz pilnībā zaļu loģistiku arī šeit," uzsver "Containerships" vadītājs Latvijā un Igaunijā Kristaps Jakovļevs. "Turklāt jaunie SDG kuģi, kas ienāk Rīgas ostā, ir ar lielāku kapacitāti. Tas mums ļauj nodrošināt stabilāku servisu saviem klientiem – Latvijas eksportētājiem, kuri savukārt var veiksmīgāk

plānot piegāžu ķēdes un kravas apjomus virzienā uz Lielbritāniju, Beniluksa valstīm, Īriju, Itāliju, Spāniju un Portugāli."

Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemānis norāda, ka jauno SDG kuģu regulārā apkalpošana Rīgas ostā parāda gan globālās attīstības tendences, gan Rīgas ostas attīstības virzienus. "Viena no ostas attīstības prioritātēm ir videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošana, otra – konteineru apjoma būtiska palielināšana. Pagājušajā gadā pieņemtajā ostas attīstības programmā ir nosprausts ambiciozs mērķis – desmit gadu laikā palielināt konteinerkravu apjomu līdz vienam miljonom TEU gadā. Gadu no gada augošais konteineru apgrozījums ļauj mums ticēt, ka šis mērķis ir sasniegams. Arī šogad pirmajā pusgadā sasniegts jauns konteineru apgrozījuma rekords – pārkrauti 238,2 tūkstoši TEU, kas ir par 5,6% vairāk nekā pērn," pauž M. Ziemānis.■

Pabeigta Pāvilostas molu rekonstrukcija

Pusotru gadu vēlāk, nekā bija plānots, pabeigta Pāvilostas Ziemeļu un Dienvidu mola rekonstrukcija. Darbi kavējās nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ, kas vairakkārt lika pašvaldībai meklēt kompromisus un pagarināt līgumu ar būvuzņēmēju AS "Kauņas tilti". Kavēšanās apdraudēja Eiropas fondu finansējuma saņemšanu turpat triju miljonu eiro apmērā, kā arī sadārdzināja projektu.



"Pilnīgi nevienu centu ne pašvaldība, ne osta nepielika klāt. Viss sadārdzinājums aizgāja uz būvuzņēmēja pleciem. Paldies Dievam, ka bija turīgi uzņēmēji, kas varēja ieguldīt savu naudu, lai projektu veiksmīgi pabeigtu," pauda Pāvilostas novada domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons.

Ziemeļu mols pagarināts par 90 metriem, Dienvidu par 150 metriem, attiecīgi sasniedzot turpat 400 un 500 metru garumu. Tik vērienīgs projekts Pāvilostas ostā nav bijis kopš 1878. gada, kad Sakas upes grīvā izveidoti abi moli, atzīst ostas pārvaldnieks Ronalds Griškevičs. Starpmolu kanāla vidējais dziļums ir aptuveni trīssarpus metri, bet to plānots padziļināt vēl par metru. Jaunie hidrotehniskie risinājumi ir apturējuši sanesumu veidošanos, par ko liecinot kustība ostā.

Mazajās ostās izvērtē izstāžu lietderību

Latvijas mazās ostas nebūt nav tikai iekšzemes kravu apstrādātājas. Tiesa, izņemot Skulti, tām iet secen dzelzceļa pakalpojumi, tomēr kokmateriāli no Krievijas un Baltkrievijas nonāk ne tikai lielostās.

Starptautiskie sakari, transports un loģistika pasaulē – tas interesē arī

mazo ostu pārvaldes, tādēļ diezgan ierasta lieta ir to pārstāvju dalība Latvijas nacionālajos štendos starptautiskajās transporta un loģistikas izstādēs. Vai ar laiku kas mainīties? To centīsimies noskaidrot.

Salacgrīva raugās uz Skandināviju

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pēdējos gados vairāk raugās uz Skandināvijas pusi, jo Salacgrīvas un Kuivižu jahtostas gaidīt gaida turienes burātājus. Tam īpaši tapuši bukleti, kas uzrunā potenciālos klientus – ceļā no Zviedrijas vai Somijas salām uz Rīgu nav labāka servisa kā Kuivižu un Salacgrīvas jahtostās. Kad darbību sāks jahtu servisa centrs "Bura" Salacas labajā krastā, tas būs modernākais jahtotāju atpūtas komplekss Vidzemes jūrmalā. "Kapteiņu osta" Kuivižos jau šobrīd piedāvā ļoti labu servisu.

Īstenais agrākajos gados daudzkārt bijis izstādēs Minskā, arī Maskavā un Minhenē, bet šogad kā prioritāras atzītas tūrisma jaužu sateces Stokholmā un Helsinkos. Minhenes dārdzība atturējusi, tieši izvērtējot brauciena lietderību.



26. jūlijā Salacgrīvu apmeklēja satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Par ostā paveikto, tās attīstību un plāniem runāja Salacgrīvas ostas valdes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs un ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais. Viņi atzina, ka nākotnes plāni ir ostu attīstīt jūrā, kam būs nepieciešamas privātās investīcijas. Tāpat ostas pārvaldnieks aicināja, plānojot nākamā 2021.–2027. gada perioda aktivitātes, iekļaut arī finansējumu mazo ostu infrastruktūrai. "Mēs neesam mazā, esam reģiona osta, un mums ir jāveic tās pašas funkcijas, kas lielajām ostām," uzsvēra Ivo Īstenais.

Ministrs aicināja atsaukties uzaicinājumam iesūtīt ar ostas attīstību saistītos projektus, lai varētu plānot, kāds finansējums būs nepieciešams nākamajā plānošanas periodā, tai skaitā arī Salacgrīvas ostai.

Mērsragu interesē Kazahstāna un Baltkrievija

Latvijas Mazo ostu asociācijas prezidents Jānis Megnis, kurš veic pārvaldnieka pienākumus Rojas un Engures ostās, atzīst, ka patlaban, kad piedalīšanās Latvijas štendā "VIA Latvia" jāsēdž no pašu līdzekļiem (agrāk to apmaksāja Ostu attīstības



fonds), ļoti izvērtējama katra pasākuma lietderība. Pēdējos gados visas mazās ostas ir iesaistījušās starptautiskajā "Interreg" programmā jahtu tūrisma attīstībai, tur vismaz trīs reizes gadā ir projektā ietverti braucieni uz izstādēm Skandināvijas valstīs, un tas ir vajadzīgi – perspektīvi! Toties transporta un loģistikas izstādes ostām, kam nav dzelzceļa pieviedceļu, ir tikai "tusiņš".

Citās domās ir Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika. Viņš labprāt izstādēs piedalītos, taču trūkst kapacitātes – vienam visur izbraukāt nav iespējams. Risinot ostas lietas, pēdējā laikā daudzkārt nācies būt Ukrainā, taču interese nav zudusi arī par Baltkrieviju un Kazahstānu. Turp J. Budreika dodas ar piedāvājumu paketi, kur izrēķināta visa loģistikas ķēde (ja nepieciešams, ar vilcienu līdz Stendes stacijai, tālāk krava Mērsragā tiek nogādāta ar autotransportu). Regulāri tiek rakstīti projekti LIAA, lai izstādēs ieguldītos līdzekļus atgūtu. ■

Gints Šmanis

Burāšanā pirmoreiz izcīnīts Livonijas kauss

No 25. līdz 29. jūnijam Rīgas līcī notika piecu dienu regate "Gulf of Riga Regatta" (GoRR). Kopumā piedaloties 33 jahtu komandām no Baltijas valstīm, trijās dažādās klasēs tika noskaidroti Latvijas atklātā jūras burāšanas čempionāta uzvarētāji un arī pirmie Livonijas kausa ieguvēji.

Burāšanas sacensības sākās uzreiz pēc Jāņiem, 25. jūnijā, kad 33 komandām dienas vidū tika dots starts no Rojas uz Montu ostu Igaunijā, Sāmsalā. Lai arī sākotnēji sacensībām bija pieteikušās 37 jahtas, dažādu iemeslu dēļ uz jūras starta līnijas stājās par četrām komandām mazāk. Kopumā no Latvijas bija pieteikušās 22 komandas, no Igaunijas astoņas, bet no Lietuvas trīs.

"Esam gandarīti par kuplo apmeklējumu GoRR regatē. Īpaši priecājamies par pasaules līmeņa burātāju ierašanos – par komandu no Igaunijas "Sugar 2", kas vien pirms pāris nedēļām ieguva ORC klases pasaules čempiona titulu burāšanas sacensībās Horvātijā," vērtēja Latvijas Zēģelētāju savienības valdes loceklis un sacensību organizators Valters Romans. Lai dažādās jahtas būtu savstarpēji salīdzināmas, tās tika sadalītas trijās klasēs, balstoties uz divām apmērīšanas sistēmām – ORC regates un LYS. ORC klasē piedalījās astoņas komandas, bet pārējās LYS klases jahtas tika sadalītas divās apakšklasēs pēc apmērīšanas koeficientiem, kas ļauj salīdzināt dažādo jahtu sniegumu pēc tehniskajiem parametriem. LYS1 klasē savā starpā par uzvaru cīnījās 13 komandas, bet LYS2 klasē – 12 komandas.



"Pirmajā posmā no Rojas uz Montu Sāmsalā vējš ar mums pārāk nerotājās, līdz ar to sportistiem nebija jāizmanto sarežģītas taktikas, izvēloties labāko kursu. Faktiski tā bija ļoti vienkārša burāšana, tā teikt, taisnās līnijās. Ar to ir jārēķinās atklātās jūras burāšanā. Tomēr labākās un ātrākās komandas tāpat tika noskaidrotas," komentāru par pirmo sacensību dienu sniedza sacensību galvenais tiesnesis Madis Ausmans.

Otrajā dienā bija paredzēts visu jahtu pārgājiens turpat Igaunijā, vienas

salas ietvaros – no Montu uz Kuresāri. Sākotnēji kopējie distances garumi iēplānoti 20 un 26 jūras jūdzes (37 un 48 kilometri), tomēr uzreiz pēc starta visai sacensību flotei nācās cīnīties ar bezvēju, jo vēja stiprums distances sākumā sasniedza vien divus mezglus jeb nedaudz virs viena metra sekundē.

Šādā situācijā nokļūšana galamērķī var ļoti aizkavēties, jo burāšanā ir atļauts izmantot vien tā saucamo zaļo enerģiju – vēju un dažādās straumes, kas var piešķirt jahtai gaitu un palīdz virzīties uz priekšu. "Motora izmantošana sacensību laikā gaitā ir aizliegta, tā būtu nesportiska rīcība, kas pielīdzināma dopinga izmantošanai citos sporta veidos," skaidro GoRR sacensību Protesta komitejas priekšsēdētājs Luidži Čukoti no Itālijas. Pēc viņa teiktā, motora darbināšana tukšgaitā jūras distanču sacensībās ir pieļaujama atsevišķos gadījumos, piemēram, ārkārtas situācijās cilvēku glābšanai vai akumulatoru uzlādei, kuri darbina navigācijas sistēmas vai citas nepieciešamās elektroniskās ierīces. Sacensību normatīvos ir noteiktas procedūras, kā šādas situācijas tiek uzraudzītas.

Lai arī sākotnēji organizatori bija iēplānojuši piecus sacensību posmus, laikapstākļi programmā ieviesa

korekcijas. "Burāšanas sacensību organizatoriem un dalībniekiem ir jābūt elastīgiem un dažkārt arī gataviem palikt krastā. Ņemot vērā spēcīgo vēju, kad regates flote atradās Kuresāres ostā, sacensību galvenais tiesnesis pieņēma lēmumu pārcelt pārgājieni uz Roņu salu par vienu dienu," skaidro Valters Romans. "Vēja stiprums brāzmās pārsniedza 35 mezglus, un šādos apstākļos burāšana jau kļūst par izdzīvošanu, nevis sacensībām."

Kuresāres ostā burātājiem neplānoti bija jāpavada viena pilna diena, tāpēc sacensību organizatori operatīvi pieņēma lēmumu rīkot lekcijas par burāšanas tematiku. Kuresāres jahtkluba telpās notika informatīvs seminārs par LAT LYS apmērīšanas sistēmas aktualitātēm, ko vadīja pieredzes bagātais sacensību dalībnieks un LAT LYS apmērīšanas sistēmas uzturētājs Latvijā Ģirts Fišers-Blumbers.

Tāpat laiks Kuresāres ostā tika izmantots, lai sadarībā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūtu (LHEI), regates lieldraugu "Linstow" un nevalstiskajām organizācijām regates dalībniekiem pastāstītu par galvenajiem Baltijas jūras piesārņojuma cēloņiem, skaidrotu mītus un patiesības par to, kā piesārņojums sateces baseinā ietekmē Baltijas jūru, vai jūra iet bojā, vai Baltijas jūras zivis ir uzkrājušās kaitīgās vielas, kā arī sniegtu informāciju par Baltijas jūras rīfiem. LHEI pārstāve bioloģijas doktore Ingrīda Puriņa skaidroja: "Esam dzirdējuši daudz pieņēmumu par Baltijas jūras tīrību un tās potenciālo piesārņojumu, taču nereti tie ir neprecīzi vai nepamatoti. Mums kā vadošajam zinātniskajam institūtam, kurš pēta ar Baltijas jūras vidi un ekoloģiju saistītās problēmas, ir būtiski informēt sabiedrību par pašreizējo situāciju un lauzt pieņemtos stereotipus. Gribam kopīgiem spēkiem veidot par jūras ekoloģiju ziņošus un izglītotus prātus."

Ceturtajā sacensību dienā, rietumu – ziemeļrietumu vējam mazinoties, regates dalībniekiem tika dots starts pārgājienam no Kuresāres uz Roņu salu. Kopējais distances garums – 48 jūras jūdzes (89 kilometri) lielajām ORC un LYS1 klases jahtām un

►►► 44. lpp.



▶▶▶ 43. lpp.

38 jūras jūdzes (70 kilometru) mazākām LYS2 klases jahtām.

"Pie vēja stipruma 20 – 25 mezgli (10 – 13 metri sekundē) un teju trīs metrus augstiem viļņiem posms Kuresāre – Roņu sala bija tieši tāds, kādu to plānojam – neliela navigācija pie Igaunijas salas Abruks un ātra burāšana uz Roņu salu," komentē sacensību galvenais tiesnesis Madis Ausmans. Trešais posms no Sāmsalas uz Roņu salu bija aptuveni piecas stundas garš.

Pēc finiša videi draudzīgā regate turpināja priecēt burātājus. "Roņu salas igaunī kārtējo reizi iepriecināja ar savu draudzīgumu, viesmīlību un "zaļumu"," saka pasākuma organizatore un videi draudzīgo ideju atbalstītāja Ilona Skorobogatova. "Sacensību dalībniekiem tika sarīkota ekskursija uz Gustava Eifeļa projektēto bāku, iepriecināja arī igaunju grupas OUU īstenotā burātāju akustiskā sagaidīšana uz mola un vakara koncerts, bet īpaši esam pateicīgi Roņu salas ostas kafejnīcas atbalstam un vēlmei līdz ar GoRR iestāties par vienotām idejām – samazināt plastmasas patēriņu un uz salas izmantot tikai sacensību laikā burātājiem dāvinātās daudzkārt uzpildāmās ūdens pudeles."

Noslēdzošais, ceturtais regates posms no Igaunijas salām atpakaļ uz Latviju, uz Kapteiņu ostu Kuivižos, bija 36 jūras jūdzes (68 kilometrus) garš lielo klašu jahtām – ORC un LYS1, bet mazākām LYS2 klases zēģelēm distance tika noteikta 32 jūras jūdzes (59 kilometri). Arī vēja stiprums bija mērens – 10 – 15 mezgli (5 – 8 metri sekundē).

Regates kopvērtējumā tiek iekļauti rezultāti par visiem četriem sacensību posmiem, kas ļāva katrā no klasēm noskaidrot trīs godalgotās vietas. Tā kā šīs sacensības bija ne tikai starptautiskā Rīgas līča regate jeb GoRR, bet vienlaikus arī Latvijas atklātais jūras burāšanas čempionāts, visi sportisti, kuri plūca uzvaras laurus, vienlaikus kļuva par uzvarētājiem abās sacensībās. Turklāt, neraugoties uz dažādo rezultātu aprēķināšanas sistēmu, šoreiz sakrita, ka arī Livonijas kausa ieguvēji ir tās pašas komandas, kuras ieņēma goda pjedestāla pirmo pakāpienu.

Atskatoties uz aizvadītajām sacensībām, ORC klases uzvarētājs igaunju jahtas "Jazz" kapteinis Risto Rīms atzinīgi vērtē regates nedēļu: "Manuprāt, GoRR ir viens no labākajiem šā brīža burāšanas notikumiem Baltijas reģionā. Turklāt šajās sacensībās ORC klasē piedalījās arī pasaules čempioni – komanda "Sugar 2". Mūsu klasē, lai kāptu uz pjedestāla augstākā pakāpiena, komandas "Jazz", "Sugar 2" un "Extreme" ļoti sīvi cīnījās savā starpā. Šoreiz uzvara ir mūsu, un mēs ļoti priecājamies, ka līdz ar uzvaru GoRR pirmo reizi esam kļuvuši arī par Latvijas čempioniem, kas ir milzīgs pagodinājums, un tieši "Jazz" komandai ir gods vest uz Igauniju pirmo Livonijas kausu. Esam patiesi gandarīti un plānojam arī nākamajos gados noteikti piedalīties Rīgas līča regatē, tas nu ir droši!"

GoRR norises laikā tika akcentēti vides un ekoloģijas jautājumi, īpaši pievēršot burātāju uzmanību Baltijas jūras vides veselībai. Lai veicinātu gan pašu regates dalībnieku, gan skatītāju izpratni par jūras ekosistēmas izmaiņām, jūras piesārņojumu un sniegtu praktiskus padomus jūras tīrības uzlabošanai un saglabāšanai, sacensību organizatori sadarbībā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūtu bija sagatavojuši informatīvus materiālus un organizēja krasta lekcijas gan Kuresāres ostā, gan arī Kuivižos, aicinot burātājus kļūt par Baltijas jūras "sargsajiem".

"Rīgas līča regate ir izcila vieta, kur runāt par jūras ekoloģijas aktuālajiem jautājumiem, tai skaitā makro- un mikro- plastmasas piesārņojumu, svešzemju sugām Latvijas ūdeņos un eitrofikāciju. Mūsu uzdevums ir radīt veselīgu diskusiju par pašreizējo situāciju Rīgas līcī un Baltijas jūrā, kā arī aicināt sacensību dalībniekus pievērst lielāku uzmanību savu un līdzcilvēku ietekmei uz apkārtējo vidi," ir pārliecināta LHEI pārstāve Ieva Putna. Viņa atklāšanas pasākumā sniedza praktiskus padomus burātājiem, kurus ievērot, gan esot jūrā, gan iedzīvināt ikdienas paradumos krastā. Tāpat noslēguma pasākumā īsi pirms apbalvošanas visi sacensību dalībnieki tika aicināti noklausīties Latvijas Hidroekoloģijas institūta prezentāciju par svešzemju sugām, kas ieceļo Baltijas jūrā.

GoRR un Latvijas atklātā jūras burāšanas čempionāta laureāti 2019. gadā

ORC KLAŠE

1. VIETA. Komanda no Igaunijas "Jazz", kapteinis Risto Rīms (buras numurs EST-465). Livonijas kausa ieguvēji.
2. VIETA. Komanda no Lietuvas "Extreme", kapteinis Aistis Kalanavičs (buras numurs LTU-1620).
3. VIETA. Komanda no Igaunijas "Sugar 2", kapteinis Alari Akermans (buras numurs EST-711).

LYS1 KLAŠE

1. VIETA. Komanda no Latvijas "Extra Brut", kapteinis Aleksejs Aleksejevs (buras numurs LAT-577). Livonijas kausa ieguvēji.
2. VIETA. Komanda no Lietuvas "Prus Primo", kapteinis Gintars Hormentausks (buras numurs LTU-2037).
3. VIETA. Komanda no Latvijas "Project A1", kapteinis Jānis Norde (buras numurs LAT-424).

LYS2 KLAŠE

1. VIETA. Komanda no Igaunijas "Castor", kapteinis Joseps Lauss (buras numurs EST-39). Livonijas kausa ieguvēji.
2. VIETA. Komanda no Latvijas "Diks", kapteinis Ģirts Fišers-Blumbergs (buras numurs LAT-454).
3. VIETA. Komanda no Latvijas "Terrado", kapteinis Romāns Mickēvičs (buras numurs LAT-572).

Prezentāciju sniedza LHEI vadošā pētniece Solvita Strāķe. Prezentācijas laikā tika ne vien demonstrēti Baltijas jūrā sastopamie svešzemju viesi, piemēram, dažāda veida vēžveidīgie un gliemji, bet arī piedāvāta iespēja nobaudīt apaļo jūras grunduli, kas ir plaši izplatīties mūsu jūrā un kura ietekmē mainās arī Baltijas jūras ekosistēma.

GoRR regati organizēja Latvijas Zēģelētāju savienība sadarbībā ar Latvijas Jūras burāšanas asociāciju un Sāmsalas Jūras burāšanas asociāciju. Regates lieldraugs bija uzņēmums "Linstow".■

Informāciju apkopoja Gints Šimanis

Ēdīsim Latvijas zivis!

Ar šādu nosaukumu biedrības “Ziemeļkurzemes biznesa asociācija” (Dundagas un Ventpils novads), “Partnerība laukiem un jūrai” (Engures novads) un “Jūrkante” (Salacgrīvas novads) no 2018. gada aprīļa līdz 2019. gada augustam īstenoja Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda (EJZF) sadarbības projektu “Ēdīsim Latvijas zivis”.

Vai Latvija ir jūras valsts? Varbūt šis ietilpīgais jautājums sākas ar atbildi uz vienkāršu vaicājumu – vai bērni ēd zivis? – un turpinās jau ar sarežģītākiem. Ko skolēni zina par Baltijas jūras zivsaimniecību, zivju pārstrādi, zivju produktu nozīmi uzturā? Projektā “Ēdīsim Latvijas zivis” 10 līdz 15 gadus veci piejūras novadu jaunieši trīs nometnēs un vairākās meistarklasēs izzināja šos jautājumus, tikās ar zvejniekiem, brauca jūrā, spēlēja spēles un sadraudzējās, apstrādāja zivis, gatavoja ēdienus un tos arī apēda! Projekta dalībnieki visu, kas saistās ar zivīm, zvejošanu un jūru, itin kā atklāja no jauna, un kāds jauniešis dažādo arodu klāstā varbūt atradis arī sev piemērotu nodarbi nākotnē.

Uzziņai par projektu

Starpteritoriju sadarbības projekts “Ēdīsim Latvijas zivis”, ko finansiāli pilnībā balsta EJZF, noris saskaņā ar sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģiju un ir vērsts uz jūras piekrastes teritoriju attīstību. Latvijas teritorija ir sadalīta vietējās rīcības grupās (VRG) jeb partnerībās, kas sagatavo darbības stratēģiju, ko apstiprina Zemkopības ministrijā. Projektus, atsaucoties uz VRG izsludinātiem konkursiem, raksta pašvaldības, sabiedriskās organizācijas un uzņēmēji – vietējie iedzīvotāji, lai uzlabotu savas dzīves kvalitāti. LEADER pieejas projektus finansē Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai un EJZF, un šīs iespējas mūsu lauku iedzīvotāji varēs izmantot līdz 2020. gadam ieskaitot. Ideja projektam “Ēdīsim Latvijas zivis”



Projekta dalībnieki pie zivju kūpinātāja Andra Antmaņa Pitragā.

radās, trīs VRG pārstāvjiem pirms diviem gadiem tiekoties zivsaimniecības konferencē.

Nometnes un meistarklases

Trīs nometnes pulcēja 45 jauniešus katra, pa 15 no katras VRG – skolēnus no Engures, Lapmežciema, Ķesterciema, Ainažiem, Salacgrīvas, Liepupes un Tārgales.

Pirmajā nometnē “Mazirbes bute” pagājušā gada jūlijā bērni un jaunieši iepazīna bušu (plekstu) zveju un kūpināšanu Ziemeļkurzemē. Kolkā piekrastes zvejnieks Andris Lauksteins pastāstīja, ka Baltijas jūrā sastopamas trīs bušu sugas, bet izplatītākā ir plekste, kas peld kā pankūka ar tumšo pusi uz augšu. Ziemeļkurzemē plekste izsenis ir vietējo iedzīvotāju iztikas avots un tirgus prece. Tā kā šajā krastā nav ostas, zvejnieki laivas jūrā ievēl un izvelk ar traktoru, un nometnes dalībnieki bija tam liecinieki.

Nometnes laikā lija tik stiprs lietus un pūta tik spēcīgs vējš, ka šķita jau – butes iepazīt izdosies tīri teorētiski. Tomēr pēdējā dienā jūras māte apžēlojās un dāvāja puskasti

ar plakanajām zivīm. Nu visi varēja doties pie Andra Antmaņa Pitragā, ilggadēja bušu kūpinātāja. Uzklaušījuši pamācības, dūšīgākie bērni ķidāja butes un lika tās sāļjumā, pat aizraujoties šajā neparastajā nodarbē. Pēc tam nokūpinātās butes visi varēja pagaršot un katrs pa divām plekstēm paņemt līdzi, lai tās notiesātu kopā ar vecākiem. Vēlākās atsaucsmes liecināja, ka esot bijušas ļoti garšīgas.

Otrajā nometnē “Zutiņš (Salacgrīvas nēģis)” pērn augustā piekrastes skolu audzēkņi iepazīna nēģi, kas zinātniskā lūkojumā gan nav godājams par zivi, bet ko pavisam noteikti zvejo. Lai nu piedod zinātnu vīri un paši nēģi arī, bet šajā projektā šiem dzīvniekiem jāsadzīvo ar kaimiņiem ūdeņu pasaulē – zivīm!

Ikvienam interesentam neaizmirstama ir tikšanās ar Salacas nēģu karali Aleksandru Rozenšteinu. No pieredzējušā zvejnieka bērni uzzināja, ka nēģim ir trešā acs, līdzīga kā GPS, kas tētiem un mammām palīdz ar auto aizbraukt uz svešu vietu, un ka nēģi nārsto tikai reizi mūžā. Visi varēja izstaigāties pa taci, bet zēni

▶▶▶ 46. lpp.



▶▶▶ 45. lpp.

lūkoja pacilāt kurķi, smago veseri, ar kura palīdzību upes gultnē iedzen tača balstus, – tas katru gadu jābūvē no jauna. Aleksandra krāsainajā stāstījumā patiesību reizēm izpušķo izdoma. Tā projekta komanda "uzzināja", ka nēgu iztaisošanai tiem pēc noķeršanas iebarojot spaghetti makaronus...

Biedrības "Tūjaskrasts" vadītājs Ingus Kostants piedāvāja jauniešiem iespēju tīrīt zivis un piepalīdzēja tās nožāvēt, savukārt pie Svētupes kopā ar zvejnieku Nikolaju Koluškinu un viņa dzīvesbiedri Inesi visi, kas vien gribēja, varēja grilēt tikko ķertus nēģus, ko lielākā daļa darīja pirmo reizi. Vairākumam arī labi garšoja pašu gatavotā zivju zupa. Ciemojoties pie piekrastes zvejniekiem "Vējavās", jaunieši redzēja tādu izzūdošu dabas parādību kā vēžus, kā arī uzzināja,

zivju uzskodu no reņģēm, bet pamatēdienu – no mencas. Tas vēl nebija viss! Gatavo ēdienu, skaisti servētu, jaunieši pasniedza zālē citiem nometnes dalībniekiem. Tā visi iejutās gan virtuves strādnieka, gan pavāra, gan viesmīļa lomā. Starp citu, restorānā ir uzskatāma, izglītojoša vide – pie griestiem piestiprināts murds, ar kuru kādreiz Ragaciemā ir zvejots, savākti arī citi senie zvejas rīki, kas rosina lielu un mazu apmeklētāju pajautāt, kā kuru sauc un kam tas domāts. Jaunieši uzzināja arī par zivju produktu uzturvērtību. Pēc meistarklasēm sajūsmināti bija gan paši skolēni, gan līdzti atbraukušie skolotāji.

Nometnēm kļūstot aizvien populārākām, rīkotājiem bija jādodomā, kā izraudzīties pašus motivētākos dalībniekus. Kandidātiem vajadzēja atbildēt uz jautājumiem, kādas ir

jūrai" valdes priekšsēdētāja, uzsver, ka nometnes tik labi izdevušās arī tādēļ, ka tajās piedalījās bērni, kuri to patiešām gribēja.

Vai zivis tagad garšo labāk?

Tas ir viens no centrālajiem jautājumiem projekta noslēgumā. Andris Laukšteins, zvejnieku saimniecības "Zvīņas L" īpašnieks, uzteicot bērnu, kas labi pazīst zivis, skumīgi secina, ka jaunā paaudze zivis tomēr neēd. "Laikam jau meklē vienkāršāko. Burgers ir populārs, to reklamē, un vecāki uzskata, ka tā var bērnu palutināt. Ar zivi ir jāķēpājas, lai to pagatavotu. Lai kļūtu par zvejnieku, no bērna kājas pie tā jāradina. Ar ēšanu ir tāpat. Taisnība, vietējās zivis kļūst aizvien dārgākas, jo zivju kļūst mazāk un mazāk." Airita Mūrniece no zivju restorāna "Bermudas" ir visai līdzīgās domās: "Nebūtu pareizi teikt, ka bērni zivis neēd. Vecāki tās negatavo, vieglāk ir veikalā nopirkt gaļu. Zivis nav negaršīgas, tikai jāiemācās tās pagatavot." Taisnība! Piebilde, ka šī raksta autoram neļabākās bērnu dienu atmiņas saistās ar ceturtdienām – "zivju dienām", bet tās visdrīzāk liecina par to zivi, kas puva no galvas jeb tā saucamo attīstītā sociālisma laikmetu, kad zivs pilsētu un skolu ēdnīcu pavāru rokās pārvērtās par ēstgribu atbaidošu simbolu.

Pārējie projektā iesaistītie pieaugušie, piekrītot, ka pie zivs maltītēm jāradina jau mājās un skolā, ir optimistiskāki, uzsverot visās nometnēs vēroto – dažu dienu laikā daudzi zivju neēdēji mainījuši attieksmi, taisnība, kāds varbūt pat īsti to neapzinoties... Tā biedrības "Jūrkanste" koordinatore Dzintra Eizenberga ar smaidu atceras nometnes sākumā ar izbailēm dzirdēto jautājumu "Vai tiešām zivju zupa būs jāēd?" un vēlāk iztukšoto zupas katlu pie Salacgrīvas zvejnieka Andra Skujas. Reizēm noderējusi maza viltība. Tā kāda meitene, paziņojusi, ka neēd zivis, vakarā prasa, kas tikko taisītā burgerā ir iekšā. Sagēmusi apstiprinājumu, ka zivs tur nav, ar gardu muti to notiesā, lai gan ... zivs tur ir. Tādi paši novērojumi ir zvejnieka Nikolaja Koluškina dzīvesbiedrei Inesei. Bariņš meiteņu vispirms strikti apgalvo, ka zivju zupu neēd, bet vēlāk izēd tukšas bļodiņas, tāpat lielul lielā daļa nav smādējusi Ineses

Projekta noslēgumā Ainažu jūrskolas muzejā kopā ar Antru Dūcīti.



kā senāk gāja jūrā un kādus zvejas rīkus izmantoja.

Trešajā nometnē "Lapmežciema reņģe" šā gada jūnijā dalībnieki nostiprināja zināšanas par Latvijas zivīm, brauca jūrā zvejojot un arī vizinājās ar SUP dēļiem, gatavoja zivis, iepazīna zvejošanas tradīcijas, ciemojoties zvejnieku sētā "Dienišas", piedalījās dažādās izzinošās viktorīnās un darbnīcās.

Meistarklases Ragaciema zivju restorānā "Bermudas" dalībnieki vēlāk nodēvēja par izcilām. Bieži vien ir vilinoši ielūkoties kādas norises aizkulisēs jeb virtuvē, un izrādās, ka pavisam interesanti ir, ja šī virtuve ir... restorāna virtuve! Jaunieši profesionālu pavāru vadībā vispirms zivis iztīrīja un pēc tam pagatavoja

apkaimes būtiskākās problēmas un iespējas tās risināt, bija jānosauca Baltijas jūrā dzīvojošās zivis un jāpamato sava vēlme piedalīties nometnē. Ieva Vītola no "Partnerības laukiem un jūrai" stāsta, ka skolēni minējuši gan ceļu stāvokli, gan atkritumu apsaimniekošanu, gan brīvā laika pavadīšanu, rosinājuši rīkot talkas un pauduši apņēmību pašiem iet un aprunāties ar pašvaldības speciālistiem. Protams, kur jautājumi, tur arī kuriozi. Kāds zēns atklāti atzinies, ka grib piedalīties nometnē, jo vēlas tuvāk iepazīt vienu meiteni, kas noteiktā vecumā neapšaubāmi var būt pati svarīgākā dzīves problēma, bet kāds cits bija uzrakstījis, ka Baltijas jūrā dzīvo šprotes. Šiem pretendentiem nometne šoreiz gāja secen, bet Ilze Turka, "Partnerības laukiem un

nēgu pīrādziņus un zivju pastēti. Arī Salacgrīvas zivju pārstrādātājs Armands Belasiks teic, ka viņa vāritā zivju zupa bērniem gājusi pie dūšas.

Līdzīgs stāsts ir par zivju ķidāšanu un pagatavošanu. Airita un Gatis Mūrnieki dalās savos vērojumos meistarklasēs restorānā "Bermudas": "Sākumā kāds arī negribēja zivis tīrīt, bet beigās pat tīrīja bez cimdziem, saprotot, ka tā ir vieglāk. Lielai daļai jau tēvs vai vectēvs iet jūrā, bet bija arī tādi, kas teica, ka zivis neēdīs. Pateicām, ka top *fish and chips*, mūsdienīgs ēdiens. Kā tādu neēdīs? Parādījām arī, ka rokas pēc zivs gatavošanas ar citrona palīdzību var nomazgāt, tās ir tīras un nesmird." Jā, arī "iesaiņojumam" ir nozīmē. Bija laiki, kad tikko slauktu pienu lēja stikla pudelē, lai bērns to dzertu kā veikala pienu. Ja *fish and chips* iedarbojas, ja burgers patīk labāk, lai nu būtu, ja tā var iebart zivi.

Madars Eizenbergs, Salacgrīvas vidusskolas 4. klases skolēns, kurš piedalījies nometnē Mazirbē un Vecmīžā (Salacgrīvā) un jūrā jau ir braucis kopā ar vecākiem, ar prieku

atceras dažādas sacensības, ar tiem papildītu balonu taisīšanu un lietusmēteliņu pagatavošanu. Butes gan neesot izdevies nomakšķerēt, toties laimējies atrast piecus dzintara gabaliņus Mazirbes jūrmalā. Nometņu laikā arī izdevies sadraudzēties ar citiem bērniem. Bet kā ar zivju ēšanu? Tur nu Madars ir nelokāms: "No zivīm man garšo tikai lasis!"

Turpinājums

Katra projekta patieso vērtību rāda tas, kā ideja attīstās tālāk. Projekts "Ēdīsim Latvijas zivis" vēl īsti nav noslēdzies, vēl top īsfilmas "Zvejniecība un zivju apstrāde – bizness, darbs, hobijs, dzīvesveids" izrādīšanai sabiedriskās vietās visās partneru teritorijās, bet jau tagad var teikt, ka projekts devis ierosmi turpinājumam. Tā nav tikai jauna garšas pieredze un iegūtas zināšanas, vecāku un skolotāju atzinīgas atsauksmes un pašu bērnu jaunas draudzības. Kā uzsver Gatis Mūrnieks, restorānā viņi ieraudzīja otru pusi – kā ēdiens top. Nākamreiz nevienā kafejnīcā viņi vairs neuztrauksies, uzreiz nesagaidot ēdienu, jo zinās, ka tas ir

jāpagatavo un tam vajag laiku. Bija tādi, kas pēc meistarklasēm teica: "Kad es izaugšu, man arī būs zivju restorāns pie jūras. Es gribu kļūt par pavāru."

Vēl iepriecinošāk ir tas, ka tieši meistarklases "Bermudās", kā stāsta Ilze Turka, ierosināja jaunu projektu jauniešu karjeras izglītībā. Proti, zivju restorānā iespējams apgūt četru profesiju – virtuves strādnieka, pavāra, viesmīļa un bārmeņa – pamatus. Novada skolotāji, sajūsmināti par šo iespēju, ar prieku atsaukušies, un tā tapa jauns starptautisks sadarbības projekts "Karjerizglītība – atbildība par savu un valsts nākotni", kurā iesaistīta "Partnerība laukiem un jūrai", "Ropažu Garkalnes partnerība", "Lauku partnerība "Lielupe"" un Somijas partnerība "Suupohja" un kas palīdzēs skolēniem saprast savas iespējas nākotnes darba tirgū. Ieguvēji ir arī restorāns "Bermudas", jo pie viņiem turpina braukt skolēni.

Bet pats galvenais – krietni vairāk bērnu un jauniešu tagad labprāt ēdīs zivis un varbūt pat pamācīs mamas, kā ūdeņu veltes pagatavot. ■

Alnis Auziņš

Navigācijas tehnisko līdzekļu dienā Mērsraga bāku apmeklē 108 interesenti

Pirmo reizi atzīmējot Pasaules Jūras navigācijas tehnisko līdzekļu dienu, 1. jūlijā Latvijā bez maksas apskatei tika atvērta trīs bākas. Mērsraga bāku šajā dienā apmeklēja 108 interesenti, Papes bāku – vairāk nekā 30 un Ovīšu bāku – ap 20 cilvēku.



Jaunākais Mērsraga bākas apmeklētājs Jēkabs ar savu māmiņu.

Ventspils brīvostas Kuģošanas atbalsta dienesta vadītājs Normunds Kornijanovs uzsvēra, ka salīdzinoši mazā interese par Ovīšu bāku ir saprotama, jo šo bāku par simbolisku samaksu iespējams apmeklēt arī ikdienā, tāpēc daudzi, kam bāka šķiet interesanta, jau ir paguvuši to apskatīt. Savukārt Papes bāka atrodas vistālāk no Rīgas, un, kā pastāstīja Liepājas ostas Hidrogrāfijas grupas vadītājs Dainis Enģelis, to 1. jūlijā apciemoja tikai liepājnieki.

Mērsraga bāku visvairāk apmeklēja rīdzinieki, arī vietējie mērsradnieki, bet tālākie viesi bija no Francijas. Mērsraga informācijas centra vadītāja Inga Hartika pat noskaidrojusi, ka jaunākais apmeklētājs, kurš Pasaules Jūras navigācijas tehnisko līdzekļu dienā "uzkāpis" Mērsraga bākā, bija 4 mēnešus vecais Jēkabs, savukārt vecākā – kāda 83 gadus veca kundze.

"Vairāki apmeklētāji atzina, ka šeit nekad nav bijuši un informācija par bāku atvēršanu bezmaksas apskatei mudinājusi izkustēties no mājām. Vairāki mērsradnieki nāca ar interesantiem stāstiem un atmiņām gan no piecdesmitajiem gadiem, gan arī no laika, kad Mērsrags bija "slēgtā zona", kur varēja iekļūt, uzrādot caurlaidi un personu apliecinājošu dokumentu," pastāstīja Inga Hartika. ■



Papes bāka Navigācijas tehnisko līdzekļu dienā.

“Grots” turpinās savu misiju

Laikraksts “Ventas Balss” raksta, ka Jūras svētkos publiskajai apskatei tika nodots atjaunotais zvejas kuģis “Grots”, kas viens no pirmajiem “Baltika” klases kuģiem strādāja Baltijas jūrā. 1973. gadā tas nonāca zvejnieku kolhoza “Banga” rīcībā, bet pēdējos gados uzticami kalpoja zvejnieku kompānijai “Verģi”. 2017. gada novembrī Ventspils muzejs parakstīja līgumu ar Lauku atbalsta dienestu par norakstītā kuģa sagatavošanas projektu, lai vēlāk to uzstādītu publiskajai apskatei. Pateicoties



“Grotā” bijušais kapteinis Atvars Nākurts (no labās), kolhoza “Banga” bijušais priekšsēdētājs, tagad Ventspils ostas kapteinis Gunārs Trukšāns, Aivars Lembergs un pilsētas domes izpilddirektors Aldis Ābels.



Ventspils pilsētas domes atbalstam, kļuva iespējams atrisināt visas radušās problēmas un sagatavot kuģi nodošanai apskatei. ■

Jūrniecības nozares pludmales volejbola turnīrs

20. jūlijā jau otro gadu pēc kārtas Vecāķu pludmales volejbola laukumos notika pludmales volejbola turnīrs “IMSC Friendship Volleyball Tournament 2019”, ko rīkoja Starptautiskā Jūrniecības sporta savienība (*International Maritime Sport Community, IMSC*) sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību.

Turnīrs pulcēja 24 komandas – vairāk nekā 100 dalībnieku un viņu ģimeņu locekļu. Komandas bija no jūrniecības mācību iestādēm, kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijām, kuģu menedžmenta kompānijām, arī no Latvijas Jūras administrācijas un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības.

Lai iespēja cīnīties par balvām būtu visām komandām, sacensību pirmajā kārtā tika noteikti “profesionāļi” un “amatieri”, lai pēc tam, otrajā kārtā, jau noteiktu stiprākās komandas katrā grupā jeb “lielajā” un “mazajā” finālā.

“Lielajā finālā” 1. vietu izcīnīja “Lloyd’s Register – Garant Group Klaipeda” komanda, 2. vietā Latvijas Jūras akadēmija un 3. vietā “Novikontas” Jūras koledža.

“Mazajā finālā” uzvarēja “Novikontas” Jūras koledžas studentu 2. komanda, aiz sevis atstājot “Bernhard Schulte Shipmanagement”, savukārt 3. vietā ierindojās “Candina Baltica” komanda.

Uzvarētāji tika apbalvoti ar speciāli šim pasākumam izgatavotiem kausiem un medaļām.

Turnīru sponsorēja “Novikontas Group”, “Bernhard Schulte



Shipmanagement”, “Klip Marine Shipmanagement”, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, “LAPA Ltd”, “Dunam Marine”, “Amen-to”, “Luminor Bank”.

IMSC organizē arī Volejbola skolu jūrniekiem un jūrniecības nozarē strādājošiem – katru otrdienu pulksten 19.30 Krišjāņa Barona ielā 116A notiek pludmales volejbola



treniņi, bet katru ceturtdienu pulksten 19.30 Lielvārdes ielā 141 klasiskā volejbola treniņi. Informācija un pieteikšanās, zvanot pa tālruni +371 25442289 Eduardam Šeremetam. ■



LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJA OKTOBRĪ ATZĪMĒ 30 GADU JUBILEJU

2019. gads ir Latvijas jūrniecības izglītības jubileju gads:

- Latvijas jūrniecības izglītībai 230
- LJA Jūrskolai 180
- Latvijas Jūras akadēmijai 30

Pateicoties izcilām personībām, viņu aktīvai un pašreizējai darbībai, tālredzībai un veiksmei, 1989. gada 1. oktobrī 89 studenti uzsāka studijas tolaik vēl Kaļiņingradas Ziv rūpniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta neklāties filiālē Rīgā. 1989. gada 1. oktobris tiek uzskatīts par Latvijas Jūras akadēmijas dzimšanas dienu, un kopš tā laika Latvijas Jūras akadēmiju absolvējuši vairāk nekā 1800 jūras virsnieku.

2019. gada 3. oktobrī kultūras pilī “Ziemeļblāzma” notiks Latvijas Jūras akadēmijas un LJA Jūrskolas jubilejas svinības, kas kopā pulcēs pasniedzējus, darbiniekus, absolventus, studējošos un goda viesus.

Vairāk informācijas Latja.lv un LJA Facebook profilā



Rīgas svētku ietvaros 17. un 18. augustā norisinājās “Rīgas kauss burāšanā 2019”, kas Rīgas sporta burāšanas centrā pulcēja vairāk nekā 150 dažāda vecuma burātāju, sākot no pavisam maziem līdz burātājiem ar daudzu gadu pieredzi.

Pavisam kopā startēja 20 jahtas *Laser* jahtu klasē, 17 vējdēļi *Techno 293* klasē, kā arī 24 jūras jahtas.

