



JŪRNIĒKS

NR. 3 (130) 2022



Izglītības un zinātnes ministrija steidz pievienot Latvijas Jūras akadēmiju Rīgas Tehniskajai universitātei, jūrniecības sabiedrība pauž protestu un atsakās saskaņot projektu

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ: “Nozare nav guvusi skaidrību, kur ministrija saskata ieguvumus, kā Jūras akadēmija attīstīsies un kur ņems finansējumu.”

“Scandic Line” sācis regulārus ro-ro kravu pārvadājumus starp Rīgas un Sodertāles ostām

ICS ģenerālsekretārs G. Platens: “Būs vajadzīgs liels darbs, uzdrīkstēšanās, milzīgi finanšu resursi un zināšanas, lai īstenotu kuģu dzinēju ceturto revolūciju jūrniecības nozarē.”



2022. gada pasaules jūrniecības tēma: “Jaunās tehnoloģijas zaļākai kuģošanai”



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 JŪRNIKU 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 "JŪRNIKS"
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS
TĪMEKĻA VIETNĒ
WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Maijs – jūnijs
- 4 Ziņas ģismā
- 5 Karš Ukrainā
- 6 Latvijas Jūrniecības savienība ievēl jaunu valdi un valdes priekšsēdētāju
- 7 Apzinot pieredzi, iet uz priekšu
- 10 Vienkārši ir jāiet un jāturpina darboties

IZGLĪTĪBA

- 12 Čīņa šķiet zaudēta, vai karā būs uzvarētāji?
- 13 Jūrnieku reģistrs veicis mācību vides drošuma novērtējumu
- 16 Jūrniecības sabiedrība pauž protestu, Izglītības ministrija paliek pie sava viedokļa
- 17 Veiksmīgi atsācies konkurss "Enkurs"
- 19 "Novikontas" piedāvā zvejniekiem bez maksas apgūt ilgtspējīgas zvejniecības kursu

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 20 Jūra dod iespējas
- 26 Biznesam jāmaina līdzšinējā piegāžu stratēģija
Problēmas turpina vajāt kruīzu nozari
- 27 Kā Covid pārveidoja Klusā okeāna konteineru pārvadājumus
- 28 Pasaules jūras dekarbonizācijas centram pievienojas jauni partneri
- 29 Izstrādāts sašķidrinātā ūdeņraža tankkuģa projekts
Radīta tehnoloģija kuģa notekūdeņu attīrīšanai turpat uz kuģa
Ūdeņradis un amonjaks vēl nav gatavi plašai komerciālai ieviešanai
ES paplašina kuģu pārstrādes rūpniecību sarakstu
- 31 "Maersk" aiziet no Krievijas ostām
Čīna būvēs 12 LNG piektās paaudzes tehnoloģiju tankkuģus
- 32 "Sovcomflot" izpārdod floti
- 33 Joprojām jāsiglabā modrība pirātu apdraudētajos reģionos
Nekvalitatīvas degvielas dēļ cieš 200 kuģu

OSTAS

- 34 Stājies spēkā jaunais Ostu likums
- 35 Statistika
Latvijas ostās pieaug Kazahstānas kravu sūtījumi
- 36 Latvijas tranzītbiznesa ziņas
- 37 Rīgas Eksportostas dienvidu daļā būvēs "Rīga RoPax Terminal"
- 38 "Scandic Line" sāk regulārus ro-ro kravu pārvadājumus starp Rīgu un Sodertālī
- 39 Latvijas ostu ziņas

BRĪVBRĪDIS/JŪRNIKU STĀSTI

- 41 No buru kuģa "Sedovs" līdz jahtai "Itoja"
- 42 Skultes osta vērienīgi svinēs ostas svētkus
Bibliokuģis uzvelk buras Burtniekos
- 43 Atgriezies Reņģēdāju festivāls Salacgrīvā
- 44 Kapteinis Imants Nartišs sien jūrnieku mežglus
Ahoi, mana cilts!
- 45 No "Kaupo" kapteiņa Valda Grenenberga- Grīnberga stāstījuma



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.
Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125.

E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anīta Freiberga, tāl. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Normunda Smāļinska, Roberta Kipura, Anitas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas,

Satiksmes ministrijas, VIA Latvia, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, "Novikontas", ICC, ES Press, DNV, GCMD IMO publicitātes foto, ITF, "C-Jov Naval Architects", "Reuters", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Roberta Gailiša, Gata Rītima, Dmitrija Sjomkina, Ivara Brauna personīgajiem foto arhīviem, kā arī no "Kaupo", un "Jūras Informācija" foto arhīva.

Jā materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārzemju preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Ir sākusies ceturkā Atmoda

Pārdomas Jūras svētku priekšvakarā

Lai kaut kas mainītos, ir jānobriest situācijai. Labos laikos katrs dzīvo savā nodabā, pats savā mikropasaulītē, mikrovidē, mikrokolektīvā, un visu mēra sava mikropasaulī mērījumā. Latvijā tieši tā viss ir noticis pēdējo pārdesmit gadu laikā, un jurniecības nozare nav bijusi nekāds izņēmums. Īsti nav par ko iestāties un cīnīties, jo šķietami viss jau ir salikts pa plauktiņiem. Latvijas lielais izaicinājums un mērķis – iestāšanās Eiropas Savienībā un NATO – sasniegts, eiro ieviests, jurniecības normatīvo aktu bāze arī sakārtota, tāpēc var padzīvot nedaudz relaksētāk. Ja kas, tad strādā likumi, un pašā kritiskākajā gadījumā ir taču NATO 5. pants.

Krievijas noziedzīgais karš Ukrainā pasauli ir pamodinājis no viegli letargiskās snaudas, jo, izrādās, nekas nav nedz tik drošs, nedz arī tik sakārtots, kā vienmēr ir licies. Un pēkšņi cilvēki daudzas lietas redz pilnīgi citām acīm un maina savu attieksmi pret tām.

Izskatās, ka arī Latvijas jurniecības nozarē beidzot ir notikusi atmoda, un modinātāja zvans bijusi Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) ciešā apņemšanās pabāzt zem Rīgas Tehniskās universitātes jumta Latvijas jurniecības izglītību – Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jurniecības koledžu. Taisnību sakot, tas nav nekāds vakardienas lēmums, jo aicinājums mest mieru cīņai par akadēmijas suverenitāti skanējis jau pirms daudziem gadiem. Ko jūs tur ņematies, politiski šis jautājums ir izlemts! Bet ir nozares fanātiķi ar kapteini Jāzepu Spridzānu priekšgalā, kuri, labi pārzinot jurnieku profesionālās sagatavošanas sistēmu un profesijas specifiku, jau 2020. gadā izstrādāja un piedāvāja IZM savu konsolidācijas modeli, kas paredz saglabāt autonomu jurnieku sagatavošanas ekosistēmu, apvienojot jurniecības izglītības iestādes vienotā autonomā blokā. Tagad, šķiet, abas puses viena otru ņem uz izturību. Ministrija cer, ka nozare pa ceļam pagurs, atmetīs ar roku un padosies, bet nozare spītīgi raksta savus iebildumus. Nozare nenogurusi aicina IZM

ieredņus uz konstruktīvu dialogu, bet IZM uz to atbild ar nevēlēšanos iedziļināties jautājuma būtībā. Diemžēl svaru kauss pašlaik noliecas par labu IZM, jo tās pusē ir politiķu armija ar saviem vecajiem priekšvēlēšanu solījumiem, kurus jāpagūst īstenot vēl pirms jaunajām Saeimas vēlēšanām.

Taču ir kāda ļoti svarīga ziņa, kas līdzi nes jaunas vēsmas un optimismu: izskatās, ka Latvijas jurniecības nozare piedzīvo ceturto Atmodu. Kāpēc tā? Redziet, pēc daudziem gadiem, kad, piemēram, Latvijas Jurniecības savienības gada pilnsapulcē kopā sanāca gandrīz tikai vecāka gadagājuma ļaudis, sirmas galvas, šogad Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zāli piepildīja jauni cilvēki, kuriem šāds pasākums šķita svarīgs. 15. jūnijā notika jurniecības sabiedrības sanāksme par plānoto jurniecības izglītības iestāžu reorganizāciju, un atkal kopā sanāca jauni cilvēki: darba devēji, izglītības iestāžu pārstāvji un akadēmijas studenti. Todien nozares eksperti bija vienisprātīgi – ar vēstuli jāvērsas pie visām politiskajām partijām ar lūgumu apturēt valsts interesēm neatbilstoša jurniecības izglītības reorganizācijas rīkojuma projekta apstiprināšanu valdībā. Vēl pāris dienas vēlāk Rīgas brīvostas konferencē zālē pulcējās nozares pārstāvji, lai seminārā spriestu par jauniešu piesaistīšanu jurniecībai. Bija jaudīgi un ļoti noderīgi, bet galvenā atziņa: nozarei jābūt vienotai, jānāk kopā, lai paveiktu labas un lielas lietas, ne tikai personīgi, bet par valsti domājot.

Atmoda ir emocionāls un garīgs pasākums. Pirmajā atmodā nāca jaunlatvieši ar Krišjāni Valdemāru, un galvenais bija tautas pašapziņas jautājums. Otrā atmoda bija valsts neatkarības iegūšana, Trešā atmoda – neatkarības atgūšana, bet ceturkā būs Garīgā Atmoda. Arī jurniecībā. Kāds var teikt, ka pietiek mosties, jāsāk darīt, taču aizmidzis cilvēks neko sakarīgu nevar paveikt.

Situācija ir nobriedusi, jurniecības nozare ir modusies. Priecīgu Jūras svētkus!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Maijs – jūnijs



Limbažu novada pašvaldības deputāti apmeklē Salacgrīvas ostu

20. maijā Salacgrīvas ostas pārvaldē ar pārvaldnieku Ivo Īsteno tikās Limbažu novada domes priekšsēdētājs un ostas valdes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs, priekšsēdētāja pirmais vietnieks Māris Bejaunieks, kā arī deputāti Lija Jokste, Regīna Tamane, Rūdolfs Pelēkais. Tikšanās mērķis bija pārrunāt ostas attīstības iespējas un apskatīt, kā tiek īstenots rīcības plāns, lai mazinātu kūdras un šķeldas piesārņojumu.

Valdība atbalsta Liepājas industriālā parka attīstību

Valdība 31. maijā atbalstīja grozījumus Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes valsts aizdevuma līgumos, lai veiktu ieguldījumus Liepājas industriālā parka attīstībā. Bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritorijā plānots attīstīt industriālo parku, tādējādi veicinot šīs teritorijas atgriešanu ekonomiskajā apritē. Bijušā "Liepājas metalurģa" un ostas teritorijā ir liels potenciāls attīstīt uzņēmējdarbībai labvēlīgu vidi un piesaistīt investīcijas no ražojošajiem uzņēmumiem. Osta mūsdienās vairs nav tikai kravu pārkraušanas vieta, tā kļūst par loģistikas un industrializācijas mezglu. Loģistikas attīstībā Latvijā turpmāk liela nozīme būs tieši ražošanas uzņēmumiem.

Satiksmes ministrs piedalās Eiropas Savienības Transporta ministru padomes sanāksmē

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 2. jūnijā Luksemburgā piedalījās Eiropas Savienības Transporta ministru padomes sanāksmē. Tās ietvaros bija paredzēta kopīga paziņojuma projekta "Krievijas agresijas pret Ukrainu sekas attiecībā uz ieguldījumiem infrastruktūrā" parakstīšana. Ministrs piedalījās arī Baltijas valstu transporta ministru sarunās ar Eiropas dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopienā.

Liepājas ostā ienāk kruīza kuģi

8. jūnijā Liepājas ostā pēc vairāku gadu pārtraukuma ienāca kruīza kuģis "Seven Seas Splendor", atvedot uz Liepāju aptuveni 300 ceļotāju. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde kā Starptautiskās Kruīza līniju asociācijas (*Cruise Lines International Association, CLIA*) biedre popularizē Liepāju kā vienu no kruīzu galamērķiem. Kopumā šovasar pilsētā gaidāmi seši kruīza kuģi. Liepāja vēsturiski ir bijusi daudzfunkcionāla osta, kas apkalpo gan kravas, gan pasažieru kuģus, un tieši tādēļ tiek attīstīta jahtu osta un veicināta prāmju satiksmes paplašināšana un kruīza kuģu piesaistīšana. Tas veicina Liepājas ostas

atpazīstamību un dod ieguldījumu vietējā ekonomikā.

Starptautiskajās militārajās mācībās "BALTOPS 22" piedalās 14 NATO dalībvalstis

No 5. līdz 17. jūnijam Baltijas jūras reģionā norisinājās plaša mēroga ikgadējās starptautiskās militārās mācības "BALTOPS 22", kurās piedalījās 14 NATO dalībvalstis – ASV, Beļģija, Bulgārija, Dānija, Igaunija, Francija, Vācija, Latvija, Lietuva, Lielbritānija, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Turcija, kā arī divas partnervalstis – Zviedrija un Somija. Kopumā mācībās piedalījās vairāk nekā 4000 karavīru no jūras, gaisa un sauszemes spēku vienībām, kā arī jūras desants.

Tā kā šogad mācību "BALTOPS" vingrinājumi un pasākumi ir saistīti ar Zviedrijas Karalisko jūras spēku 500 gadu jubilejas svinībām, mācības sākās Stokholmā. Tad notika vairāki taktiskie manevri Baltijas jūras reģiona valstu ūdeņos un gaisa telpā, un mācības noslēdzās Ķīlē, Vācijā. Latvijas Nacionālos bruņotos spēkus mācībās pārstāvēja Gaisa spēku apakšvienības (tika izmantota arī Gaisa spēku infrastruktūra), Jūras spēku karavīri mācību štābos un ūdenslidēju komanda, patruļkuģis P-08 "Jelgava", Zemessardzes apakšvienības (tika izmantota Zemessardzes apmācības infrastruktūra).■



Edgars Gļeņenko ievēlēts par Jūras administrācijas valdes locekli

VSIA "Latvijas Jūras administrācija" dalībnieku sapulcē par uzņēmuma valdes locekli ievēlēts konkursa rezultātā izraudzītais Edgars Gļeņenko.

E. Gļeņenko JA strādā kopš 2020. gada, ieņemot Kuģu reģistra vadītāja amatu. No 2007. līdz 2019. gadam viņš vadīja SIA "DNV GL Latvia", no 2011. līdz 2019. gadam ieņemot arī šā uzņēmuma valdes locekļa amatu. No 2007. līdz 2011. gadam viņš šajā uzņēmumā strādāja par kuģu inspektoru un klientu menedžeri. No 2015. līdz 2018. gadam E. Gļeņenko strādājis par SIA "Germanischer Lloyd" vadītāju Latvijā un valdes priekšsēdētāju.

Edgars Gļeņenko apgūst kuģu menedžmentu un loģistiku Kembridžas Transporta akadēmijā (*Cambridge Academy of Transport*). Pirms tam viņš Baltijas Starptautiskajā



akadēmijā ieguvis bakalaura grādu uzņēmējdarbībā un finanšu vadībā un Latvijas Jūras akadēmijā profesionālo jūrnika izglītību. ■

JA kvalitātes vadības auditā neatbilstības nav konstatētas

Latvijas Jūras administrācija saņēmusi kvalitātes vadības sistēmas resertifikācijas audita ziņojumu. Neatbilstības nav konstatētas, uzņēmuma kvalitātes pārvaldības sistēma rekomendēta sertifikācijai kā atbilstoša ISO 9001:2015 standarta prasībām. Audits notika 16. un 17. maijā, to veica "Bureau Veritas Latvia" auditori, piesaistot arī jūrniecības nozares ekspertu. Audita ziņojumā minēti trīs novērojumi un trīs pilnveides iespējas, kuru īstenošana varētu paaugstināt JA darbības efektivitāti.

Audita ziņojumā norādītas vairākas JA kā uzņēmuma stiprās puses, īpaši uzsverot JA darbinieku izpratni par uzņēmuma mērķiem un iespējamajiem riskiem.

Pārvaldības sistēmas audita mērķis ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas spēju nodrošināt, ka organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, kā arī pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvirzīto mērķu sasniegšanu.

Resertifikācijas audits uzņēmumā tiek veikts reizi trīs gados. ■

Pirms sezonas sākšanas pārbaudīti pasažieru izbraukumu kuģi

Daļa pasažieru kuģu, izbraukumu kuģu un atpūtas kuģu, ar kuriem tiek veikti pasažieru komercpārvadājumi, maijā sākuši pasažieru pārvadāšanas sezonu vai arī ir gatavi darba sākšanai.

Kā katru gadu, Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori veic kuģu un kanāla laivu pārbaudes pirms sezonas. Inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīti kuģu apkalpju kvalifikācija.

Ja kuģim konstatēti trūkumi, pēc to novēršanas pārbaude tiek veikta atkārtoti, un tikai tad, ja kuģis atzīts par drošu, tas var sākt pasažieru pārvadājumus.

"Līdz šim mums uzrādīti 14 iekšējo ūdeņu pasažieru kuģīši, 13 Rīgā un viens Ventspilī. Bet process turpinās, vairāki kuģīši ir remontā. Dažiem kuģiem remontam vajadzīgs doks, un šogad tā Rīgā ir liela problēma. Par dažiem kuģiem, kuri strādāja

iepriekšējos gados, šogad informācijas nav," skaidro JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Inspektori veikuši pārbaudes arī pasažieru kuģīšiem Lubānā un Alūksnē. Šie kuģi pašlaik tiek gatavoti reģistrācijai Latvijas Kuģu reģistrā. ■



Ziņas īsumā

Palielinās spriedze starptautiskajā kuģošanā, krītas jūrnieku laimes indekss

“Seafarers Happiness Index” ziņojums par 2022. gada pirmo ceturksni, ko publicējusi “The Mission to Seafarers”, atklāj jūrnieku zemāko apmierinātības līmeni astoņu gadu laikā – tā dēvētais jūrnieku laimes indekss noslīdējis no 6,41 punkta līdz 5,85, turklāt šis rādītājs krities visās kategorijās. Aptauja liecina, ka trausmainais 2022. gada sākums ir smagi ietekmējis jūrnieku vispārējo drošību un apmierinātību ar darbu jūrā – un galvenais iemesls tam ir Covid-19 omikrona varianta izplatība un Krievijas izraisītais karš Ukrainā. Jūrnieki ir saskārušies ar sarežģītiem darba apstākļiem un pagarinātiem kontraktiem vairāku mēnešu garumā, kā rezultātā ievērojami krities morāles līmenis uz kuģiem, bet tagad klāt vēl nākusi Krievijas kara pret Ukrainu izraisītā starptautiskā spriedze.

Jūrniekiem būs tiesības uzturēt sakarus ar krastu

MLC ir starptautisks līgums, kas izstrādāts, lai aizsargātu jūrnieku tiesības, un to ir ratificējušas vairāk nekā 100 valstis, kas pārstāv vairāk nekā 90% pasaules flotes. Viens no MLC noteikumiem paredz, ka valdības, kuģu īpašnieki un jūrnieku pārstāvji periodiski tiekas, lai pārskatītu un atjauninātu konvenciju. Pēdējā “Special Tripartite Committee” (STC) sanāksme Ženēvā notika 13. maijā, vienojoties par vairākām izmaiņām, tostarp apņemšanos uzlabot jūrnieku sociālo savienojamību.

“Mēs esam daudz iemācījušies Covid periodā, un tas ir līcis uzlabot MLC,” sacīja Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) Jūrnieku nodaļas priekšsēdētāja vietniece, STC viceprezidents un Jūrnieku grupas pārstāvis Marks Dikinsons. “Ilgstošs darbs jūrā ir saistīts ar izolāciju no sabiedrības, un kontaktu trūkums ar ārpusauli var būtiski ietekmēt

jūrnieku labklājību, ko mēs redzam kā kovidā laika smagākās sekas. Iespēja uzturēt kontaktus ar ģimeni un draugiem nav tikai labvēlība, tā ir viena no cilvēka pamattiesībām, tāpēc esam tik smagi strādājuši, lai jūrniekiem tiktu nodrošināta piekļuve internetam un lai šī prasība MLC būtu iekļauta kā obligāts noteikums.”

Vienojas par minimālo algu jūrniekiem

Jūras transports ir vienīgā nozare, kur kopš 1958. gada ir oficiāli noteikta minimālā alga. ANO Starptautiskā Darba organizācija (ILO) sarīkoja divpusēju sarunu kārtu starp pasaules kuģu īpašniekiem un jūrnieku arodbiedrībām, ko koordinēja Starptautiskā Kuģniecības palāta (ICS) un Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF). Sociālie partneri vienojās par jaunu trīs gadu vienošanos no 2023. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 1. janvārim, katru gadu palielinot minimālo algu:

- no 2023. gada 1. janvāra – 658 ASV dolāri;
- no 2024. gada 1. janvāra – 666 ASV dolāri;
- no 2025. gada 1. janvāra – 673 ASV dolāri.

Kā atzina kuģu īpašnieku pārstāvji, jaunā vienošanās ir abpusēji izdevīga gan kuģu īpašniekiem, gan jūrniekiem.

Uzmanības centrā – sievietes jūrnieces

2022. gada 18. maijā starptautiskā jūrniecības kopiena pirmo reizi atzīmēja Starptautisko sieviešu dienu jūrniecībā. IMO virtuālajā simpozijā “Apmācība – redzamība – atpazīšana: atbalsts bezšķēršļu darba videi sievietēm jūrā” uzstājās deviņi paneldiskusijas dalībnieki – septiņas sievietes un divi vīrieši, kuri sprieda par to, kāda veida apmācība atbalsta bezšķēršļu darba vidi sievietēm jūrniecības nozarē, kā uzlabot sieviešu ieviešanu darba vietā un vidē, kā arī runāja par sieviešu ieguldījuma atzīšanu un novērtēšanu jūrniecības nozarē.

Ijeoma Ajibade.



“Šī ir vēsturiska diena, ko IMO dalībvalstis ir izvēlējušās, lai godinātu to daudzo sieviešu sasniegumus, kas veicina mūsu kopīgos darba panākumus,” apsveikuma runā sacīja IMO ģenerālsekretārs K. Lims. Pievērsoties jautājumam par dzimumu nevienlīdzību jūrniecības nozarē, viņš uzsvēra: “Mēs varam un mums ir jādara labāk.”

“The Mission to Seafarers” Eiropas reģionālā direktore Ijeoma Ajibade: “Sievietes jūrniecības visā pasaulē dara neticamu darbu, neskatoties uz izaicinājumiem, ar kādiem viņām nākas saskarties. Visi jūrnieki tagad strādā sarežģītā situācijā un sarežģītā vidē, bet sievietes jūrā saskaras ar papildu grūtībām, jo viņām gandrīz vienmēr nākas pielāgoties vīriešiem, kuri dominē šajā darba vidē, tāpēc mēs skaidri un stingri esam apņēmušies pievērst daudz lielāku uzmanību sieviešu vajadzībām un atrast veidus, kā viņas atbalstīt,

piemēram, izmantojot mūsu kapelānu dienestu, brīvprātīgo darbu un jūrnieku centru tīklu. "The Mission to Seafarers" publicēja ziņojumu "Beyond the 2%, Women Seafarers and their Lives at Sea: Reflect on Our Call to Care", kas paredzēts kā diskusiju dokuments visiem, kas iesaistīti jūrnieku labklājības nodrošināšanā, un tajā aplūkotas problēmas, ar kurām saskaras sievietes jūrā. Šī publikācija iezīmē sākumu sarunai par to, kā mēs varam rūpēties par sievietēm, kuras šodien strādā uz kuģiem pasaules jūrās un okeānos."

Zaļā kuģošana tuvsatiksmes prāmju flotē

Pilnībā elektrisku vai hibrīdkuģu izmantošana tuvsatiksmes prāmju segmentā pēdējos gados ir pieaugusi, jo ir pierādītas to tehnoloģiskās priekšrocības: tiek novērstas emisijas, samazināts trokšņu līmenis un vibrācijas, kā arī tiek nodrošināta atbilstība arvien stingrākiem ostu noteikumiem. Arī Grieķijai ir liels potenciāls darbināt elektriskos prāmjus ar atjaunojamo enerģiju un attīstīt "Grieķijas zaļo koridoru". Apliecinājums tam ir 2022. gada 7. jūnijā izstādē "Posidonia 2022" klasifikācijas sabiedrības DNV un "Saronic Ferries" parakstītais saprašanās memorands, kas paredz elektrisko prāmju attīstību izmantošanai satiksmē starp Grieķijas salām.



Būdamā Norvēģijas Zaļās kuģniecības programmas iniciatore un vadītāja, DNV jau daudzus gadus strādā pie tā, lai apvienotu jūrniecības nozares ieinteresētās puses zaļās kuģošanas ieviešanai, jo īpaši tuvsatiksmes prāmju flotē.

Karš Ukrainā

Galvenais ir izturēt

Saskaņā ar Ukrainas aizsardzības ministra rīkojumu Ukrainas kara flotes flagmaņa fregates "Getman Sagaidacņij" ("Гетьман Сагайдачний") komandieris nogremdējis kuģi Mikoļajivas (Nikolajevas) ostā, lai tas nekristu ienaidnieka rokās un netiktu izmantots, piemēram, ostu bloķēšanai. Informācija par to lasāma Ukrainas aizsardzības ministra Oleksija Reznikova "Facebook" kontā, kā arī citu Ukrainas militārpersonu vēstījumos



sociālajos tīklos. Sākoties karam, "Getman Sagaidacņij" atradās remontā, modernizācijas procesā. "Grūti iedomāties vēl smagāku lēmumu vīrišķīgam komandierim un visai komandai. Taču mēs uzbūvēsim jaunu floti, mūsdienīgu un spēcīgu. Šobrīd galvenais ir izturēt". Paziņojumā nav norādīts, kur fregate nogremdēta, taču, spriežot pēc Ukrainas mediju publicētajām fotogrāfijām, tas noticis Mikoļajivā, kas ir Ukrainas Jūras spēku bāze. Mikoļajivu un Odesu jau ilgstoši apdraud iespējama Krievijas armijas desants.

Ukrainas Jūras spēki pretojas Krievijas domināncei Melnajā jūrā

Ukrainas Jūras spēki pretojas Krievijas domināncei Melnās jūras ziemeļrietumu daļā un apgalvo, ka neļauj Krievijas karakuģiem darboties piekrastes tuvumā. Ukrainas Jūras spēki 6. jūnijā ziņoja, ka tiem izdevies Krievijas Melnās jūras flotes grupējumu atstāt vairāk nekā 100 kilometru attālumā no Ukrainas krasta, taču neprecizēja paziņojuma laika grafiku. 6. jūnija ziņojumā papildus tika norādīts, ka Krievijas Jūras spēkiem pēc tam ir nācies mainīt taktiku Melnajā jūrā un okupētajā Hersonā un Krimā vairāk paļauties uz krasta aizsardzības sistēmām, nevis jūras pretgaisa aizsardzību. Lielbritānijas Aizsardzības ministrija apgalvoja, ka Krievijas spēki ir pastiprinājuši savus pretgaisa aizsardzības līdzekļus Čūska salā, un Ukrainas Aizsardzības

ministrija ziņoja, ka Krievijas spēki Krimā izvietojusi papildu pretgaisa aizsardzības bataljonus "S-300". Kopumā šie ziņojumi liecina, ka Ukrainas Jūras spēku spiediens un pretkuģu raketes, iespējams, arī Apvienotās Karalistes un citu valstu piegādātās, ir piespiedušas Krievijas karavīrus Melnās jūras ziemeļrietumos vairāk paļauties uz pretgaisa aizsardzību, jo tie tiek atstumti no Ukrainas krasta līnijas. Ukraina, visticamāk, mēģinās izmantot šo panākumu, lai mazinātu Krievijas īstenotās blokādes ekonomisko spiedienu uz ostm, un meklēs papildu ekonomisko atbalstu no Rietumiem.

Iznīcināts graudu terminālis Mikoļajivas ostā

"Krievijas armija ir iznīcinājusi otru lielāko graudu termināli Mikoļajivas ostā Ukrainā," paziņoja Eiropas Komisijas viceprezidents un ES ārpolitikas vadītājs Žuzeps Borels. "Tas bija vēl viens Krievijas rakešu trieciens, kas veicinās globālo pārtikas krīzi."

Saskaņā ar Ukrainas Dienvidu operatīvās pavēlniecības sniegto informāciju rakešu uzbrukumu veica Krievijas aviācija, kas darbojas virs Melnās jūras.



Terminālī vienlaikus varēja uzglabāt līdz 500 tūkstošiem tonnu graudu, un tas bija aprīkots ar trim beztaras iekraušanas mašīnām, kas spēja pārvietot līdz 1500 tonnām graudu stundā. Iepriekš ostā ir apstrādāti līdz pat sešiem miljoniem tonnu graudu, sojas pupiņu un eļļas augu sēklu gadā.

Krievijas jūras blokādes dēļ Ukrainā ir iestrēguši vairāk nekā 20 miljoni tonnu graudu. Blokāde liedz Ukrainai eksportēt graudus un draud izraisīt bada krīzi daļā Āfrikas un Tuvo Austrumu.

"Karš Ukrainā palielina bada iespējamību. To cilvēku skaits, kuri atrodas uz bada robežas, tagad ir aptuveni 48,9 miljoni 43 valstīs," sarunā ar "Fox News" teica ANO Pasaules pārtikas programmas preses pārstāvis Stīvs Taravella.

Latvijas Jūrnieceības savienība ievēlē jaunu valdi un valdes priekšsēdētāju

28. aprīlī tika sasaukta LJS biedru sapulce, uz kuru bija uzaicināti arī IZM un SM pārstāvji, LJS sadarbības partneri un atbalstītāji, lai kopā diskutētu par jūrnieceības izglītības aktualitātēm. Priešē tas, ka pēc ilgāka laika kopsapulce atkal varēja notikt klātienē, saglabājot tradīciju to noturēt Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē. Kopsapulcei klātienē un attālināti reģistrējās 53 no 82 LJS biedriem.

Kā ierasts, kopsapulce sākās ar procedūras jautājumiem un valdes priekšsēdētāja Antona Vjatera atskatu uz LJS darbību iepriekšējā gadā. Satiksmes ministriju pārstāvēja Laima Rituma, kas pēc īsa nozares apskata, iezīmējot attīstības tendences mūsdienā nenoteiktībā, pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus par ieguldījumu jūrnieceības nozares attīstībā Anitai Freibergai un Antonam Vjateram. Gints Šīmanis tika sveikts ar Atzinības krusta saņemšanu, ko godam nopelnījis ar savu aktīvo darbību, sasniegumiem un ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā un popularizēšanā.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš iezīmēja Jūras administrācijas darbību, bet Roberts Gailītis pastāstīja par jūrnieceības attīstības tendencēm un LJS iesaisti konkursa "Enkurs" organizēšanā, kas gādā par jūrnieceības profesiju popularizēšanu vidusskolēnu vidū. Šogad "Enkura" organizēšanai piesaistīts Sabiedrības integrācijas fonda atbalsts un tā ietvaros tiks organizēts arī jūrnieceības seminārs par jauniešu piesaisti jūrnieceībai un nozares organizāciju sadarbību šajā jautājumā.



LJS pilnsapulcē.



Jānis Krastiņš.



Gadagrāmatas autori: Anita Freiberga, Dāvis Beitlers, Andris, Cekuls un Gints Šīmanis.



Lielākās diskusijas izvērtās par IZM virzīto Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieceības koledža integrāciju Rīgas Tehniskajā universitātē, tomēr atlika laiks, lai apspriestu arī sertifikācijas centra nākotni un tādus LJS turpmākās darbības jautājumus kā LJS statūtu precizēšana un biedra naudas apmēra palielināšana.

Kā jau ik gadus, tika atvērta jaunā "Latvijas jūrnieceības gadagrāmata", kas šogad piedzīvojuši 29. izdevumu.

Sapulces nobeigumā notika valdes vēlēšanas. Līdzšinējais valdes



priekšsēdētājs Antons Vjaters nolika savas pilnvaras, par jauno LJS vadītāju vienbalsīgi tika ievēlēts Roberts Gailītis. Valdes locekļa amatu atstāja Gunārs Šteinerts un Māris Ķempe. Kopš 2022. gada 28. aprīļa LJS valde darbojas septiņu cilvēku sastāvā: Lienīte Ragže (kuģu vadītāja), Anita Freiberga (žurnāla "Jūrniece" redaktore), Jānis Krastiņš (Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs), Uldis Ozols (kuģu mehāniķis), Kristaps Lūkins (Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs) un Antons Vjaters. ■

Apzinot pieredzi, iet uz priekšu

Latvijas Jurniecības savienības pilnsapulcē, kas notika 2022. gada 28. martā, ilggadējais valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters nolika savas pilnvaras, nododot šīs sabiedriskās organizācijas stūres ratu jaunajam un enerģiskajam Robertam Gailītim, kuru par LJS valdes priekšsēdētāju ievēlēja sapulces dalībnieki, savukārt Antons Vjaters nākamos trīs gadus būs LJS valdes loceklis.

– Divdesmit divi gadi sabiedriskas organizācijas vadībā, kuru laikā esi cītīgi kopis LJS druvu, gan nostājoties aktīvā pozīcijā jurniecības nozarei aktuālu jau tājumu sakarā un paužot Jurniecības savienības viedokli, gan uzturot iedibinātās tradīcijas, ir bijis krietns laika sprīdis, kurā Latvija un Latvijas jurniecība ir stipri vien mainījušās. Kā jūties tagad, pēc pilnvaru nolikšanas?

– Divus gadus kovida ierobežojumu dēļ Jurniecības savienības biedri nevarēja pulcēties uz gadskārtējo sapulci, tāpēc arī divus gadus ilgāk, nekā pats biju plānojis, turpināju vadīt LJS. Tagad, godīgi sakot, no vienas puses ir atvieglojuma sajūta, bet, no otras, arī satraukums par LJS nākotni, jo ļoti negribētos, lai daudzu gadu laikā iestrādātais, kam pamatus lika jau iepriekšējie LJS vadītāji, tagad tiktu nojaukts.

– Vai tad ir kādas pazīmes, ka kaut kas tāds varētu notikt?

– Jā, domāju, ka tas var notikt, un ne jau jaunievēlētā LJS valdes priekšsēdētāja vainas dēļ, bet gan lielo pārmaiņu un jurniecības neskaidrās nākotnes dēļ. Esmu noraižējies par finansiālo atbalstu, ko līdz šim Jurniecības savienībai sniedza Rīgas, Ventpils un Liepājas ostas, jo neviena organizācija, arī sabiedriskā, nevar dzīvot ar tukšu kabatu. Pat atvadīties no mūžībā aizgājušiem LJS biedriem nevar bez naudas, jo tā nepieciešama, lai nopirktu vainagu.

Ja runājam, piemēram, par tiem pasākumiem un aktivitātēm, kas notika Ainažos, arī to visu varēja

Kārlis Seskis (no kreisās),
Antons Vjaters un Aivars Krišjānis.



realizēt, pateicoties Ventpils brīvostai un personīgi ostas pārvaldniekam Imantam Sarmulim. Savulaik neformālās sarunās bija nolemts, ka Ventpils osta un daļēji arī Rīgas osta atbalstīs visus Ainažu pasākumus, bet vislielākais akcents šajā ziņā tika likts uz Ventpili. Vajadzības gadījumā pieslēdzās arī Liepāja, piemēram, apmaksājot autobusu, lai

vecie jūrnieceki varētu nokļūt Ainažos. Un tā, pateicoties visu kopīgām pūlēm un atbalstam, Ainažos notika saturīgi un pacilājoši pasākumi. Tagad esmu noraižējies, ka visvairāk cietīs tieši tie, kas tradicionāli notika Ainažos, kad kopā pulcējās visu paaudžu jūrnieceki, lai Ainažu vecajos kapos godinātu un pieminētu mūsu

►►► 8. lpp.

►►► 7. lpp.

jūrniece pamatlicējus, lai satiktos un spriestu par šodienas aktualitātēm jūrnieceībā. Ainaži vienoja un iedvesmoja jūrnieceības nozares ļaudis, un Ainažu jūrskolas muzeja meitenes pasākumam vienmēr spēja piedot vajadzīgo noskaņu. Šajos pasākumos vienmēr klāt bija nu jau aizsaulē aizgājušais Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, kurš kopā ar akadēmijas studentiem un jūrskolas audzēkņiem veidoja saikni starp topošajiem jūras speciālistiem un pieredzējušajiem jūras vilkiem. Tas ne tikai vienoja visu paaudžu jūrniekus, bet arī topošajiem jūrniekiem iedeva nepieciešamo patriotisma devu. Tagad diemžēl man ir aizdomas, ka šī labi koptā tradīcija varētu kļūt par vēsturi, un, iespējams, ne tikai naudas trūkuma dēļ, bet arī tāpēc, ka pietrūkst tādu cilvēku, kuri spēj pārliecināt jauno paaudzi, cik svarīgi ir kopt tradīcijas.

Kad pērnā gada 24. decembrī bijām kapos, lai pieminētu pirmo Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu, no Jūrnieceības savienības klāt bijām mēs trīs – Ēvalds Grāmatnieks, Antons Ikaunieks un es, bet Jūras akadēmiju pārstāvēja rektore Kristīne Carjova. Kad viņa savā uzrunā teica, ka cenšas turpināt visu Jāņa Bērziņa iesākto, bet patiesībā pati jau bija par akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, tikai vārdos vēl arvien runāja par akadēmijas tradīcijām, nespēju noturēties un teicu diezgan asu uzrunu. Tas ir skumji, ka mūsu topošie jūrnieki nesajūt tik ļoti nepieciešamo saikni ar Latvijas jūrnieceības tradīcijām. Saprotais, ka, gadiem ejot, daudzas lietas mainās, ir citas vajadzības un cits redzējums par to, kas ir vai nav svarīgs, tomēr nevar pārvilkt svītru visam, ko esam darījuši kopš Atmodas.

LJS dibināšanas laikā pats nebiju aktīvistu pirmajās rindās, bet ar manu atbalstu un atļauju tika izmantoti Zvejnieku savienības telefoni, teleltaips, tika atvēlētas arī telpas un vēl daudz kas cits. Jāsaprot, ka tolaik nebija tādu komunikācijas iespēju kā tagad, tāpēc toreiz katrs atbalsts bija no svara.

LJS dibināšanas laiks sakrita ar cēnieniem dibināt Latvijas Jūras akadēmiju, sākumā runa bija par latviešu

valodas ieviešanu jūrskolās, un tikai pēc tam dzima doma par akadēmijas izveidi, kas tālāk jau īstenojās konkrētā rīcībā. Lieliski atceros, ka tajā rudenī, kad nodibināja Jūras akadēmiju, Ainažos uz tradicionālo pasākumu pulcējās vecie jūrnieki, un kāds no viņiem toreiz teica, ka tikai ar akadēmijas dibināšanas brīdi mēs patiesi izjūtam atmodu, kad pēc piecdesmit okupācijas gadiem jūrnieceības izglītība beidzot atkal var notikt latviešu valodā. Bija materializējušās viņu slēptākās domas un piepildījušās cerības par latviešu jūrnieceības atdzimšanu. Tagad, kad kopš tā laika pagājuši jau vairāk nekā trīsdesmit gadi atjaunotā un tiesiskā valstī, viss atkal ir kļuvis samudžināts un neatkarīgas Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšana ir reāli apdraudēta.

– Kā tu skaidrotu Izglītības un zinātnes ministrijas apsēstību ar Jūras akadēmijas iespējami ātrāku pievienošanu RTU?

– Domāju, ka to var nosaukt par tuvredzību. Kad iesākās augstskolu reformu projekts un jaunu likumu izstrāde, jūrnieceības nozare īpaši neiejaucās šajos jautājumos. Iespējams, man ir vecā domāšana, bet esmu pārliecināts, ka jābūt kārtībai, šajā gadījumā vajadzētu būt absolūtai skaidrībai par to, kas varētu vadīt jūrnieceības mācību iestādes. Vai tas var būt cilvēks, kurš neko nesaprot no jūras lietām un darba uz kuģiem, bet ir ieguvis doktora grādu jomās, kas nav saistītas ar jūrnieceību? Vai Jūras akadēmiju var vadīt cilvēks bez jūras pieredzes, un vai cilvēks bez pieredzes liela kolektīva vadīšanā vispār būtu tiesīgs kļūt par akadēmijas rektoru? Tādi jautājumi man rodas, kad atceros savu jūrskolas mācību laiku un pasniedzēju Kārlī Majoru, īstu ulmaņlaika kapteini, kuru, protams, jūrā nelaida, bet kurš mums mācīja jūras zinības, piemēram, tādu priekšmetu kā navigācija. Katrai mācību stundai un tēmai viņam bija piemērs no paša pieredzes – reālā darba jūrā, bija pieredzē balstīti fakti, kas notiks, ja nepildīs tās un tās lietas. Mēs kāri tvērām katru viņa vārdu, jo viņš bija autoritāte, bet ko studentiem par reālām situācijām jūrā var pateikt cilvēks, kurš neko par darbu jūrā nezina? Lai gan tie bija padomju gadi,

kad mācījās jūrskolā, tomēr jāatzīst, ka bija lietas, kas vērtējamas pozitīvi. Piemēram, tolaik visus mācību procesus jūrskolā vadīja bijušie jūrnieki, kapteiņi un mehāniķi, cilvēki ar pamatīgu jūras darba pieredzi. Ja paskatāmies, kas tagad notiek Jūras akadēmijā, redzam, ka speciālajos priekšmetos strādā pasniedzēji, kuri tālāk par trešo stūrmani nav uzdienējuši. Tikai labas atsauksmes esmu dzirdējis, piemēram, par Kristapu Lūkinu, kurš, lai gan nav bijis aktīvais jūrnieks, ar pilnu atdevi strādā savā jomā, bet diemžēl tie ir tikai daži cilvēki, kuriem nav vienalga, cik kvalitatīvs ir mācību process. Esmu pārliecināts, ka tai vajadzētu būt sistēmai, ka Jūras akadēmijā strādā cilvēki ar jūras pieredzi, kuri pazīst drēbi, jo savādāk, lai cik labi tiek pasniegta teorija, to nevar sasaistīt ar praksi. Bet iespējams, ka tas ir tikai mans vecmodīgais viedoklis. Pie visām citām problēmām tagad klāt nāk vēl akadēmijas pievienošana RTU, un skumji ir tas, ka jūrnieceības nozares viedoklis nevienam nešķiet vērtīgs.

– Kāpēc IZM tomēr neieklausās, ko domā un iesaka nozare, ko saka profesionāļi?

– Tās ir intereses, un tā ir liela nauda, kas nonāks RTU rokās, un tāpēc arī notiek cīņa.

– Vai tiešām tā varētu būt tik milzīga nauda, par kuru būtu vērts tā cīnīties?

– Esmu dzirdējis, ka RTU, atklājot jaunu – divdesmit pirmo fakultāti, klāt nāk liels finansējuma procents, un ieguvēja, protams, ir šī augstskola, ne jau Jūras akadēmija. IZM Augstākās izglītības departamenta direktors Stepanovs ļoti nepārprotami un atklāti pauž savu viedokli, ka tehnoloģijas, iekārtas un viss cits nepieciešamais mācību procesam ir jāfinansē jūrnieceības nozarei, nevis ministrijai. Tad ir jautājums: ja jau uz nozares pleciem gulstas materiāli tehniskās bāzes nodrošināšana, kāpēc akadēmiju vajadzētu pievienot RTU? Godīgi sakot, jautājumu ir vairāk nekā atbilde, un nav ne mazākās ticības, kad ministrija atkal un atkal atkārt, ka no apvienošanas ieguvēja būs Jūras akadēmija, ka, iekļaujot Jūras akadēmiju Rīgas Tehniskās universitātes sastāvā, tiks veicināta



Antons Vjaters (no kreisās), Jānis Krastiņš un Roberts Gaillītis.

Latvijas jūrniecības izglītības stabilitāte un ilgtspēja jaunā normatīvā regulējuma ietvaros un ka akadēmija varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu nozares vajadzībām.

– Ja atgriežamies pie aizvadītajiem gadiem LJS vadībā, ko vari teikt par paveikto un ko uzskati par saviem un LJS panākumiem?

– Lielākie panākumi, protams, bija pirmajos LJS pastāvēšanas gados, kad visi tie jūrnieki, kuri politisku iemeslu dēļ nevarēja strādāt jūrā, ar lielu pacilātību uztvēra jūrniecības atdzimšanas procesu, jo viņi beidzot redzēja jaunas iespējas. Toreiz tā bija vienota pieeja jūrniecības jautājumiem, un tā, lūk, tiešām bija veiksmē. Deviņdesmito gadu sākumā jūrniecības savienība faktiski darīja to darbu, ko pēc tam turpināja Jūras lietu ministrija. Pamatā tieši LJS tapa visi likumi un noteikumi, ko sāka rakstīt un izstrādāt no nulles. Cilvēki toreiz bija gatavi nesavtīgi strādāt idejas vārdā.

Ietekmējām arī "Latvijas kuģniecības" privatizācijas procesu, absurdiem lēmumiem liekot spieķos sprunguļus. Lai šis process notiktu kaut cik cilvēcīgi, deleģējām savus cilvēkus strādāt kopā ar pretkorupcijas organizāciju – sabiedrību par

atklātību "Delna". Tomēr gāja visādi, un pievīla pat savējie. Tāpat daudzas lietas nespējām ietekmēt arī savas nezināšanas dēļ, jo privatizācijas jautājumos jau nekāda iepriekšējā pieredze nebija iespējama. Tagad, pēc tik daudziem gadiem pašķirstot tā laika dokumentus, brīnos, ka tomēr esam bijuši tik gudri. Ne jau velti Privatizācijas aģentūras šefs Jānis Naglis bija nelaimīgs par mūsu nemīlīgo spiedienu un neērtajiem jautājumiem, bet viņš tomēr nāca uz LJS valdes sēdēm, pacietīgi uzklauzīja mūsu viedokli un centās sniegt skaidrojumu par to, kas notiek. Taču ne jau viņš bija tas patiesais lēmējs, jo arī viņu kā figūru bīdīja pa spēles laukumu. Tolaik kuģniecību vajadzēja noplicināt, lai pēc tam iespējami lētāk noprivatizētu. Un tas arī izdevās, jo manā skatījumā ar šo procesu saistās nodevība, sazvērestība un milzīga nauda.

Bet gandarījums ir par to, ka LJS joprojām pastāv, jo nav jau nemaz tik daudz sabiedrisko organizāciju, kas pastāv trīsdesmit trīs gadus. Ceru, ka pandēmija nebūs nodarījusi pārlietu lielu kaitējumu un cilvēki nebūs tik ļoti attālinājušies, lai vairs nevēlētos sanākt kopā, jo ir taču tik svarīgi godināt, kopt tradīcijas, iedvesmot sevi un citus.

– Šogad LJS pilnsapulcē varēja vērot pozitīvas pārmaiņas, jo kopā ar cienījama vecuma jūrniekiem bija daudz jauno.

– Tas tiesa, jo daudzus gadus zālē sēdēja tikai baltas galvas vien. Daudzi vecie jau aizgājuši no šīs pasaules, daudzi vairs nespēj atnākt, bet zvana un interesējas par to, kas notiek. Paaudžu maiņa notiek nesāpīgi, un tas ir ļoti labi. Laiki mainās, un to jūt pilnīgi visi. Kādreiz nevarēja pat pieļaut domu, ka uz kuģa nebūs vajadzīgs radists, jo bez saziņas iztikt taču nevar, bet tagad ir cits laikmets un citas saziņas iespējas. Arvien biežāk var dzirdēt, ka ienāk autonomie kuģi, kas mainīs visu esošo sistēmu un kārtību, bet nedomāju, ka tas varētu notikt jau tuvākajā laikā, tāpēc jūrnieka profesija vēl ilgu laiku būs vajadzīga. Arī Latvijai ir jādod savs ieguldījums, lai mūsu jūrnieki joprojām strādātu pasaules jūrās un okeānos, nesdami Latvijas vārdu pasaulē, jo tā ir mūsu tradīcija. Mums jādara viss iespējamais, lai neiznīktu Latvijas jūrniecība. Kā kādreiz teica rakstnieks Egons Līvs, lai nospraustu nākamo kursu, jāzina noietais, tāpēc arī visiem novēlu, saglabājot iepriekšējo pieredzi, iet uz priekšu. ■

Anita Freiberga

Vienkārši ir jāiet un jāturpina darboties

“Vislabāk LJS darbības pēdas ir redzamas LJS mājaslapā un *facebook* lapā,” saka Roberts Gailītis, kuru 2022. gada 28. aprīlī LJS pilnsapulce ievēlēja par LJS valdes priekšsēdētāju. Līdz tam viņš pildīja valdes locekļa pienākumus, tāpēc lieliski zina, kādus ikdienas darbus iepriekšējā gadā nācies pildīt. “Tika organizēta piekrastes zvejas gudrību nometne, LJS mājaslapā sākām publicēt tālbraucēja kapteiņa O. Stimbāna atmiņas. Regulāri pulcējamies, lai LJS valdes sēdēs apspriestu gan ikdienas darbus, gan tās problēmas, ar kurām saskaras Latvijas jūrnieceības nozare.”

Roberts Gailītis: “Pirmajā vietā, protams, bija cīņa par Latvijas Jūras akadēmiju un tās neatkarību. Jūrnieceības sabiedrība ir aktīvi cīnījies par jūrnieceības izglītības autonomijas saglabāšanu, bet netiek ņemti vērā nekādi argumenti. Gan jūrnieceības nevalstiskās organizācijas, gan darba devēji un darba ņēmēji, LatJA absolventi un studenti, gan Transporta un loģistikas nozares ekspertu padome vairākas reizes ar vēstulēm un rezolūcijām vērsās pie

satiksmes un izglītības un zinātnes ministriem, Valsts kanceleijā un Ministru kabinetā, paužot kategoriskus iebildumus un uzsverot, ka nozare neatbalsta šādu jūrnieceības izglītības sistēmas grausšanu. Politika pāri visam. Ekspertu un jūrnieceības speciālistu argumenti netiek uzklauti. Nav veikti ne pētījumi, ne risku analīze, netiek izvērtētas iespējamās problēmas ar starptautisko atzišanu tuvākajā perspektīvā. Nelīdz arī nazi aizstāvošie raksti masu medijos.

Tā vien šķiet, ka akadēmijas rektore atbalsta pievienošanos un IZM ir izvirzījusi mērķi to noformēt oficiāli līdz jaunās Saeimas vēlēšanām, kaut gan Augstskolu likums dod izglītības iestādēm laiku līdz 2024. gada beigām izvēlēties darbošanās modeli. Nekāda steiga netiek prasīta, un LatJA ir vienīgā iestāde, kura brīvprātīgi piekritusi priekšlaicīgi zaudēt savu neatkarību. Arī Augstākās izglītības padome, bez kuras piekrišanas IZM nevar iesniegt

Antons Vjaters nodod LJS vadības stafeti Robertam Gailītim.





Roberts Gailītis.

pievienošanas dokumentus Ministru kabinetā, galu galā pieņēma lēmumu konceptuāli atbalstīt IZM, LatJA rektores un RTU kopējo ideju iekļaut akadēmiju RTU sastāvā, lai arī izteica zināmas bažas, sevišķi par nozares atbalsta trūkumu. Akadēmijas piekrišana apvienoties ar RTU līdzīpa veļk arī Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu RTU, kaut gan pati LJK neatbalsta šādu ideju un ir par nozares piedāvāto autonomijas modeli. Kā uzsver Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, pārliecinošs jūrniecības sabiedrības vairākums bija un ir par jūrniecības izglītības autonomiju, apvienojot izglītības iestādes vienotā blokā, bet saglabājot savu izglītības vidi, kādā tiek sagatavoti nākamie jūras virsnieki.

Tas, ka Jūras akadēmija, visticamāk, pārstās pastāvēt, nav nekāds pārsteigums, jo patiesībā akadēmija jau tagad nepastāv, bet tikai eksistē. Ļoti negribas atzīt, bet tas ir fakts, ka Jūras akadēmija pēdējo gadu laikā ir zaudējusi garu, bet uzvarai visvairāk ir vajadzīgs tieši gara spēks.

Daudzi ir vīlušies, jo akadēmijas rektora vēlēšanu laikā lielas cerības tika



Muzicēšana pūtēju orķestrī "Fanfara" ir Roberta vaļasprieks.



Aleksejs Bogdanecs un Roberts Gailītis Vecāku pludmalē.

liktas uz akadēmijas rektori Kristīni Carjovu, bet šīs cerības diemžēl nav piepildījušās."

Nākotne pašu rokās

"Ja runājam par nākotni, tad ir daudz nezināmā, bet esmu pārliecināts, ka LJS noteikti turpinās darboties, turpinās iesāktās, kā arī sāks jaunas lietas un darbus, jo vienkārši ir darbi, kas jādara," saka Roberts Gailītis. "Protams, galvenais uzdevums būs aktivizēt LJS darbību, lai biedri būtu ieinteresēti un varētu realizēt savas ieceres, lai LJS viņiem kļūtu par daļu no personiskās identitātes. Tikai Latvijas Jūrniecības savienības biedru aktīva darbošanās un ieinteresētība ļaus

šai sabiedriskajai jūrniecības organizācijai, kurai jau ir solīda vēsture un stabila tradīcija, turpināt augt un attīstīties.

Nākotnes darbība noteikti būs saistīta ar vairākām lietām: sadarbību ar citām organizācijām un institūcijām, ar tādu projektu īstenošanu, kas ļautu LJS darbā arvien vairāk un aktīvāk iesaistīties jauniem biedriem."

Roberts Gailītis uzsver, ka nav laika garām un plašām diskusijām par ikdienišķām lietām, vienkārši ir jāiet un jāturpina darboties, lai LJS turpinātu pastāvēt. Tomēr diskusijas par Latvijas jūrniecības nozarei stratēģiski svarīgiem jautājumiem nākotnē noteikti tiks organizētas. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Cīņa šķiet zaudēta, vai karā būs uzvarētāji?

Saskaņā ar Augstskolu likuma 11. panta otro daļu un trešās daļas 2. punktu ar 2022. gada 31. oktobri reorganizēt Izglītības un zinātnes ministrijas padotībā esošo valsts izglītības iestādi, atvasinātu publisku personu – Latvijas Jūras akadēmiju – un nododot to valsts dibinātai izglītības iestādei, atvasinātai publiskai personai – Rīgas Tehniskajai universitātei. Akadēmija turpina pastāvēt kā universitātes struktūrvienība. Universitāte ir akadēmijas tiesību un saistību pārņēmēja.

Ministru kabineta rīkojuma projekts “Par Latvijas Jūras akadēmijas reorganizāciju”

1. Pieņemt iesniegto rīkojuma projektu.

2. Valsts kanceļejai sagatavot rīkojuma projektu parakstīšanai.

3. Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Izglītības un zinātnes ministriju triju mēnešu laikā no šā rīkojuma pieņemšanas dienas izvērtēt un, ja nepieciešams, noteiktā kārtībā iesniegt Ministru kabinetā grozījumus Ministru kabineta 2015. gada 15. decembra noteikumos Nr. 710 “Jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu sertificēšanas, īstenošanas un uzraudzības noteikumi”, lai nodrošinātu to attiecināmību uz Latvijas Jūras akadēmijas un Jūrskolas īstenojamajām jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmām pēc Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācijas.

4. Divu mēnešu laikā no šā rīkojuma pieņemšanas dienas Izglītības un zinātnes ministrijai sadarbībā ar Rīgas Tehnisko universitāti un Latvijas Jūras akadēmiju nodrošināt Sadarbības līguma starp Izglītības un zinātnes ministriju, Rīgas Tehnisko universitāti un Latvijas Jūras akadēmiju noslēgšanu. Sadarbības līgumā minot Latvijas Jūras akadēmijas integrācijas Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā izstrādi, šajā līgumā paredzot Latvijas Jūras akadēmijas Jūrniecības padomes izveidi, kā arī ietverot normas par integrācijas nosacījumiem, lai saglabātu Latvijas Jūras akadēmijas autonomiju Rīgas



LJS pilnsapulcē Dmitrijs Stepanovs izklāsta IZM viedokli par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU.

Tehniskās universitātes ekosistēmā, nostiprinātu tās kapacitāti, tostarp materiāltehnisko bāzi.

Un viss. Neskatoties uz nozares centieniem pierādīt, cik nesaprātīgi ir Jūras akadēmiju iekļaut RTU ekosistēmā, tās argumenti IZM nešķita pārliecinoši.

Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulcē diskutēja par jūrniecības izglītības nākotni

Līdz šim pēdējās publiskās diskusijas par jūrniecības izglītības nākotni un jūrniecības mācību iestāžu pievienošanu RTU starp Izglītības un zinātnes ministriju un jūrniecības nozari notika Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) pilnsapulcē 2022. gada 28. aprīlī, kurā piedalījās IZM Augstākās

izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktors Dmitrijs Stepanovs, Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rītuma, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, “Novikontas” Jūras koledžas izpilddirektors Dmitrijs Semjonovs, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, kā arī kuģu kapteiņi, vecākie mehāniķi un jūrniecības nozares speciālisti.

Izglītības un zinātnes ministrija nevēlas dzirdēt jūrniecības nozares viedokli

“Izglītības un zinātnes ministrija sadarbībā ar Satiksmes ministriju ir ieinteresēta attīstīt tādu jūrniecības

Jūrnieku reģistrs veicis mācību vides drošuma novērtējumu

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs 2022. gada pirmajā ceturksnī veica jūrnieku mācību centru ("Novikontas" Jūras koledžas, "LAPA Ltd", Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas) novērtējumu attiecībā uz mācību vides drošumu STCW kodeksa VI sadaļā noteiktajiem obligātajiem jūrnieku mācību kursiem.

Novērtētas tika programmas, kurās apgūst kuģošanas drošības, kuģa glābšanas līdzekļu vadīšanas, ugunsdzēsības, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas un citas prasmes. Īpaša uzmanība tika pievērsta minēto mācību kursu īstenošanā izmantotās infrastruktūras, mācību līdzekļu un organizatorisko pasākumu atbilstībai darba aizsardzības, kuģošanas drošības un citu saistošo normatīvo aktu prasībām.

Positīvi tika novērtēta proaktīva pieeja mācību vides drošības nodrošināšanai tajos mācību centros, kur vadība ir ieinteresēta drošības aspektu un "drošības kultūras" ieviešanā. Šajos mācību centros tiek

izstrādāta un uzturēta tehniskā aprīkojuma plānveida apkopju sistēma (PMS) ar apkopju grafiku, kā arī darba drošības instruktāžām un procedūrām. Protams, arī šajos centros ir jomas, kuras būtu jāpilnveido, piemēram, noteikta tehniskā aprīkojuma sertificēšana un uzturēšana darba kārtībā.

Būtisks elements drošas mācību vides nodrošināšanā ir tieši cilvēka faktors – cilvēku attieksme pret drošību, iesaistītā personāla ieinteresētība un motivācija ar atbildību izturēties pret noteiktajām drošības procedūrām.

Pateicoties mācību vides drošības novērtējumam, tika atrisināts jautājums par Latvijas Jūras akadēmijas pontona "Kadets" un Liepājas Jūrniecības koledžas mācību kuģa "Namejs" dokumentāciju. Pēc veiktajām pārbaudēm Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža sadarbībā ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekciju veica peldlīdzekļu pārbaudi un saņēma nepieciešamos

sertifikātus, kas apliecina, ka tie ir droši un izmantojami mācību procesā.

Jūrnieku reģistrs tomēr konstatēja arī nepilnības kārtībā, kādā nodrošināma izglītojamo drošība izglītības iestādēs. Sazinoties ar Izglītības kvalitātes valsts dienesta, Valsts darba inspekcijas, Veselības inspekcijas un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta pārstāvjiem, tika gūts apstiprinājums, ka trūkst normatīvā regulējuma un nav skaidri noteiktas kompetento iestāžu atbildības jomas un izglītības iestāžu novērtēšanas kritēriji.

Nemot vērā, ka Jūrnieku reģistrs novērtēšanas gaitā vairākkārt ir konstatējis, ka atsevišķās jūrniecības izglītības iestādēs tiek pārkāpti drošības pamatprincipi, Jūrnieku reģistrs lūgs Izglītības un zinātnes ministriju izstrādāt atbilstošu normatīvo regulējumu un sakārtot drošības uzraudzību izglītības iestādēs, lai nodrošinātu izglītojamo tiesības uz drošu un veselībai nekaitīgu mācību vidi. ■

izglītības sistēmu, kas būtu kvalitatīva, starptautiski konkurētspējīga, ar augstu reputāciju un prestižu. Lai tas notiktu, ir jānotiek pārmaiņām, pārņemot labo praksi no citu valstu pieredzes un jāmācās no citviet pieļautajām kļūdām, veicot strukturālas reformas augstākajā izglītībā. Ministrija uz jūrniecības izglītības attīstību skatās ilgtermiņā, lai institūcija, kas īsteno šīs studiju programmas, būtu ar augstu attīstības potenciālu, ilgtspējīga, pieejama. Izglītības pieejamība nav saistīta ar izglītības iestāžu skaitu, kas to piedāvā, bet izglītības pieejamību nosaka atbalsta sistēmas, izglītības ieguves formu elastība, iespējas izglītības turpināšanai un iespējas dažādiem karjeras attīstības ceļiem. Ministrijas piedāvātais jūrniecības izglītības attīstības modelis, integrējot akadēmiju kā atsevišķu struktūrvienību Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmas ietvarā, to būs spējīgs nodrošināt daudz lielākā

mērā, nekā saglabājot esošo fragmentēto monoprofila iestāžu modeli. Jauno tehnoloģiju ienākšana jūras transportā paaugstina konkurences nosacījumus jūrniecības darba tirgū, tāpēc svarīgs nosacījums ir jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestāžu kapacitātes nostiprināšana un jūrniecības izglītības specifikai un starptautiskajām prasībām atbilstošas materiāltehniskās bāzes nodrošināšana, kā arī spēja iesaistīties transporta nozares izglītības un pētniecības attīstībā un atbalstīt inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu. Minēto vispilnvērtīgāk ir iespējams nodrošināt, koncentrējot jūrniecības izglītību vienotā institucionālā ietvarā," savā uzrunā klātesošajiem teica Dmitrijs Stepanovs.

Nozare noraida ministrijas argumentus

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns par

sakārtotu un konsolidētu Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu cīnās jau vairāk nekā desmit gadus, un visu šo laiku ir pastāvējuši draudi Jūras akadēmiju pievienot RTU. "Rīkojuma projektā piedāvātā jūrniecības izglītības iestāžu reorganizācija, iekļaujot tās RTU ekosistēmā, nav pieņemama jūrniecības sabiedrībai, par ko nozares darba devēji un ņēmēji, nozares NVO, akadēmijas absolventi un studenti pēdējā gada laikā daudzkārt ir vērsušies ar vēstulēm gan IZM, gan citās valsts institūcijās. Tā ir pilnīgā pretrunā ar nozares izstrādāto un IZM iesniegto jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa projektu, kas paredz veidot autonomu konsolidētu jūrniecības iestāžu sistēmu vienotā blokā un atbilstošā jūrniecības ekosistēmā. Tieši šis modelis dotu iespēju turpināt attīstīt kvalitatīvu starptautiski

▶▶▶ 13. lpp.

reglamentētu jūrniecības izglītību, konsolidēt jūrniecības mācībspēkus un specifisko materiāltehnisko nodrošinājumu, kas nepieciešams jūrniecības programmu īstenošanai. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija kategoriski neatbalsta IZM piedāvāto reorganizācijas modeli un iebilst pret tā tālāku virzību izskatīšanai Ministru kabinetā. Latvija ir neliela valsts cilvēku skaita ziņā, bet mēs esam ceturtā lielākā jūrniecības nācija pasaulē. Latvijas jūrnieku prestižs ir ļoti augsts, tāpēc nav saprotama ministrijas retorika attiecībā uz akadēmijas nākotni. Stepanova kungs minēja, ka, iekļaujot akadēmiju RTU sastāvā, tiks veicināta Latvijas jūrniecības izglītības stabilitāte un ilgtspēja, jaunā normatīvā regulējuma ietvaros tā varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu nozares vajadzībām un akadēmijai būs iespēja izmantot RTU identitāti. Atvainojiet, Latvijas Jūras akadēmijai jau ir sava identitāte un vārds, ko ļoti labi pazīst starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, kur neko nenožīmē RTU identitāte, tāpēc nedomāju, ka RTU vārds varētu dot kādu labumu.

Jūrniecības nozare daudzus gadus ir strādājusi, meklējot labāko jūrniecības izglītības modeli. Šajā procesā bija iesaistīti nozares labākie speciālisti, un mēs centāmies pārliecināt IZM par šī modeļa dzīvotspēju, tomēr neviens pat nav centies iedziļināties jūrniecības izglītības specifiskā, vajadzībās un nākotnes iespējās. Kāds ministrijas ierēdnis jau pirms laba laika man teica, ko nu es un jūrniecības nozare cīnāmies, jautājums jau sen ir izlemts, ministrijas ir vienojušās un atpakaļceļa vairs nebūs. Jādomā, ka šis ierēdnis tiešām zināja, par ko runā, jo tā steiga, ar kādu notiek Jūras akadēmijas pievienošanas process, liecina par IZM ieinteresētību, bet jūrniecības nozare aicina šo procesu nesasteigt, ir vajadzīgs laiks vismaz līdz 2023. gada beigām, lai kompetenta darba grupa veiktu pētījumus par to, vai un kādu efektu dos IZM piedāvātā Jūras akadēmijas pievienošana RTU. IZM šodien nav kompetenta atbildēt uz šiem jautājumiem, jo starptautiskā kuģošanas nozare ir viena no sarežģītākajām nozarēm, lai to izprastu,



Jāzeps Spridzāns.



Kapteinis Ainārs Austrums pauž viedokli, ka ir svarīgi saglabāt akadēmijas autonomiju.

nepietiek būt IZM ierēdnim. Tam ir vajadzīga ne tikai Latvijas likumu, bet arī starptautiskās likumdošanas pārzināšana, ir jāpārzina starptautiskās konvencijas, jābūt starptautiskā darba pieredzei, nepieciešama piedalīšanās Starptautiskās Jūrniecības organizācijas darbā. Jūrniecības nozare – tas tiešām ir ļoti nopietni, un ja mēs šodien pieņemsim nepārdomātus, nekompetentus un kļūdīgus lēmumus, pazaudēsīm Latvijas jūrniecību, ko gandrīz pirms simt sešdesmit gadiem iedibināja Krišjānis Valdemārs,” sacīja kapteinis Spridzāns.

Jūras akadēmija pieprasa autonomiju

Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova uzsvēra, ka pēdējie divi mācību gadi nav bijuši viegli nevienam, taču akadēmijas pasniedzēji un studenti grūtības spējuši

pārvarēt. Papildus visām citām problēmām klāt nācis vēl akadēmijas reorganizācijas jautājums.

“Latvijas Jūras akadēmija Izglītības un zinātnes ministrijai ir sniegusi savus iebildumus gan par pirmo reorganizācijas versiju, kas tika sūtīta mums saskaņošanai, gan arī par jaunāko ministrijas piedāvāto reorganizācijas versiju, kas atsūtīta uz otrreizēju saskaņošanu. Akadēmija iebilst pret tādu formulējumu, kas nedod Jūras akadēmijai nepieciešamo autonomiju, kā to nosaka Transporta attīstības pamatnostādnes. Nepieņemam formulējumu, kurā akadēmija tiek nosaukta par Rīgas Tehniskās universitātes fakultāti, tāpat iebilstam arī pret formulējumu par LatJA jūrskolu. Esam tikušies arī ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem un paiduši savu redzējumu par akadēmijas nākotni un nepieciešamību nodrošināt tai visaugstāko suverenitātes pakāpi un iespējamo autonomijas līmeni. Akadēmijā strādā darba grupa, kas iespēju robežās pēta un analizē Izglītības ministrijas atsūtītos dokumentus, bet diemžēl parasti ministrija šim procesam nedod vairāk kā piecas sešas dienas. Tas, protams, ir nepietiekams laiks, lai varētu pilnvērtīgi komentēt tik svarīgu un apjomīgu dokumentu. Jāteic paldies Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijai un Latvijas Jūrniecības savienībai, kas aktīvi iesaistījušās diskusijās, un no savas puses varu teikt, ka visi iebildumi, par ko reorganizācijas sakarā runā šīs sabiedriskās un arī profesionālās jūrniecības organizācijas, pilnībā sakrīt ar akadēmijas viedokli. Bez šo iebildumu ievērošanas nav iedomājams Jūras akadēmijas reorganizācijas process. Ja nosacījumi par autonomiju netiks ņemti vērā, tad arī integrācija nav iespējama,” viedokli pauda Kristīne Carjova.

Liepājas Jūrniecības koledža aicina pieņemt saprātīgus un izsvērtus lēmumus

Kā norādīja Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, koledža ir vēl grūtākā situācijā nekā akadēmija, jo ir tieši pakļauta Izglītības un zinātnes ministrijai.

“Esmu militārs cilvēks, vienmēr teikšu “tieši tā” un pildīšu komandiera pavēli, lai kāda tā būtu, tāpēc varu teikt, ka Liepājas Jūrniecības koledža turpinās darbu, lai kāds lēmums tiktu pieņemts,” sacīja Vladimirs Dreimanis. “Cits jautājums, cik saprātīgs un tālredzīgs būs šis lēmums un ko tas dos jūrniecības nozares kopīgajām interesēm. Pašlaik izskatās, ka, lai ko jūrniecības nozare iebilstu pret nepārdomātu lēmumu pieņemšanu, Izglītības ministrija izliekas, ka klausās, bet patiesībā nevienu iebildumu neuzskata par tik svarīgu, lai to respektētu un ņemtu vērā. Latvijas jūrnieki šobrīd ir vienīgi, kas vēl palikuši pāri no Latvijas jūrniecības, jo pārējais viss jau ir sekmīgi nolikvidēts. Arī ostas dzīvo pašas savu dzīvi, atrauti no nozares, tāpēc arī nav vienota redzējuma par nozares attīstību.

Varbūt tiešām būtu saprātīgi šo reorganizācijas jautājumu nesasteigt, bet noteikt pārejas periodu līdz 2024. gadam, lai patiešām varētu izanalizēt jūrniecības izglītības attīstības standartus un nonākt pie secinājuma, ko un kā darīsim, lai jūrniecības izglītība sasniegtu augstākos standartus. Piekrītu viedoklim, ka nav pamatojuma Jūras akadēmijas pievienošanai RTU, ir tikai frāzes, ka būs labāk, bet nekur nekas nav teikts par finansējumu, kas tiks ieguldīts jūrniecības izglītībā, lai tā tiešām kļūtu labāka.”

Nozare nav guvusi skaidrību

Par to, ka pietrūkst reorganizācijas projekta analīzes un finanšu aprēķinu, runāja arī LJA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

“Ja arī pieļaujam, ka Izglītības un zinātnes ministrijas nodomi ir cēli un vērsti uz attīstību, nozare šos ministrijas nodomus nesaprot. Arī pats esmu vairākkārt lūdzis ar skaitļiem pamatot reorganizācijas ieguvumus un parādīt uz analītiku balstītus finanšu aprēķinus, bet līdz pat šim laikam neko tādu neesmu saņēmis. Šķiet, situācija kļūst destruktīva, jo pēdējos reorganizācijas projekta labojumos un Ministru kabineta rīkojumā parādījies teksts, kurā nepārprotami teikts, ka Latvijas Jūras akadēmija ir Rīgas Tehniskās



LatJA 2022. gada izlaidumā iznes akadēmijas karogu. Vai tas būs pēdējais izlaidums zem pašu karoga?

universitātes fakultāte, tātad nevar būt ne runas par autonomijas saglabāšanu. Īsti nav saprotams, kur uzradies šāds formulējums, jo tādu variantu vispār neesam apsprieduši nevienā diskusijā. Visu laiku tika runāts par to, ka akadēmija ir autonoma RTU struktūra, bet Ministru kabineta apstiprināšanai sagatavotajā variantā pēkšņi parādās, ka akadēmija ir RTU fakultāte. Manuprāt, tā ir negodprātīga rīcība, un jūrniecības nozare šādu iespēju nepieļauj un tādām variantam nevar piekrist. Nozare nav guvusi skaidrību, kur ministrija redz ieguvumus, kādi būs šie ieguvumi, kā Jūras akadēmija attīstīsies un kur tiks ņemts finansējums? Pateicoties savam amatam, esmu gana labi informēts par visiem šiem procesiem, bet nevienā no dokumentiem neesmu redzējis neko citu kā tikai tukšas frāzes, jo nekas konkrēts, izpētē balstīts un ar skaitļiem pamatots šajos dokumentos nav izlasāms. Kaut ko varēs koplietot, kaut kas varēs attīstīties, bet kas tieši tas būs un kā tieši tas notiks, par to nav ne vārda. Un otra liela, par ko varu piekrist nozares pārstāvju viedoklim, ir nesaprotamā steiga, ar kādu šis jautājums tiek dzīts uz priekšu.”

Beigu akordi

Ministru kabinets noteicis, ka Izglītības un zinātnes ministrijai līdz



Doma baznīcā iesvēta Latvijas Jūras akadēmijas karogu.

2022. gada 1. jūlijam jāizveido akadēmijas reorganizācijas komisija, iekļaujot tajā akadēmijas, Izglītības un zinātnes ministrijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas Tehniskās universitātes, akadēmijas studentu padomes, kā arī akadēmijas un Rīgas Tehniskās universitātes arodorganizāciju pārstāvjus un Rīgas Tehniskās universitātes studentu parlamenta pārstāvjus. Reorganizācijas komisijai līdz 2022. gada 31. augustam jāveic akadēmijas materiālo un finanšu līdzekļu inventarizācija, jānosaka kustamās mantas vērtība, kā arī prasību un saistību apjoms. Līdz 2022. gada 31. augustam jāizstrādā un jāiesniedz izglītības un zinātnes ministram apstiprināšanai akadēmijas reorganizācijas plāns, līdz 2022. gada 31. oktobrim jānodrošina akadēmijas finanšu līdzekļu, bilancē esošās kustamās mantas, lietošanas un arhīva nodošana Rīgas Tehniskajai universitātei un līdz 2022. gada 30. novembrim jānodrošina slēguma bilances sagatavošana.

Izglītības un zinātnes ministram līdz 2022. gada 15. septembrim iesniegt Ministru kabinetā ar akadēmijas reorganizāciju saistītos tiesību aktu projektus.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Jūrniecības sabiedrība pauž protestu, Izglītības ministrija paliek pie sava viedokļa

Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulcē tika pieņemts lēmums sagatavot un nosūtīt vēstuli Izglītības un zinātnes ministrijai, aicinot nesasteigt Latvijas Jūras akadēmijas reorganizāciju, pievienojot to Rīgas Tehniskajai universitātei, un vēlreiz atgriezties pie konstruktīva dialoga starp nozari un ministriju par jūrniecības izglītības reorganizācijas iespējami labāko modeli.

Jūrniecības nozares viedoklis par jūrniecības izglītības reorganizāciju

“2022. gada 28. aprīlī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika Latvijas Jūrniecības savienības biedru pilnsapulce, uz kuru tika aicināti arī Izglītības un zinātnes ministrijas, Satiksmes ministrijas un jūrniecības uzņēmumu un organizāciju pārstāvji, lai kopā ar LJS biedriem diskutētu par IZM rosināto Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas integrāciju Rīgas Tehniskajā universitātē.

LJS biedri un nozares pārstāvji pilnsapulcē pauda vienotu viedokli, ka joprojām nav saņemts skaidrojums un pamatojums IZM virzītajai Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas reorganizācijai, nav skaidri norādīts, kādi būs patiesie jūrniecības izglītības ieguvumi un kādas pēc jūrniecības izglītības iestāžu pievienošanas RTU būs jūrniecības nozares vajadzībām atbilstošas jūrniecības izglītības attīstības iespējas. IZM sagatavotajos dokumentos nav skaidri iezīmēts LJA turpmākās attīstības modelis, nav pamatojuma, vai un kā tiks uzlabots finansējums, kā arī nav norādīts, cik liels finansējums paredzams tehniskā aprīkojuma uzlabošanai. Tāpat skaidri nav norādīts, vai LJA netiks samazināts jau tagad esošais minimālais finansējums.

Diemžēl pēdējā reorganizācijas modeļa variantā Latvijas Jūras akadēmija atkal tiek definēta kā fakultāte, par

ko nav bijušas publiskas diskusijas, tāpēc jūrniecības nozarei nav skaidrs un saprotams, kāds galarezultātā būs IZM virzītais reorganizācijas modelis un vai nav sagaidāmi vēl kādi līdz šim neparedzēti nepatīkami pārsteigumi.

LJS biedri un nozares pārstāvji pauda viedokli, ka IZM dokumenti par LJA un Latvijas Jūrniecības koledžas pievienošanu RTU ir sagatavoti virspusēji, bez ieguvumu un zaudējumu analīzes un faktos balstītas argumentācijas. Lai gan IZM ir definējusi formālus ieguvumus, tomēr tie nesniedz atbildi uz nozares jautājumiem pēc būtības.

Ņemot vērā, ka jūrniecības nozarei nav pieņemama steiga, ar kādu tiek virzīts jūrniecības izglītības reorganizācijas jautājums, kas stipri vien izskatās pēc politiska lēmuma, jūrniecības nozares pārstāvji rosina IZM atkārtoti pēc būtības skatīt nozares jau iepriekš piedāvāto variantu (jūrniecības izglītības iestāžu iekšēja konsolidācija), kā arī vienoties ar nozares pārstāvjiem par nozares atbalstīta jūrniecības izglītības reorganizācijas modeļa īstenošanu.

Ar cieņu, biedrības “Latvijas Jūrniecības savienība” valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis.”

Latvijas Jūrniecības savienība saņēma Izglītības un zinātnes ministrijas atbildi uz Latvijas Jūrniecības savienības vēstuli “Jūrniecības nozares viedoklis par jūrniecības izglītības reorganizāciju”, ko parakstījusi ministre Anita Muizniece un ko ministrija kā informāciju nosūtījusi arī Latvijas Ministru prezidentam Krišjānim

Kariņam, satiksmes ministram Tālim Linkaitam, biedrībai “Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija”, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai un biedrībai “Latvian Crewing Companies Association”.

“Izglītības un zinātnes ministrija (ministrija) ir saņēmusi Latvijas Jūrniecības savienības (savienība) š.g. 9. maija vēstuli Nr.1/K-258 “Jūrniecības nozares viedoklis par jūrniecības izglītības reorganizāciju”, kā arī saistīto Ministru prezidenta š.g. 16. maija rezolūciju Nr. 7.8.5./2022-DOC-1080-1388.

Ministrija pateicas savienībai par iespēju piedalīties tās pilnsapulcē un skaidrot un pamatot jūrniecības izglītības institucionālo modeli.

Savienība vēstulē min, ka nav saņemts skaidrojums un pamatojums Liepājas Jūrniecības koledžas un Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācijai. Ministrija atkārtoti skaidro, ka likumdevējs, pieņemot grozījumus Augstskolu likumā, kas stājās spēkā 2021. gada 16. augustā, ir skaidri definējis kritērijus katram augstskolu tipam. Ņemot vērā ministrijā veikto risku analīzi, ar ko iepazīstināja arī jūrniecības nozari, pastāv augsts risks, ka Latvijas Jūras akadēmija nevarēs izpildīt Augstskolas likumā noteiktos kritērijus, kas definēti lietīšķo zinātņu augstskolai. Neizpildot šos kritērijus, augstskola zaudē tiesības izsniegt valsts atzītus izglītības dokumentus, kas ir par pamatu dibinātājam to likvidēt. Lai novērstu šāda riska iestāšanos, ministrija virza

Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācijas rīkojumu, to pievienojot Rīgas Tehniskajai universitātei, tādējādi nodrošinot jūrniecības izglītības ilgtspēju. Vienlaikus ministrija respektē Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.–2027. gadam noteikto – saglabāt autonomu jūrniecības izglītības sistēmu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu, nodrošinot arī Liepājas Jūrniecības koledžu Rīgas Tehniskajā universitātē agentūras statusā. Šāda rīcība nodrošina valsts dibinātu augstākās izglītības institūciju integrāciju.

Informējam, ka rīkojumā par reorganizāciju ir noteikts, ka Latvijas Jūras akadēmija iekļausies struktūrvienības formā, kuras autonomiju regulēs tās darbības nolikums.

Ministrija atkārtoti informē, ka reorganizācijas dokumenti ir sagatavoti, ievērojot to izstrādes prasības. Ieguvumus un zaudējumus ministrija ir definējusi atsevišķā prezentācijā, ko vairākkārt nozares pārstāvjiem ir prezentējusi. Ja savienības biedru vidū ir kādi papildu jautājumi vai nepieciešams iepazīties ar šo prezentāciju, aicinām vērsties pie šīs vēstules sagatavotāja.

Ministrija nepiekrīt, ka jautājums par reorganizāciju tiek virzīts steigā. Jautājums par jūrniecības izglītības institucionālo modeli tiek diskutēts jau vairākus gadus, uz kā pamata sagatavots rīkojuma projekts, kas nosūtīts saskaņošanai jau 2021. gada decembra mēnesī. Līdz ar ko ministrija ievēro labo praksi dokumentu izstrādē un virzībā. Tostarp ministrija izveidoja darba grupu, diskutējot un meklējot labākos risinājumus reorganizācijai, aicinot tajā piedalīties gan jūrniecības nozari, gan iesaistītās augstākās izglītības institūcijas, gan Augstākās izglītības padomi.

Ministrija arī dara zināmu, ka Augstākās izglītības padome, izpildot tai Augstskolu likumā noteikto kompetenci, sniedza pozitīvu atzinumu reorganizācijas procesam.

Ministrija pateicas savienībai par aktīvu iesaisti rīkojuma pilnveidē, kā arī aicina uz sadarbību, lai nodrošinātu veiksmīgu reorganizācijas procesu, saglabājot jūrniecības izglītības augsto kvalitāti un nostiprinot tās ilgtspēju. ■



Veiksmīgi atsācies konkurss “Enkurs”

23. aprīlī “Novikontas” Jūras koledžā notikušajā konkursā skolēniem “Enkurs 2022” 1. vietu ieguva Ernsta Gлика Alūksnes Valsts ģimnāzija, 2. vietā atstājot Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komandu, savukārt 3. vietu ieguva Rojas vidusskola, kas konkursā “Enkurs” piedalās jau kopš tā sākuma 2007. gadā.

Konkursa “Enkurs” rīkošanai ir saņemts Sabiedrības integrācijas fonda atbalsts Latvijas valsts budžeta finansētās programmas “NVO fonds” ietvaros. Konkursu organizē un finansē Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, “Novikontas” Jūras koledža, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un citas jūrniecības organizācijas un uzņēmumi.

Konkurss atsākts pēc divu gadu pārtraukuma, un šogad tas notika vienā dienā, nevis ar vairākām atlases kārtām un finālu, kā tas bija pirms Covid-19 pandēmijas. Bija pieteikušās 12 skolu komandas no visas Latvijas – Alūksnes, Madonas, Rīgas, Ulbrokas, Liepājas, Ventspils, Rojas, Tukuma, Saldus un Aizputes.

Skolēni mēroja spēkiem, veicot dažādus uzdevumus. Uzdevums baseinā ietvēra glābšanas vestes uzvilšanu, lēcieni ūdenī, peldējumu uz muguras un precīzu virves uzmešanu “cietušajam”, lai izvilkto to drošībā. Ugunsdzēsības un pirmās palīdzības sniegšanas sektorā komandu

dalībnieki pilnā ugunsdzēsēju ekipāžā ar gāzmaskām un skābekļa baloniem devās noslēgtā telpā glābt “cietušo”. Lai uzdevumu vēl vairāk sarežģītu, ugunsdzēsējiem bija jāstrādā ar aizsegtu seju, neko neredzot. Kad “cietušais”, kurš bija “bezsamaņā”, tika iznests, ugunsdzēsēju komandas biedriem to vajadzēja atdzīvināt, un tieši pirmās medicīniskās palīdzības pareiza sniegšana daudzām komandām bija lielākais klupšanas akmens.

Divi uzdevumi bija sagatavoti, izmantojot kuģu vadības trenāžierus, tur skolēniem vajadzēja ne tikai spēt vadīt “kuģus”, bet arī orientēties kartēs un būt vērogiem, lai atrastu krastā esošus objektus.

Tā kā šoreiz vienā dienā konkursā piedalījās vairāk skolu nekā parasti (organizējot konkursu atlases kārtās, parasti katrā kārtā ir astoņas skolas), turklāt komandas ieradās dažādos laikos, lai iespējami mazāk satiktos, smagāks bija tiesnešu darbs, tāpēc konkursam papildus

▶▶▶ 18. lpp.



►►► 17. lpp.

tika piesaistīti brīvprātīgā darba veicēji no organizācijām, kas iesaistījušās konkursa rīkošanā. Šie cilvēki "Enkuru" vēroja pirmo reizi, un daži no viņiem labprāt dalījās gūtajos iespaidos.

"Konkursa "Enkurs" rīkošanā iesaistītās iestādes saliedētā darbībā īstenoja pārdomātu un patīkamu pasākumu. Bija jūtams, ka organizatori pārdomājuši visu smalkākajās detaļās, piemēram, konkursi bija interesanti un skolēniem piemēroti, laika grafiks bija saplānots pa minūtēm, katrai komandai bija savs gids, kas palīdzēja jauniešiem nokļūt līdz konkursa vietai, un visiem tika nodrošinātas garšīgas brokastis un pusdienas!

Bija interesanti redzēt, kā uzdevumus pilda skolēni no dažādiem reģioniem un pilsētām – Rīgas, Ventspils, Liepājas, Alūksnes, Rojas, jo katrai komandai bija sava pieeja. Vieni pirms uzdevuma sākšanas sanāca kopā un pārrunāja, kā veiks uzdevumu, otri stostījās un baidījās, trešie savā starpā nekomunicēja, ceturšie nepārtraukti savā starpā runāja, un tā tālāk. Es strādāju uz kuģa tiltiņa simulatora, kur katrai komandai ar motorlaivu vajadzēja apbraukt Mīlestības salīgu Bolderājā. Pie stūres rata komandas dalībnieki ik pēc 30 sekundēm mainījās, līdz uzdevums tika izpildīts. Uzdevums bija dinamisks



Alūksnes, Ventspils un Rojas *enkurieši* Ainažu jūrskolas muzejā.



Konkursa norise "Novikontas" Jūras koledžā.

un interesants, jo bija vairāki asi pagriezieni un negaidīti "uznāca migla", kas dezorientēja skolēnus," stāsta Jūrnieku reģistra vecākais inspektors Aleksandrs Pavlovičs.

"Man kā Latvijas Jūrniecības savienības pārstāvei bija patīss gods būt konkursa "Enkurs" tiesnešu komandā. Prieks par pozitīvo sadarbību starp tiesnešiem – augstā profesionālā līmenī un arī uz humora viļņa visas dienas garumā. Turklāt mēs, tiesneši no dažādiem uzņēmumiem, izmantojām gadījumu pārrunāt jūrniecības nozares novitātes.

Konkursa programma un plūsma starp 12 skolām un ģimnāzijām bija izcili saplānota. Viss notika raiti un pozitīvi. Bija patīss prieks vērot jauniešu degsmi, apķērību un ieinteresētību darboties. Uzdevumus viņi pildīja ar lielu azartu, cits citu atbalstīja un uzmundrināja.

Konkurss mani piepildīja ar pozitīvām emocijām, tas atgādināja,



Ar "Tallink" prāmi ceļā no Tallinas uz Stokholmu.

ka jūrniecebības nozare ir dzīva, ka jaunieši ir mūsu nākotne un viņos noteikti ir vērts investēt, sniedzot zināšanas un izaicinot.

Pirmo reizi biju "Novikontas" Jūras koledžas telpās, esmu patīkami pārsteigta par "Novikontas" infrastruktūru un praktisko nodrošinājumu. Kolektīvs ir radījis lielisku vidi, kur augt, mācīties un pašrealizēties. Jūrniecebības nozarei redzu spožu nākotni!" uzsver kartogrāfe Līva Goba.

"Dalību konkursā "Enkurs" kā brīvprātīgā darba veicēja vērtēju ļoti pozitīvi, esmu apmierināta ar iegūto pieredzi un komunikāciju starp pasākuma organizatoriem un dalībniekiem. Šādi pasākumi paplašina redzesloku un veicina pozitīvu sadarbību un pieredzes apmaiņu starp dažādām institūcijām," atzīst Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte Sendija Gerge.

Konkursu atzinīgi novērtēja arī skolotāji, kuri gatavoja skolu komandas. "Liels paldies par ļoti labi noorganizēto pasākumu un draudzīgo atmosfēru! Paldies tiesnešiem par objektīvu vērtējumu un kļūdu skaidrojumu!" saka Ventspils 4. vidusskolas skolotāja Jana Andersone.

"Prieks, ka konkurss "Enkurs" ir atsācies un turpināsies!" teic Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas skolotāja Signe Berga.

Konkurss "Enkurs" notiek kopš 2007. gada, daudz tā dalībnieki pēc vidusskolas beigšanas izvēlējušies turpināt mācības kādā no Latvijas jūrniecebības augstskolām un kļuvuši par jūras virsniekiem vai strādā citās jūrniecebības specialitātēs. Savulaik viens no konkursa dalībniekiem bija arī "Enkurs 2022" galvenais tiesnesis "Novikontas" Jūras koledžas pasniedzējs Mārcis Žabovs.

Trīs šāgada konkursa uzvarētājas komandas no 6. līdz 8. jūnijam baudīja ceļojumu no Tallinas uz Stokholmu ar AS "Tallink" kuģi "Baltic Queen". Pēc brauciena veiktajā aptaujā jaunieši atzina, ka uz kuģa ne tikai atpūtušies, bet arī ieguvuši jaunu pieredzi un jaunas zināšanas. Turklāt tas, ka šogad ceļš no Alūksnes, Ventspils un Rojas veda uz Tallinu, deva iespēju apmeklēt Jūras muzeju Igaunijas galvaspilsētā un Ainažu Jūrskolas muzeju mājupceļā.■

"Novikontas" piedāvā zvejniekiem bez maksas apgūt ilgtspējīgas zvejniecības kursu

No 7. līdz 10. jūnijam "Novikontas" Jūras koledžā notika pirmais pilotprojekta "Ilgspējīga zvejniecība" kurss zvejniecības industrijas pārstāvjiem – esošajiem un topošajiem zvejniekiem, zivju tirgotājiem un citiem interesentiem.

Kurss tika rīkots Eiropas Savienības finansētā projekta "Catching the Potential" ietvaros. Projekta iniciatore ir Nīderlande, viena no ES valstīm, kurai ir specializētas izglītības iestādes zvejniekiem. Projektā pašlaik iesaistījušās astoņas valstis – Nīderlande, Francija, Vācija, Grieķija, Īrija, Spānija, Portugāle un Latvija. Latviju pārstāv "Novikontas".

Pilotprojekta mērķis ir ne tikai sagatavot mācību programmu Eiropas valstu zvejniekiem, bet arī izstrādāt standartizētas prasības zvejnieku ilgtspējas apmācībai, ko varētu iekļaut STCW-F konvencijas nākotnes versijā, lai vienādas zināšanu prasības visās valstīs būtu ne tikai jūrniecebības, bet arī zvejniekiem.

Eiropas valstu zvejnieki strādā dažādos apstākļos, sākot no Baltijas jūras un beidzot ar Atlantijas okeānu, taču zvejas ilgtspējas pamatā jābūt izpratnei par vides aizsardzību un resursu saglabāšanu. Zvejniekiem jāsaprot, kāpēc nepieciešamas un kā tiek noteiktas nozvejas kvotas, kas ietekmē cenas, kādu jaunumu nodara atkritumi, kā darbojas zvejniecības sabiedrība un komunikācija, un tamlīdzīgi.

Pirmais kurss Latvijā ietvēra gan zvejas nozares vieslektoru, gan Nīderlandes "Pro Sea" pasniedzēju Tamara Popeliera un Tomasa van Šī lekcijas, gan zivju pārstrādes rūpnīcas SIA "Karavēla" apmeklējumu. Mācību laikā daļa nodarbību notika interaktīvu spēļu veidā, uzskatāmi parādot, kādas var būt sekas, ja zvejniecība nav ilgtspējīga.

Nākamais šāds kurss norisināsies vasaras otrajā pusē vai rudenī, un

tam iespējams jau laikus pieteikties. Saprotot, ka ne visiem interesentiem ir perfekta angļu valodas zināšanas, "Novikontas" speciālisti nepieciešamības gadījumā nodrošinās tulkojumu.



Pilotprojekta ietvaros kurss ir bez maksas, tā apmeklēšana zvejniekiem nav obligāta, taču, ja prasības par šādu kursu apmeklēšanu tiks iestrādātas STCW-F konvencijā, kursa organizēšana būs maksas pasākums.

Zvejniekiem, kuri apguvuši ilgtspējas attīstības kursu, tiks izsniegtas "ProSea" un "Novikontas" sadarbības sertifikāts, kas apliecinās viņu zināšanas un izpratni un noteikti būs priekšrocība tiem, kuri vēlēties strādāt citās Eiropas un pasaules valstīs. Šādas zināšanas un prasmes sniegs iespējas zvejnieku un citu zvejniecības profesiju pārstāvju profesionālajai attīstībai, kas attiecīgi sekmēs arī peļņas pieaugumu.

"Pro Sea" speciālisti ir ieinteresēti apmācīt pasniedzējus Latvijā, kuri nākotnē varētu vadīt zvejniecības ilgtspējas kursus.■

Jūra dod iespējas

Kapteinis GATIS RITUMS Latvijas Jūras akadēmiju pabeidza 2006. gadā un nu jau 16 gadus strādā jūrā, no tiem 14 gadus Ziemeļjūrā, kas ir īsts izaicinājums ikvienam jūrniekam. “Cilvēks ir tik unikāla būtne, ka spēj pieņemt daudz un pielāgoties dažādām situācijām un apstākļiem. Arī jūrnierka darbs ir nemītīga pielāgošanās: jaunam kuģim, jaunai ekipāžai, jaunai kravai, jaunai ostai un laika apstākļiem. Strādāju Ziemeļjūrā, kur ir tik nežēlīgas vētras, kādas vien var iedomāties. Piemēram, pagājušajā ziemā vēja ātrums sasniedza astoņdesmit astoņus mezglus, kas jau ir pirmās kategorijas viesuļvētra, kad virsū nāk gandrīz divpadsmit metrus augsts vilnis, bet tev nav izejas, tu esi jūrā, tev vienmēr ir jāatrod visdrošākais risinājums,” saka kapteinis Ritums.

Darbs un filozofija

– Kad vecākās paaudzes jūrnierki, kuri piecdesmito gadu vidū ar mazām tupelītēm, ko lepnī sauca par zvejas kuģiem, bez jebkādam drošības sistēmām un aprīkojuma devās Atlantijas zvejā un tagad stāsta par savām gaitām, ir grūti iedomāties, kur nu vēl saprast, kā vispār tas bija iespējams. Arī jūs apliecināt Ziemeļjūras skarbo raksturu, tomēr tagad, visticamāk, strādājat uz moderna un labi aprīkota kuģa.

– Amerikāņu kompānijā “Tidewater”, kam pieder un kas pārvalda vienu no lielākajām naftas un gāzes platformu apgādes kuģu (*Offshore Support Vessels*) flotēm un šajā nozarē strādā vairāk nekā sešdesmit gadu, kā arī atbalsta jūras enerģijas izpēti un ražošanas darbības visā pasaulē, es strādāju uz naftas un gāzes platformu apgādes kuģa Ziemeļjūrā Lielbritānijas daļā. Lai gan mans kuģis nav no tiem lielākajiem, tas ir *state of the art* – vismodernākais, kādu vien var iedomāties, un tehnoloģiski ļoti, ļoti avancēts. Kā jau liecina kuģa specializācija, mēs fraktētāja izvēlēti ostā uzņemam kravu un dodamies uz platformām, tās var būt divas, trīs vai četras vienā apgādes braucienā, un vedam visu nepieciešamo šo platformu tehnoloģiskā procesa nodrošināšanai: lejamkravas – dzeramo, tehnisko ūdeni un degvielu, dažādas ķīmiskas vielas, arī beramkravas, piemēram, cementu vai barītu, kā arī konteinerkravas, kas tiek novietotas uz klāja.

Konteineros tiek vesti dažādi darba rīki, drošības aprīkojums, pārtikas produkti, medicīnas preces un vēl daudz dažādas lietas. Patiesībā mēs vedam pilnīgi visu, tās var būt pat sprāgstvielas un arī nestandarta kravas – caurules, urbji un citas lietas urbšanas procesa nodrošināšanai un jaunu urbumu uzsākšanai. Savukārt prom no platformām vedam visu, kas tur vairs nav vajadzīgs.

Tā kā bieži mēdz būt nestandarta kravas, pamatīgi tiek plānota kravas novietošana kuģa stabilitātes ievērošanai, kā jau tas ir uz jebkura kuģa. Mūsu darbs ir visnotaļ dinamisks, jo vienā dienā esam ostā, bet otrā dienā jau pie platformas.

– Diezgan grūti iedomāties un īsti pat nav saprotams, kā iespējams pietuvoties un noturēties pie tādas platformas?

– Tas notiek, izmantojot dinamiskās pozicionēšanas sistēmu, kad no satelītiem un relatīvās pozicionēšanas sistēmām uz kuģi tiek raidīti atrašanās vietas dati. Satelīti raida datus par kuģa atrašanās vietu uz zemeslodes, bet relatīvās pozicionēšanas sistēmas sniedz relatīvo informāciju par kuģa atrašanās distanci un peilējumu no platformas. Dinamiskās pozicionēšanas sistēma, kas ir centrālās smadzenes, aprēķina visus spēkus, kas ietekmē kuģi: straumes, vējš, viļņi, un visa šī informācija tiek apvienota matemātiskā modelī. Saņemot šo informāciju, kuģis pats spēj sevi noturēt konkrētajā vietā, kompensējot visus spēkus, kas uz to iedarbojas. Šādā veidā, strādājot

pie platformas, mēs izkraujam visu kravu, kas attiecīgajā vietā jānogādā. Ar šļūtenēm savienojamies ar platformu un izpumpējam, pēc tam iepumpējam lejamkravas, tāpat tiek nocelti atvestie un uzcelti prom vešanai domātie konteineri, kas tiek paveikti ar platformas celtni. Šis process var aizņemt no dažām stundām līdz vairākām dienām, un bieži vien tieši Ziemeļjūras laika apstākļi ir tie, kas nosaka, cik ilgi strādāsim un vai vispār strādāsim. Paraleli visām kravas operācijām, protams, notiek arī ikdienas darbi: kuģa uzturēšana, remonts, vārdu sakot, viss tieši tāpat, kā tas notiek uz jebkura cita kuģa.

– Strādājot tik dinamiskā grafikā un skarbos apstākļos, ārkārtīgi svarīgi ievērot augstus drošības standartus. Kā jums tas izdodas?

– Darba drošība šajā industrijā ir vismaz soli priekšā daudzām citām ar jūrnierību saistītām industrijām. Pirmkārt, ir ļoti strikti noteikumi, kurus mēs tikpat strikti ievērojam, jo vide, vai tā ir mašīntelpa, kuģa klājs vai kambīze, ir neprognozējama un bīstama. Ziemeļjūra nesaudzē un, nonākot šajā vidē, ikvienam tas ir jāapzinās un jāievēro. Drošības standarti ir noteikti visos līmeņos, sākot no personīgās drošības līdz drošai kravas operāciju veikšanai un kuģošanas drošībai. Visu operāciju veikšanai esam apgādāti ar visu nepieciešamo aprīkojumu – cimdium (katram darba veidam specializēti), apaviem (atšķirīgi klāja, mašīntelpas un kambīzes komandai), speciālo

apģērbu, un mēs to visu ļoti strikti lietojam. Arī, strādājot pie platformas, ir ļoti stingrs reglaments, kā un no kuras puses kuģis pietuvojas platformai, kā iebrauc iekšā piecīsimt metru drošības zonā, kā jāizvēlas darba pozīcija. Un laikapstākļi vistiešākajā nozīmē ietekmē šīs izvēles: vai vilnis nāk uz klāja, tā šiem kuģiem ir realitāte, kas nereti apstādina kravas operācijas, vai ir straumju, vēja, miglas un citu faktoru ietekme. Vienmēr jāpatur prātā drošība, jo nelaimes gadījumi šeit notiek tieši tāpat kā citās kuģošanas jomās jūras vidē.

– Jūs strādājat tik skarbā vidē, kāpēc nelūkojaties pēc mierīgākiem darba apstākļiem?

– Mani visnotaļ apmierina darba nosacījumi un darba vide. Protams, vienmēr var vēlēties kaut ko savādāku vai labāku, bet es skatos uz visu daudz plašāk. Tā nav tikai alga, kas ienāk kontā, tā ir arī cilvēciskā attieksme, jo uzskatu, ka cilvēks vienmēr ir pats svarīgākais, neskatoties uz to, kur mēs esam un ko darām, jo vienmēr tieši cilvēka faktors nospēlē izšķirošo lomu. Būsim godīgi, darba videi uz kuģa kā jebkur citur ir jābūt kvalitatīvai, lai ikviens pilnvērtīgi varētu pildīt savus darba pienākumus un realizēt savas spējas.

Man ir ļoti svarīgi, kāds ir kuģis, kādi ir apstākļi uz kuģa un kāda ir komanda, kāda ir kompānijas attieksme pret drošību un redzējums par tevi kā cilvēku, nevis tikai ciparu reģistrā. Bez šīs kompānijas īslaicīgi esmu strādājis vēl divās un no tām aizgāju, nostrādāja tieši cilvēka faktors. Vienā no kompānijām strādāju par vecāko palīgu uz kuģa, kur kapteinis bija autoritatīvā darba stila piekritējs. Tur viss notika pēc skaldi un valdi principa, ar bļaušanu un cilvēku pazemošanu pat līdz tādām līmenim, ka pieaudzis vīrietis, kurš strādāja par matrozi, tika novests līdz asarām, jo viņu pazemoja citu priekšā. Toreiz iebildu kapteinim un pēc tam tiku saukts pie viņa uz pārrunām. Kapteinim skaidri un gaiši teicu, ka šāds darba stils un tāda attieksme pret apkalpi man nav pieņemama. Vai nu mēs šo lietu izrunājam un tiekam ar to galā, vai arī es dodos prom no kuģa. Tieši toreiz sapratu, kā negribu strādāt, ka būšu

Gatis Ritums.



savādāks. Nedrīkst būt tā, ka kāds tiek pazemots, jo vienmēr visu un visos līmeņos un par jebkuru tēmu var izrunāt. Noteikti ir bijis iemesls, kāpēc cilvēks ir darījis vai nav darījis kaut ko. Iespējams, tā ir nezināšana, var gadīties, ka darba uzdevums izteikts nesaprotami vai neadekvāti, varbūt cilvēkam ir bijušas kādas personīgas problēmas, bet varbūt nav bijis labi ar veselību. Apstākļi mēdz būt tik dažādi. Varbūt tā ir bijusi mana kļūda, neskaidri dodot kādu komandu vai darba uzdevumu, ja jau esmu saņēmis tādu darba rezultātu, kāds mani neapmierina. Personīgi es nekad ne uz vienu cilvēku neesmu pacēlis balsi, un esmu pārliecināts, ka nav nekādas vajadzības to darīt, jo visu var atrisināt sarunu ceļā.

Toreiz aizgāju no kompānijas un menedžmentam nepārprotami izstāstīju, kāpēc esmu pieņēmis šādu lēmumu un kāpēc tur vairs neatgriezīšos, jo ir lietas, kas man nav pieņemamas.

– Kā domājat, vai ir bieži gadījumi, kad krasta menedžments piever acis uz tādām vai līdzīgiem gadījumiem jūrā?

– Bieži vien dažādu iemeslu dēļ krasta menedžments par to nezina vai arī piever acis, jo nereti nemaz nav citu speciālistu, ko likt vietā, tāpēc izmanto to, kas ir, lai aizpildītu robus. Būsim godīgi, ne jau vienmēr darba devējs var dabūt to, ko vēlas, tāpēc jāiztiek ar to, kas ir. Dažkārt krasta menedžments ieliek tādus speciālistus, kas nav tie piemērotākie. Vai tad bieži, ņemot darbā jūrnīeku, tiek izvērtēta viņa atbilstība konkrētajai ekipāžai, novērtēts, vai viņš var strādāt multinacionālā vidē, vai, piemēram, spēj strādāt kolektīvā, kurā ir arī sievietes, jo ne katrs jūrnīeks arī mūsdienās to spēj. Tāpat ne vienmēr tiek novērtēta darba pieredze, kas tiešām ir ļoti svarīga. Ja cilvēks bez pieredzes tiek iemests amatā, kam nav sagatavots, arī tas var būt pamats nevēlamam iznākamam.

– Ko jūs darītu un kā rīkotos, ja pašam vajadzētu komplektēt komandu, kādus apsvērumus ņemtu vērā?

– Nokomplektēt labu komandu, kas spēj strādāt kā vienots mehānisms, protams, ir ļoti sarežģīts uzdevums. Jā, tas ir labs jautājums, kā es to darītu. Uz papīra jau daudz kas izskatās skaisti, var izlasīt CV, lūgt aizpildīt testu vai zvanīt iepriekšējam darba devējam, bet tas viss var radīt maldīgu iespaidu par cilvēku, tāpēc, ja man vajadzētu komplektēt ekipāžu, es mēģinātu sajukt cilvēku, jo ļoti cenšos klausīt savai sirdsbalsij. Katram no mums vajadzētu iespējami vairāk ieklausīties sevī, pirms pieņemt lēmumu. Katram taču ir šī unikālā iespēja – sajukt. Mēs visi esam tik dažādi, tieši tādēļ dzīve ir tik interesanta. Tomēr arī autoritatīvu cilvēku nav mazums, īpaši tas attiecas uz iepriekšējo paaudžu jūrnīkiem, kurus izaudzināja cits laiks, un viņu princips ir – kā es teicu, tā būs! Lai arī reizēm nepareizi, bet jādara tā! Es tā nestrādāju, jo esmu pārliecināts, ka kapteinis ir tik labs, cik laba ir viņa komanda, cik labi viņš spēj ekipāžu saturēt kopā. Jā, esmu kapteinis, un mans vārds ir pēdējais

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

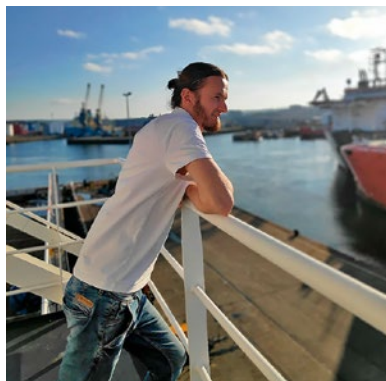
it visā, bet ir jābūt arī šim *brein-stormingam*, katram ir jābūt iespējai izteikties. Mēs taču esam komanda!

Bieži prasu arī padomu, jo nekaitrējos kaut ko nezināt. Reizēm pat kadeti uzdod kādu jautājumu, uz kuru tūlīt nezinu atbildi, jo akadēmijas laiks jau pasen aiz muguras un šīs tas piemirsies, bet tad godīgi atzīstos, ka nezinu atbildi, taču noteikti noskaidrošu. Vai arī ejam kopā rast risinājumu, kopā strādājam un kopā atrodam atbildi uz neskaidro jautājumu. Ir brīnišķīga Robina Šarma grāmata "Līderis bez titula", kas parāda, kā būt par līderi, kuram tituls nav svarīgs. Man tāds vadības stils strādā izcili, ka katrs, neskatoties uz savu pakāpi, uz kuģa var izteikties, jebkurā laikā var pienākt pie manis un mēs varam visu izrunāt, lai tā būtu kāda sadzīviska lieta vai problēma mājās, ko, iespējams, kaut kādā veidā varu palīdzēt atrisināt. Reizēm telefona zvans, lai tas maksā ko maksājams, var dot cilvēkam nepieciešamo sirdsmieru. Tikai ar tādu cilvēku, kurš ir mierīgs un darbā apmierināts, varam sasniegt kopējo mērķi. Iespējams, ka daudziem šāda pieeja nestrādā, bet man tā strādā. Daudzi varbūt teiks, ka tā taču nevar būt, bet uz mana kuģa tā notiek.

– Bieži dzirdēta atziņa, kas kļuvusi jau par aksiomu: uz kuģa nevar būt demokrātija. Vai uz jūsu kuģa ir demokrātija, vai arī jūs to sauktu savādāk?

– Domāju, ka tas ir kaut kas cits, jo manu darba stilu nevarētu saukt par demokrātisku, drīzāk tā ir skaidra prāta, sirds un bezstresa vides radīšana. Grūti to izteikt vārdos, tas tā vienkārši ir. Tā ir mijiedarbība ar visiem it visā, bet šāda sistēma strādā tikai tādā gadījumā, ja ikviens apkalpes loceklis apzinās savu lomu un pienākumu. Nonākt līdz tam, ka katrs zina savu atbildības sfēru, darbu, vietu, hierarhiju piramidā, ir ļoti sarežģīts process, bet, ja to izdodas paveikt, tad mehānisms strādā. Cilvēks vēlas attaisnot parādīto uzticību, vēlas būt novērtēts, sajust, ka viņam uzticas. Par paveikto darbu ir vajadzīgs gandarījums, kurš gan vēlas strādāt tikai strādāšanas pēc, ja tas beigu beigās nevienam nav bijis svarīgi. Mana kuģa apkalpē ir

trīspadsmit cilvēki. Tā ir neliela, bet multinacionāla komanda, kurā pašlaik ir septiņu vai astoņu tautību cilvēki no Eiropas valstīm. Varu teikt, ka tas tiešām ir tas brīnišķīgais *mix*, ka esam tik dažādi, no tik dažādām vietām, ka ir tik dažādas pieredzes un redzējumi, viedokļi un uzskati. Un ja vēl ir kāda sievietē uz kuģa, jums vajadzētu redzēt, kā mainās vīriešu kolektīvs – sakoptākas bārdas, biežāk mazgāti mati un drēbes.



Šāds darba stils, protams, padara manu dzīvi sarežģītāku, bet tai pašā laikā tas ir tik liels izaicinājums – saprast, kāpēc cilvēku rīcība vai žesti ir tādi un ne savādāki, kāpēc kāds cits par vienām un tām pašām lietām domā savādāk nekā es. Būt savādākam, tas mani vienmēr ir uzrunājis. Ir tik ļoti pierasts dzirdēt, ka dažas tautas, kuras tagad neminēšu vārdā, īsti labi nestrādā. Bet runa jau nav par konkrētu tautu, jo ikvienā cilvēkā ir jāspēj atklāt esošais potenciāls. Dodot šim cilvēkam iespējas atvērties, var rasties visbrīnišķīgākās lietas. Kā cilvēks atplaukst, ja uz viņu neklie dz, un ir tik vienkārši pateikt paldies par darbu vai uzsist uz pleca. Tas cilvēku atbrūpo, viņš atveras un ir gatavs nākt tev pretī tik daudzus soļus.

Kāpēc jūra?

– Tagad jau esat rūdīts jūras vilks, kurš ieguvis labu izglītību, jūrnieka profesiju uzskata par aizraujošu un skaistu, bet arī jums reiz bija jāspēr pirmais solis praktiski nezināmajā.

– Kļūt par jūrnieku nebūt nebija mans mērķis, tā nav arī dzimtā mantota tradīcija. Bez manis jūrnieks vēl ir bijis tikai mammas brālis, no kura

guvu pirmo redzējumu par jūrnieka darbu un šīs profesijas izaicinājumiem. Pēc vidusskolas kopā ar draudzeni, ar kuru attiecības uzsākām vidusskolas pēdējā klasē un kura joprojām ir mana sieva, bijām nolēmuši Latvijas Universitātē studēt ekonomiku. Tovasar kopā ar draugiem aizbraucu uz Čehiju, ceļojums par pāris dienām ievilkās, un, kad atgriezās, izrādījās, ka esmu nokāvējis iestātiesāmenus. Tomēr bija apziņa, ka jāmacās tālāk, un viena no retajām augstskolām, kur vēl bija iespējams studēt, bija Latvijas Jūras akadēmija. Zināju, ka ir šāda augstskola, tāpat zināju, kādus speciālistus tā sagatavo, tāpēc nodomāju: kāpēc gan ne? Veiksmīgi nokārtoju iestātiesāmenus un tiku budžeta grupā. Tādu iespēju nevarēja laist garām, toreiz biju patiesi priecīgs, jo ne katram tas izdodas, un kur nu vēl labāk, ja vecākiem nav jāmaksā par studijām. Teikšu godīgi, nekad neesmu bijis no TOP skolēniem vai studentiem, biju kaut kur pa vidu, un tas, visticamāk, bija saistīts ar manu tā laika dzīves uztveri – baudīt, priecāties un patusēt. Patiesībā, kas attiecas uz dzīves baudīšanu, arī tagad nekas nav mainījies, to vienmēr esmu darījis, dzīve ir jābaida, tikai katrā vecumā tas notiek savādāk. Būt par jūrnieku nav viegli, akadēmijā jau neviens neatklāj jūrnieka profesijas otru pusi. Kāda tad ir medaļas otra puse? Akadēmijā iegūtās zināšanas ir neatsveramas, un nevienas durvis nebūtu atvērtas bez akadēmijas, kas paver patiešām plašas iespējas, kuras jāprot izmantot. Studijas ritēja, kā jau ritēja, līdz pienāca pirmā prakse.

Prakse un medaļas otra puse

– Vai arī jums, līdzīgi kā daudziem akadēmijas studentiem, pirmā prakse nāca kā auksta duša?

– Tā patiesi bija auksta duša. Astoņpadsmitgadīgām jaunietim, kurš kļuvis par studentu, patiesībā jau nav nekādas informācijas par to, kas tad tas jūrnieks īsti ir. Ja pasaka jūrnieks, visiem acu priekšā vispirms griežas cipari, skaista alga. Patiešām, nopelnīt var ļoti labi un dzīvot var skaisti. Stājoties akadēmijā, man pamatā

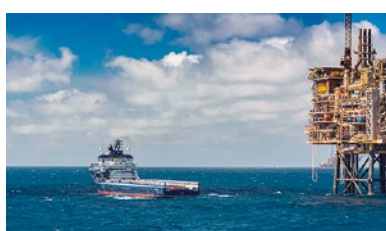
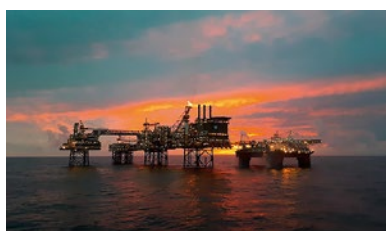
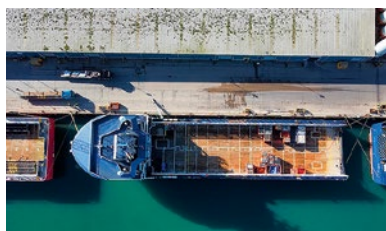
bija informācija par to, ka varēšu ceļot, redzēšu pasauli, iepazīšu daudz dažādu cilvēku, būšu finansiāli nodrošināts, dzīve nu tikai sāksies un nebūs bezdarbs, kas, protams, ir milzīgs šīs profesijas pluss. Bet es neko nezināju par jūrnieka darbu apstākļiem. Un tad pēc tik romantiskām domām par jūrnieka darbu 2002. gada 7. februārī nonācu pirmajā praksē uz "Latvijas kuģniecības" tankkuģa, kur saņēmu to auksto dušu. Mēs, trīs kadeti, nonācām uz kuģa, kur visi runāja tikai krievu valodā, bet es šo valodu nepratu. Bocmanis saka, kas jādara, un tu vispār nesaproti, kas ir tas, ko viņš no tevis vēlas, jo terminoloģija ir sveša, kuģis arī ir nepazīstams un visi apstākļi tik savādi. Tu nesaproti, kur esi nonācis, bet ļoti palīdzēja tas, ka kopā bijām trīs kadeti, kuri cits citu atbalstījām.

– Kāds bija ieguvums no pirmās prakses?

– Vispirms jau septiņu prakses mēnešu laikā iemācījos krievu valodu, un ikvienas valodas zināšana ir ieguvums. Sapratu, ko nozīmē darba attiecības un komunikācijas veidošana ar cilvēkiem uz kuģa. Bet darbs tur tiešām bija fiziski smags, jo mēs, kadeti, tur bijām kā fiziskais darbspēks, kas darīja pilnīgi visu. Ja salīdzina, kādi tagad ir drošības standarti, kā tagad strādāju un kādi ir manas kompānijas uzstādījumi drošības jautājumos, ar tiem, kādi bija pirmās prakses laikā, tad tā ir kā diena pret nakti. Mēs gājām tankos un tīrījām tankus ar minimālu personīgās drošības aprīkojumu, sākumā pat iedeva lietotas *robas* un zābakus, arī instrukcija un iepazīstināšana ar kuģi bija minimāla. Ja runājam par drošības prasībām, tad šajā ziņā ir notikušas milzīgas un ļoti straujas pārmaiņas. Tagad ir ļoti stingras prasības it visā, ko prakses laikā neievērojām: gan par trokšņu, gan vibrācijas ierobežošanu, lai iespējami vairāk pasargātu cilvēku un nenodarītu kaitējumu viņa veselībai.

Pirmā prakse ļāva redzēt pasauli, izbraucām arī eksotiskas vietas, tāpat izveidojās draudzība ar abiem pārējiem kadeti, kas saglabājās visus studiju gadus.

– Par pirmo praksi mēdz teikt, ka tā ir indikators, kas parāda, vari vai nevari strādāt jūrā.



– Tieši tā. Es jau pieminēju, ka jaunajam cilvēkam nav informācijas, kas tad īsti jūrā notiek, ko tas no cilvēka prasa, bet pirmā prakse visu noliek pie vietas, tu saproti, vai spēj strādāt šādā kolektīvā, vai spēj būt

projām no mājām, kas emocionāli ir ļoti smagi.

– Vai pēc aukstās dušas pirmajā praksē otrā vairs nesagādā pārsteigumus?

– Kad tu pirmajā praksē esi apbružājies un sapratis, ko tad tā jūra nozīmē, kas ir jūras slimība, kad esi sapratis hierarhiju uz kuģa un apguvis tehnisko valodu, tu jau zini, ko sagaidīt no otrās prakses, un jau sajūties kā jūrnieks, galvenais, nelēkt pārāk augstu ar savu pirmo sajūtu, lai neiznākt smags kritiens. Akadēmija sniedz teorētisko bāzi, bet šī teorija ir jāliek kopā ar reālo darbu, un otrajā praksē visas lietas tu sāc izbaudīt, visu redzi savādāk un zini, kam pievērst lielāku uzmanību, tai skaitā arī sadzīves lietas, kas ir krasi atšķirīgas no dzīves krastā. Ierobežota telpa, dažādu cilvēku kopums, kas dzīvo tik šaurā lokā, kur tev ir jāprot parūpēties par sevi. Tagad, vērojot kadetus, kas nāk uz mana kuģa praksē, nākas pārliecināties, cik attālināta no sadzīves realitātes ir mūsu digitālā paaudze, tā nespēj veikt šķietami elementārus darbus. Bieži vien kadeti nav turējuši rokā slotu un pat neprot mazgāt grīdu, neprot tik vienkāršu lietu kā mazgāšanai sašķirot balto un melno veļu, un šīs praktiskās darba iemaņas tagad iemāca jūra, bet mums tās iemācīja vecāki.

– Tas uzskatāmi liecina, cik ļoti mainījusies ir mūsdienu sabiedrība.

– Ļoti mainījusies. Straujā tehnoloģiju attīstība mūsdienās ir ļoti pozitīva, bet tajā pašā laikā jauniešiem, un ne tikai jauniešiem, tā ir ļoti daudz arī atņēmusi. Ja kādreiz uz kuģa lielā problēma bija alkoholisms, kas, paldies dievam, tagad praktiski ir izskausts, jo alkohols un darbs jūrā nav savienojamas lietas, tad tagad par lielāko problēmu ir kļuvis telefons. Cilvēki to vairs neizlaiž no rokām, tāpēc uz mana komandtiltīņa ir stingrs aizliegums lietot telefonu. Tās ir striktas prasības, telefons ir tabu, un nevienam, kurš nāk pildīt savus pienākumus, nav atļauts to lietot, un pats to arī stingri ievēroju.

– Attiecībā uz alkoholu esat nulles tolerances atbalstītājs? Vai

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

pieļaujat, ka varētu būt arī kāda atkāpe?

– Uzskatu, ka jābūt nulles tolerancei, jo robeža varētu būt tik nemanāma, ka atkāpjoties tā jau pārkāpta, tāpēc nevajag raustīt lauvu aiz ūsām. Ja ne, tad ne. Kad esam mājās, varam darīt, kā pašiem patīk, bet darbā tas nav pieļaujams, uz kuģa ir jābūt kārtībai, šis darbs nav savienojams ar dzeršanu, kuģis tam nav īstā vieta.

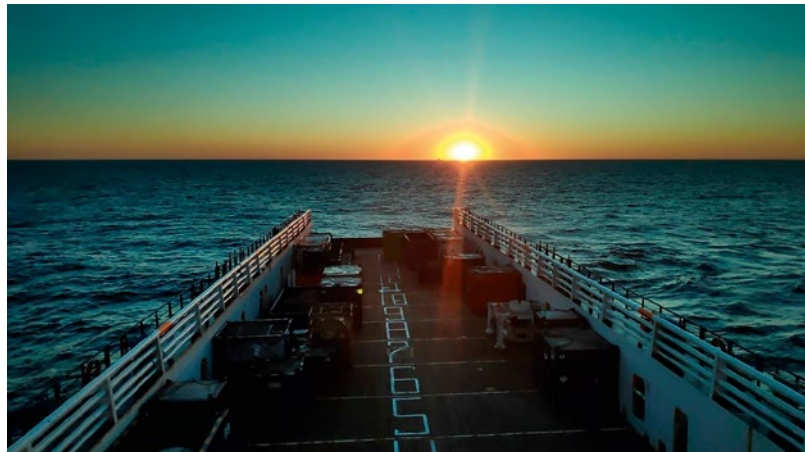
Karjera un veiksmē

– Teicāt, ka dzīvē ir jāizvirza augsti mērķi un jādara viss iespējamais, lai tos sasniegtu. Kāds bijis jūsu ceļš līdz kapteiņa amatam?

– Jūras akadēmiju absolvēju 2006. gadā un studiju laiku vienmēr atceros ar labu vārdu. Tas bija laiks, kad akadēmija no Kronvalda bulvāra pārcēlās uz Bolderāju, bija arī dažādi sarežģījumi, bet tas bija skaists laiks.

Jūras karjera sākās tepat Baltijas jūrā, kad no kompānijas "Hanza jūras aģentūra" sāku strādāt uz *ro-ro* kuģiem. Pirmajā reisā devos kā juniors, tāda bija kompānijas prasība, lai es varētu iestāties darba vidē, bet reisu jau pabeidzu kā kapteiņa trešais palīgs. Ļoti strauji kāpu pa karjeras kāpnēm, pēc pāris reisiem jau kļuvi par otro palīgu. Bet tad kompānija diemžēl nomainīja visu apkalpi. Uz tiem kuģiem tolaik strādāja Baltijas un Skandināvu valstu apkalpes, un tās tika nomainītas pret lētāku darbaspēku. Baltijas jūrā bija nostrādāti divi gadi, kad, veiksmīgi izejot atlases procesu, nonācu uz naftas un gāzes platformu apgādes kuģiem, kur strādāju joprojām.

Nekad neesmu tiecies pēc paaugstinājuma. Daudzi iet pie kapteiņa un saka, ka vēlas nākamo amatu un paaugstinājumu, pie manis tas viss ir nācis pats, man ir piedāvātas iespējas, un es tās esmu izmantojis, jo vienmēr ir jāiet uz priekšu, lai gan allaž ir satraukums par jauno un nezināmo. Devos uz kuģi kā otrais palīgs, bet lidostā mani sasniedza kompānijas ziņa ar jautājumu, vai vēlos, nedomājot pastažējies, pārņemt vecāka palīga amatu, jo ir tāda iespēja. Kāpēc gan ne? Bija satraukums un tik daudz nezināmā, tas viss bija tik



izaicinoši, bet tieši tāpēc mums dzīvē jāpieņem jauni izaicinājumi ar atvērtu prātu. Dzīve ir salīdzinoši īsa, lai kaut ko laistu garām.

Darbs un principi

– Kādas problēmas, strādājot jūrā, kapteinim šodienas apstākļos sagādā vislielākās galvassāpes?

– Lai gan gribētos teikt, ka problēmu nav, tomēr tā īsti nebūtu patiesība. Ziniet, kapteiņa darbs ļoti lielā mērā ir kļuvis par papīru darbu, tāds birokrātiskais slogs, tāpat ir ļoti liels spiediens no fraktētāja, kuram visu vajag ātri un laikā, bieži vien neskatoties uz reālajiem apstākļiem, kas ietekmē darba procesu. Tieši tāpēc ir svarīgi pastāvēt par savām tiesībām, pieņemt lēmumu, kas ir legāli pareizs. Neļauties spiedienam, nepadoties un nesākt *griezt stūrus*, atsakoties no savām likumīgajām tiesībām. Ļoti bieži kompānijas vārdos saka, ka jādara tā, kā ir pareizi, bet dzīvē tas paliek tikai skaisti formulēta uzstādījuma līmenī, tāpēc ir jāpastāv par sevi, kaut vai, piemēram, tajā, kas attiecas uz darba un atpūtas stundām. Pagājušajā reisā divas reizes nostājos pret spiedienu un nedarīju to, ko lika darīt: vienu reizi neizbraucu no ostas, otru reizi negāju strādāt pie platformas, jo bija pārkāptas manas atpūtas stundas. Nedod dievs, ja būtu pakļāvisies spiedienam un tad kļūdītos, bet izmeklēšanas rezultātā atklātos, ka negadījuma pamatā ir mani nepareizi pieņemtie lēmumi, jo, teiksim, neesmu izmantojis atpūtas stundas. Vainīgs taču būtu tikai es, nevienu neinteresētu, ka bijis kāds

spiediens no malas, jo atbildība jāuzņemas kapteinim. Tāpēc ir jāspēj pateikt nē. Pēc tam, protams, bija jautājumi, kādēļ kuģis neizgāja no ostas, bet man vienmēr viss ir rakstiski dokumentēts, lai vajadzības gadījumā varētu piesegt pats sevi. Un šajā gadījumā es nerunāju tikai par savām tiesībām, bet gan par savas komandas tiesībām, jo uz kuģa šajā ziņā visi ir līdzvērtīgi. Tikai atpūties cilvēks spēj adekvāti domāt, izvērtēt situāciju un būt pozitīvs. Vienmēr esmu teicis – cilvēks ir pats svarīgākais.

Ikvienam jūrniekam ir svarīgi zināt savas tiesības, bet ne mazāk svarīgi ir zināt arī savus pienākumus. Katram jaunajam jūrniekam vajadzētu mācīt un visiem jūrniekiem apzināties, cik svarīgi ir iepazīties ar kontraktu, ne tikai to izlasīt un apskatīties atalgojuma rindīņu, bet arī to, kādas noteiktas darba un atpūtas stundas, kas no tevis tiek sagaidītas, tas viss ir jāizprot. Parasti jūrnieki savus kontraktus izlasa ļoti pāvirši, un vēlāk tas var rūgti atspēlēties. Katram jāprot par sevi pastāvēt. Katram jūrniekam būtu jāzina arī, kā izvēlēties darba devēju, ko ņemt vērā, kādi būs sadzīves apstākļi uz kuģa, iespēja sazināties ar mājām, interneta pieejamība, pārtika, ūdens, fizisko aktivitāšu iespējas, pensija, ceļošanas izmaksu segums – tas viss ir svarīgi. Ir vairākas lietas, ko pats nebūtu darījis vai būtu darījis savādāk, ja man jau iepriekš būtu nepieciešamā informācija. Lai gan jāteic, ka neko nenožēloju, jo tā visa ir bijusi mana pieredze, galvenais, kā šo pieredzi paši protam izmantot nākotnē un vai varam citam sniegt

sakarīgu padomu. Savi pienākumi un tiesības ir jāzina katram topošajam jūrnīkam, tātad potenciālajam kapteinim, vecākajam mehāniķim, jo, ja tu stāties Latvijas Jūras akadēmijā, tavām ambīcijām ir jābūt vislielākajām un mērķiem visaugstākajiem, bet, lai tos sasniegtu, ir jābūt labai izglītībai, ne šauri profesionālai, bet daudz plašākai, un jāmācās, jāpildnveidojas ir visu laiku.

– Vai vajadzētu kā īpaši motivēt jaunus cilvēkus, lai viņi savu izvēli izdarītu par labu jūrniecībai?

– Vajadzētu būt vēstījumam, pilnīgi atklāti pasakot, ko tad šī profesija patiesībā iekļauj, bet motivēt nevienam nevajag, tāpat kā palīdzēt izvēlēties, jo, ja ir pieejama iespējami vispusīga informācija, tad cilvēkam pašam radīsies sapratne – tas ir domāts viņam vai tomēr nav. Ir jāzina tas, ka, esot jūrā, mēs palaižam garām svētku dienas, savu draugu kāzas un izlaidumus, piektdienas tusiņus, reizēm diemžēl arī tuvinieku bēres. Iespējams, tu nākamās piecas savas dzimšanas dienas nebūsi mājās, nebūsi klāt savu bērnu dzimšanas brīdī, kā tas bija mana pirmā dēla dzimšanas gadījumā. Astoņpadsmit deviņpadsmit gadu vecumā tas vēl nešķiet svarīgi, tomēr viņiem par to ir jābūt informētiem. Jā, tev būs ļoti apmaksāts darbs, bet par to tu būsi spiests no daudz kā atteikties.

Vienmēr vēroju kadetus, kuri uz mana kuģa ierodas praksē. No desmit kadetiem divos trijos redzu potenciālu kļūt par vadītāju un sasniegt augstus amatus. Tāpat esmu no kuģa norakstījis kadetus, jo viņi nebija emocionāli gatavi atrasties uz kuģa, bija noslēgti un nesocializējās, kas uz kuģa ir ļoti svarīgi. Vēl viens iemesls norakstīšanai dažkārt ir jūras slimība, bet, ja runājam par kadetu zināšanām, tās ir no ļoti vājām līdz ļoti labām, un tas jau ir atkarīgs no cilvēka paša. Patiesībā es neko nevēlos salīdzināt, jo katrs ir individualitāte un personība, tikai jācenšas atrast viņam pareizā vieta. Mans dēls tagad beidz vidusskolu, ir izaudzis par brīnišķīgu puisi, par ko ļoti lepojos. Ja viņš izvēlētos jūrnieka profesiju, es viņu atbalstītu, bet vai es to ieteiktu? Diezin vai, jo ne katram cilvēkam darbs jūrā ir piemērots, tas nav viegls, pat bīstams.

Ģimene un emocijas

– Jūs teicāt, ka katram jūrnīkam jāapzinās, ka ir emocionāli grūti būt projām no ģimenes.

– Jau sešpadsmit gadus strādāju jūrā, un ikreiz, atvadoties no sievas un bērniem, man acīs ir asaras. Dodoties projām ir grūti būt stipram, kad mazais pieķeras tev klāt un netaiž vajā, bet tev ir jābrauc, jo tas ir tavs darbs un tavs pienākums.

– Pat neskatoties uz to, ka strādājot īsus kontraktus?

– Strādāju piecas nedēļas un piecas nedēļas esmu krastā, tomēr atvaļināšanās prombūtne ir grūta, jo ģimenes attiecībās dzīvē ir tik ļoti svarīgas. Ģimenes atbalsts, pat nesot kopā, bet tikai saņemoties, ir nenovērtējams un dod spēku.



Jau studiju laikā piedzīvoju ļoti svarīgu notikumu, tas bija tāds kā klikšķis, kas lika man pārskatīt savu dzīvi, jo līdz tam biju tikai dzīves baudītājs. Man bija divdesmit viens gads, kad pieteicās pirmais dēls, mācījies trešajā kursā, kad jau kļuva par tēvu. Un tad dzīvē notika pilnīgs apvērsums, iestājās tāda atbildības sajūta mācīties, jo man tagad ir dēls, man ir jābalsta ģimene, nedrīkstu padoties un izlaisties. Kļuva pieaudzis, un esmu pateicīgs savam dēlam, ka no vienkārša dzīves baudītāja, kam ceļš gāja pa ļoti labi un kreisi, kļuva atbildīgs, mana dzīve pēkšņi ieguva patiesu jēgu un mērķi – nedrīkstu pievilt savu ģimeni.

– Bez ģimenes, par kuru jāgādā un kas stāv aiz muguras, dzīvei noteikti ir cita jēga.

– Patiesībā jūrnieks un ģimene ir ļoti sarežģīts jautājums. Latvijā tiek šķirti septiņdesmit procenti laulību, un esmu pārliecināts, ka jūrnieku vidū šis procents ir vēl daudz lielāks.

Man pazīstami tik daudzi jūrnieki, kuriem ģimenes ir šķirtas, kuriem ir otrā un jau trešā sieva un kuri nesatiek savus bērnus vai dzīvo vieni. Es tik ļoti nevēlētos būt tēvs uz pusslodzi. Kad esmu mājās, tad uz pilnu slodzi, svarīgākais ir bērni, ģimene. Lai jūrnieks saglabātu savu ģimeni, ir vajadzīgas šīs stiprās sievietes. Apbrīnojami, kas viņām ir jāiztur. Mana sieva, kurai esmu neizsakāmu pateicību parādā, ko es viņai, iespējams, nepasaku tik bieži, kā tas būtu vajadzīgs, manas prombūtnes laikā spējis pilnīgi visu: tikt galā ar mājas soli, audzināt bērnus. Viss ikdienas darbs ir jāveic viņai vienai pašai, un tas ir apbrīnīgs vērts un noteikti emocionāli nepavisam nav vienkārši. Ja mēs, jūrnieki, kaut uz vienu mēnesi tiktu iemesti savu sievu vietā, tad redzētu, kā tas patiesībā ir.

Man dzīvē pati svarīgākā ir ģimene un draugi, bet mana meditācija ir daba, kad varu būt projām no visa. Esmu izmācījies par arboristu (kokkopi), uzkāpju koka galotnē – tā ir mana meditācija.

Kapteinis esmu tikai uz kuģa, bet mājās kapteinis ir mana sieva, un es tik ļoti uzticos viņas intuīcijai un spējām, ko varētu novēlēt ikvienam.

Bet, kad esmu uz kuģa, tad pildu tiešos darba pienākumus pēc labākās sirdsapziņas, lai ir droši tev, tavai ekipāžai, kuģim un kuģošanas drošībai. Uz kuģa esam trīspadsmit, visi kopā dodamies krastā un atgriežamies uz kuģa. Mūsu komanda ļoti viegli tika cauri arī kovidā laikam, nebija neviena saslimuša, pat darba grafiks visu šo laiku praktiski nemainījās. Paldies, protams, kompānijai un menedžmentam par sniegtajiem padomiem. Esmu pārliecināts: cik pozitīvi spēsi sevi pozicionēt un domāt, tā arī visas lietas notiks. Mums uz kuģa ir tāds moto: pieļaujama stresa līmenis ir viens procents, ja ir divi procenti, tad tā jau ir ārkārtas situācija. Ar visu jāietiek galā bez stresa, bet profesionāli, un tā ir jābūt visur.

Jūrnieka profesija ir brīnišķīga, bet ne visiem, taču es esmu patiesi laimīgs, ka esmu jūrā, jo jūra dod jaunas iespējas, enerģiju un brīvību.■

Anita Freiberga

Biznesam jāmaina līdzšinējā piegāžu stratēģija

Vēl pirms gada daudzas valstis atradās mājāsēdē un cerēja uz drīzu ekonomikas atlabšanu līdz ar pandēmijas izzušanu – gan inflācijas pazemināšanos, gan loģistikas sakārtošanos un galu galā atgriešanos normālā darbības režīmā. Diemžēl šobrīd, spriežot pēc notikumiem pasaulē, izskatās, ka cerības ir bijušas veltas. Situācija Ukrainā un Šanhajā rāda, ka krīze loģistikas nozarē – piegāžu ķēdēs joprojām ir aktuāla, un šķiet, ka lielākie izaicinājumi vēl tikai priekšā. Iespējams, ka piegāžu ķēdes mainīsies līdz nepazīšanai!

Līdz ar jaunām sankcijām daudzi uzņēmumi vairs nevar atļauties atdalīt biznesu no politikas un ir pārtraukuši importa un eksporta darījumus ar Krieviju un tās sabiedrotajiem. Šobrīd vairāk nekā 1200 Eiropas uzņēmumiem ir vismaz viens tiešais piegādātājs no Krievijas. Lai arī pirmajā mīklī tas nešķiet daudz, tomēr rada globālas problēmas.

Papildu bažas rada pārtikas ražošana un piegāde nākamajā gadā. Ukrainas laukos augušie graudi lielākoties tika pārstrādāti Turcijā, kura savukārt veic piegādes Āfrikai, kas jau šobrīd tiek uzskatīts par neaizsargātu kontinentu ar traucējumiem pārtikas apgādē. Un tas ir tikai viens no piemēriem.

Tikmēr Ķīna turpina savu nulles Covid politiku, kas nozīmē pilnīgu publisko telpu slēgšanu pie kaut viena pozitīva slimības gadījuma. Šobrīd, pēc omikrona paveida vilņa, Šanhajā noteikta līdz šim skarbākā mājāsēde – iedzīvotājiem liegts pamest savas dzīves vietas, tātad nekādu veikala apmeklējumu, ārstu vizīšu, inficētie bērni tiek šķirti no veselīgiem vecākiem. Liegta daudzu transporta veidu kustība, kas nozīmē, ka jebkādas piegādes ir apgrūtinātas. Dažos avotos ir ziņas, ka sāk trūkt pārtikas, kas varētu izraisīt vēl smagāku situāciju nekā lielais bads, kas Ķīnu piemeklēja sešdesmitajos gados, taču faktiski pārtikas netrūkst, liela daļa iestrēgusi Šanhajas ostā un gluži vienkārši nav iespējams to piegādāt un realizēt

iedzīvotājiem. Tiek arī pausts viedoklis, ka tādējādi Ķīna cenšas pierādīt, ka tās pandēmijas apkarošanas politika ir daudz efektīvāka par Rietumu centieniem. Viss liecina, ka tuvākajā laikā politikas maiņa saistībā ar Covid pandēmiju netiek plānota, un nav skaidrs, kad Šanhajā varētu atgriezties ierastā kārtība.



Lai gan situācijai Šanhajā nav nekādas saistības ar situāciju Ukrainā, to iespēdīs uz loģistiku ir graujošs. Melnajā jūrā visi pārvadājumi ir pārtraukti, tāpat arī gaisa pārvadājumi virs Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas. Daļa valstu ir slēgušas savu gaisa telpu Krievijā reģistrētiem lidaparātiem. Savukārt Šanhajas osta, neraugoties uz ierobežojumiem, strādā 24 stundas diennaktī, tās darbinieki nepamet ostas teritoriju – ēd, gul un brīvo laiku pavada turpat darba vietā, bet, par spīti tam, ir vērojami nopietni darbības traucējumi. Lielākoties tie saistīti ar striktajām kravu iekraušanas un izkraušanas regulām. Šanhaja ir lielākā Ķīnas pilsēta ar atbilstošu rūpniecību un lielāko ostu pasaulē, kolīdz tur procesi tiek traucēti, sekas izjūt visa pasaule.

Abas minētās situācijas parāda, ka piegāžu ķēdes var sabrukt turpat vai vienas nakts laikā. Ja pēdējās divās desmitgadēs izmaksu samazināšanas nolūkā visu iespējamo rūpniecību pārcēla uz austrumiem, tad šobrīd tiek meklēts ceļš atpakaļ. Nozares speciālisti paredz, ka, visticamāk, tiks pārtraukta piegāžu ķēžu globalizācija un meklēti vietējie risinājumi, lai būtu elastīgāki, ātrāki un noturīgāki pret globālajām pārmaiņām. Šis ir laiks, kad biznesa vadītājiem jāmaina līdzšinējā piegāžu stratēģija. ■

Problēmas turpina vajāt kruīzu nozari

Kruīza līnijām atsākot pakalpojumu sniegšanu, par deficītu kļuvuši jūrnieki un apkalpojošais personāls, kas kruīza kuģu segmentā atkal ir ļoti pieprasīti, un šī tendence norāda uz kopējo jūrniecības nozares problēmu – jūrnieku deficītu. Vairāk nekā divi pandēmijas gadi ir iecirtuši pamatīgu robu ne tikai jaunu cilvēku ieinteresēšanā jūrnieka profesijas apgūvē, bet arī veicinājuši negatīvu tendenci – daudzi jūrnieki aiziet no darba jūrā. Dažādi aizliegumi un valdību noteiktie ceļošanas ierobežojumi pandēmijas laikā, stingrās ostu un kompāniju prasības, daudzie ierobežojumi ikdienas dzīvē uz kuģa, jūrnieku smagais darbs, pastiprinātā stresa vide – tas viss ir iedragājis jūrnieka darba pievilcību.

Starptautiskās Transporta federācijas (ITF) kruīza kuģu darba grupa ir noraižējusies par jaunajiem darba apstākļiem, kas tagad valda uz kruīza kuģiem, un izsaka pieļāvumu, ka tas negatīvi atsauksies uz kruīzu nozari un neradīs interesi par darbu uz kruīza kuģiem.

Arod biedrības "Nautilus International" pārstāvis ITF kruīza kuģu darba grupā Denijs Makgovans uzskata, ka līgumi, kas tagad tiek piedāvāti virsniekiem un apkalpei, ļoti atšķiras no tiem, kas bija pirms pandēmijas. Jaunajos līgumos iekļauti stingri protokoli un ierobežojumi, tai skaitā arī attiecībā uz atvaļinājumu krastā. "Jūrnieki reāli saskaras ar tādiem darba un atpūtas modeļiem, kas paredz minimālu atpūtas grafiku, tāpēc nokāpšana no kuģa brīvā laikā ir tik svarīga. Ja pasažieri var doties krastā, tad arī apkalpei vajadzētu dod iespēju nokāpt no kuģa," uzsver Denijs Makgovans. "Paredzu, ka otra problēma, ar ko saskarsies darba ņēmēji, būs darba samaksa gadījumā, ja kuģi nevarēs strādāt

ar pilnu noslodzi. Ja kruīza kuģiem nebūs simt procentu piepildījuma, tas varētu atstāt negatīvu ietekmi uz tiem darbiniekiem, kuru ienākumus daļēji veido tā sauktās dzeramnaudas. Piedevām, ja būs jāievēro karantīna, tad apkalpei tiks maksāta pamatalga, bet nebūs samaksas par virsstundām, tāpēc tie apkalpes locekļi, kuri strādā 70 stundas nedēļā, par 40 stundām saņemot pamatalgu un papildus samaksu par 30 virsstundām, varētu zaudēt lielu daļu no saviem ienākumiem.”

“Mums 2022. gada kruīzu grafiks ir piepildīts,” sacīja Norvēģijas Kruīzu arodbiedrības pārstāvis. “Tomēr pēc pandēmijas noteikti būtu jāpārskata daudzas lietas, jo mūsu galvenais mērķis vienmēr ir bijis uzlabot jūrnieku darba apstākļus, un atalgojuma palielinājums ir tikai viens no jautājumiem, ir arī citas svarīgas lietas, piemēram, īsāki līguma termiņi uz kuģa, lielāks maternitātes



pabalsts, labāki apdrošināšanas pabalsti, medicīniskā aprūpe un slimības nauda, kā arī daudz kas cits.”

“Galu galā mēs vēlamies, lai visa apkalpe būtu pilnas slodzes darbinieki, bet tagad tiek piedāvāti terminēti līgumi, tāpēc, dodoties krasta atvaļinājumā, cilvēki paliek bez līguma un darba devēja. Tāpat mēs vēlamies, lai darba laiks jūrā tiktu samazināts līdz sešiem mēnešiem, kam sekotu divi mēneši krastā, jo tā būtu laba rotācija, bet mēs saprotam, ka tas ir ilgtermiņā sasniedzams mērķis. Tomēr nedrīkst aizmirst MLC prasības un Maiami vadlīnijas, kas reglamentē

darba devēja un ņēmēja attiecības. Kopumā kruīza kuģi piedāvā labus darba un sadzīves apstākļus, lai gan vienmēr ir kāds, kurš ir neapmierināts un sūdzas, un tad tas nonāk ziņu virsrakstos, kas lielā mērā iedragā profesijas prestižu un nerunā par labu jaunu darbinieku piesaistīšanai. Tomēr vēlos uzsvērt, ka ITF allaž seko tam, lai netiktu pārkāptas darba ņēmēju intereses,” sacīja ITF kruīza kuģu darba grupas priekšsēdētājs Juhans Ējens. “Pirms pandēmijas kruīzu industrija nodarbināja aptuveni 260 tūkstošus jūrnieku, nozarē ienākot jauniem kuģiem, kas pašlaik tiek būvēti, šis skaits pieaugs līdz aptuveni 330 tūkstošiem, un tas nozīmē, ka, ņemot vērā atvaļinājuma rotāciju, līdz 2027. gadam nozarē varētu būt nepieciešami vairāk nekā 450 tūkstoši jūrnieku. Pagaidām tas, kā nozarei izdosies piesaistīt šādu darbinieku skaitu, paliek neatbildēts jautājums.”■

Kā Covid pārveidoja Klusā okeāna konteineru pārvadājumus

Covid izraisītais preču pieprasījums krasi mainījis Klusā okeāna valstu kuģošanas vidi. To lieliski apliecina jaunākie kompānijas “Alphaliner” dati, kas precīzi parāda, cik ļoti pēdējo divu gadu laikā ir mainījusies, piemēram, Āzijas un ASV tirdzniecības dinamika un specializācija. Tagad jūras kravu pārvadājumos konteineru pārvadāšanas jauda ir daudz lielāka nekā pirms pandēmijas, un pētījumi liecina, ka tā turpina augt un ka vairāk jaunu kuģu maršrutu koncentrējas uz Āzijas un ASV austrumkrasta joslu nekā uz Āzijas un ASV rietumu piekrasti.

Kompānija “Alphaliner” uztur patentētu datu bāzi un nodarbojas ar datu regulāru vākšanu, apkopošanu un analīzi, atspoguļojot reālo situāciju jūras kravu pārvadājumu tirgū. Kompānijas datu bāzi izmanto kuģošanas kompānijas, kuģu brokeri un citi kuģniecības profesionāļi. Tieši tāpat šo datu bāzi izmanto daudzu ostu pārvaldes, termināļu operatori, loģistikas uzņēmumi, kravu

īpašnieki, pētniecības uzņēmumi, bankas un citas finanšu iestādes.

Palielinājusies arī pārvadātāju konkurence – pārvadājumu tirgū ir vairāk dalībnieku un mazāku tirgus daļu kontrolē trīs lielās globālās alianšes. “Alphaliner” publikojusi Klusā okeāna reģiona līderu jauno sarakstu, kur dominē pieci labākie konteinerkravu pārvadātāji – “Maersk”, CMA CGM, MSC, “Cosco” un ONE.

2020. gada vidū, kad ASV izkļuva no Covid-19 ierobežojumiem, kompānija “Cosco” Klusajā okeānā bija līdere, bet “Maersk” ieņēma tikai ceturto vietu ar gandrīz 30% mazāku jaudu, savukārt MSC, kas tagad Klusā okeāna reģionā ieņem trešo pozīciju, pirms diviem gadiem bija tikai sestajā vietā.

“Alphaliner” dati liecina, ka Klusā okeāna valstu kopējā jauda 2021. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājās par 24,7% un kravu pārvadājumos šajā reģionā bija iesaistīti 702 konteinerkuģi ar kopējo jaudu 5,75 miljoni TEU.

“Alphaliner” konstatē, ka 2022. gadā lielāka uzmanība tiek pievērsta konteineru pārvadāšanas pretmonopola politikai, jo īpaši alianšu dominējošajai lomai. Dati liecina, ka alianšu tirgus daļa Klusā okeāna reģionā samazinās.

2020. gada vidū trīs alianšes — 2M (“Maersk”, MSC), “Ocean Alliance” (“Cosco”, CMA CGM, “Evergreen”, OOCL) un “The Alliance” (“Hapag-Lloyd”, ONE, “Yang Ming”, HMM) — kontrolēja 89% Klusā okeāna jaudas: “Ocean Alliance” – 39%, “The Alliance” – 30% un 2M – 20%. 2021. gadā šo alianšu īpatsvars bija samazinājies līdz 82,2%, bet tagad to daļa sarukusi līdz 67,7%.

Tikmēr pārējie pārvadātāji palielina savas tirgus daļas, tostarp “Wan Hai”, kā arī Āzijas un ASV rietumkrasta jaunpieņacēji, piemēram, “CU Lines”, BAL un “Transfar”.

2022. gadā pieauguši kravu pārvadājumu tarifi un cenas vēl turpina augt.■

Pasaules jūras dekarbonizācijas centram pievienojas jauni partneri

Pirms gada Singapūras Jūras nedēļas (SMW) laikā toreizējais Singapūras transporta ministrs O. J. Kungs paziņoja par plānu Singapūrā izveidot globālu jūras dekarbonizācijas centru, lai palīdzētu jūrniecības nozarei iespējami ātrāk likvidēt SEG emisijas. Šogad 6. aprīlī, Singapūras Jūras nedēļas laikā, 2021. gada 1. augustā nodibinātais "The Global Centre for Maritime Decarbonisation" (GCMD) uzņēma četrus jaunus partnerus, kas pievienojās tiem četriem, kurus uzņēma pašā 2022. gada sākumā, bet 5. maijā vēl par GCMD partneriem kļuva "The International Betting Integrity Association" (IBIA), "International Winter Swimming Association" (IWSA) un datu un analītikas kompānija "Kpler".



saciņa: "GCMD ir pārliecināts, ka jāizmanto atvērto durvju princips, kad runa ir par sadarbības veicināšanu, kas ir svarīga, lai pieņemtu lielo izaicinājumu paātrināt kuģniecības dekarbonizācijas sarežģītā procesa

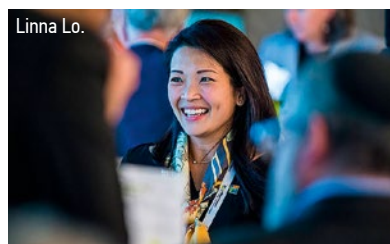
dzinējspēku, kas varētu būt īstermiņa modernizācijas risinājums, savukārt izmantojot "Kpler" zināšanas un informāciju, mums būs pieejami tirgus dati, kas palīdzēs labāk izprast tirdzniecības plūsmas, veidojot projektus un veicot pētījumus. Ceram, ka sadarbība visu jau esošo un potenciālo partneru starpā būs cieša un produktīva, kas veicinās inovāciju attīstību un palīdzēs sasniegt maksimāli labus rezultātus cīņā ar klimata pārmaiņām."

"Lai samazinātu kuģniecības oglekļa izmešu intensitāti, nepieciešamas būtiskas izmaiņas visā jūras vērtību skalā," uzsvēra "Chevron Shipping Company" prezidents Marks Ross. "Tas ir patiesi sarežģīts uzdevums, kas prasa visu nozarē iesaistīto sadarbību, inovācijas un labi izstrādātu politiku. GCMD apvieno pasaules gaišākos prātus un viņu zināšanas, lai palīdzētu risināt šo problēmu. Mēs ceram uz sadarbību ar partneriem, lai virzītu uz priekšu mūsu kopīgos mērķus attiecībā uz zemāku oglekļa dioksīda emisiju līmeni."

Starptautiskās Kuģniecības palātas (ICS) ģenerālsekretārs G. Platens: "Mēs esam gandarīti, ka iesaistāties un varam sadarboties GCMD ietvaros, lai meklētu risinājumus dekarbonizācijas problēmai, ar ko saskaras mūsu nozare. Būs vajadzīgs liels darbs, uzdrīkstēšanās, milzīgi finanšu resursi un zināšanas, lai īstenotu kuģu dzinēju ceturto revolūciju jūrniecības nozarē un nodrošinātu ilgtspējīgu nākotni jūrniecības nozarei."



Jauno partneru uzņemšana GCMD Singapūras Jūras nedēļas laikā.



Linna Lo.

Enerģētikas nozares pārkārtošana, lai sasniegtu izvirzītos dekarbonizācijas mērķus, nozīmē revolucionāras izmaiņas degvielas veidos un ražošanā, bunkurēšanas infrastruktūrā, kvalitātes un izmešu samazināšanas garantijas visās piegādes ķēdēs.

Sveicot jaunus partnerus, GCMD izpilddirektore profesore Linna Lo

virzību. Jaunie partneri, kurus uzņēma GCMD – BP, "Boston Consulting Group", "Chevron" un "The International Chamber of Shipping" – sniegs jaunas iespējas, kas ir tik būtiski nozares dekarbonizācijai. Šie partneri dekarbonizācijas veicināšanā iegulda 25 miljonu dolāru lielu finansējumu, savu intelektuālo potenciālu, tehnoloģijas un sniedz cita veida atbalstu, lai sasniegtu mūsu kopīgo mērķi ieviest bezoglekļa risinājumus lētāk, tīrāk un ātrāk. IBIA palīdzēs veicināt sadarbību ar bunkurēšanas nozari, kas ir galvenā ieinteresēto personu grupa, jo īpaši saistībā ar pāreju uz alternatīvu degvielu. GCMD jau cieši sadarbojas ar IWSA, lai gūtu ieskatu par vēja enerģijas izmantošanu kā



Izstrādāts sašķidrinātā ūdeņraža tankkuģa projekts

Kompānija "C-Job Naval Architects" izstrādājusi sašķidrinātā ūdeņraža tankkuģa projektu, kas, pēc uzņēmuma teiktā, radikāli mainīs atjaunojamās enerģijas tirgu.

"Tankkuģa koncepcija, kas izstrādāta sadarbībā ar "LH2 Europe", ir kritiski svarīgs posms, lai realizētu zaļo kuģošanu – sašķidrinātā ūdeņraža piegādes ķēdi "no gala līdz galam", pauž "C-Job Naval Architects". "LH2 Europe" izmantos Skotijas atjaunojamo elektroenerģiju, lai ražotu zaļo ūdeņradi un pārdotu to par daudz konkurētspējīgāku cenu, nekā tā ir dīzeļdegvielai. Jaunais tankkuģis transportēs sašķidrināto ūdeņradi uz termināļiem Vācijā, kā arī paplašinās piedāvājumu citiem tirgiem. Uzņēmumā "C-Job" jau daudzus gadus pētām alternatīvas atjaunojamās degvielas un esam priedīgi sadarbīties ar "LH2 Europe", liekot lietā savas zināšanas un pieredzi, ne tikai lai padarītu tīrāku kuģošanu, bet arī atbalstītu zaļās enerģijas ienākšanu visā Eiropā."

"Ūdeņradis nākotnē kļūs par būtisku enerģijas veidu, un no mums ir atkarīgs tas, cik ātri varēsim panākt šīs enerģijas ienākšanu tirgū. "LH2 Europe" mērķis ir darīt visu iespējamo, lai līdz 2027. gadam būtu gatava šķidrā ūdeņraža piegādes ķēde," saka "LH2 Europe" izpilddirektors Dr. Pīters Velss. "Sākotnēji plānojam piegādāt simt tonnu zaļā ūdeņraža

dienā un trīs gadu laikā atkarībā no pieprasījuma palielināt ražošanu līdz trīssimt tonnām dienā. Šis tankkuģis ir milzīgs solis uz priekšu, lai nodrošinātu infrastruktūru un padarītu šīs tīrās enerģijas nākotni par realitāti. Pašreiz ekspluatācijā esošie kuģi nespēj piegādāt ūdeņradi tādā apmērā, kāds nākotnē būs nepieciešams, lai apmierinātu tirgus vajadzības.

Sašķidrinātais ūdeņradis rada lielas problēmas kuģu projektēšanā un inženierijā. Ja salīdzinām LNG tankkuģus, kas izmanto balasta ūdeni, lai nodrošinātu pietiekamu iegrimi un kompensētu svara zudumu pēc kravas izkraušanas, sašķidrinātā ūdeņraža tankkuģim bija nepieciešams unikāls risinājums, lai nodrošinātu stabilitāti, jo šis produkts ir 20 reizes vieglāks par LNG. Esam izveidojuši trapeces formas korpusa konstrukciju, kur ir pietiekami daudz vietas uz klāja, lai varētu uzstādīt tvertnes bez balasta."

"LH2 Europe" sadarbībā ar "C-Job Naval Architects" izstrādājusi 141 metra gara tankkuģa projektu sašķidrinātā ūdeņraža pārvadāšanai, kam uzglabāšanas ietilpība ir 37 500 kubikmetru.■

Radīta tehnoloģija kuģa notekūdeņu attīrīšanai turpat uz kuģa

Ir meklēti dažādi risinājumi, kā samazināt Baltijas jūras piesārņojumu, taču līdz šim tie ir bijuši vien atsevišķi projekti. Tomēr ar kaut ko ir jāsāk, un katra jauna, laba ideja var nest pozitīvu ieguldījumu nākotnē un palīdzēt samazināt Baltijas jūras piesārņojumu. Piemēram, ir radīts tehnoloģisks risinājums, kas ļauj veikt kuģa pasažieru un apkalpes radīto notekūdeņu attīrīšanu turpat uz kuģa. Pēc šāda attīrīšanas procesa tos var droši iepludināt jūrā, nebaudoties par vides piesārņojumu, jo attīrītā ūdens kvalitāte pārspēj visus pašreizējos kuģniecības standartus.

Šāda sistēma ir eleganta un vienkārša, nekaitīga alternatīva lielu notekūdeņu daudzumu pārvietošanai no kuģa pie krasta pakalpojumu sniedzējiem ostā. Sistēma apvieno efektīvas iepriekšējās attīrīšanas un bioloģiski aerobiskās tehnoloģijas ar izsmalcinātu filtrēšanas membrānu, kas spēj atdalīt pat tik sīkas daļiņas kā vīrusi. Tā izstrādāta Somijas uzņēmumā "Evac", kas darbojas Espo pilsētā, un to var uzstādīt gan uz jauniem, gan lietotiem kuģiem. Par jaunās sistēmas priekšrocībām liecina uzņēmumā veiktie aprēķini: prāmim, kas parasti notekūdeņu konteinerus iztukšo ostā trīs reizes nedēļā, izmantojot jauno tehnoloģisko procesu, vajadzēs tikai reizi mēnesī likvidēt nogulsnes.

"Evac" tehnoloģisko procesu vadītājs Jari Jokela uzskata, ka laba vides aizsardzības prakse ir attīrīt visus notekūdeņus to rašanās vietā. "Notekūdeņu nodošana ostā ir laikietilpīgs process, kas bieži vien rada nepatīkamas smakas. Taču tā nav vienīgā problēma – notekūdeņu ir daudz, tie ir veselībai potenciāli kaitīgi, tie iztvaiko un to transportēšana ir saistīta ar finansiālām izmaksām un elektroenerģijas patēriņu. Turklāt trūkst attīrīšanas uzņēmumu, un tas bieži rada notekūdeņu attīrīšanas problēmas," saka Jari Jokela.■

Ūdeņradis un amonjaks vēl nav gatavi plašai komerciālai ieviešanai

Viens no svarīgākajiem iemesliem zaļa dzīvesveida pieņemšanai ir vides piesārņojums. Pasaules Veselības organizācijas statistika liecina, ka 13 miljoni nāves gadījumu gadā un gandrīz ceturtdaļa no visām slimībām pasaulē ir saistītas ar vides problēmām, no kurām varētu izvairīties vai tās novērst. Mūsdienās ražo arvien vairāk produktu, kas palīdz piekopt zaļāku dzīvesveidu. Arī kuģniecības nozare sāk risināt klimata pārmaiņu problēmas. Ostas un kuģniecības uzņēmumi meklē iespējas samazināt oglekļa emisijas. Prasība pāriet uz videi nekaitīgāku kuģošanu ir nenovēršama, tāpēc uzņēmumi sāk koncentrēties uz efektīvu risinājumu izstrādi.

Norvēģija Zaļās kuģošanas programmas ietvaros īsteno projektu, pētot ar amonjaku darbināmus dzinējus un drošības jautājumus, lai radītu ar amonjaku darbināmu tankkuģi. Taču, lai tas kļūtu par realitāti, ražotājiem un inženieriem jāpārvar daudz tehnisku šķēršļu, ostu operatoriem un degvielas piegādātājiem jāizveido plaša bunkurēšanas infrastruktūra, lai kuģi varētu

uzpildīt amonjaka tvertnes, lai kur tie pietātu. Savukārt enerģētikas uzņēmumiem un valdībām būs jāiegulda lieli līdzekļi saules, vēja un citu atjaunojamo enerģiju ieguvē, lai ražotu pietiekami daudz "zaļā" amonjaka. Visā pasaulē kuģi katru gadu patērē aptuveni 300 miljonus tonnu degvielas. Tā kā amonjaka blīvums ir uz pusi mazāks nekā dīzeļdegvielai, amonjaka ražotājiem būtu jānodrošina divreiz vairāk šķidrā amonjaka un kuģiem būs nepieciešamas lielākas uzglabāšanas tvertnes.

Sākot arvien vairāk izmantot amonjaku, kuģniecības nozarei būs jāatrisina arī ar to saistītā riska problēmas. Galvenās bažas rada amonjaka bīstamība. Koncentrētā veidā šī viela var būt nāvējoša. 2020. gada janvārī pēc gandrīz 3000 litru sašķidrināta amonjaka mēslojuma noplūdes Ilinoisā vairāk nekā 80 cilvēku tika ievietoti slimnīcā ar sāpēm krūtīs, acu kairinājumu, klepu un stiprām galvassāpēm. Amonjaka ražotājiem un izplatītājiem ir jāievēro stingras apstrādes un drošības prasības, lai samazinātu katastrofas iespējamību.

Lai izmantotu amonjaka degvielu, kuģiem būs nepieciešams papildu drošības aprīkojums, piemēram, avārijas ventilācijas un gāzes absorbācijas sistēmas. Par laimi, ķīmisko vielu tankkuģu operatoriem jau ir pieredze darbā ar amonjaku, jo aptuveni 10 procenti no gada produkcijas tiek transportēti pa jūru. Šie amonjaka tankkuģi varētu būt vieni no pirmajiem, kas izmantos ķīmisko vielu degvielai, tāpat kā mūsdienu sašķidrinātās dabasgāzes pārvadātāji kuģojot sadedzina daļu savas kravas.

Ir skaidrs, ka neviena degviela pašlaik nesniedz tūlītēju risinājumu. Iepriekš minētās alternatīvas samazina, bet nenovērš oglekļa emisijas. Daži kritiķi pat apgalvo, ka tie rada lielāku risku tīšas un netīšas degvielas noplūdes sildošās ietekmes dēļ. Ūdeņradis un amonjaks, kas šķiet tīrākas alternatīvas nākotnei, vēl nav gatavi plašai komerciālai ieviešanai, tomēr, ņemot vērā notiekošās klimata pārmaiņas, ir nekavējoties jārikojas, lai atrastu pilnvērtīgu aizstājēju fosilajai degvielai. ■

ES paplašina kuģu pārstrādes rūpnīcu sarakstu

Eiropas Savienība paplašinājusi kuģu pārstrādes rūpnīcu sarakstu un jau esošajām pievienojusi trīs jaunas. Eiropas Komisijas paziņojumā teikts, ka "DECOM Amsterdam B.V" Nīderlandē, kā arī "Dales Marine Services" un "Kishorn Port" Apvienotajā Karalistē tagad var no kuģu īpašniekiem pieņemt demontāžai nolietotos kuģus. Savukārt rūpnīcām "Grand Port Maritime de Bordeaux" un "GARDET & DE BEZENAC Recycling", kas atrodas Francijā un jau veic kuģu demontāžu, ir pagarināts pilnvaru laiks.

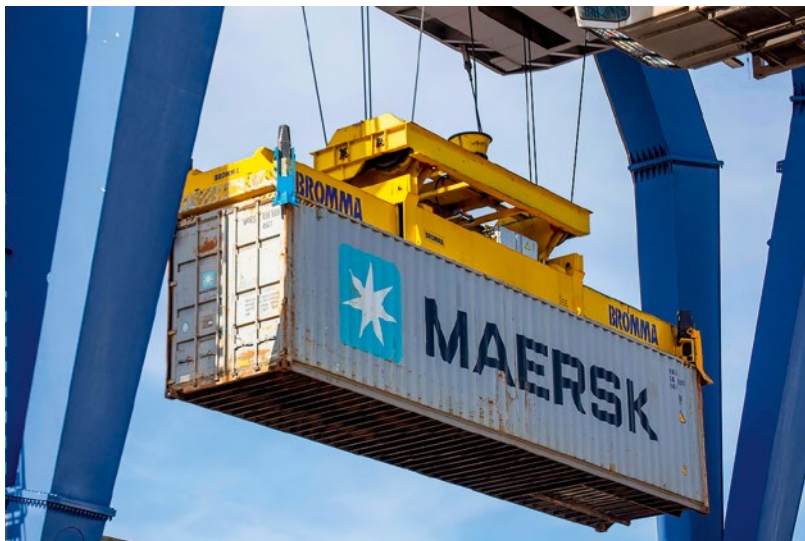
Eiropas kuģu īpašniekiem tagad pieejamas 46 kuģu pārstrādes rūpnīcas, kas atbilst ES Kuģu pārstrādes regulai (ES SRR), kurā noteikti vides, veselības un drošības atbilstības standarti. No tām 37 rūpnīcas



atrodas Eiropā (ES, Norvēģijā un Apvienotajā Karalistē), astoņas Turcijā un viena ASV. Vairākas no sarakstā iekļautajām rūpnīcām spēj pārstrādāt lielos kuģus.

Eiropas kuģu īpašniekiem pieder aptuveni 40% pasaules flotes, un lielākā daļa nolietoto kuģu tiek demontēti Dienvidāzijā apstākļos, kas bieži vien nodara kaitējumu darba ņēmēju veselībai un videi. ES regulās noteikts, ka visiem lielajiem jūras kuģiem, kas kuģo zem ES dalībvalsts karoga, jāizmanto ES apstiprinātās kuģu pārstrādes rūpnīcas. Līdz šim neviena Dienvidāzijas kuģu demontāžas vieta nav iekļauta drošas pārstrādes rūpnīcu sarakstā.

Eiropā atļauto kuģu demontāžas rūpnīcu saraksts regulāri tiek atjaunināts, sekojot demontāžas iekārtu un darbu atbilstībai prasībām, bet kuģu pārstrādes rūpnīcām, kas atrodas ārpus ES, ir jāvērsas EK, lai tās izvērtētu un iekļautu sarakstā. ■



“Maersk” aiziet no Krievijas ostām

Dānijas kuģošanas kompānija “Maersk” paziņojusi, ka atrasti iespējamie pircēji tai piederošajai daļai kompānijā “Global Ports Investments”, kas pārvalda ostas Krievijā. “Maersk” izlika pārdošanā savus ieguldījumus Krievijas ostās, kas veidoja 30,75% lielu akciju paketi, jo pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā nolēma pamest Krievijas tirgu. Paziņojumā nav atklāts, kas varētu būt akciju potenciālie pircēji, vien norādīts, ka notiek sarunas ar vairākiem pircējiem.

2012. gadā “Maersk” iegādājās akcijas uzņēmumā, kas pārvalda sešus konteineru termināļus Krievijā un divus Somijā, divi citi akcionāri bija Krievijas valsts uzņēmums “Rosatom” un krievu uzņēmējs Sergejs Šiškarevs.

“Mēs neatgriezīsimies Krievijas tirgū, kamēr nebūsim pārliecināti, ka



Krievijai atkal ir laba un konstruktīva loma pasaulē,” preses brīfingā paziņoja “Maersk” izpilddirektors Sorens Skou.

“Maersk”, kas pasaulē tiek uzskatīta par globālās tirdzniecības barometru, uzsver, ka patērētāju pieprasījuma pieaugums, ar pandēmiju saistītie sastrēgumi lielākajās ostās un gaisa telpas slēgšana Krievijai pēc tās iebrukuma Ukrainā, kas sākās 24. februārī, ir radījuši sastrēgumus, palēninājuši konteineru pārvadājumus un izraisījuši pārvadājumu līkumu kāpumu. Piedevām jaunie Covid-19 ierobežošanas pasākumi Ķīnā palielinājuši spiedienu uz jau tā saspringto kravu pārvadājumu tirgu. “Problēmas rada pašreizējie Covid-19 ierobežojumi Ķīnā. Lai gan pirmajā ceturksnī ir izdevies kaut nedaudz atjaunot konteinerkravu pārvadājumu grafiku, turpmākajos ceturksņos, epidemioloģiskajai situācijai pasliktinoties, darbība var būt apgrūtināta un var rasties jauni sastrēgumi,” teikts “Maersk” 2022. gada pirmā ceturkšņa darbības pārskatā.

“Maersk” prognozē, ka konteinerpārvadājumu pieprasījums 2022. gadā varētu samazināties par 1%, lai gan iepriekšējās prognozes solīja 2% – 4% pieaugumu. ■

Ķīna būvēs 12 LNG piektās paaudzes tehnoloģiju tankkuģus

Ķīnas nacionālā naftas un dabasgāzes pārstrādes kompānija “CNOOC Ltd” noslēgusi līgumu par 16 miljardiem juāņu (2,42 miljardi ASV dolāru) par 12 sašķidrinātās dabasgāzes tankkuģu būvniecību, kas būs lielākie šāda tipa tankkuģi valstī.

Kompānija “CNOOC Ltd” ir lielākā degvielas importētāja Ķīnā un viena no valsts lielākajiem uzņēmumiem, kas mērķtiecīgi paplašina savu LNG floti, lai apmierinātu pieaugošās importa vajadzības un veicinātu strauji augošo globālo tirdzniecību.



12 sašķidrinātās dabasgāzes tankkuģus būvēs Ķīnas valsts kuģu būves korporācijas “CSSC” apakšuzņēmums “Hudong Zhonghua Shipbuilding Co”, izmantojot tā saukto piektās paaudzes LNG tankkuģu tehnoloģiju, kas samazina degvielas patēriņu un oglekļa emisijas. Katrs tankkuģis varēs pārvadāt līdz 174 tūkstošiem kubikmetru LNG.

“CNOOC Ltd” paziņojumā teikts, ka kuģus ekspluatācijā plānots nodot no 2024. līdz 2027. gadam.

Tāpat “CNOOC Ltd” ziņo par projekta “Mero 1” sākšanu – naftas ieguvei jūrā Brazīlijas dienvidaustrumos. Jau sāka naftas ieguve no sešiem urbumiem, izsūknējot 180 tūkstošus barelu jēlnaftas dienā.

“Mero lauks, kur atrodas ārkārtīgi bagāti naftas un gāzes resursi, ir trešais lielākais zemūdens naftas lauks pasaulē, un “Mero 1” projekts solās būt ienesīgs bizness, kas palīdzēs mazināt enerģijas problēmas ne tikai šajā reģionā, bet arī globālā mērogā,” sacīja uzņēmuma “CNOOC Ltd” prezidents Sja Cjiņlongs. ■

“Sovcomflot” izpārdod floti



Lai gan Krievija joprojām neatzīst, ka Ukrainā izraisītā kara dēļ tagad pati ir iedzīta stūrī, fakti liecina, ka Krievijas bizness ir nonācis visai bēdīgā stāvoklī. Par to, piemēram, liecina fakts, ka Krievijas vadošā kuģošanas kompānija “Sovcomflot” plāno pārdot daļu savas flotes, jo tā cīnās ar Rietumu sankcijām un nespēj segt kredīta izmaksas. Piedevām “Sovcomflot” saskaras ar vēl citiem pieaugošiem izaicinājumiem: ostas atsakās apkalpot Krievijas kuģus, pircēji atsakās no Krievijas precēm, jūras apdrošinātāji un citi kravu pārvadājumos iesaistītie uzņēmumi atkāpjas no Krievijas biznesa.

“Lloyd’s List”, atsaucoties uz vārdā nenosauktiem avotiem, ziņoja, ka, cenšoties atmaksāt Rietumu banku un investoru aizdevumus, pārdošanā nonākusi aptuveni trešdaļa “Sovcomflot” flotes. “Sovcomflot” gan apgalvoja, ka ziņas par flotes trešdaļas izpārdošanu ir pārspīlētas, tomēr “Lloyd’s List” publicēja informāciju, ka notiek pārrunas ar pircējiem no Dubajas un Ķīnas par vismaz 40 kuģiem no 121 “Sovcomflot” piederokiem.

Saskaņā ar Apvienotās Karalistes un ES valstu valdību noteiktajām

UZZIŅAI

“Sovcomflot” pieder un tā pārvalda 122 kuģus, tostarp 50 jēlnaftas tankkuģus, 34 naftas produktu tankkuģus, 14 atspoles tankkuģus, 10 gāzes vedējus un 10 ledlauzus.

sankcijām bankām bija dots laiks līdz 15. maijam, lai atbrīvotos no Krievijas līgumiem.

Līdz 15. maijam bija pārdoti astoņi kuģi, un ir zināms, ka četri no tiem devušies uz Dubajai bāzēto “Koban Shipping”, tāpat zināms, ka notiek vairāki darījumi ar Ķīnas pircējiem. Četras atsevišķas finanšu un juridiskās amatpersonas, kas tieši iesaistītas šajos darījumos, ir apstiprinājušas, ka notiek “EN BLOC” kuģu pārdošana un katru dienu pārdoto kuģu saraksts tiek papildināts.

Nozares informācijas avoti arī liecina, ka “Sovcomflot” līdz šim bija nozarē labi novērtēts uzņēmums, viens no vadošajiem kuģu tehniskajiem vadītājiem un finansiāli stabils darījumu partneris, taču tagad tas faktiski nonācis situācijā, kādā joprojām atrodas Irāna, kuras jēlnaftas eksportam un tankkuģu flotei 2012. gadā tika piemērotas sankcijas. “National Iranian Tanker Company” (NITC) flote praktiski visus desmit gadus ir atradies dīkstāvē. NITC flotes vidējais vecums jau sasniedzis 17 gadus, 35% kuģu ir vecāki par 20 gadiem, tātad tehnoloģiski jau novecojuši, tāpēc šiem kuģiem, kad tie atgriezīsies jūras kravu pārvadājumu tirgū, varētu tikt piemēroti stingri ierobežojumi. Eksperti domā, ka, ņemot vērā Irānas pieredzi, maz ticams, ka “Sovcomflot” vadība vēlēties riskēt ar līdzīgu ilgtermiņa izolāciju, tāpēc tagad tiek meklētas iespējas kuģus pārdodot.

Pieci starptautiskās “P&I” grupas klubi, kas līdz šim apdrošināja

“Sovcomflot” tonnāžu, ir vai nu jau laužuši līgumus, vai arī to darīs tuvākajā laikā, un apdrošinātāju sankcijas attieksies arī uz tiem Krievijas kuģiem, kurus tagad mēģina reģistrēt zem citu valstu karogiem. “Viņiem tagad būs ļoti ierobežots tirdzniecības diapazons,” sacīja kāds apdrošinātājs. “Sovcomflot” kuģiem pilnībā atvērtas ir tikai Krievijas ostas, un ir pamatotas šaubas, vai tie varēs doties uz Ķīnu, ar ko krievi tagad saista lielas cerības, kas varētu izrādīties veltīgas.”

Tomēr “P&I” klubi vēl arvien apdrošina citu kuģošanas kompāniju kuģus, kas nodarbojas ar Krievijas jēlnaftas eksportu, jo tas joprojām ir likumīgs darījums. Ir izskanējušas spekulācijas, ka nākamās sankcijas skars arī šos darījumus. “Vai tā tiešām notiks, tas atkarīgs no eiropiešu spējas atteikties no Krievijas jēlnaftas. Tā ir politiska nostāja un būs atkarīga no sabiedriskās domas,” komentēja cits “P&I” avots. “Valstis, uz kuru ostām šīs kravas tiek vestas, vēlētos, lai kuģiem un kravām būtu stabils un uzticams apdrošinātājs, kas atrisinātu jebkuru problēmu vides piesārņojuma vai īpašumam nodarīta kaitējuma gadījumā.”

Pēc kuģniecības datu platformas “Sea” informācijas, no aprīļa sākuma pieaudzis Krievijas tankkuģu reisu skaits uz Turciju, Holandi, Dienvidkoreju, Vāciju un Ēģipti. Paredzēts, ka 20 dienās Krievijas ostās ieradīsies 130 tankkuģi, no tiem 61 ar Krievijas karogu.

Piecus tankkuģus “Sovcomflot” pārdevusi Dubajai bāzētajai “Koban Shipping”, četrus dabasgāzes pārvadātājus Singapūrā bāzētajai “Eastern Pacific Shipping”. Pēc “Clarkson” ziņām, pēdējais bijis 700 miljonu ASV dolāru darījums ar banku, kas pārņēmusi īpašumtiesības uz kuģiem. Kā saka eksperti, daži darījumi, visticamāk, notiks, izmantojot čaulas kompāniju tīklu, tā pasargājot jaunos kuģu īpašniekus no sankciju riska. Tāpat Sanktpēterburgā bāzētā “Sovcomflot” pārceļ savu kuģu vadību uz Dubaju, lai varētu piekļūt nepieciešamajiem pakalpojumiem. ■

Itālijas Jūras spēku karakuģis "Luigi Rizzo".



Joprojām jāsaģlabā modrība pirātu apdraudētajos reģionos

Starptautiskā Jūrniecības biroja (IMB) ceturksņa ziņojums par pirātismu un bruņotām laupīšanām liecina, ka jūras pirātisma incidentu skaits palicis gandrīz nemainīgs. 2022. gada pirmajos trijos mēnešos reģistrēti 37 gadījumi, salīdzinot ar 38 incidentiem tajā pašā laikposmā pagājušajā gadā. Tikai šogad par karsto punktu kļuvis Dienvidaustrumāzijas ūdeņi, īpaši Singapūras šaurums, kur reģistrēts 41% uzbrukumu. 2021. gada pirmajos trijos mēnešos 43% no visiem ziņojumiem par pirātisma gadījumiem tika reģistrēti Gvinejas līcī, kur tagad ir ievērojams pirātisma kritums – saņemti tikai septiņi ziņojumi par incidentiem.

"Lai gan situācija uzlabojas, joprojām ir nepieciešama neatslābstoša uzmanība un jāveic visi nepieciešamie drošības pasākumi, lai garantētu jūrnieku drošību Rietumāfrikas reģionā, kas joprojām ir bīstams, par ko liecina tankkuģa nolaupīšana 24. janvārī Kotdivuāras piekrastē, kad par ķīlniekiem tika saņemti visi 17 apkalpes locekļi. Tāpat saņemti ziņojumi par bruņotām laupīšanām Angolas un Ganas enkurvietu ūdeņos," norāda IMB.

IMB uzskata, ka saskaņoti un ilgstoši reģionālo un starptautisko jūras spēku centieni izskaust pirātismu Gvinejas līča bīstamajos ūdeņos ir devuši augļus, jo 2022. gada pirmā ceturksnī nav ziņots par apkalpes nolaupīšanas gadījumiem, salīdzinot ar 2021. gadu, kad tajā pašā laika posmā tika nolaupītas 40 kuģu apkalpes.

Tomēr draudi jūrniekiem saglabājas, un to vislabāk ilustrē Ganas krastos 3. aprīlī notikušais pirātu uzbrukums panamax balkerim "Arch Gabriel", kurā iejaucās Itālijas Jūras spēku karakuģis "Luigi Rizzo", ar helikopteri izglābjot apkalpi un eskorta pavadībā ļaujot kuģim doties uz drošu ostu.

Singapūras šaurums ir kļuvis par bīstamu jūras ceļu komerciālajai kuģniecībai, tur šajā periodā notikuši gandrīz 30 procenti no visiem negadījumiem. Lai gan ziņotie incidenti tiek uzskatīti par zema līmeņa noziegumiem, tie tomēr atbilst bruņotas laupīšanas definīcijai un joprojām rada riskus apkalpēm. 11 ziņotajos incidentos Singapūras šauruma ūdeņos diviem apkalpes locekļiem tika draudēts un viens tika saņemts par ķīlnieku uz incidenta laiku. Vismaz vienā incidentā apkalpes apdraudēšanai tika izmantots ierocis.

Ārpus Singapūras šauruma ziņots par četriem incidentiem Indonēzijas un Malaizijas piekrastē salīdzinājumā ar diviem incidentiem tajā pašā periodā 2021. gadā. IMB uzsver, ka bažas rada Peru un Brazīlijas ūdeņi – Dienvidamerikas reģionā notika 27% incidentu.

Lai gan Adenas līcī nav ziņots par incidentiem, tomēr pirātisma draudi joprojām pastāv Sarkanās jūras dienvidos un Adenas līcī, tostarp Jemenas un Somālijas piekrastē. Neskatoties uz ilgstošo klusumu, Somālijas pirātiem joprojām ir spējas veikt uzbrukumus, tāpēc tirdzniecības kuģiem, tranzitā šķērsojot šos ūdeņus, ieteicams saglabāt modrību.

Nekvalitatīvas degvielas dēļ cieš 200 kuģu

Aptuveni 200 kuģiem radās problēmas pēc tam, kad tie Singapūrā tika uztankoti, kā vēlāk izrādījās, ar nepiemērotu degvielu. Singapūras Jūras un ostu pārvalde (MPA) sāka izmeklēšanu pēc tam, kad 14. martā saņēma paziņojumus, ka aptuveni 200 kuģiem Singapūrā ir piegādāta dīzeļdegviela ar augstu sēra saturu (HSFO), kas satur augstu hlorēto organisko savienojumu (COC) koncentrāciju, un tas ir nodarījis pamatīgus bojājumus degvielas sūkņiem un dzinējiem, kā arī radījis elektrības padeves pārtraukumus.

Pēc izmeklēšanas MPA aprīlī paziņoja, ka piesārņoto degvielu Singapūrai piegādāja kompānija "Glencore Singapore Pte Ltd" un degviela nāca no tankkuģa, kas iekrāva naftu Khorfakanas ostā Apvienotajos Arābu Emirātos. Tālākajā izmeklēšanā noskaidroja, ka, pirms nogādāt bunkurēšanas degvielu Singapūrā, Tandžongpelepas ostā Malaizijā notikusi degvielas noliešana naftas uzglabāšanas kuģī.



Singapūra joprojām ir pasaulē vadošā bunkurēšanas osta. 2020. gadā tur pārdoiti 49,8 miljoni tonnu, par 5% vairāk nekā gadu iepriekš.

MPA par notikušo, protams, ir satraukta, jo tā pārrauga pasaulē lielāko bunkurēšanas ostu, tomēr nav nosaukusi minētajā operācijā iesaistīto tankkuģi un nav norādījusi, kur degviela ražota, vien komentējusi, ka Khorfakanas ostā bieži notiek naftas noliešana no viena kuģa uz otru, ja nav zināma vai arī jāslēpj naftas izcelsme.

Kompānija "Glencore", kas nekvalitatīvo degvielu bija iegādājusies, atteicās sniegt jebkādas komentārus, tieši tāpat no komentāriem un situācijas skaidrošanas atteicās Khorfakanas osta, "PetroChina", Singapūrā reģistrētie naftas tirdzniecības uzņēmumi "Straits Pinnacle" un "Unicuous", kuri arī bija iesaistīti šajā darījumā.

Stājies spēkā jaunais Ostu likums

Centrālās vēlēšanu komisijas oficiālā informācija liecina, ka parakstu vākšana pret Ostu likuma grozījumiem noslēdzās tikai ar 5% no tautas nobalsošanas ierosināšanai nepieciešamā parakstu skaita. Līdz ar to likums var stāties spēkā un Satiksmes ministrijas virzītie un Saeimas galīgajā lasījumā pieņemtie grozījumi Ostu likumā var tikt īstenoti, sākot Rīgas un Ventspils ostu pārvaldības modeļa maiņu.

Pirms Saeimas lēmuma plašas diskusijas par plānoto reformu un tās mērķiem ilga gandrīz divus gadus. Pēc tam, kad Saeima 10. februārī apstiprināja likuma grozījumus, no šā gada 10. marta līdz 8. aprīlim notika deputātu rosināta parakstu vākšana referendumam, lai grozījumus atceltu, taču balsu skaits pret likuma grozījumiem bija ļoti mazs.

Saeimas opozīcijas deputātu ierosinātā parakstu vākšana nodokļu maksātājiem ir izmaksājusi vairāk nekā 800 tūkstošus eiro. "Šāda apmēra valsts finansējumu esošajā ģeopolitiskajā situācijā varēja izmantot lietderīgāk. Ir pamats domāt, ka patiesais šā ierosinājuma mērķis ir bijis aizkavēt Saeimas vairākuma rosinātās pārmaiņas Ventspils un Rīgas ostās," komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits, norādot, ka

Ceļā uz Ventspils ostu.



ostu reformas mērķis ir izskaust iepriekš nereti konstatēto praksi, kad atsevišķi politiķi, pašvaldību un pat valdību vadītāji ostās ir īstenojuši savas intereses.

Jaunais likums nosaka Rīgas un Ventspils ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām. "Ostu attīstības ceļš ir akciju sabiedrību izveide ar profesionālu vadību, kā rezultātā ostas kļūtu par pelnošiem

Ceļā uz Rīgas ostu.



uzņēmumiem, nevis politisku interešu organizācijām," uzsver satiksmes ministrs. "Ostu pārvaldības maiņa nozīmē ne tikai juridiskas izmaiņas, bet arī domāšanas maiņu, ostās veidojot skaidru korporatīvās pārvaldības struktūru ar biznesa plānu, komerciāliem mērķiem un profesionālu darbību gan izmaksu samazināšanā, gan jaunu darbavietu radīšanā."

Ventspilī jau ir izveidota akciju sabiedrība "Ventas osta", savukārt Rīgā ir jāveido jauna kapitālsabiedrība. Atbilstoši likuma grozījumiem kapitālsabiedrības akcijas nav atsavināmas vai ieķīlājamās un var piederēt arī pašvaldībām, tādēļ ir būtiska pašvaldību iesaiste ostu pārvaldībā, kuras līdzšinējās diskusijās paudušas lielu interesi par pašvaldību lomu ostās.

Ostu likums paredz, ka līdz šā gada 1. septembrim Ministru kabinetam jāpieņem lēmums par līdzdalību kapitālsabiedrības dibināšanā Rīgas ostas pārvaldīšanai, savukārt līdz 2022. gada 31. decembrim jāpabeidz viss transformācijas process un jālikvidē Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes. Šo procesu nodrošināšanai MK izveidos likvidācijas komisijas, kas veiks ostu pārvalžu materiālo, finanšu līdzekļu un

saistību inventarizāciju, nodrošinās ostu pārvalžu saistību (tiesību un pienākumu) un mantas, apgrūtinājumu, kredītsaistību nodošanu kapitālsabiedrībām. Lai to īstenotu, ievērojams darbs jau ir paveikts.

Satiksmes ministrija ir izveidojusi darba grupas, to darbā iesaistot visas ieinteresētās puses. Sāktas pārrunas ar pašvaldībām, izstrādāti līdzdalības izvērtējumi, kas jau ir saskaņošanas procesā ar Konkurences padomi. Tāpat ostu pārvaldes jau gatavojas īpašumu novērtēšanai, ir izstrādāti priekšlikumi akcionāru līgumiem un speciālai MK instrukcijai, kā valsts puses kapitāldaļu turētāji nodrošinās savstarpējo koordināciju uz akcionāru sapulcēm. Jau tuvākajā laikā varēs sākt kapitālsabiedrību amatpersonu atlases procedūras un veikt pārējos reformas ieviešanai nepieciešamos soļus.

Likums paredz, ka pašvaldības, kuru teritorijās ir mazās ostas, ir tiesīgas veidot kapitālsabiedrības to apsaimniekošanai. Saskaņā ar SM ekspertu vērtējumu tā ir laba iespēja pašvaldībām ieviest progresīvu korporatīvās pārvaldības modeli arī mazajās ostās, kas pavērs iespēju veicināt to konkurētspēju. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2017.–2022.g. janvāris-maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	9246,2	9537,9	8459,3	5849,7	4625,2	5511,5	19,2
labība un tās produkti	438,6	669,4	679,9	804,5	1231,2	871,9	-29,2
ķīmiskās beramkravas	1064,8	869,2	716,9	587,1	493,8	292,6	-40,7
ogles	5531,7	5877,0	4358,4	1549,8	175,9	1962,0	↑11,1 reiz,
koksnes šķelda	323,6	378,9	467,2	573,1	362,6	404,7	11,6
Lejamkravas	2880,5	1764,6	1590,3	1164,6	987,4	677,4	-31,4
naftas produkti	2845,5	1742,7	1576,4	1141,0	952,5	624,2	-34,5
Ģenerālkravas	2753,0	3402,9	3495,5	3045,2	2930,6	3243,4	10,7
konteineri	1832,9	1996,9	2028,6	1904,2	1738,2	1989,1	14,4
(TEU)	174585	190592	198290	190364	171633	203940	18,8
Roll on/Roll of	145,5	210,5	214,0	105,1	0,0	0,0	0,0
vienības	28890	32976	29056	13975	0	0	0,0
kokmateriāli	643,8	1012,7	1090,2	873,9	1051,5	1177,2	12,0
tūkst. m³	760,3	1182,2	1280,9	1083,2	1354,2	1504,3	11,1
metāli, metāllūžņi	76,4	147,0	143,6	149,5	128,0	56,2	-56,1
Kopā	14879,7	14705,4	13545,1	10059,5	8543,2	9432,3	10,4

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2017.–2022.g. janvāris -maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	3939,1	2426,1	4523,3	923,6	1004,7	2470,3	↑2,5 reiz,
minerālmēsli	164,9	243,6	230,6	100,3	218,3	123,6	-43,4
ogles	2728,8	1393,4	3208,5	245,0	10,7	1872,3	100,0
labība un tās produkti	72,1	101,5	229,7	54,5	212,3	102,6	-51,7
Lejamkravas	5804,0	4814,4	4438,0	3903,4	3107,2	2657,1	-14,5
nafta	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0
naftas produkti	5543,3	4514,9	4131,0	3733,0	2902,0	2363,2	-18,6
Ģenerālkravas	1028,1	1138,9	1060,3	1083,0	1094,2	1224,7	11,9
konteinerizētas kravas	0,0	18,1	1,7	2,8	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	1966	216	153	0	0	0,0
Roll on/Roll of	867,7	937,3	906,4	893,9	948,1	1017,5	7,3
vienības	33797	37478	36146	35952	38860	42162	8,5
kokmateriāli	153,6	179,6	145,9	185,8	143,8	169,9	18,2
tūkst. m³	165,1	197,7	161,5	201,5	162,2	191,6	18,1
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	10771,2	8379,4	10021,6	5910,0	5206,1	6352,1	22,0

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2017.–2022.g. janvāris-maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022./2021., %
Beramkravas	2232,4	2407,4	2360,9	1941,0	1888,6	2167,5	14,8
ogles	723,4	581,4	627,8	181,9	28,8	28,1	-2,4
labība un tās produkti	1045,8	1374,1	1081,3	1074,6	1062,4	1363,1	28,3
celtniecības materiāli	222,6	261,7	380,2	280,0	282,2	294,0	4,2
koksnes šķelda	150,7	94,4	167,7	135,1	205,2	145,6	-29,0
Lejamkravas	223,0	202,7	211,2	247,5	236,3	175,5	-25,7
jēlnafta	12,8	13,0	19,3	12,3	6,4	3,6	-43,8
naftas produkti	187,9	159,8	162,2	190,5	191,2	158,2	-17,3
Ģenerālkravas	435,1	574,5	495,1	464,9	680,6	916,9	34,7
konteineri	24,2	19,0	16,5	24,5	51,2	102,5	↑2 reiz,
skaitis	1657	1394	1330	1473	4054	8604	↑2,1 reiz,
Roll on/Roll of	231,1	311,5	289,1	269,1	461,2	637,8	38,3
skaitis	13308	15929	17590	14215	23870	33998	42,4
kokmateriāli	142,6	214,1	177,6	143,5	152,2	148,4	-2,5
tūkst. m³	161,9	232,1	198,6	166,5	166,4	159,1	-4,4
metāli, metāllūžņi	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	-73,0
Kopā	2890,5	3184,6	3067,2	2653,4	2805,5	3259,9	16,2

Satiksmes ministrijas informācija

Latvijas ostās pieaug Kazahstānas kravu sūtījumi

13. maijā Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks Uldis Reimanis uzturējās vizītē Kazahstānā, kur tikās ar Kazahstānas industrijas un infrastruktūras attīstības ministra vietnieku Ruslanu Baimișevu. Puses pārrunāja iespējas apkalpot Kazahstānas eksporta un importa kravas, izmantojot Latvijas tranzīta koridoru, un abu valstu aviācijas nolīguma saskaņošanu parakstīšanai tuvākā laikā.

Tiekoties ar Karagandas apgabala gubernatoru Ženisu Kasimbeku, tika panākta vienošanās, ka Karagandas apgabala administrācija informēs par apgabalā strādājošajiem uzņēmumiem un to eksporta kravām, kas varētu tikt transportētas caur Latvijas ostām. Ostas savukārt izvērtēs savas iespējas un piedāvās pakalpojumus, tādējādi kāpinot kravu apjomus caur Latviju.

“Iepazīstoties ar vienu no pasaules vadošām ferosakausējumu kompānijām “YDD Ferroalloys” un “YDD Asia Alloys”, guvām kārtējo apliecinājumu tam, ka, meklējot efektīvāko risinājumu loģistikas procesa organizēšanai, liela nozīme ir uzņēmēju dialogam. Svarīgi, ka arī no Latvijas puses ir pārstāvēta nozare kopumā, tostarp Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, kas apvieno privātos uzņēmējus no Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām,” uzsver Uldis Reimanis.

Sadarbība ar Kazahstānu paplašinās, kopš gada sākuma Kazahstānas kravu apjoms caur Latviju ir ievērojami palielinājies. Kazahstānas dzelzceļa kompānijas “Kazakhstan Temir Zholy” izpilddirektors loģistikas jomā Erlans Košibajevs apliecināja labo sadarbību ar “Latvijas dzelzceļu”, kā arī Kazahstānas dzelzceļa gatavību sniegt maksimālu atbalstu Kazahstānas kompānijām, kas vēlas sūtīt savas kravas uz Latviju.

Vizītē Kazahstānā Latvijas delegācija sastāvēja arī Rīgas brīvostas, uzņēmuma “Terrabalt” un Liepājas ostas nomnieku asociācijas pārstāvi, programmā piedalījās Latvijas vēstniece Kazahstānā Irina Mangule.

Latvijas ostas slēdz Baltkrievijas militāro kravu pārvadājumiem

10. maijā tika pieņemts lēmums pārtraukt nolīgumu, kas pieļāva tiešo dzelzceļa satiksmi militāro kravu pārvadājumiem no Baltkrievijas uz trešajām valstīm, izmantojot Latvijas ostas.

Nolīgums par tiešo dzelzceļa satiksmi militāro kravu pārvadājumiem no Baltkrievijas Republikas uz trešajām valstīm, izmantojot Latvijas Republikas ostas, ar valdības lēmumu tika pieņemts 1994. gada 25. janvārī, kad Latvija vēl nebija iestājusies Eiropas Savienībā un NATO. Tagad Latvijai ir saistošas šo starptautisko organizāciju tiesību normas, un nolīgums ar Baltkrieviju nav piemērots šīm normām.

Baltijas valstis un Polija meklē kopīgus risinājumus Ukrainas preču transportēšanai

Baltijas valstis un Polija ir gatavas palīdzēt Ukrainai meklēt jaunus loģistikas virzienus, lai nodrošinātu kara skartajai valstij iespēju eksportēt saražotos lauksaimniecības produktus. Šo jautājumu satiksmes ministrs Tālis Linkaits apsprieda Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Polijas transporta nozares ministru sarunās ar Ukrainas infrastruktūras ministru Oleksandru Kubrakovu un Ukrainas agrārās politikas un pārtikas ministru Mikolu Solski.

Tālis Linkaits norāda, ka visas trīs Latvijas lielās ostas un tajās esošie graudu termināļi ir gatavi apstrādāt Ukrainas kravas, taču lielākā problēma pašlaik ir kravu nogādāšana līdz Baltijas valstīm. Latvija ir gatava strādāt kopā ar Lietuvas, Polijas un Ukrainas kolēģiem, lai meklētu risinājumus šai problēmai.

"Ukrainas kolēģu apņēmība un darbs šajos izaicinājuma pilnajos laikos ir apbrīnā vērts, un Latvija ir gatava ar visiem iespējamiem resursiem atbalstīt centienus turpināt eksportēt Ukrainas saražoto lauksaimniecības produkciju," sacīja Tālis Linkaits.

Ukraina ir viens no lielākajiem graudaugu produktu eksportētājiem



"VIA LATVIA" stendā Roterdamā viesojas Latvijas vēstniece Nīderlandē Aiga Liepiņa (centrā), Lāsma Āboliņa, Inga Ieviņa, Inese Matisone, Elīna Luca, Igors Udodovs, Raitis Tukans, Uldis Reimanis un Ansis Zeltiņš.

pasaulē, taču kara dēļ tā nevar izmantot savas ostas Melnajā un Azovas jūrā. Ukrainas infrastruktūras ministrs sanāsmē pauda, ka ir būtiski šajā situācijā meklēt jaunus loģistikas virzienus, lai iespējami mazinātu risku samazinātai pārtikas pieejamībai pasaulē.

Latvijas ostas un biznesa kompānijas ar "VIA LATVIA" zīmolu piedalās izstādē Roterdamā

Latvijas ostas kopā ar transporta un loģistikas nozares uzņēmumiem ar vienoto zīmolu "VIA LATVIA" bija pārstāvētas Roterdamā notikušajā starptautiskajā izstādē "Breakbulk Europe 2022", kas ir globāls ostu nozares kontaktu forums un bija pulcējis pārstāvjus no 120 valstīm. Izstādes laikā izveidoti vairāki kontakti ar kravu pārvadātājiem un kuģošanas līniju pārstāvjiem, kuri izrādījuši interesi izmantot Ventspils ostas pakalpojumus. Pārrunātas iespējas sadarbībai ostu digitalizācijas jomā, ostu iesaistē alternatīvās



Igors Udodovs (centrā) izstādē Roterdamā.

enerģijas attīstībā, kā arī citi jaunatājumi. "Ventspils osta patlaban ir jauna attīstības posma priekšā gan globālu, gan vietēja mēroga norišu ietekmē, tāpēc jaunu sadarbības ceļu meklēšana tieši šobrīd ir īpaši nozīmīga. Ir gandarījums redzēt, ka transporta un loģistikas nozare šajos izaicinājumu pilnajos apstākļos ir vienota un gatava pārmaiņām," sacīja Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs.

Ventspils ostā veic kuģu ceļu ārkārtas padziļināšanu

Pabeigts Ventspils ostas kuģu ceļu ārkārtas padziļināšanas darbu pirmais posms, atbrīvojot kuģu ceļus no aptuveni 100 tūkstošiem kubikmetru smiltis, ko gada sākumā bija sanesuši stiprie vēji. 15. maijā, beidzoties zivju nārsta laikam, darbi tiks pabeigti, pilnībā atjaunojot dziļumus ostā.

Aizvadītās ziemas stiprie vēji īpaši negatīvi ietekmēja kuģu ceļus, tāpēc Ventspils brīvostas pārvalde papildus dziļumu ikdienas uzturēšanai piešķir padziļināšanas kuģi "Hegemann I" ārkārtas padziļināšanas darbu veikšanai. Lai pilnībā atjaunotu dziļumus kuģu ceļā, jāizrok vēl aptuveni 50 tūkstoši kubikmetru. Ārkārtas padziļināšanas darbiem Ventspils brīvostas pārvalde plānojsi izlietot līdz 667 000 eiro. Ostas dziļumu kontrole un uzturēšana ir viena no Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijām, lai nodrošinātu ostas teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem labākos apstākļus biznesa attīstībai.



Gunārs Anšņš Liepājas domē
uzņem NATO delegāciju.

Liepājā vizītē ierodas NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa

Ostas vizītē Liepājā ieradās NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa, kuras sastāvā ir Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis", Igaunijas mīnu meklētājs M314 "Sakala", Nīderlandes mīnu meklētājs M860 "Schiedam", Beļģijas mīnu meklētājs M924 "Primula", Norvēģijas kuģis M343 "Hinnoy" un M1063 "Bad Bevesen" no Vācijas. Vizītes laikā grupas virsnieki apmeklēja pilsētas domi, kur tikās ar domes priekšsēdētāju Gunāru Anšņņu.

Dalībvalstu kuģu ostu vizītes tiek rīkotas, lai uzskatāmi demonstrētu alianses ciešās operacionālās un starpvalstu saiknes, taču vienlaikus tādās reizēs tiek izmantota iespēja papildināt kuģu apgādes krājumus. Pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki, spējot nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā. Liepājā bija ieradušies viena no četrām šādām kuģu grupām. ■



Rīgas Eksportostas dienvidu daļā būvēs "Riga RoPax Terminal"

27. maijā tikās Rīgas brīvostas pārvaldes, Rīgas domes, Satiksmes un Ekonomikas ministriju pārstāvji, teritorijas plānošanas uzņēmums SIA "Metrum", igauņu arhitektūras biroja "R-Konsult OU" darbinieki un citi RoPax termināļa celtniecības projektā iesaistītie, lai apspriestu jaunā Rīgas pasažieru termināļa projekta attīstību.

Jaunā RoPax termināļa projekts paredz publiski izmantojamu ūdensmalu, jaunas komercietelpas, radošās telpas, plašākas mazumtirdzniecības iespējas un modernu infrastruktūru pasažieru un ro-ro kravu apkalpošanai, kā arī labiekārtotu publisko telpu un papildu infrastruktūru kruīza kuģu apkalpošanai. RoPax projekta attīstītāji kopā ar "Deloitte Latvia" jau 2021. gada nogalē veica tirgus izpēti, kas ļāva secināt, ka šāda termināļa izbūve ievērojami veicinās Rīgas ostas konkurētspēju. Šā gada pirmajā pusē izstrādāts termināļa skiciņu projekts, sagatavoti sadarbības piedāvājumi kruīza un prāmju līnijām, un tagad galvenais uzdevums ir nodrošināt lokālplānojuma apstiprināšanu.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: "Moderns, mūsdienīgs pasažieru terminālis Rīgai ar tās ziemeļvalsts metropoles ambīciju bija vajadzīgs jau sen. Savukārt mūsu galvaspilsētas potenciālu kruīzu tūrisma segmentā skaidri apliecina šā gada sezonai pieteiktais rekordliels kuģu vizīšu skaits. "Riga RoPax Terminal" projekts un iecerētais darbības modelis rada labus priekšnosacījumus gan pasažieriem, gan arī pārvadātājiem, lai Rīga kļūtu par prāmju un kruīzu līniju mājas ostu, kas spēj droši uzņemt un kvalitatīvi apkalpot gan pastāvīgās līnijas, gan Rīgā ienākošos kruīza kuģus. Tās būtu jaunas darba vietas un ienākumi kā galvaspilsētas, tā visas Latvijas ekonomikai, ieguvums Rīgas kopējam tēlam, kā arī tūrisma



un pakalpojumu sektoram. Tagad visiem projektā iesaistītajiem kopīgi jāstrādā, lai vīzija par jaunu pasažieru ostas termināli iegūtu reālas aprises un īstenotos saskaņā ar izvirzītajiem termiņiem un plānu."

"Riga RoPax Terminal" projekta vadītāja Jūlija Bērziņa: "Pašlaik aktīvi strādājam pie tā, lai projektam piesaistītu investorus. Pirms pāris nedēļām devāmies uz pasaulē lielāko kruīza industrijas forumu "Seatrade Cruise Global", kas norisinājās Amerikas Savienotajās Valstīs. Martā piedalījāmies starptautiskajā nekustamā īpašuma un investīciju forumā "MIPIIM 2022" Francijā. Pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā ir gana daudz izaicinājumu, bet arī neizmantotas iespējas. Redzam, ka par Rīgu un modernu pasažieru, kruīza un ro-ro kravu termināli ir interese, kas paver iespēju mūsu galvaspilsētai ierindoties Eiropas kruīza kuģu ostu kartē, un ne tikai. Arī "Rail Baltica" projekta attīstība rada nepieciešamību pēc moderna pasažieru termināļa, kas kļūtu par vienu no trim Rīgas mobilitātes balsta mezgliem, nostiprinot sauszemes, gaisa un ūdens satiksmi."

Tiek plānots, ka 2025. gadā Rīgas Eksportostas dienvidu daļā darbu sāks jauns pasažieru un ro-ro kravu terminālis "Riga RoPax Terminal", kas Rīgā nodrošinās prāmju pasažieru modernu un videi draudzīgu apkalpošanu un radīs jaunas iespējas ro-ro kravu apjoma pieaugumam. ■

“Scandic Line” sāk regulārus *ro-ro* kravu pārvadājumus starp Rīgu un Sodertāli

No 1. jūnija līnijas operators “Scandic Line” sācis regulārus *ro-ro* kravu pārvadājumus starp Rīgas un Sodertāles ostām, iezīmējot jaunu loģistikas ceļu no Rīgas uz Skandināviju dažāda tipa kravu pārvadāšanai.

Svinīgajā jaunās prāmju līnijas atklāšanas ceremonijā Rīgas Centrālajā terminālī piedalījās līnijas operators “Scandic Line” vadītājs Zigmunds Jankovskis, padomes priekšsēdētājs Ēriks Laidvē un padomes loceklis Kalle Konsaps, līnijas aģenta Zviedrijā “Svecon Freight” vadītājs Daniels Berglinds, kuģa “Midas” īpašnieka “Godby Shipping” vadītājs Dans Mikols, Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps un pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, kā arī Rīgas Centrālā termināļa valdes priekšsēdētājs Rolands Gulbis.

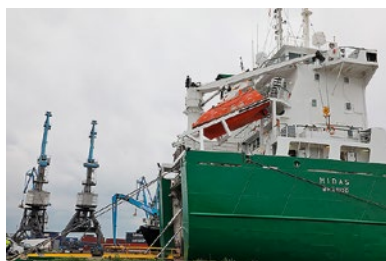
Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps: “Lai Rīgas osta attīstītos, ir jāstrādā pie kravu apjoma pieauguma, tajā skaitā pie jaunu loģistikas ķēžu izveides un jaunu pārvadājumu veidu attīstības. Rīgas osta ir viena no retajām reģionā, kur nav pastāvīgas *ro-ro* kravu pārvadājumu līnijas, tāpēc jo īpaši svarīgi, ka turpmāk uzņēmējiem būs iespēja izmantot jaunu loģistikas ceļu, kas turklāt pavērs iespēju arī ostai audzēt kravu apjomus un piesaistīt arvien jaunus klientus.”

“Scandic Line” līnija turpmāk nodrošinās kravu pārvadājumus, pieņemot transportēšanai visa veida *ro-ro* kravas – autoceltnus, karavānas, kempurus, lauksaimniecības tehniku, traktoros u.c. transportlīdzekļus, kā arī autovilcējus un piekabes, visu veidu pašpiedziņas un bezmotora tehniku, kravas uz mafi-treileriem, projektu kravas, kā arī visu veidu konteinerus. Jaunā līnija paredzēta arī negabarīta un/vai smagsvara projektu kravu pārvadāšanai, kas ne vienmēr iespējams ar *ro-pax* tipa prāmjiem, ko apkalpo citās Latvijas un kaimiņvalstu ostās.

Paredzēts, ka 108,5 metrus garais un 17 metrus platais kravas auto-transporta prāmis “Midas” no Rīgas Centrālā termināļa kursēs trīs reizes



Viesturs Zeps (centrā) atklāj jauno prāmju līniju.



nedēļā katrā virzienā, sākumā apkalpojot vietējos klientus, taču perspektīvā plānots piesaistīt arī tranzīta kravas no Ķīnas un Vidusāzijas valstīm, līnijā nodrošinot ikdienas reisus ar diviem prāmjiem.

“Zviedrijā šobrīd notiek intensīva būvniecība, kur iesaistīti arī daudzi Baltijas valstu ražošanas uzņēmumi, kuru produkcijas transportēšanai Rīgas un Sodertāles ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga,” līnijas priekšrocības min Zigmunds Jankovskis, līnijas operators “Scandic Line” vadītājs.

“Līdz šim Rīgas reģionā izvietoto ražotņu un loģistikas centru produkciju kompānijas bija spiestas vest uz

aptuveni divsimt līdz trīs simt kilometru attāļajām ostām Klaipēdā vai Ventspilī, no kurienes tās tālāk pa jūras ceļu transportēja uz Zviedriju. Jaunais jūras savienojums transporta un loģistikas uzņēmumiem atvieglos plānošanu, samazinās loģistikas izmaksas, atslogos Latvijas ceļus no daudzām smagsvara kravām, kā arī samazinās kaitīgo izmešu daudzumu,” skaidro Zigmunds Jankovskis.

“Mainoties loģistikas ķēdēm, šobrīd jo īpaši svarīgi veidot jaunus, stabilus kravu piegādes ceļus un stiprināt Rīgas un Latvijas pozīcijas globālajās kravas transporta plūsmās. Skandināviju uzskatām par perspektīvu tirgu. Pēc “Tallink” *ro-pax* līnijas darba pārtraukšanas šis segments Rīgas ostā palicis brīvs, tāpēc ir gandarījums par tiešā savienojuma ar Zviedriju atjaunošanu. *Ro-ro* segments ir aktuāls, un ceram jau drīzumā Rīgā sagaidīt vēl kādas *ro-ro* līnijas ienākšanu savienojumā ar kādu no Centrāleiropas ostām,” uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■

Latvijas transporta nozare ar vienoto zīmolu "VIA LATVIA" piedalās izstādē "Breakbulk Europe 2022"

Izstādē Rīgas brīvastai bija iespēja tikties ar pārstāvjiem no "Duisport" holdinga kompānijām, tai skaitā "Duisport Packaging", kas nodrošina dažādu specifisku projekta kravu nostiprināšanu un iepakojšanu pirms pārvadāšanas. Tāpat bija tikšanās ar Norvēģijas kuģu operatoru "Baltic Lines", kas jau

tagad aktīvi nodrošina pārvadājumus no Rīgas ostas un plāno paplašināt darbību Rīgā. Izstādes laikā virkne loģistikas kompāniju izrādīja interesi par iespējām no Rīgas brīvastas nosūtīt *ro-ro* kravas uz centrālo Eiropu, tāpat bija liela interese par alternatīviem kravu koridoriem virzienā uz un no Ukrainas. ■

Ventspils brīvastā turpinās priekšostas krasta nostiprinājumu atjaunošana

Ventspils brīvastā turpinās priekšostas krasta nostiprinājumu atjaunošana aptuveni 740 metru garumā no Ziemeļu mola līdz "Baltic Coal terminal", kas izmaksās gandrīz divus miljonus eiro. Būvniecības līgums par 1 606 500 eiro (bez PVN) noslēgts ar AS "BMGS", būvuzraudzību veic SIA "Islīena V", autoruzraudzību SIA "Inženieru birojs "Kurbada tilti"". Būvdarbus plānots pabeigt 2023. gada sākumā, līdz ar ko būs noslēdzies viss vairāk nekā 18 miljonu eiro vērtais Ventspils brīvastas hidrotehnisko būvju atjaunošanas projekts.

Intensīvas ekspluatācijas un dabas apstākļu ietekmē kuģošanas infrastruktūra noveco un ar laiku var nespēt pietiekamā kvalitātē nodrošināt prasībām atbilstošu ostas akvatorijas aizsardzību no vēja un viļņu postošās ietekmes. Visvairāk ārējās vides un laika apstākļu radītajai ietekmei ir pakļauta Ventspils brīvastas priekšostas akvatorija, kuru šķērso visi Ventspils ostā ienākošie kuģi.

Kopš 2018. gada Ventspils brīvastas pārvalde īsteno kompleksu priekšostas infrastruktūras atjaunošanu. Jau atjaunots Dienvidu mols un krasta stiprinājumi pie Dienvidu mola, atjaunots Ziemeļu mols, bet šogad pienākusi kārta priekšostas krasta stiprinājumu daļai. ■

Kruīza kuģi ienāk arī Ventspilī

Ievērojot tradīciju īpaši sveikt kruīza kuģus, kuri ostā ieradušies pirmo reizi, ar kuģa kapteini un komandu tikās Ventspils brīvastas pārvaldnieks Andris Pūrmalis un termināļa "Noord Natie Ventspils Terminals" komercdirektors Artis Šenkevics.

Lai gan Ventspils nav tipisks kruīzu mērķis, pamazām par to rodas interese, un "Noord Natie Ventspils Terminals" ir atbilstoša infrastruktūra pasažieru prāmju uzņemšanai. Jau 2022. gada vasaras sākumā saņemti vairāki pieteikumi Ventspils apmeklējumam 2023. gadā. ■

Piedāvā Kazahstānai veidot jaunas loģistikas ķēdes caur Latvijas ostām

Rīgas brīvastas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš kopā kolēģiem no Satiksmes ministrijas un Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas uzturējās darba vizītē Kazahstānā, kur tikās ar reģiona gubernatoru Ženisu Kasimbeku un apmeklēja vairākas metalurģiskās un ogļu bagātināšanas rūpnīcas, tai skaitā ferosakausējumu un mangāna sakausējumu rūpnīcu "YDD Karagandy Ferroalloy Plant",



Vizītes laikā Kazahstānā.

kuras produkcija jau tagad konteineros tiek transportēta uz Rīgas brīvastu. Vizītes laikā ar Kazahstānas uzņēmējiem un amatpersonām pārrunātas turpmākas sadarbības iespējas, lai veicinātu Kazahstānas eksporta kravu, īpaši konteinerizēto kravu pārvadājumus, izmantojot gan esošās, gan veidojot jaunas loģistikas ķēdes caur Latvijas ostām uz Skandināviju un Rietumeiropu. ■



Daugavas akvatorijā notiek unikāla testēšana

Daugavas akvatorijā notiek unikālā Rīgas brīvastas flotes vajadzībām iegādātā peldošā drona "OTTER" testēšana. Tas Latvijā ir pirmais šāda tipa drons jeb autonomas bezpilota peldlīdzeklis, ko var izmantot dažādu vides parametru uzmērīšanai. Drons ir aprīkots ar daudzstaru dziļuma mērīšanas sistēmu, kas piemērota lietošanai ostu akvatorijās, piekrastes un Latvijas iekšējos ūdeņos. "OTTER" nodrošina 100% gultnes reljefa

uzmērījumu, kas veicina kuģošanas drošību, kalpo satiksmes organizēšanai un attīstības plānošanai. ■



Liepājas jahtu ostā plīvo Zilais karogs

3. jūnijā Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks Liepājas jahtu ostā svinīgi uzvilka starptautisko vides kvalitātes sertifikātu – Zilo karogu, kas reizē ir simbolisks jaunās sezonas sākums. Liepājas jahtu osta šogad ir vienīgā jahtu osta Latvijā, kas saņēmusi Zilo karogu.



Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks atzina, ka Liepāja var lepoties ar modernu jahtu ostu un kvalitatīvu servisu burātājiem, nodrošinot, ka jahtas var pietāst pašā pilsētas centrā, lai ceļotāji izbaudītu Liepāju un tās plašo kultūras un atpūtas piedāvājumu.

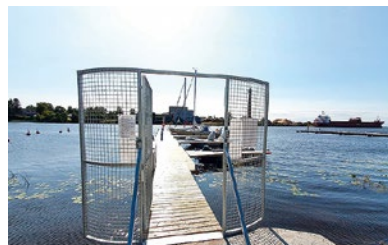
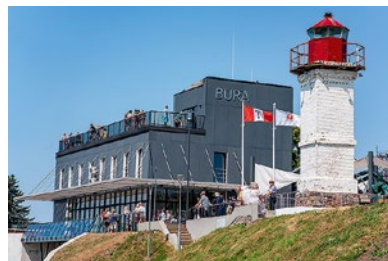
Kā uzsvēra Liepājas jahtu ostas kapteinis Kārlis Kints, šogad ienākušas jau 17 jahtas, lai arī laika apstākļi nelutina, kas aizkavējis aktīvās burāšanas sezonas sākumu. "Pēdējos divos gados jahtu plūsma bija mazāka, jo līdz ar Covid-19 bija noteikti epidemioloģiskie ierobežojumi. Grūti arī prognozēt, kāda būs aktivitāte šogad. Karadarbība Ukrainā noteikti ietekmēs jahtu plūsmu no Vācijas, bet, iespējams, pamudinās Zviedrijas un Somijas burātājus atklāt jaunus galamērķus, to skaitā Liepāju," sacīja Kārlis Kints.

Jau otro sezonu Liepājas jahtu osta sāk jaunā veidolā ar modernām pietāstnēm un glītu servisa ēku. Liepājas SEZ pārvalde INTERREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55) ietvaros īstenoja projektu "Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības 1. kārtā". Liepājas jahtu ostas modernizācija un būvniecība bija ilgi gaidīts un ļoti nepieciešams projekts, lai Liepājā burātājiem piedāvātais serviss neatpaliktu no citām Baltijas jūras jahtu ostām. Svarīgi, ka tika uzbūvēta servisa ēka, kurā vienuviet ir birojs un nepieciešamie pakalpojumi. Ir uzstādīts nožogojums noejai uz peldošajām pietāstnēm un videonovērošanas sistēma, kas uzlabo vispārējo drošību, un nodrošināts bezmaksas Wi-Fi visā jahtu ostas teritorijā.■

Latvijas jahtu ostas sezonai sagatavojušās

Jahtotāju servisa ēku "Bura" Salacgrīvā nodeva ekspluatācijā 2020. gadā, realizējot Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmu "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" (EST-LAT Harbours).

Ostā ir divas peldošās pietāstnes ar "fingeriem", tauvošanās bojām, 40 jahtu vietām. Pie jahtu pietāstnes var piebraukt jahtas ar iegrimi līdz 2,3 metriem. Šeit darbojas airēšanas

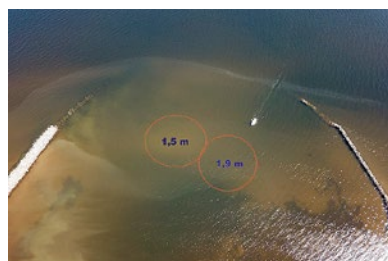
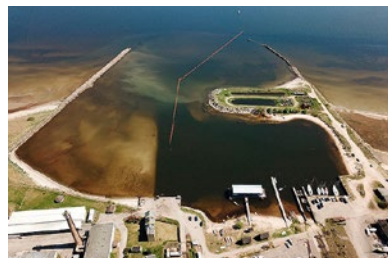
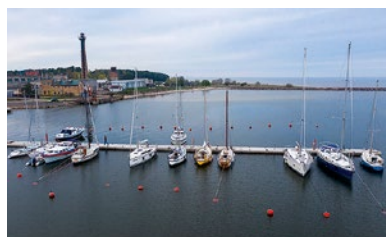


un jauno burātāju skola. 2022. gada sezonā katru piektdienas vakaru te notiek muzikālais "Saulrieta stekis".■

Engure aicina jahtotājus un lūdz visus būt uzmanīgiem

Šogad dziļums Engures ostā ir 1,9 metri (mērīts 5. maijā, ūdens līmenis bija aptuveni 10 cm zem normas). Tuvojoties ostai, jāvadās pēc vadlīnijas, ko veido piektais vertikālais melnais stabs uz saldētavas no ziemeļu puses un apaļās mājiņas (mīnērālūdens sūkņu māja) jumta kore. Pa šo vadlīniju jāseko, kamēr jahta iziet uz oriģinālo ostas vadlīniju. Tad tālāk iekšā ostā.

Jāuzmanās no dienvidu mola gala zemūdens akmeņiem un no sēkļa vadlīnijas ziemeļu pusē, jau tuvojoties ostā pirmajam zivju stekim.



Dziļums uz vadlīnijas pret ziemeļu mola akmeņu krāvuma galu ir aptuveni 1,5 metri. Turpinās ostas padziļināšanas darbi.■

No buru kuģa “Sedovs” līdz jahtai “Itoja”

Kad aicināju Dmitriju Sjomkinu uz sarunu par viņa vaļasprieku burāšanu, Dmitrijs atbildēja īsi un konkrēti – to nevarot izstāstīt, tas ir jāizjūt, dodoties kaut vai nelielā izbraukumā ar buru jahtu. Un tā nu mūsu “apkalpe” ar Dmitrija jahtu “Itoja” devās ceļā. Es apzinīgi centos pildīt divus svarīgus uzdevumus – neievelties ūdenī un nedabūt pa galvu ar to, ko jahtotāji, šķiet, sauc par grotbomi. Mans vīrs veikli apguva stūresvīra amatu, savukārt Dmitrijs darīja visu pārējo. Kad no Daugavas līcī iebraucot mūs sagaidīja jau tīri nopietna vilņošana, skatoties, kā Dmitrijs viens pats nomaina buras, prātā nāca dzirdētais par gadījumiem, kad jahtas kapteinis iekritis ūdenī, un ko tad nu pakalpalicējiem vajadzējis darīt. Protams, uz “Itojas” nekas tāds nenotika.

Par sevi Dmitrijs saka, ka gandrīz viss, ko viņš dara, saistīts ar ūdeņiem – apguvis stūrmaņa profesiju, kļuvis par kuģu kapteini, paralēli darbam jūrā sācis strādāt “Novi-kontas” Jūras koledžā, un arī brīvais laiks saistīts ar ūdeņiem – ar burāšanu. Viņa tēvs brīnījies, kur dēls to “sagrābstījis”?

“Dzimis un audzis esmu īstā “jūras valstī” – Baltkrievijā! Turklāt no manas ģimenes neviens nav saistīts ar jūrniecību. Taču es jau kopš 6. klases biju aizrāvēs ar domu par jūru. Skatījos filmas, lasīju grāmatas, piemēram, par Portarturu, par “Auroru” – laiku vēl pirms revolūcijas. Kāpēc tas mani tik ļoti ieinteresēja, nūdien nezinu. Mācīties devos uz Kaļiņingradu. Un tieši studiju gados sāku aizrauties ar burām un burāšanu, jo prakse bija uz leģendārā buru kuģa “Sedovs”. Tāda kuģa vadīšana – tā ir vesela zinātne! Protams, no sākuma bija ļoti bail, kad bija jākāpj mastā, ceļgali drebēja! Kad noņēmām buras, tad tikai īsti ieraudzīju, cik tas masts ir tievs! Un tu stāvi uz vienas virvītes apmēram 50 metru augstumā! Taču pagāja neilgs laiks, un tad jau bija “āķis lūpā”, atceras Dmitrijs.

Rīgā Dmitrijs nonācis, kā pats smejas, klasiskā variantā – kadets no Baltkrievijas, studente no Rīgas, liela mīlestība un jauna ģimene. “Strādāju “Latvijas kuģniecībā”, kļuva par kapteini, galvenokārt vadīju ķīmiskos tankkuģus.” Taču arī uz tankkuģa strādājot, burāšana netika aizmirsta.

Pašam sava jahta – tas bijis ilgi lolots sapnis. Dmitrijs sapratis, ka viņam nevajag jahtu piknikiem un citām rāmām izpriecām, bet tieši ātru sporta

Dmitrijs Sjomkins ar sievu Viktoriju uz “Itojas”.



jahtu, ar kuru “pāplosīties”, lai būtu interesanti, un uz kuras atpūta patiesībā ir nopietns darbs. Kaut “Itoja” ir sacensību jahta, sacensības Dmitriju īpaši nevilina, viņam izbraucieni ar jahtu ir tikai paša priekams. Līdz šim viņš vairāk kuģojis nosacīti netālu no Rīgas, taču iepļānojis šovasar doties uz Mērsragu un Roju. “Tāpēc arī iegādājos radiolokācijas atstarotāju – lai mani var redzēt!” Dmitrijs rāda “Itojas” jaunāko aprīkojumu. “Man patīk pats jahtas vadīšanas

►►► 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

process – nevis tikai zināt, ko un kā darīt, bet arī izjust. "Itoja" savas konstrukcijas dēļ neiet tieši pa vējam, tā ar stūri nedaudz jāpagriež, lai vēju varētu uztvert. Tā izjūta ir ļoti svarīga."

Dmitrijs saka, ka ar viņa jahtu iespējami divu veidu izbraukumi – romantiskais un ekstrēmais. Ekstrēmajam nepieciešama pieredzējusī apkalpe, jo tad jau sākas nopietns darbs. "Maksimālais vēja ātrums šādai jahtai ir 10 metri sekundē. Šodien mums ir optimālais vējš – četri līdz seši metri sekundē. Ja vējš stiprāks par 10 metriem sekundē, tad jahta vairs neiet uz priekšu, bet praktiski stāv uz vietas. Mēs savu braucienu pa Daugavu sākām ar grotburu, jūras līcī to nomainījām uz fokburu, un ar to arī burājam atpakaļ līdz ostai. Ja būtu abas buras, tad jau būtu tāda aktīva skraidīšana no viena borta uz otru. Savukārt genakeru šodien neizmantojām, tā saglabājot romantisko burāšanas veidu," skaidro jahtas kapteinis.

Sestdienas esot Dmitrija tradicionālās jahtošanas dienas. Trīs četras stundas – tad jau arī pietiekot, arī fiziskā slodze sanākot pietiekama. Parasti Dmitrijs burā kopā ar ģimeni vai draugiem. "Ja gribam papikņot, tad pietājam krastā, uz jahtas tas īsti nav izdarāms. Taču jahtai ir enkurs, un tas dod iespēju apstāties un nopeldēties. Dēlu burāšana īsti neinteresē, viņš jau no mazotnes kā uzkāpj uz laivas, tā liekas gulēt. Kādreiz palūdzu viņam kaut ko izdarīt, bet, kamēr viņš "pieslēdzas", tikmēr jau vairs nevajag. Savukārt meitu viss interesē – kāpēc tas ir tā, un kāpēc šitas šitā? Kā tas strādā un kā šitas darbojas? Nu gan bērni jau izauguši lieli," piebilst Dmitrijs.

Kādēļ jahtai tāds īpatnējs vārds – "Itoja"? Jahtas kapteinis skaidro: "Manai sievai vārds ir "Viktorija", bet viņas mazais brālis savulaik nevarējis šo vārdu izrunāt, tādēļ to saīsinājis līdz "Itoja". Kad vajadzēja dot vārdu jahtai, prātoju – Viktoriju ir daudz, nebūs taču interesanti, ja man būs "Viktorija 4" vai "Viktorija 5", bet "Itoja" nav nevienam!"

Sarma Kočāne

Skultes osta vērienīgi svinēs ostas svētkus

Skultes ostas svētku laikā divus vakarus – 12. un 13. augustā – Skultes ostas teritorijā tiks piedāvāta bagātīga mūzikas programma

12. augustā būs koncerts ostas atmosfēras un mierīga vasaras vakara baudītājiem. Uztāsies Laimis Rācenājs ar orķestri, sekos vakara īpašie viesi – Raimonds Pauls, Latvijas Radio bigbends un solisti Ance Krauze un Daumants Kalniņš. Savukārt 13. augustā būs izklaides

Ostas svētki

12. & 13. augustā
Skultes ostā

Raimonds Pauls
Latvijas Radio Bigbends
Ance Krauze
Daumants Kalniņš
Queentessence
Rihards Saule
Laimis Rācenājs
Mazais Princis



un pozitīvu emociju vakars, kuru iesāks "Queen" mūzikas koncertšovs "Queentessence" un Rihards Saule un turpinās grupa "Mazais princis" ar programmu "Mīlestības retrīts".

Bibliokuģis uzvelk buras Burtniekos

Salacgrīviešu biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" šīs vasaras aktivitātes uzsāka Salacas baseinam un Vidzemei simboliskā vietā – Burtniekos, kur arvien vēl dzīvas teiksmas par nogrimušo gaismas pili un vietējie zvejnieki nav zaudējuši prasmes audzēt un ķert slavenos Burtnieka zandartus. Skolā uz tikšanās ar dzejnieku Viku un Bibliokuģa komandu bija ieradusies patiesi ieinteresēti 7. – 9. klašu skolēni, jo salacgrīviešu uzsāktais projekts "Valdemārs. Viks. Indiāņi" ir gana intriģējošs. Pirms sarunas ar Viku Bibliokuģa bomanis Gints Šimanis jauniešiem atgādināja par vairākiem mūsu kultūrvēsturē būtiskiem notikumiem – tuvojas pirmās Latvijā dibinātās bibliotēkas piecsimtgade (2024), pirmās latviešu grāmatas piecsimtgade (2025) un mūsu pirmās latviešu pašu dibinātās bibliotēkas iniciatora un jurniecbas izglītības veicinātāja Krišjāņa Valdemāra divsimtgade (2025). Šo nozīmīgo jubileju zīmē sarunu par lasīšanu un grāmatu krāšanu uzsāka Bibliokuģa idejas autore Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa, atzīmējot nepieciešamību visām Salacas baseina skolām un bibliotēkām apvienot spēkus – popularizēt lasīšanu, būt draugos ar drukāto vārdu, jo moderno tehnoloģiju laikā mēs nedrīkstam noniecināt grāmatu kā cilvēka izglītības un gara gaismas izaugsmes pamatu. Dzejnieks un iemīļotais bērnu grāmatu autors Viks pilnībā iejutās indiāņa ādā, stāstot un rādot, kas ir baltais cilvēks un kas indiānis. Te nu svaru kausi nosvērās par labu indiānim kā sirdsskaidram aborigēnam, kamēr baltais cilvēks savā evolūcijā ir paspējis sastrādāt daudzus un dažādus nedarbus. Viks gan šoreiz kautrējās nodungot paša sacerēto indiāņa himnu, līdz kāds puisis jau bija piesavinājis grāmatu ar tās notīm, lai uzmeklētu klavieres vai kādu labāku dziedātāju. Tiesa, grāmata



Pirms sezonas atklāšanas Bibliokuģi apmeklēja Saeimas deputāte valodniece Janīna Kursīte – drīzumā būs sarunas par piekristniekiem. Roberta Ķipura foto.

atradās, un nākamajā tikšanās reizē droši vien sastapsim arī dūšīgākos dziedātājus. Bibliokuģa kultūrizglītojošais projekts turpināsies visu vasaru, uzrunājot meitenes un zēnus jaunsargu nometnēs Ziemeļvidzemē, motivējot lasīt grāmatas un gatavoties nākotnes arodiem, ko visnotaļ ieteicams saistīt ar jūru. To sarunā ar jauniešiem ieteica likt aiz auss zīmola "Latvietis" popularizētājs Raivis Struncens, rosinot skolēnus izcelt būtisko Burtniekos – "Vai tu zini, kādēļ es lepojos ar Burtniekos?", jo Salaca savu teicējumu sāk tieši no Burtnieka, nesdama seno laiku viedās domas, kas nav zaudējušas aktualitāti arī mūsdienās. Ciklu "Valdemārs. Viks. Indiāņi" atbalsta Valsts kultūrkapitāla fonds, Vidzemes plānošanas reģions un AS "Latvijas valsts meži".

Gints Šimanis

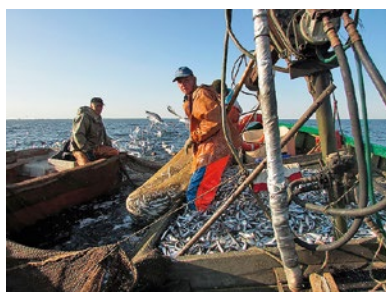
Atgriezies Reņģēdāju festivāls Salacgrīvā

Kad pār Salacgrīvu pārveļas dūmu mākonis ar kūpinātu reņģu aromu no AS "Brīvais vilnis" zivju apstrādes kompleksa tuneļkrāsnīm, lieki atgādināt, ka pilsētā Salacas krastos tuvojas tradicionālais Reņģēdāju festivāls.



No stāvvadiem reņģes 21. maijā smēla un krastā veda ilggadējie festivāla atbalstītāji – kuivižnieki Jānis Krūmiņš un Andris Skuja, kuru dzimtas paaudžu paaudzēs saistītas ar piekrastes zveju. Andris turklāt vēl paspējis ierīkot savu gleznu izstādi Salacgrīvas bibliotēkā, neiebilstot pret nosaukumu "Ar zvejnieka zābakiem un bez molberta".

Festivāla idejas autors un satura veidotājs Dzintris Kolāts atzīst, ka šogad tiek akcentētas pavārmeistaru individuālās prasmes. "Reņģu sēta" lika trūkties pat visizsmalcinātākajām garšas kārpiņām. Kā stāsta "Reņģu sētas" saimniece Marita Upīte-Birkenberga, tūlīt pēc desmitiem sava amata meistari kērās pie darba, lai taptu visnotaļ eksotiski ēdieni, kuru pagatavošanai bija atvēlētas vien pāris stundu. Šefpavārs Māris Jansons, kurš iepriekš vienmēr vadījis Pavāru maču žūriju, šoreiz pats lika lietā pirms astoņiem gadiem tapušu recepti – viegli marinētas reņģītes. Viņš uzskata, ka vislabākie cilvēki esot tie, kuriem garšojot reņģes, tātad gandrīz visi tautieši. Savukārt Ināra Siliņa no Mārupes cepa reņģes marokāņu gaumē jeb "mammās" un "papas". Tas gan prasīja uzmanību un pacietību, bet, liekot lietā eksotiskas garšvielas, viss izdevās lieliski. Kuivižniece keramiķe Dace Asne visus svētku viesus lutināja indiāņu gaumē – cepa reņģes mālos. Visiem reņģēdājiem viņa bija sagatavojusi arī pārsteigumu – savu jauno recepti "reņģe šokolādē". Tika vārīta šokolāde, bija pat īstie produkti no Āfrikas, palmu eļļu ieskaitot. Ēdienu paraugus interesenti varēja degustēt pret nelielu ziedojumu, ko sadalīja



brālīgi: puse Ukrainas atbalstam, puse – pavāru darba nodrošināšanai.

Prātnieki varēja parādīt savu erudīciju Adriana Gintera vadītajā spēlē "Ko tu zini par Salacgrīvu?". Protams, tika baudītas Ilonas Trēziņas un Armanda Belasika gatavotās reņģu uzkodas, lai būtu spēks stāties pretī šaha lielmeistarei Danai Reizniecei-Ozolai. Jā, arī vilkt virvi un uzrāpties umurkumurā, mest bumbas un dzert ātri alu miesiņu konkursā, jo šim festivālam par godu "Lembužu alus" ir radījis divas jaunas šķirnes – reņģēdāju sievu un vīru alu. Kad tas ar mēru baudīts, nostalgiskas dziesmas spēlēja pats Ēriks Loks, bet tiem, kas prasīja, vai šogad būs arī balle, Dzintris Kolāts atbildēja: "Nevelciet laiku garumā! Tikko sāks spēlēt mundurā kapela "Rikši" no Rēzeknes, metieties izlocīt kājas!"

Tā kā viens reņģu vedums bija gaidāms no rīta, bet otrs pēcpusdienā, viss notika pēc pašu dalībnieku prāta, lai varētu ielāņot laiku, kad ar svaigu reņģu spainīti mājup doties, kad tās ķīķēt, kad sālit un cept un kad no tālienes atbraukušajiem ciemiņiem galdā celt. Šefpavārs Māris Jansons deva viedu padomu – reņģes nevajagot samocīt, jo tie, kuri mīlot reņģes, esot vislabākie cilvēki!

Gints Šimanis

Kapteinis Imants Nartišs sien jūrnieku mezglus

Katram jūrniekam ir jāprot sasiet drošus mezgli, un tā nav izklaide, bet darba nepieciešamība. Taisnais, plakanais, astotnieks, portugāļu, flāmu, bloķējošais, pavadā, un tā varētu turpināt un turpināt, tomēr visas pasaules jūrnieki uzskata, ka viens no vissvarīgākajiem jūrniecības biznesā ir enkura mezgls, kas savu uzticamību ir pierādījis cauri gadsimtiem.

14.maijā Latvijā bija atvērtas muzeju durvis, lai astoņpadsmito reizi atzīmētu Muzeju nakti. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā visa vakara garumā notika atraktīvs pasākums – kapteinis Imants Nartišs



Kapteinis Imants Nartišs ierāda Tomam jūrnieku mezglu siešanas knifus.



visiem interesentiem – maziem un lieliem – mācīja siet jūrnieku mezglus. Un interese bija liela, jo kapteinis Nartišs bija atraktīvs stāstītājs un pacietīgs skolotājs. Jautāts, cik

mezglus Imants pats prot sasiet, mīkli padomājis, atbildēja, ka kādus piecpadsmit, astoņpadsmit bez domāšanas, bet, ja nedaudz padomā, tad skaits būtu krietni lielāks. ■

Ahoi, mana cilts!

Ivars Brauns ir ainažnieks, tālbraucējs kapteinis un skriešanas entuziasts.

Esmu savā dzimtajā pilsētā Ainažos, apciemoju muzeju, jo šeit sākas mans stāsts par manu dzimtu, manu pilsētu un mani pašu.

Kopš sevi atceros, zināju, ka būšu jūrnieks. Šo sapni esmu piepildījis un nu jau 22 gadus eju jūrā.

Savulaik, kad 1864. gadā Ainažos atklāja jūrskolu, latviešu un igauņu puīši no tuvas un tālas apkārtnes devās apgūt jūras zinības, un tāpat arī es vairāk nekā pirms 25 gadiem devos uz Rīgu, lai iestātos Latvijas Jūras akadēmijā un iegūtu jūrnieka izglītību un tālbraucēja kapteiņa diplomu. Lai atzīmētu šo 25 gadu jubileju,



12. jūnijā līdz ar saules lēktu četros trīsdesmit no Ainažu jūrskolas muzeja startēju, lai vienatnē dotos solo ultramaratonā – 133 kilometrus līdz Latvijas Jūras akadēmijai Daugavgrīvē un nofotografētos pie akadēmijas, kamēr vēl tā pastāv. Ar šo skrējienā uzsāksu ultramaratonu sēriju un katru gadu veikšu distanci, lai popularizētu savus dzimtos Ainažus, kas 2026. gadā svinēs 100 gadus, kopš

ieguva pilsētas tiesības. Lepojos būt latvietis, ainažnieks, jūrnieks, kura mammas un tēva dzimtas septiņās paaudzēs jeb 300 gadus dzīvo Ainažu un Salacgrīvas piekrastē, bet šis skrējienā būs par manas dzimtas ilgo ceļu kāpās. Varu būt pateicīgs 128 cilvēkiem, kuri piedzima, izauga, satikās, mīlēja pirms manis un no paaudzes paaudzē nodeva gēnus, lai es lepnā par viņiem varētu doties skrējienā. ■

Jūras Vilks

P.S. Ivars Brauns, pieveicis 95 kilometrus, no distances izstājās. Viņš, protams, rīkojās saprātīgi, jo pēc nedēļas kapteinim bija jādodas jūrā, tāpēc lieki riskēt ar savu veselību nav nekādas vajadzības. Kā atzina skrejošais jūras vilks, viņš ar paveikto ir apmierināts un arī turpmāk gatavs jauniem izaicinājumiem.

No “Kaupo” kapteiņa Valda Grenenberga-Grīnberga stāstījuma



2022. gadā apņēmis trīspadsmit gadi, kopš starptautiskajā un arī Latvijas meklēšanā oficiāli izsludināta Latvijā reģistrētā katamarāna “Kaupo” apkalpes locekļu – 1948. gadā dzimušā Aleksandra Popova, 1948. gadā dzimušās Svetlanas Timofejevas un 1970. gadā dzimušā Aigara Grenenberga-Grīnberga – meklēšana. Ziņu par pazudušo komandu nav kopš 2009. gada 2. septembra, un Valsts policijas Personu meklēšanas nodaļas darbinieki ar nožēlu atzīst, ka informācijas par to, kas noticis ar katamarāna apkalpi, joprojām nav. Maz ticams, ka katamarāna “Kaupo” komanda varētu būt izkāpusi kādā salā Indijas okeānā. Visdrīzāk jau pasaules apceļotājus piemeklējis pēkšņs nelaimes gadījums – tā par “Kaupo” bezvēsts pazušānu saka pieredzējuši jūras vilki.

2008. gada 1. novembrī katamarāns “Kaupo” kapteiņa Aleksandra Popova vadībā no Rīgas devās savā otrajā braucienā apkārt pasaulei. Kapteinis bija iecerējis ar “Kaupo” veikt sarežģītu un bīstamu maršrutu no rietumiem uz austrumiem. Sarežģītajam ceļojumam, kas sākās 2008. gada 1. novembrī, bija arī simboliska misija – pie Hornas raga izkaisīt “Kaupo” “tēva” Valda Grenenberga-Grīnberga pelnus.

Bija 2003. gada ziema. Pagājis jau labs laiciņš, kopš “Kaupo” atgriezās no pasaules apceļošanas. Pierunāt “Kaupo” kapteini pastāstīt par to, ko vienī dēvē par varoņdarbu, citi par avantūru, bet vēl citi par ceļojumu apkārt pasaulei, nebija grūti. Viņš tikai tā iesāņus paskatījās un teica, ka neesot nekāds labais stāstnieks un nekas tāds īpašs stāstāms arī neesot, kā bija, tā bija. Daudzi žurnālisti jau izmēģinājušies, un krietnai daļai nekas tā arī neesot sanācis, jo tālāk par romantikas tēmu, uz kuru Valdis tā kā īsti neatsaucas, viņi nav bijuši gatavi runāt. Mēģināsim!

Neliela atkāpe. Jau tad, kad paklīda pirmās baumas, ka neliela cilvēku grupiņa plāno apbraukt apkārt pasaulei ar katamarānu, zināmā sabiedrības daļā tas izsauca diezgan vētrainu reakciju. Tīrā avantūra! Bez sakariem, bez naudas, bez simt un vienas citas lietas. Un ieteikums tīri nepārprotams – metiet taču, veči, tādas domas no galvas ārā un



dzīvojiet vien mierīgi tālāk! Taču cilvēkiem, kuri bija izrakuši kara cirvi, miera vairs nebija. Apmēram trīs gadus “Kaupo” samērā klusi, bet neatlaidīgi tika gatavots piedzīvojumam. No tā, kāds katamarāns izskatījās, kad tikko bija uzbūvēts, pāri bija palikusi tikai ārējā čaula, viss pārējais nomainīts, pastiprināts un pielāgots garajam pārbraucienam. Valdis, stāstot par piedzīvoto, kļiedēja vairākus mītus, un šoreiz tieši par to.

Pirmais mīts: nav naudas

Tādā ceļā laisties, ja nu galīgi nav naudas, nemaz arī nevar, un Valdis

mītu par “Kaupo” kuģiniekiem kā pēdējiem nabagiem klīdina, pārliecinoši teikdams, ka cilvēki ir viņus atbalstījuši, taču tas nav popularizēts, jo toreiz bijušas zināmas bažas, ka lieka popularizēšana var kaitēt gan devējiem, gan ņēmējiem. Cilvēkus, kuri vēlējās atbalstīt “Kaupo”, varēja sabaidīt, ka viņi aptraipīs savu labo vārdu ar tādiem kā šī komanda. Daudzi tolaik domājuši, ka “Kaupo” ar savu ambiciozo projektu kaut kādā veidā vēlas pierādīt, ka ir paši *spicākie* burātāji. Valdis vēl piebilst, ka starp burātājiem ir liela konkurence, tāpēc nemaz nav tik neiespējami, ja vien vēlas, labas idejas pasniegt kā absurdas.

V. Grenenbergs-Grīnbergs: “Kad atgriezāties, Mežulis mums stāstīja, kāda par un ap mūsu braucieni bījusi skepse, un patiesībā mēs to tīri labi jutām. Īpaši, kad pazaudējām mastu, mums tā arī teica: skaidra bilde, citādi jau nemaz nevarēja būt!

►►► 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

Pārāk augstu čališi gribēja uzlēkt! Mēs nevienam neko neesam vēlējušies pierādīt, paši šo braucienu plānojām un paši to arī veicām. Bet, kas attiecas uz naudu, tad mūsu atbalsta grupā bija cilvēku divdesmit, ne nabagi, ne arī skopi, bet naudu mums deva konkrētām mērķim. Ļoti daudz mums palīdzēja "Latvijas kuģniecības" jurists Vītolis.

Visām ostām bija savi nosacījumi par termiņiem, bet mēs neesam kruīzeri, lai iekļautos noteiktos laikos. Un labi vien, ka ar viņiem nesapināmies, jo būtu viņus iegāzuši tāpēc vien, ka nekādi nespējām turēties grafikos. Maršrutu izgājām pilnībā – burtis burtā, bet laikos neiekļāvāmies. Vispirms jau pašā brauciena sākumā uz vairākiem mēnešiem iesprūdām Roterdamā, no turienes ziemā ārā tikt nevarējām nekādi, jo tieši pretī pūta stiprs ziemeļs un rietenis. Bet vēl, atgriežoties pie naudas, – visa laika garumā un platumā mūsu brauciens izmaksāja 26 tūkstošus latu, un tā nav nekāda mazā summa."

Kad šaubīgi piebilstu, ka tādām braucienam un tik ilgam laikam tā arī nav nekāda lielā nauda, kapteinis atteic, ka viss ir tikai nosacīti.

"Mums bija norma – viens dolārs uz degunu dienā, kur iekšā ieskaitīta ne tikai ēšana, bet arī maksa par stāvēšanu ostās un citi tēriņi. Tās stāvēšanas ostās gan izmaksāja dārgi, jo "Kaupo" ir plats un garš. Centāmes visādi mānīties, lai būtu mazāk jāmaksā, pataisīt to īsāku par kādu metriņu, uzdot ne sevišķi precīzas ziņas, taču klāt bija ierēdņi ar mērlentēm, un tad nekāda šmaukšanās nesanāca. Savukārt uz ēšanu taupījām, tās bija bezgalīgas putas, par kurām tagad iedomājoties paliek neliabi. Līdzī mums bija aptuveni viena tonna pārtikas, un kādi 100 kilogrami rīsu vēl tagad ir uz jahtas. Svetlanai bija pamatīgi jāsvīst un jānomokās, lai kaut ko jēdzīgu pagatavotu. Vienīgi, kad bijām uz sauszemes, atļāvāmies vīstus ķidiņus, spārniņus un tamlīdzīgas lietas. Vienu reizi pa visu brauciena laiku ēdām cūkgaļu. Jūrā, protams. Mums ķērās zivis, un vislabākie lomi bija pie Austrālijas krastiem. Tad Svetlana cepa, cepa un cepa, bet tā kā mums uz kuģa nebija ledusskapja, arī ceptu zivi ilgi

Ziemeļatlantija 2003. gada janvārī.



saglabāt nevarēja. Personīgi man tas sevišķi neuztrauca, jo zivis, manuprāt, ir izcili pretīgs ēdiens, neko riebīgāku pat iedomāties nevar."

Otrais mīts: "Kaupo" sacenšas ar "Mildu"

"Visu laiku tika kultivēts nelāgs sacensības gars: kurš tad kuram ieliks kloķi – "Kaupo" "Mildai" vai otrādi! Tās nu atkal ir mulķīgas iedomas, jo šīs abas taču ir pilnīgi dažādas klases jahtas. "Milda" ir lēns, brīvas gaitas kuģis, bet "Kaupo" ir skrējējs. Tas būtu tas pats, ja salīdzinātu darba zirgu ar rikšotāju. Mēs arī negribējām skriet un neko nevēlējāmies forsēt, es pat vienmēr centos kādu zēģeli noraut nost, lai tie, kas atpūšas, netiek dauzīti un viņus nemet no kojām laukā, un lai Svetlana varētu kaut cik normāli strādāt.

Tas ceļš, pa kuru mēs gājām, nebija īpaši pārdomāts, un es nevienam neieteiktu braukt apkārt pasaulei pa šo ceļu, jo tās nebūt nav tās interesantākās vietas pasaulē. "Round the World" – tie ir pasaules lielceļi ar savām būšanām un nebūšanām, un tādu kā mēs tur ir simtiem. Visur, kur tu ierodies, uz tevi skatās kā uz slaucamu govī, un, ja redz, ka neko vairāk nevar dabūt, tūlīt arī zaudē interesi."

Trešais mīts: tie, kas kuģo, mīl jūru

"Runājot par kuģošanu un jūras mīlestību, jānošķir vairākas lietas un jāsaliek pareizie akcenti. Īstie jūras braucēji no laika gala ir bijuši

karātavu putni, kuri uz sauszemes savārijusi tik daudz ziepju, ka viņiem cits nekas neatlika, kā laisties prom."

Aizdomīgi paskatījos uz Valdi – vai nu viņa brauciena iemesls varētu būt bēgšana, bet viņš manas bažas tūlīt arī izkliedēja.

"Mani personīgi daudz no visa tā ceļa nemaz neinteresēja, jo mans mērķis bija sasniegt Hornas ragu. Savulaik draugi uzdāvināja binokli, uz kura bija *šiltite* ar novēlējumu piedzīvot Hornas ragu." Kad jautāju, vai šis novēlējums ir bijis vienīgais dzinulis, kas līcis viņam doties tik grūtā ceļā, kapteinis saka, ka tā esot sievietes loģika (ko lai dara – sievietei sievietes loģika), jo viņam vienkārši gribējies to paveikt. Ja tik ļoti gribējās redzēt Hornas ragu, vai tad kādā citā veidā to sasniegt nevarēja, vai bija vērts tik ilgi mocīties un būt prom? "No kā prom?" jautā kapteinis. Es domāju – no mājām, no ikdienas, kādu to saprotam krastā.

"Dienvidamerikas dienvidu gals ir tūristu Meka. Izbūvētas ostiņas, milzum daudz kuģu un cilvēku no visas pasaules. Pāritis no Norvēģijas, piemēram, bija turp braucis saprecēties, kādam jaunajam krievam vienkārši naudu nebija kur likt. Vienkāršāk jau būtu bijis aizlidot, ar tūristu kuģi piebraukt klāt, nofotografēties, bet mani diez kā šāds variants nevilināja. Tieši ar jahtu gribējās ragu sasniegt, jo tikai tad to Hornu var izbaudīt un visus tā stīkus izjust uz savas ādas. Hornas ragā ir krasi mainīgi laika apstākļi, tāpēc ilgi nevarējām pat pietuvoties un, pirmo reizi ejot tam apkārt, tā dabūjām pa *snuķi*, ka

ātri vien bija jālasās uz patvēruma vietu. Stāvējām dienas četras un cīnījāmies ar okeānu – gan galus rāva pušu, gan citas ķibeles uzklupa, bet to visu pārvarējām. Uz Hornas raga darbojas meteoroloģiskā stacija un dienests, kas rūpējas par satiksmes drošību. Mēs viņiem bijām apnikuši līdz kaklam, jo katru dienu interesējāmies par laika prognozi. Viņi mums saka – tagad ātrums 40 mezglu. O! Tas par traku! Nākamajā dienā 30 – arī par daudz. Kad beidzot norima līdz 15 mezgliem, varējām tuvoties Hornam. Vēl bija jāuzmanās no vilņa, kura nosaukumu pagaidām no vecajiem jūrnikiem neesmu uzzinājis, tas nāk no aptuveni 200 vai 300 jūdžu attāluma, ir ļoti augsts, garš un īpašu jaunumu nodara, ja sagādās kopā ar vietējiem vilnišiem. Tad gan ir pa biksēm! Bet parasti okeānā par trim metriem mazāki vilņi vispār nemēdz būt. Kad nokļuvām uz salas, bija skaidra diena, un, stāvot uz Hornas raga, mēs redzējām visu Dreika šaurumu ļoti, ļoti tālu. Man jau likās, ka redzu Antarktīdu, kaut gan tie ir nieki, jo 600 kilometru attālo kontinentu, protams, redzēt nevar. Bet man tomēr ļoti gribējās tā domāt!”

Nu labi, kapteinis piepildīja savu sapni redzēt Hornas ragu, bet kāds mērķis doties ceļā bija Svetlanai – vienīgajai apkalpes sievietei? Vai viņa gribēja putras vārīt?

“Man liekas, ka Svetlanai gribējās saullēktus un saulrietus skatīt. Viņa labi prot spāņu un angļu valodu, tāpēc krastā daudz tikās ar cilvēkiem, kuri viņu kā vienīgo mūsu lēdiju īpaši lutināja.”

Bet kā tad ar tiem karātavu putniem, kuri *tin maksķeres*, lai aizbēgtu no krastā sastrādātajām ziepēm, vai uz “Kaupo” arī tādi bija?

“Vienai daļai apkalpes, kas sapulcējās uz “Kaupo”, bija pamats laisties. Daži komandas locekļi vispār bija nolēmuši neatgriezties, jo viņiem šķita, ka pasaule tos gaida ar atplestām rokām. Šie gribēja atrast vietu, kur sile dziļāka un samazgas treknākas. Diemžēl Amerikā mēs iegādājāmies, kad teroristi sagrāva debesskrāpjus, tāpēc visi dienesti pamatīgi sekoja, lai nelegāli nevarētu piebāzēties. Tā kā mūsējie domāja par strādāšanu celtniecībā, tad kungi tika pavadāti pa objektiem, izrādīti darba apstākļi

un apstāstītas prasības. Mūsējie uzreiz saprata, ka tur darba laikā nepīpē. Tā kā viņi bija ieplānojuši pie naudas tikt nesvīstot, ideju par darbu celtniecībā nomainīja ar domu par piebāzēšanos pie bagātām, bet dumjām amerikāņu kundzītēm. Taču izrādījās, ka kundzītes tur nemaz nav tik dumjas un mūsu ērgļu dēļ galvu nezudēja. Kad laimes meklētāji saprata, ka arī Austrālijā un Āfrikā viņiem palikšana nespīd, tad gan patiesi sāka trakot. Un sevišķi trakoja, kad kārtīgi uzņēma uz krūts.”

Ceturtais mīts: jūrā ir jūrniku brālība

“Gribu izgaistināt to mītu, ka uz kuģa pastāv jūrniku brālība. Nekā tamlīdzīga, ir tikai dienests, kur viens izrīko, bet citiem ir jāpaklausa. Un, ja klausīt negrib, ja palaiž muti un ku-



lakus, tad ir grūti! Arī disciplīnu noturēt tādu, kādai tai vajadzētu būt, ir grūti, bet tā jau notiek uz visiem kuģiem. Kapteinim jāuzņemas pilna atbildība. Par nepakļaušanos vienu kungu no mūsu apkalpes vajadzēja iesēdināt lidmašīnā un novēlēt viņam panākumus citā druvā. Tā uz “Kaupo” palikām pieci, un mūsu dzīvošanu uz kuģa varētu salīdzināt ar komunālo dzīvokli oktobra vai maija svētkos. Puiši īpašu daiļrunību neizvēlējās, lija lamuvārdu straumes, un tas visu to lietu nedarīja ne skaistāku, ne labāku. Bet arī tā ir veca jūrasbraucēju nelaime, ka smadzenēs kaut kas nedaudz saiet uz īso, un tad ir grūti sevi savākt. Mēs varējām izveidot pat tādu kā tabuliņu, kurā atzīmēt, kas ar ko ir *mačojies* un kāds ir rezultāts. Reizēm pat pie viena galda neēdām. Dzīvojām, zobus sakoduši, bet darbs tika darīts ar tādu

kā svelošu naidu. Kopā mūs pamatā turēja tas, ka kuģi vajadzēja atdabūt atpakaļ uz Latviju, citādi būtu ļoti dārgi jāmaksā par atgriešanos. Taču kā pret jūrnikiem man pret viņiem pretenziju nebija, jo savu amatu viņi zināja labi. Es tik daudz esmu pa jūrām braucis un vienmēr esmu pārliecinājies, ka ideāla saderība nav iespējama. Vienalga, agrāk vai vēlāk parādīsies nesaskaņas. Tāpēc jau uz kuģiem ir noteikts reglaments, jārikojas atbilstoši kārtības rullim, bet, ja pienākumus nepilda, par to var iestāties kriminālatbildība, ar ko nodarbojas jūras arbitraža.”

Uz jautājumu, ko kapteinis būtu darījis, ja viņa apkalpes locekļi paliktu plašajā pasaulē, viņš atsaka, ka būtu stūrējis uz mājām. “Mēs ar Aleksandru jau bijām izplānojuši, kā divatā atkuģosim atpakaļ, ja sāksies dezertēšana. Ja nu kāds no mums aizietu pie tēviem, kas uz jūras nav nekāds retums, tad gan būtu grūtāk, taču mums nebija šaubu, ka mēs nu gan atgriezīsimies.”

Kapteinis stāsta, un, jo vairāk viņš stāsta, jo vairāk nākas pārliecināties, ka brauciena laikā uz kuģa ir gājis raibi rūtaini. Vēl Rīgā pirms došanās ceļā vienojušies, ka uz “Kaupo” strādās bez algas, kam visi piekrituši. Ja runa būtu par naudas pelnīšanu, tad būtu arī pavisam citi noteikumi komandas atļasei. Taču brauciena laikā pienācis brīdis, kad veči sākuši pieprasīt naudu – dod, un viss (kapteinis nopūšas), bet, kad parādīts īsa (ar to domāta pīga), gājuši vajā skandāli un kautiņi.

“Arī man vienu otru reizi apkalpes priekšā nācās atvainoties, bet es atradu sevī spēku, lai to izdarītu, un ceru, ka arī turpmāk man pietiks *aknu*, lai būtu godīgs pret citiem un arī pats pret sevi. Bija visādi mirkļi. Reizēm tik grūti pārvaramas dusmas, ka tu nezini, ko darīt.”

Uz kuģa nav no svara – sieviete vai vīrietis, tur visi ir vienādi, un kautiņos arī Svetlana esot dabūjusi pa kaklu.

“Svetlanai gāja grūti, jo viņa nebija pieradusi ne pie tādas leksikas, kāda valdīja uz kuģa, ne pie tādām attiecībām. Katru reizi jau katram klāt neizstāvēsi, tāpēc bieži vien viņai

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

pašai ar daudz ko vajadzēja tikt galā. Piemēram, veči saka: Svetlana, tev mūs jāaizved uz publisko namu, jo mēs taču esam vīrieši. Un tas bija maigākais, ko viņai nācās dzirdēt, bet kontūras apjaust var. Tāpēc arī nav nekāds brīnums, ka Svetlana vairākkārt domāja par kuģa pamešanu. Es lūdzos, lai viņa to nedara, jo tad mums uz kuģa klātos vēl daudz jaunāk. Viņa pildīja nopietnus pienākumus – atbildēja par radiosakariem, medicīnu, naudas operācijām un mūsu vēderiem.”

Bez savstarpējām ķildām uz kuģa cilvēkus vajāja arī citas likstas. Vispirms jau tās bija veselības problēmas, dažiem uzliesmoja kuņģa kaites, piemētās caurs vai ciets vēders, bet vislielākās, kā kapteinis saka, nepatīkšanas esot sagādājis viņš. “Man bija nopietnas veselības problēmas, uz āru nāca vecas kaites un sāka uztūkt locekļi, kas bija jāārstē un maksāja dārgi.”

Piektais mīts: jahta – tā ir balta bura

Manu romantisko priekšstatu par jahtu un burāšanu Valdis sagrauj vienā mirklī. Kad saka “jahta”, es domāju – tā ir balta bura, saule, miers un saskaņa ar visu. Valdis piebilst, ka vēl vajag skaistu peldkostīmu, un tūlīt noskalda – nekā tāda nav! Jūrā vienmēr pūš vējš, un starp zēģelēm vēja pūsma ir vēl niknāka. Tad pļots pats par sevi sāk skriet, un mīts par skaisto slīdēšanu pa ūdens virsmu arī ir galā. Tad peldkostīmam jāvelk vien *fufaika* virsū. Bet īpaši naktī jūras sāļais drēgnums tā ņem cauri līdz sirds dziļumiem, ka reizēm nezini, kur tverties. Tad Valdis pieliek punktu: “Jahta ir melns darbs un melna mute! Tā, lūk!”

Un tad nāca vēl viens stāsts, pēc kura es tiešām nesapratu, kā cilvēki trīs gadus ir dzīvojuši un kāda *iks* pēc viņiem tas bija vajadzīgs. Uz “Kaupo” nav tās vietas, kur cilvēks parasti noslēdzas vienatnē ar savi.

“Tualeti uz “Kaupo” mēs likvidējām vienkārša iemesla dēļ – tā vienmēr ir jākopj, un tas kādam ir jādara, un arī mehānismi ir īpaši jāuzrauga. Ja uz kuģa ir tualete, tad jābūt arī fekāliju tankam, un ostās sanitārie dienesti pieprasa, lai par naudu to visu



Uz Hornas raga
2001. gada
17. martā.

nodod. Es redzēju, kā ostās citas jahtas naktīs savus atkritumus laida ūdenī. Diezgan riebīgi, bet, ja ir pilna kabata, tad tā var riskēt. Mēs to nedarījām un izmantojām ostās esošos sanitāros mežglus. Bet jūrā katram pašam ar savu spaini bija jātiek galā, un par to, ko atstāj okeānā, jau neviens nesoda. Godīgi sakot, komandai šādi apstākļi dzīvi darīja varen grūti. Viļņošanās okeānā ir pamatīga, šļakatas lielas, tāpēc tādā situācijā, lai spaiņa saturs nesagandētu drēbes, pirms savu vajadzību kārtošanas bija vien jāizgērbjas.”

Bet mazgāšanās, kā tad bija ar mazgāšanos? Kā bija, tā bija, atsaka Valdis, visādi bija, bet zināma higiēna ievērota tika.

Sestais mīts: par launo haizivi un labo delfīnu

“Reiz kāds man teica, ka katrai dzīvai radībai ir savs ēdamais, un cilvēks haizivij neesat īstais ēdiens. Nezinu pat, vai man bija bail no haizivīm, bet to klātbūtne bija jūtama. Riodežaneiro populārākajā peldvietā izcēlās pat pamatīga jezga, visi bēga no ūdens laukā, jo tika izziņots, ka parādījušās haizivis. Mūs savukārt brīdināja, ka aiz borta nevajagot mest zivju ķidas, jo uz tām nākot haizivis. Pa visu brauciena laiku aci pret aci ar haizivi nesatīkāmies, pat tad ne, kad nīrām un tīrījām kuģi no gliemežnīcām, ar ko tas bija apaudzis. Lasīju, ka pēdējā laikā haizivis esot ļoti daudz izslaktētas.” Taču kļūdēt mītu par cilvēku un haizivju sliktajām attiecībām “Kaupo” kapteinis

neuzņēmās, jo visiem ir skaidrs, ka haizivis nav tās, ar kurām varētu izveidoties kāda īpaša draudzība. Tieši tāpat Valdis nevarēja apgalvot, vai starp cilvēku un delfīnu pastāv kāda īpaša netverama saikne.

“Delfīnu tiešām ir daudz, un katrai delfīnu kopai ir savs medību rajons. Ja parādās kāds jauns objekts, viņi interesējas, kas tas ir. Visi peld vienotā frontē un taisa visādus trikus. Viens uzmanījās pa vilni augšā un tad lēca no paša viļņa kores lejā, tad no nākamā viļņa atkal ārā. Delfīni ir ļoti droši, laikam jau tāpēc, ka viņiem neviens pa kaklu nedod. Un vienmēr var dzirdēt, kā viņi šķauda.”

Arī par citiem cilvēkiem

“Pirāti, no vienas puses, protams, ir cilvēki, bet, no otras, milzīga nelai-me, un tās pasaulē ir daudz. Austrālijas robeždienests, piemēram, regulāri aplido teritoriju, lai pārlūkotu, ko katrs, kas atrodas šajos ūdeņos, dara – kurš ved kravu, kurš zvejo, bet kura plānos ir citus aplaupīt. Pirāti darbojas tā: ir viens lielāks kuģis un ātri kuterīši, labi bruģoti, ar kārtīgi apmācītām komandām, kurām pretī stāties ir visai grūti. Viņi pārsvarā tvarsta tirdzniecības kuģus. Pēdējā vakarā pirms atpakaļceļa bija nelie-la pasēdēšana pie viena tautieša, un uz šo tikšanos atnāca arī divi Austrumtimoras policisti un kāds baltkrievs, kas strādāja uz Austrālijas kuģa par kapteini. Viņi kopīgi kala plānu, kā atsisties no pirātiem, ja tie uzbruks un pieprasīs daļu no kravas vai naudu.”

Atceroties daudzās tikšanās ar cilvēkiem plašajā pasaulē, kapteinis atzīst, ka sveši cilvēki ir bijuši nesavtīgi un, neprasot atlīdzību, palīdzējuši grūtā brīdī. Par to vislielākais paldies jāsaka Svetlanai, kurai ir īpašs talants saliedēt cilvēkus un iedvest uzticību. Sevišķu pateicību “Kaupo” ir parādā tiem, kuri palīdzēja, kad strandēja masts. Vēl jo lielāks paldies tāpēc, ka šie cilvēki nemaz neesot bijuši no bagātākajiem. “Cilvēki ir labi, gadās jau arī draņķi, bet lielais vairākums tomēr ir labi. Dažu labu reizi man liekas, ka atsaucības ziņā paši esam stipri zem vidējā un nepalīdzēsim nevienam, lai tur vai kas,” tā kapteinis Valdis.■

A. Freiberga

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” sniedz kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem



+ (371) 67389300
Katrīnas dambis 20
jurfor@jurfor.lv

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” saviem paju biedriem sniedz šādus pakalpojumus:

- Kases operācijas
- Valūtas konvertāciju
- Termiņnoguldījumu pieņemšanu
- Kreditēšanu
- Konsultācijas finanšu jautājumos

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” piedāvā:

- Patēriņa aizdevumu
- Hipotekāro aizdevumu
- Aizdevumu automašīnas iegādei
- Aizdevumu mācību apmaksai
- Aizdevumu pret termiņnoguldījumu

Lai kļūtu par LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedru:

- Jābūt Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrības biedram (vai LTFJA biedra laulātajam (-ai), vai jau uzņemta biedra pilngadīgam bērnam, kura aroddarbs nav saistīts ar jūru)
- Jāiegādājas pamatpaja

Visi LTFJA KKS “Jūrnieku forums” biedri vienlaicīgi ir gan klienti, gan līdzīpašnieki

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedri var izvēlēties sev piemērotāko aizdevuma veidu vai izmantot dažas iespējas atkarībā no viņu vēlmēm!

Nautica.lv

Burāšanas skola Nautica piedāvā:

Piedalies burāšanas ekspedīcijā
apkārt Eiropai, uzkrājot
burāšanas pieredzi.

Apgūsti nepieciešamās
iemaņas jahtas vadīšanai
un atpūtas kuģu kapteiņa
tiesību iegūšanai.

diver
www.dive.lv

www.nautica.lv

tālrunis: 26 033 818