



LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA

2016

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2016**

24. grāmata

RĪGA 2017



Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

V. Brauna, Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, V. Novikova, J. Spridzāna, A. Cekula, A. Freibergas foto un foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, AS "Rīgas kuģu būvētava", Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, LJA jūrskolas, Liepājas Jūrniecības koledžas, "Latvijas kuģniecības", Latvijas Golfa federācijas. SIA "Strek", Salacgrīvas ostas pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Ainažu jūrskolas muzeja, JSF informācijas centra, LDz preses dienesta, ES, ANO, ATALANTA, IMO un izdevuma "Jūras Vēstis" arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla "Jūrnieks" informācija. LJA informāciju publicēšanai sagatavojusi Sarma Kočāne. Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© "Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2016" sagatavota SIA "Jūras informācija"

© Latvijas Jūrniecības savienība



KUR IR OSTA UN JŪRA, TUR DARBA UN MAIZES NETRŪKS

Tā tam vajadzētu būt, diemžēl tagad, 25 gadus pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā, cilvēku noskaņojums nemaz nav tik priecīgs, tomēr vismaz man nav gadījies ne lielajās un mazajās ostās, ne piekrastes zvejniekciemos, ne jūrniecības mācību iestādēs sarunās ar cilvēkiem dzirdēt sakām, ka kāds vēlētos atgriezties pie vecās padomju sistēmas. Protams, es domāju padomju laiku paaudzi, kuriem ir piecdesmit un vairāk.

Kas tad divdesmit piecos neatkarības gados Latvijā ir noticis? Konkrētāk, kas noticis jūrniecības nozarē, ko izdevies sasniegt, kas palicis sapņu līmenī, par ko sapņot nemaz nebija pamata, ko tagad dara un domā cilvēki, kuri iesāka veidot Latviju uz jaunajiem pamatiem, un vai šie pamati ir tik stipri, ka izturēs arvien pieaugošo slodzi, ko tiem uzliek pasaules globalizācijas procesi?

Rast atbildes uz šiem jautājumiem nav iespējams, ja neielūkojamies procesos un notikumos pirms 25 gadiem, ja neuzklausām cilvēkus, kuri vadīja procesus, arī tos, kuri zaudēja, un tos, kuri ieguva.

Visgrūtāk ir rakstīt par jaunāko laiku vēsturi, jo ikvienam no mums ir sava pieredze un skatījums uz notikumiem. Vieni bija notikumu epicentrā, citi to visu vēroja no malas. Vieni rīkojās patriotisma vārdā, par Latvijas nākotni domājot, citi patriotismu izmantoja tikai kā ieroci cīņā par ietekmi, varu un naudu.

Mozus četrdesmit gadus ebrejus vadāja pa tuksnesi, līdz tos izveda Apsolītajā zemē. Tas tāpēc, lai izaug jaunas paaudzes, kurām nav verga dvēseles. Tiem, kuri dzimuši brīvajā Latvijā, tagad jau ir pāri divdesmit, un varam tikai cerēt, ka visas prasības un ieteikumi, kas jaunākajos laikos nāk pār Latviju, neveidos jaunu vergu paaudzi.

Toreiz un tagad – no cerētā līdz īstenotajam, un atkal par iecerēm – tāds šoreiz ir “Latvijas jūrniecības gadagrāmata” centrālais vēstījums, uz Latvijas 25 neatkarības gadiem atskatoties.■

Anita Freiberga, “Latvijas jūrniecības gadagrāmata” redaktore



JŪRNICĪBAS NOZARES 2016. GADA NOTIKUMU TOP 10

Latvijas Jūras administrācija jau piekto reizi izveidojusi jūrniecības nozares gada svarīgāko notikumu “topu” – gan par pagājušā gada aktualitātēm pasaulē, gan Latvijā. Uzklusot administrācijas darbinieku, sadarbības partneru un citu interesentu viedokli, šogad par svarīgāko notikumu pasaulē atzīta Balasta ūdeņu konvencijas ratificēšana, bet par svarīgāko Latvijā – jaunā jūrniecības izglītības koncepta izstrāde.

PASAULĒ

1. Ratificēta Balasta ūdeņu konvencija.
2. Panamas kanāls pēc lielākās paplašināšanas tā vēsturē atsāk darboties.
3. Ievēlēts jauns IMO ģenerālsekretārs – Kitacki Lims.
4. Bankrotē viens no lielākajiem konteinerkravu pārvadātājiem – “Hanjin”.
5. Dānija sāk izsniegt elektroniskos kuģu sertifikātus.
6. Stājas spēkā grozījumi SOLAS konvencijā par konteineru svēršanu.
7. ANO ģenerālsekretārs Bāns Kimuns apmeklēja Starptautisko Jūrniecības organizāciju HTW 3. sesijas laikā.
8. Bēgļu krīze Vidusjūrā.
9. *Brexit* – sekas nav paredzamas.
10. ES un Kanāda paraksta brīvās tirdzniecības līgumu.





LATVIJĀ

1. Izstrādāts jauns jūrniecības izglītības koncepts.
2. "Novikontas" Jūras koledžā pirmais izlaidums.
3. Liepājas Jūrniecības koledža svin 140 gadu jubileju.
4. Jūrniecības sabiedrība atvadās no LJA rektora Jāņa Bērziņa.
5. Gatavība SOLAS konvencijas grozījumos par konteineru svēršanu noteikto prasību izpildei.
6. "Tallink" kuģis "Romantika" atgriežas Latvijā.
7. Latvija kļūst par OECD dalībvalsti.
8. Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājam A. Vjateram piešķirts Atzinības krusts.
9. Transītkravu apjoma kritums Latvijas ostās.
10. Latvijā (Jūras akadēmijā) darbu sāk akreditēti Kuģu satiksmes dienesta operatoru kursi.■





GADA JUBILĀRI

JŪRAS SVĒTKIEM – 80

1936. gadā, Mazirbes zvejnieki nolēma svinēt svētkus, un tos svinēja vasarā, bula laikā, kad reņģe nenāk krastā. Tad arī zvejas vīri sanāca vienkopus, lai apliecinātu savu spēku un varēšanu, un pateicību jūrai. Svētkos tika rīkotas arī pirmās airēšanas un zēģelēšanas sacensības. Zvejnieku svētku tradīcija atdzima pēc 2. pasaules kara, piemēram, Rojā šāds pasākums pirmo-



No 2007. gada Jūras svētki jūlija otrajā sestdienā ir noteikti par valsts svinamo dienu.

reiz sarīkots 1950. gada 29. jūlijā. "Organizētas motorlaivu sacīkstes 4 grupās pēc motorlaivu jaudas, peldēšanas un volejbola sacensības. Pēc tam sekoja plašs koncerts un zaļumballe pūtēju orķestra pavadībā," vēstīja laikraksts. Zvejnieku svētki tika plaši svinēti visā jūras piekrastē, visos zvejnieku ciemos un zvejnieku kolhozos.

JŪRAS SPĒKU MĀCĪBU CENTRAM – 25

2016. gada 1. oktobrī Jūras spēku Mācību centram apritēja darbības 25. gadadiena. Jūras spēku Mācību centrs izveidots 1991. gadā kā militāra mācību iestāde jūras robežsargu sagatavošanai. Kopš darbības sākuma militārajā mā-



cību iestādē tiek veikta Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālā apmācība. Ūdenslīdzēju mācību daļā un Jūrnieceības un taktikas mācību daļā sagatavo labi trenētus, zinošus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus karavīrus.



RĪGAS BRĪVOSTAS KOMPĀNIJAI "STREK" – 25

Kompānijas jubilejas reizē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzsvēra, ka deviņdesmito gadu sākumā, kad daudzi izlaupīja un izsaimniekoja ostu, bija cilvēki, kuri cēla ostu, veidoja biznesu un domāja par attīstību ilgtermiņā. SIA



"Strek" strādā kopš 1991. gada rudens, un, lai arī cik nestabils ir pasaules enerģoresursu, arī ogļu tirgus, to apjoms vismaz "Strek" virzienā nav samazinājies, jo kompānija uztur labas attiecības un ir noslēgusi ilgtermiņa līgumus ar piegādātājiem.

KOMPĀNIJAI "LAPA" – 25

"LAPA Ltd" ir Nīderlandes uzņēmums, kas nodibināts Rīgā 1991. gadā. Tā mērķis – nodrošināt respektablas kuģniecības kompānijas ar Baltijas valsti, Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas jūrniekiem. "LAPA Ltd" piedāvā jūrniekiem darbu uz visu tipu kuģiem ar Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) standartiem atbilstošiem darba līgumiem.



KONKURSAM "ENKURS" – 10

2016. gadā konkurss "Enkurs" norisinājās jau desmito reizi, un to rīko Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras akadēmiju, jūrnieku mācību centru "LAPA", "Novikontas" Jūras koledžu, Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, "Latvijas kuģniecību", Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu, Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju, "Tallink Latvija", kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijām, kā arī citām jūrniecības iestādēm un organizācijām. Par godu jubilejai konkursa organizētāji iedibināja jaunu tradīciju – dāvināt "Enkura" karogus tām skolām, kuras konkursā piedalās desmito reizi, bet jau tradicionāli tiek piešķirtas "Enkura" stipendijas labākajiem Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jauniešiem, kuri ir piedalījušies konkursā.■





GADA CILVĒKI

JŪRAS SPĒKU FLOTILEI JAUNS KOMANDIERIS



2016. gada aprīlī par Jūras spēku flotiles komandieri tika iecelts flotiles admirālis Ingus Vizulis, kurš jau no savas karjeras pirmajām dienām ir bijis saistīts ar Jūras spēkiem, dienējis arī citās bruņoto spēku struktūrās, kā arī bijis militārais atašējs ārvalstīs. Par sava darba svarīgāko uzdevumu un izaicinājumu Vizulis uzskata darbu ar cilvēkiem, spēju cilvēkus motivēt dienestam Jūras spēkos.

ANTONS VJATERS APBALVOTS AR ATZINĪBAS KRUSTU



Ordeņu kapituls 2016. gada 12. oktobrī nolēma par sevišķiem nopelniem Latvijas labā piešķirt Atzinības krusta IV šķiru un iecelt par ordeņa virsnieku jūrniecības nozares darbinieku, sabiedriskās organizācijas "Latvijas Jūrniecības savienība" valdes priekšsēdētāju Antonu Vjateru.

MIHAILS GAŅEVS APBALVOTS AR MINISTRU KABINETĀ ATZINĪBAS RAKSTU

Sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Strek" valdes priekšsēdētājs Mihails Gaņevs apbalvots ar Ministru kabineta Atzinības rakstu par ieguldījumu Rīgas brīvostas izaugsmē un konkurētspējas paaugstināšanā, kā arī Latvijas tautsaimniecības un tranzītbiznesa attīstībā.■



DEVIŅDESMITIE

Tie, kuri deviņdesmitos piedzīvoja apzinātā vecumā, bez liekiem paskaidrojumiem saprot šī termina, pareizāk sakot, ēras būtību. Ja astoņdesmito beigās teju visi bija gatavi pastalās iesojot brīvā Latvijā un kādu laiku tās nenovilkt, tad deviņdesmitie tautu nolika skarbā realitātē – jums tiešām citu apavu nebūs, vajadzēs vien stāigāt pastalās. Bet neuztraucieties, tie ir gana ērti apavi, latviešiem ļoti piemēroti, un to valkāšana sakņojas senās latvju tautas apavu valkāšanas tradīcijās. Un, kas svarīgi, šī tradīcija vēl arvien ir dzīva!

Par laimi, deviņdesmitajos vēl arvien netrūka, pret ko cīnīties, jo vēstures grieži ir pierādījuši, ka cīnīties *pret* ir daudz vieglāk, nekā cīnīties *par*. Taisnību sakot, deviņdesmitajos reizēm īsti nevarēja saprast, kas *pret* vai *par* kaut ko cīnās, jo *pret* un *par* vārijās vienā katlā, gluži kā Imanta Ziedoņa dzejoļi ķīļķeni ar klimpām. Lai arī kā tas būtu, latvietim riktīgi patik ņemties ar savas taisnības pierādīšanu, par to viņš ir gatavs runāt stundām, celties kājās, piecirst kāju, sist pie krūtīm, pagriezt muguru, aizcirst durvis un nākamajā dienā atkal visu no gala. Varētu jau tukšo salmu kulšanu un ūdens liešanu caurā mucā deviņdesmitajos norakstīt uz brīvas domas izpauzuma aizturi ilgajos okupācijas gados, bet tad prātā nāk brāļu Kaudzīšu “Mērnīku laiki” vai Viļa Lāča “Zvejnieka dēls”, kur aprakstītas sulīgas ainas, kā veči plūcas, strīdas un pie kopsaucēja tā arī nenonāk. Laikam jau latviešiem ieprogrammēts tāds paštaisnības un tukšrunības gēns. Un tomēr, mēs taču esam par taisnību (biežāk gan katrs par savu)!

Vēl latvietim gribas kaut ko savu, lai tas būtu zemes pleķis, laiva, partija vai ministrija. Biju klāt, kad zvejnieku kolhozs “9. maijs” pārtapa par paju sabiedrību “Auda”, kam nu bija daudz akcionāru, katram savas intereses, un visi cerēja uz tūlītēju peļņu no dividendēm. Ak, kas tā izvērtās par ņemšanos, kam asumu vēl piedeva no Atlantijas zvejas krastā atnākušie pāris zvejas kuģu apkalpes vīri, kuri ienāca Kongresu nama zālē viegli līganā gaitā. Rūditie jūras vilki sita pie krūtīm un sauca: “Ko jūs te, krastā, zin, mēs ņems savu kuģi un paši zvejos. Mums visi šitie krasta sprukstiņi nav vajadzīgi!” Un paši ņēma tos kuģus, paši aplauzās un paši arī izputēja. Par to, ka arī citos zvejnieku kolhozos notika līdzīga ņemšanās, liecina paju sabiedrību bēdīgais liktenis – izputēšana.

Tie, kuri ir bijuši klāt, atceras, kādas sarunas notika Latvijas Republikas Augstākās Padomes Jūras lietu komisijā, ko izveidoja un apstiprināja 1990. gada 10. maijā un kur pamatā darbojās bijušo zvejnieku kolhozu priekšsēdētāji un zvejas vīri. Lai gan jau bija izveidota Zivsaimniecības ministrija ar Gunāru Zaksu priekšgalā, par kuras izveidi sākumā iestājās šie paši personāži, viņi saprata, ka jūrlietu kārtīšanai ar zivsaimniecību vien ir par īsu, un ambīcijas ņēma virsroku.



IEVADS

Šitā nav nekāda kārtība, istai jūras valstij ir vajadzīga sava Jūrlietu ministrija, mēs visas tās jūras lietas ņemsim savā pārziņā, taisnībai jābūt! Viru balsu decibeli nereti pieauga proporcionāli izdzertās grādigās dziras daudzumam, līdz 1991. gada decembrī nolikvidēja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu, kas jau vairāk nekā gadu strādāja pie likumdošanas izveides un kārtoja jūras lietas, un arī Zivsaimniecības ministriju, palaižot pasaulē Jūras lietu ministriju. Vot, nu mums ir kaut kas savs!

Stāstu par Jūras lietu ministrijas traģisko likteni un īso mūžu zina ikviens sevi cienošs jūrniecības nozarei piederošais. Tā joprojām ir kā lielā sāpe, kā nepiepildīts sapnis un visticamākais no iemesliem, kāpēc arī tagad ar tām jūras lietām mūsu valstī viss neiet tik labi, kā varētu vēlēties. Nav savas ministrijas. Gadiem ilgi tiek uzdots jautājums – bija vai nebija pareizi likvidēt Jūras lietu ministriju? Bet jautājums, bija vai nebija pareizi vispār dibināt šādu ministriju un ko patiesībā ar tās starpniecību gribēja panākt vai arī panāca, prātā ienāk salīdzinoši retāk. Taču iespējams, ka atbildes tieši uz šiem jautājumiem būtu pašas svarīgākās, lai izprastu visus tos procesus, kas aizsākās tolaik un turpinās tagad. Taču pagaidām šī vēl ir pārlieku jauna vēsture, lai par to runātu atklāti. Ir tieši tāpat kā ar čekas maišiem – kamēr kaut viens no maisu satura veidotājiem vēl ir dzīvs, tos valā netaisīs.

Antons Vjaters, kurš deviņdesmito pašā sākumā bija Latvijas Zvejnieku savienības priekšsēdētājs, atceras, cik milzīga tolaik bija cīņa par varu. Privatizēts vēl nebija praktiski nekas, un visas tās grandiozās iespējas, ko solīja tikšana pie stūres, tātad arī procesu ietekmēšanas, padarīja cilvēkus trakus: ostas, kuģniecība – tas taču nesa nost juntu!

“Dandzbergs lūdza palīdzību, un “Jūras līcī” pie Bumbura tika rīkots liels saiets. Dibinot Jūras lietu ministriju, faktiski notika cīņa par varu, un ar kopīgiem spēkiem tajā uzvarēja Dandzbergs. Uz bijušo kolhozu pamata bija radušās paju sabiedrības, bet tieši kolhozu laikā taču ielika pamatus tam, ko pašvaldībās vēl šodien visi lieto – kultūras namiem, skolām, sporta stadioniem. Mūsdienu miljonāri savus miljonus uztaisīja uz šo vecu izveidotā pamata, ne jau paši ar saviem muskuļiem. Kas, piemēram, Rojā ir uzcelts pēc Lismenta? Privatizācija daudzus vīrus noveda kapā. Spilgts piemērs ir jau pieminētais “Jūras līča” Bumburs, kura sirds vienkārši neizturēja, jo viņš nevarēja pārdzīvot, kā to, ko bija radījis visā savas dzīves laikā, tagad plēsa, dalīja, privatizēja un būtībā izputināja. Visas metodes bija labas, lai tikai iegūtu zemi Lielupē, un tas, lūk, bija krimināli. Pavisam mulķīgi zvejniekiem izgāja arī Ventspils ostā, kur piekrastes zvejnieku kolhozi par saviem līdzekļiem bija uzcēlušī gan piestātņi zvejas kuģiem, gan noliktavas, lai ziemas mēnešos, kad aizsalst Rīgas jūras līcis, viņi varētu zvejot. Finālā dažādu noteikumu un regulējumu dēļ iznāca, ka zvejnieki visu zaudēja, bet citi veiksmīgi ieguva un attīstīja savu biznesu.

Esmu pārliecināts, ka tad, kad sākās nopietna privatizācija, Jūras lietu ministrija bija traucēklis un neiederējās privatizācijas shēmās, tāpēc bija jānovāc.



Kamēr ostu labumu guvēju sarakstā nevarēja izlasīt pusi no valdības vēcu vārdiem, nekas nenotika.

Skumjākais ir tas, ka visi zvejnieku ciemati ar skolām, bērnudārziem un ostām ir celti par zvejnieku sabiedrību līdzekļiem, bet tie cilvēki, kuri visu to būvēja par savu naudu un ar saviem sviedriem, tagad nevar pavadīt cienījamās vecumdienas,” uzskata Antons Vjaters.

Bet tolaik gāja lustīgi. Radās biznesmeņi un dzima projekti, nauda čemošanās gāja no rokas rokā, un neviens KNABs pakal nedziedāja, jo tāda KNABA vispār vēl nebija. Protams, deviņdesmito gadu sākumā bija jāprot sevi nostādīt attiecībā pret kriminālo vidi, jo tie, kas klanījās un padevās, savu biznesu zaudēja, viņiem to vienkārši atņēma. Kurš bija stingrs un iespēju robežās ieturēja distanci, neizraisot karu, vēl tagad turpina strādāt, bet tie, kas saka, ka nekāda *jumta* vispār nebija, nerunā pilnu patiesību. Kārlis Līcis, kurš Godmaņa pirmajā valdībā bija valdības lietu ministrs un vēlāk strādāja kompānijā “MAN-TESS”, atceras: “Zināju naftas firmas, kuras bija noslēgušas līgumu pat ar mobilo pulku, kas tās apsargāja ar kalašņikova automātiem, bet arī tas viņas neglāba no problēmām un *jumta*. Domāju, ka tagad tā dēvētais *jumts* joprojām sēdza narkotikas, prostitūciju un alkoholu, vēl arī azartspēles, un šīs lietas nekad neaizies no bandītiem. Tagad osta strādā pēc citiem principiem, biznesā ir izveidojušās citas attiecības, bet deviņdesmitajos it īpaši tie, kas nodarbojās ar naftas biznesu, bija spiesti pat ļoti rēķināties ar bandītiskajām struktūrām.”

Deviņdesmitajos iesākās privatizācijas dzīres. Taisnības labad gan jāteic, ka vieniem tas bija svētku galds, bet ļoti daudziem bēru mielasts, kurā varēja apraudāt savu mūža darbu un tajā ieguldīto enerģiju un veselību.

Taču bija arī citi mielasti, un to izrikošana iezīmīga deviņdesmitajiem, jo īpaši ap šīs desmitgades vidu, kad daudzas kompānijas atzīmēja dibināšanas piecu gadu jubileju, bet solidāka vecuma gadskārtas varēja svinēt tie, kuri spēja savas saknes rast pirmās Latvijas brīvvalsts laikā, nu kaut vai svinību datumu pievilkt pie padomju laika. Kas tās bija par furšetēm, kas tie bija par mielastu galdiem, uz kuriem ja nu vienīgi putna piena pietrūka. Tauta šajos pasākumos bija gana ēdīga, mielasta galdi tukšojās ar tādu paātrinājumu, ka pamatēdienam līdzī tika aizrautas pat noformējumam domātās salātu lapas. Kurš ir bijis izredzēts un piedalījies, piemēram, “Latvijas kuģniecības” biznesa partneru tikšanās ballēs, neļaus man samēlot, kad teikšu, ka kaut ko tādu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Latviešu biedrības nams vai Mākslas akadēmija, kur šīs svinības tika izrīkotas, vēl nebija redzējuši. Vai arī svinības Ventspilī, kur zvejnieku laivas bija līdz malām pilnas ar jūras delikatesēm, Mārtiņš Rītiņš grīlēja pīļu krūtiņas, Al Bano no Itālijas dziedāja “Amore mio”, bet tauta aiz metāla žoga, mēģinot uzķert ēdienu smaržas un mūzikas skaņas, noskatījās, kā gaisā cēlās svētku salūta vēl neredzēti krāšņie uguns ziedi.

Vēl jūrniecības sabiedrība deviņdesmitajos ar vērienu svinēja Jūras svētkus. Kamēr tādi valsts uzņēmumi kā “Latvijas kuģniecība” vai “Rinūži” vēl nebija



IEVADS

nonākuši privātajās rokās, to prezidenti un ģenerāldirektori neliedza sponso-rējumu Jūras svētku rīkošanai. Bija 1994. gada jūlija otrā sestdiena, kad *ikarusu, volgu, žiguļu* (pa vidu bija arī kāda ārzemju markas automašīna) kolonna traucās uz Salacgrīvu, kur kultūras namā visus gaidīja grandiozs Jūras svētku galds. Kolonnas priekšgalā ar ieslēgtām bākugunīm un 100 kilometru stundā lielu ātrumu brauca robežapsardzes brigādes komandiera Jāņa Ādamsona *volga*. “Dodiet ceļu!” pavēlēja komandieris, un svētku kolonnai tika dots ceļš un zaļā gaisma. Tik viegli gan zaļā gaisma netika dota, piemēram, jaunajai kuģošanas politikai, kuru mullāja gadiem ilgi, kamēr tā jau bija kļuvusi par veco Latvijas kuģošanas politiku.

Ja, atskatoties uz divdesmit pieciem Latvijas neatkarības atjaunošanas gadiem, mēģinām izvērtēt ieguvumus un zaudējumus, jāatzīst, lai arī kā ir gājis, ieguvumu tomēr ir vairāk nekā zaudējumu. Vislielākais ieguvums, nenoliedzami, ir pati mūsu brīvā Latvija. Par dažiem ieguvumiem varat lasīt (piekrist vai nepiekrist) katrā no gadagrāmatas nodaļu ievadiem. Ja domājam par zaudējumiem, tad diemžēl nenotika tas, ka suverenitāte kalpo, lai nodrošinātu visu Latvijas iedzīvotāju materiālo un garīgo labklājību, bet, visticamāk, tas nemaz nav iespējams. Ar nožēlu jāatzīst, ka aizvadīto gadu gaitā ir zudusi tā kopības sajūta, kas vienoja jūrnieceības ļaudis deviņdesmitajos. Kapteinis Antons Ikaunieks, runājot, piemēram, par LJS valdes darbību, ir pārliecināts, ka arī šodien nekur nav zudusi dzīvās komunikācijas nepieciešamība. “Mēs esam dzīvi cilvēki, un mums būtu kaut jāpaskatās vienam otram acīs,” saka Ikaunieks, un viņam var piekrist.

Deviņdesmitos ievadīja arī nereāli sapņi, kurus jūrnieceības sabiedrība tomēr pieņēma par pamatu Latvijas jūrnieceības lielajam mērķim – pasaules jūrās Latvijas jūrniecei un latviešu valoda uz kuģiem zem Latvijas karoga! “Patiesībā pats uzstādījums bija balstīts uz emocijām,” atzīst LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, un viņš nav vienīgais, kurš šādu uzstādījumu vērtē kā nereālu sapni, jo jūrnieceka darbs un kuģošanas bizness ir globāls, kur realizēt nacionālo praktiski nav iespējams, bet tas gan nenozīmē, ka mazāk svarīga ir un paliek jūrniececība kā viens no Latvijas nacionālās pašapziņas garantiem.

Nozares ļaudis uzskata, ka valsts politika joprojām pietiekami nenovērtē jūrniececības nozares iespējas un ieguldījumu valsts labā, un ne tikai par ekonomiku domājot. Tās ir Latvijas kā jūras valsts tradīcijas, tie ir mūsu labi izglītotie jūrnieceki, kuri godam nes Latvijas tēlu un vārdu pasaulē. Tagad politiskās tuvedzības, bet varbūt arī apzinātas kaitniececības dēļ ir apdraudēta jūrniececības izglītības nākotne, bez kuras izzudīs arī Latvijas kā jūras valsts statuss kopā ar visām gadu gadiem koptajām jūrniececības tradīcijām. Jūrniececības sabiedrībai ir pamats sarosīties, lai to nepieļautu. Ja deviņdesmitajos mūsu mērķis bija nacionālās jūrniececības atjaunošana, tad pēc divdesmit pieciem gadiem mūsu uzdevums ir nepieļaut tās iznīcināšanu.■

Jūrniecības savienība

IEGUVUMS – LJS JOPROJĀM DZĪVA

Divdesmit pieci gadi, mērot ar lielās vēstures laika lokiem, ir vien neliels nogrieznis, bet reālā dzīve parāda, ka tas ir pietiekami ilgs laiks, lai vienas valsts un tautas likteni mainītu pašos pamatos. Tautas ilgas pēc brīvības un neatkarības bija klātesošas visus padomju gadus, tās, visbiežāk pat neizteiktas vārdos, viena paaudze nodeva otrai. Septiņdesmito un astoņdesmito gadu jaunatne skolā apguva izkropļotu savas tautas vēsturi un iemācījās runāt vienu, bet domāt pavisam ko citu.

Ar ilgām pēc brīvības un apņēmību darīt visu, lai to iegūtu un noturētu, tika dibināta arī Latvijas Jūrniecības savienība.

Lai gan Jūrniecības savienība kļuva par reālu virzītājspēku, rakstnieka un Jūrniecības savienības dibināšanas idejas iedvesmotāja Egonā Līvā, kurš gan pats vairs nepiedzīvoja Jūrniecības savienības dibināšanas dienu, paredzējums, ka viss nenotiks tik vienkārši un rožaini, izrādījās pravietisks. Visa ir bijis daudz: gan ražena darba, gan kopā būšanas, gan tukšu runu, gan nevajadzīgu strīdu.

Pirmais LJS valdes priekšsēdētājs Ģunārs Šteinerts: "Dibinot Latvijas Jūrniecības savienību, tika pausta sabiedriskā aktivitāte jūrniecībā, un Jūrniecības savienība, tāpat kā Tautas fronte, tolaik cīnījās par savas valsts, bet jūrniecības ļaudis vēl arī par savas jūrniecības atjaunošanu. Jāteic, ka tā dēvētie cittautieši, piemēram, Transporta flotes priekšnieks Oļegs Kolosovs, Zvejas ostas direktors Ģeorgijs Ševčuks šiem mūsu centieniem bija ļoti labvēlīgi noskaņoti un simpatizēja Jūrniecības savienības idejām. Neatkarība bija iegūta, nu vajadzēja strādāt, lai sapnis par neatkarīgu Latviju un neatkarīgu jūrniecību tiešām piepildītos." Kā viss ir piepildījies, tas jau ir cits jautājums.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: "Atradu dokumentus, kuros mēs LJS kopsapulcē asi uzstājamies pret valsts nozagšanu. Kad citi par to vēl nerunāja, mēs par to jau cēlām trauksmi. Cita lieta, ka šī

valsts nozagšana tomēr notika pēc izstrādāta scenārija, kur mūsu protests bija kā piliens jūrā. Arī šodien mums jāuztur spēkā galvenie uzdevumi, bet vissvarīgākais ir nepieļaut Latvijas jūrniecības izglītības iznīcināšanu, jo tas būtu nāves spriedums Latvijas jūrniecībai."





JĀBŪT SKAIDRIEM UZDEVUMIEM UN MĒRĶIEM

2016. gada 30. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē notika Latvijas Jurniecības savienības (LJS) gadskārtējā biedru kopsapulce, kurā klāt bija arī Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Edgars Tavors. Nozares gada balvu “Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jurniecības attīstībā” saņēma tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis un tālbraucējs kapteinis Alberts Evertovskis.

“Ja mēs paši negodināsim savas nozares labākos cilvēkus un jurniecību kopumā, tad diez vai kāds cits to mūsu vietā darīs, bet ir taču tik svarīgi pateikt paldies cilvēkam par viņa mūža darbu,” sacīja LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Ar nožēlu gan jāteic, ka apsveikšanas brīdī dažādu iemeslu dēļ klāt nebija abu godināmo. LJS šogad iedibināja arī jaunu tradīciju: izteikt pateicību jurniecības veterāniem, kuri sasnieguši 80 gadu sliekšni, kā arī tiem nozares darbiniekiem, kuri ir bijuši aktīvi jurniecības nozares popularizētāji. Šoreiz pateicību saņēma Sarma Kočāne, Ēvalds Grāmtnieks un viņa kundze Vija, kā arī Vladimirs Novikovs.





Par kopsapulces centrālo tēmu bija izvirzīta jurniecības izglītība. Ginta Šīmaņa veidotā videofilma uzdeva jautājumu, vai jurniecības izglītība ir Latvijas veiksmes stāsts, un jāva ielūkoties paveiktajā, esošajās problēmās un nākotnes vīzijās. Par jurniecības izglītības aktualitātēm stāstīja Latvijas Jūras akadēmijas prorektors Andrejs Zvaigzne un Liepājas Jurniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, bet Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvji Roberts Gailītis un Kalvis Innuss informēja par Latvijas jūrnieku resursiem.

Lai pievērstu Latvijas jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai, jau desmit gadus notiek skolu jaunatnes konkurss "Enkurs", kura veidošanā aktīvi iesaistās Latvijas Jurniecības savienība, jo jurniecības sabiedrība ir ieinteresēta, lai jaunieši iespējami vairāk uzzinātu par jūrnieka darbu, tā specifiku un darba iespējām.

Viens no nozīmīgiem gada notikumiem jurniecībā ir "Latvijas jurniecības gadagrāmata" izdošana, kuras atvēršana parasti notiek un arī šoreiz notika LJS kopsapulces laikā.



R. Gailītis (no kreisās), V. Dreimanis, K. Innuss un M. Vīlps.



J. Leimanis.





Kapteinis I. Vītols ar kundzi.



R. Raits (no kreisās), A.Zvaigzne, G. Šteinerts un A. Nadežņikovs.



Kopsapulcē piedalās SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rītuma un SM parlamentārais sekretārs Edgars Tavors.

VĒLĒŠANAS IENES ASUMU

Aktivāk un asāk nekā domāts izvērtās LJS valdes un valdes priekšsēdētāja pārvēlēšana, kas kopumā apātiskajai sapulces gaitai piedeva kaut nelielu asumu. Iepriekšējā sasaukuma divu gadu pilnvaru termiņš bija beidzies, tāpēc vajadzēja lemt, kā turpmāk tiks organizēts LJS darbs, kādus mērķus savai darbībai izvirzīs kopsapulce un kuri būs tie, kas nenogurstoši vedīs šo jūrnieceības organizāciju pretī jauniem sasniegumiem.

Kapteinis Antons Ikaunieks pauda neapmierinātību ar kārtību, kāda jau gadiem valda LJS valdes darbā. Lai gan statūti paredz, ka valdei jāsanāc kopā reizi ceturksnī, reāli tas nenotiek. Sazināšanās notiek virtuāli, cilvēki nesanāc kopā, lai spriestu, bet tā vietā bezpersoniski elektroniski izsaka savu viedokli. "Mēs taču esam dzīvi cilvēki un mums būtu kaut jāpaskatās vienam otram acīs," domā Ikaunieks. Un ir pārliecināts, ka pirms kopsapulces valdei



tomēr vajadzētu tikties, lai izrunātu paveikto, caurskatītu finanses, izdiskutētu darba kārtību un apspriestu nākotnei izvirzāmos mērķus. Šim viedoklim pievienojās arī Gunārs Šteinerts, Juris Leimanis un vēl daži LJS biedri.

J. Leimanis: "Esmu bijis pie LJS dibināšanas, tāpēc man ir savs vie-

doklis par to, ka pēdējos gados mēs neko nedarām, atdusamies uz veciem lauriem. Esam pārvērtušies par pensionāru biedrību, kas kopsapulcē pieņem rezolūciju un tālāk neko nedara. Uzskatu, ka tas neatbilst mūsu statūtiem un mūsu mērķiem."

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters atzina, ka vienmēr var strādāt labāk, un pieņēma kritiku, ka bijusi pārlietu formāla pieeja valdes darba organizēšanā, tomēr tas nav kavējis ikdienas darba pildīšanu, un šajā ziņā padarīts nav nemaz tik maz.

Sabiedriskajās organizācijās valda demokrātija, bet tikai līdz brīdim, kamēr tā nav pārtapusi neproduktīvos apvainojumos un destruktīvās darbībās. Šoreiz kopsapulci no tā paglāba Imanta Burvja politiskā un Saeimas darba pieredze. Redzot, ka sapulces dalībniekiem pietrūkst konstruktīvas rīcības plāna, viņš ierosināja pagarināt valdes un tās priekšsēdētāja pilnvaras uz gadu, lai šā gada laikā meklētu vienotu koncepciju par turpmāko Latvijas Jurniecības savienības darbības modeli, un ar balsu vairākumu Burvja priekšlikums tika pieņemts.

LJS biedrs Ansis Zeltiņš, jautāts, ko domā par kopsapulcē notikušo un LJS izredzēm, teica: "Šoreiz emocijas ņēma virsroku. Valdes locekļi apvainojušies, ka viņus nesasauc kopā, jo bez sasaukšanas taču kopā nevarot sanākt. Nevajag apvainoties, ir reāli kaut kas jādara. Esmu pārliecināts, ka valdei noteikti ir jāsanāks, arī par dokumentiem un finansēm valdei ir jābūt skaidrībā. Reglamentu vajag. Jurniecības savienībai tieši tāpat kā jebkurai sabiedriskai organizācijai sevi jāpozicionē, jābūt skaidriem uzdevumiem un mērķiem. Pašlaik viskritiskākā situācija ir ar jaunu biedru piesaisti un finansēm, uz ko arī jāliek vislielākais akcents."■

Anita Freiberga



LJA studenti tradicionāli piedalās LJS kopsapulcēs.



AIZVADĪTS TRAUKSMAINS GADS

Kad 2016. gada 30. martā Latvijas Jūrnieru savienības gada kopsapulcē jautājums nonāca līdz valdes priekšsēdētāja un valdes pārvēlēšanām, jo līdzšinējā vadītāja Antona Vjatera un valdes pilnvaru laiks bija beidzies, LJS biedru vidū izcēlās ķilda par to, kā, kad un ko vēlēt. LJS valdes locekļi bija apvainojušies uz priekšnieku, ka viņus nesasauc kopā, izskanēja pārmetumi un emocijas ņēma virsroku. Klātesošie nevarēja vienoties, tāpēc pieņēma lēmumu uz gadu pagarināt A. Vjatera un valdes pilnvaras. Ķildas, neuzticība un nesaprašanās LJS valdes vīru starpā turpinājās visa gada garumā, un kas zina, kad un kā tas viss vēl beigsies.

LJS valdes priekšsēdētājs ANTONS VJATERS atskatās uz notikumiem aizvadītā gada laikā:

– Latvijas Jūrnieru savienībai 2016. gads sākās 1. aprīlī pēc nupat notikušās LJS kopsapulces. Tā bija joku diena, un patiesībā arī viss gads ir bijis tāds jokains. Kāpēc tā? Tāpēc, ka valde šajā laikā ir daudz strīdējusies un diskutējusi. Ir izskanējuši arī aicinājumi radikāli mainīt pašreizējo LJS sistēmu. Droši vien tiem, kas pauž viedokli, ka Jūrnieru savienībā nekāds jauns nenotiek, tiešām ir taisnība, jo aizvadītajos gados ir izveidota zināma sistēma, pēc kuras noris LJS ikdienas darbs. Lielā mērā tas ir rutīnas darbs, kas neprasa īpašus varoņdarbus un skaļus saukļus. Piekritu, ka viss šķiet tik ierasts, izveidojusies tāda kā rutīna, tāpēc vienmēr ir labi, ja nāk kāda svaiga vēsma, jauna doma un labs priekšlikums. Galvenais, lai būtu šī svaigā doma un jaunas idejas. Tomēr neuzskatu, ka, nākot kam jaunam, vajadzētu postīt vai nojaukt stabili uzbūvētu ēku, drīzāk to vajadzētu renovēt, celt jaunas piebūves, ja runājam tēlaini. Esmu pilnībā par to, ka labu ideju vajag visiem kopā tālāk attīstīt.

Negribu neko sliktu teikt, bet diemžēl visa gada garumā nekādas jaunas idejas nav dzimušas. Vairāk nekā pusgadu pēc iepriekšējās kopsapulces LJS valde ņēmās ap valdes reglamentu, kas bija diezgan dīvaini, jo mēs taču nedibinājām jaunas struktūras, kam būtu nepieciešams jauns reglaments. Tāpat bija spriešana par statūtiem, kam būtībā bija nepieciešami tikai redakcionāli labojumi, jo pamatā viss, kas tagad ir palicis Jūrnieru savienības kompetencē, raugoties no likumdošanas un administrēšanas viedokļa, jau ir atspoguļots LJS statūtos. Vai gan mēs šobrīd varam iedomāties, ka Jūrnieru savienībai būs noteicošā loma jautājumos, kurus, piemēram, pamatojoties uz starptautiskās likumdošanas prasībām, risina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku vai Kuģu reģistrs? Vai mēs varam pretendēt uz toņa noteikšanu Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, kur visa darbība noris saskaņā ar Latvijas Likumu par



ostām? Mēs varam ieteikt, paust savu viedokli un cerēt, ka mūsu priekšlikumi kādam var noderēt, bet iesaistīties šo institūciju darbībā, ietekmēt to mēs nevaram. Tāds ir mans redzējums un viedoklis par to, ko mēs varam un ko nevaram šodienas reālajā situācijā, kad valsts līmenī ir sakārtota likumdošana, kas nosaka arī saimniecisko darbību. Ja LJS valde izrāda iniciatīvu, ja tā ir aktīva, man kā valdes priekšsēdētājam būtībā ir daudz vieglāk strādāt, jo tad daudzas lietas un atbildību varu noņemt no saviem pleciem. Lūdzu – domājiet, spriediet un lemi!



Antons Vjaters.

– Vai tā arī bija, vai valde bija aktīva, piedaloties Jūrniciības savienības ikdienas darbā?

– Iesākumā jau uzrāviens bija jūtams, bet spēka faktiski pietika tikai īsajai distānci, tā pietrūkst garajai, kāds ir LJS ikdienas darbs. Uz gada beigām spēki sāka izsīkt un liels entuziasms vairs nebija jūtams. Tomēr jāatzīst, ka mums izdevās sakārtot statūtus, ja tā var teikt, uz zinātniskiem pamatiem, protams, ievērojot visas tās prasības, kādas mūsu valstī noteiktas attiecībā uz sabiedriskajām organizācijām un kuras mums ir jārespektē.

– Varbūt gaidāmas kādas būtiskas pārmaiņas, kas varētu ienest ko jaunu ikdienas darbā?

– Spriedām, ka valdes locekļu skaitu vajadzētu samazināt līdz septiņiem, ja tiešām vēlamies, lai valde būtu strādāt spējīga, un tā visnotaļ ir atbalstāma iniciatīva. Viens no viedokļiem ir, ka valdē vajadzētu ievēlēt tikai jaunos, bet tas gan varētu būt diezgan riskanti, jo diez vai LJS biedri cienījamajos gados un ar vērā ņemamu stāžu spētu izsekot jauno centieniem. Esmu tikai par to, ka Jūrniciības savienībai ir vajadzīgas jaunas asinis, tomēr piesaistīt gados jaunus biedrus nav nemaz tik viegli, jo jūrnieku darbs ir jūrā, un viņu dzīve ir pakļauta šai specifikai – vismaz četri mēneši jūrā, tad četri krastā, un tad atkal jūrā. Ideāli, ja viss ir līdzsvarā, jo vajadzīgi gan pieredzējuši seniori, gan jauni cilvēki, kādi mums ir Jānis Krastiņš, Ansis Zeltiņš, Roberts Gailītis, Lienīte Ērkšķe un Mareks Pentjušs. Bet, piemēram, Mareka darba specifika ir tāda, ka viņš vienas valdes sēdes laikā ir Singapūrā, bet nākamās – Amsterdamā. Tāda nu ir aktīvo jūrnieku realitāte.

Vēl viens no viedokļiem bija, ka LJS valdes priekšsēdētājs varētu strādāt uz sabiedriskiem pamatiem, pa vidu saviem tiešajiem darba pienākumiem veicot arī valdes priekšsēdētāja darbu, taču esmu pārliecināts, ka no tā nekas labs nevar sanākt, jo LJS valdes priekšsēdētājam ir jāstrādā, visu savu enerģiju veltot



šim darbam. Rūgti maldās tie, kuri domā, ka priekšsēdētājam trūkst darba, jo darbi ir saplānoti gandrīz vai gadu uz priekšu.

Pavasārī nāk vidusskolēnu konkurss "Enkurs", rudenī Ainažos visu paaudžu jūrnieku saiets, tad reizi mēnesī jāpiedalās Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē, Latvijas Jūras akadēmijas Konventa sapulcēs, un tie visi ir darbi, kas prasa laiku un enerģiju. Bez tiem nāk arī neplānoti notikumi, kuros nākas piedalīties, piemēram, kad mūžība aiziet kāds no Jūrmniecības savienības biedriem. Atvadišanās no viņiem prasa ļoti daudz nervu, emociju un līdzpārdzīvojumu. Protams, neviens jau neliel iet uz bērēm, bet reizēm mēs, Jūrmniecības savienības pārstāvji, līdzas dažiem radiem esam vienīgie, kas parāda pēdējo godu un cieņu aizgājējam. Īpaši smags bija 2016. gada decembris, kad viena mēneša laikā nācās piedzīvot sešas izvadišanas, arī Jūras akadēmijas rektora Jāņa Bērziņa bēres, kas atstāja īpaši nospiedošu sajūtu. Vēl Jūrmniecības savienība uztur tradīciju piedalīties Krišjāņa Valdemāra, Egona Līva, Hugo Legzdiņa piemiņas pasākumos viņu atdusas vietās, un gan jau tagad radīsies arī kāds piemiņas pasākums Jānim Bērziņam. Visi tie ir mums saistoši un atbalstāmi pasākumi, tāpēc nebūtu pareizi, ja tradīcijas tiktu laužtas un LJS šajos pasākumos nepiedalītos.

– Domāju, ka visiem būtu interesanti zināt, kāds, ja tā var teikt, ir bijis opozīcijas mērķis, ko tā ir vēlējies panākt saistībā ar LJS valdes priekšsēdētāja un pašas valdes darbu?

– Nezinu. Neviens tā arī nav izteicis kādu būtisku priekšlikumu pie visa tā, ko Jūrmniecības savienība jau tagad dara. Visi it kā kaut ko vēlas mainīt, bet neviens tā arī nav formulējis, kas ir tas, kas būtu jāmaina. Izskan uzsaukums: jāpiesaista jaunie! Labi, bet kā to izdarīt? Var jau uz sapulci uzaicināt studentus, bet kas tālāk? Tālāk viņiem ir savs ikdienas mācību process, ieskaite, prakses, tāpēc tādai organizācijai kā LJS laika neatliek. Labi jau, ka jaunie vispār zina, ka ir tāda Latvijas Jūrmniecības savienība, un patur to prātā. Mēs esam priecīgi par katru studentu, kurš izrāda interesi un ir gatavs piedalīties.

– Kāds tad ir redzējums par Latvijas Jūrmniecības savienības turpmāko darbību?

– Jūrmniecības savienībai, protams, jādoma par savu nākotni, jo jūrmniecības organizācijās notiek būtiskas pārmaiņas, kaut vai, piemēram, mūsu juridiskā biedra Rīgas brīvostas pārvaldes vadībā. No amata aiziet Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, kurš vienmēr uzskatīja, ka viņa pienākums ir atbalstīt Jūrmniecības savienību. Mēs nevaram paredzēt, kāds būs jaunā ostas vadītāja skatījums uz turpmāko sadarbību, bet jāpatur prātā, ka sabiedriskajai organizācijai, kāda ir Jūrmniecības savienība, viens no pastāvēšanas pamatiem ir stratēģisko – juridisko biedru maksātās biedra naudas. Pagaidām sadarbība ar mūsu lielajām ostām vēl nav pārtrūkusi, tomēr mums jābūt gataviem uz pārmaiņām. Un droši vien tās nebūs vienīgās pārmaiņas, kas mūs visus sagaida.■



LJS AICINA ATJAUNOT JŪRAS SVĒTKU SVINĒŠANU RĪGĀ

9. jūlijā – Jūras svētkos – Latvijas Jūrnieceības savienība (LJS) aicina jūrnieceības sabiedrības pārstāvjus, viņu ģimenes un draugus doties kopīgā izbraucienā ar kuģi “Vecrīga”. Atsaucība bija pat necerēti liela, laika apstākļi izcili, un brauciena dalībnieki atzina, ka pasākums ir tiešām izdevies.

Taču galvenais kopīgā izbraukuma mērķis bija iekustināt jūrnieceības uzņēmumus un sabiedriskās organizācijas, lai kopīgiem spēkiem mēģinātu atjaunot lielisku tradīciju – Jūras svētku svinēšanu Rīgā.

“Pašlaik situācija ir pilnīgi neloģiska – Jūras svētki plaši tiek atzīmēti Liepājā, Ventspilī, pat mazajos zvejnieku ciemos, bet jūras valsts galvaspilsētā šos svētkus vienkārši ignorē!” saka LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.



Jūras svētku dalībnieki liksmo uz kuģa “Vecrīga”.

Pēc viņa teiktā, esot nācies dzirdēt pilnīgi aplamu un nepamatotu viedokli, ka Jūras svētki ir padomju laika tradīcija. “Patiesībā Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostinieki un kara flotes jūrniecei, bija pirmā atjaunotās Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere. 1992. gada jūlijā šie svētki kā “pilotprojekts” Rīgā tika atzīmēti pirmo reizi. Rīdziniekiem pasākums ļoti patika, un tā tas turpinājās deviņus gadus. Svētku “virsvadītāja” bija Latvijas Jūrnieceības savienība, tie tika finansēti galvenokārt no Rīgas ostas uzņēmumu līdzekļiem. Taču 2001. gadā, kad būtu bijusi šo svētku desmit gadu jubileja, Rīgas dome nolēma Jūras svētkus neatzīmēt. “Cik liela nozīme šāda lēmuma pieņemšanā bija pilsētas astoņsimtgadei, cik liela politisko partiju ķīviņiem un ambīcijām, tas lai paliek vēstures ziņā,” piebilst A. Vjaters.

Tikai 2007. gadā Latvijas Jūrnieceības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētki kā svinama diena jūlija otrajā sestdienā tiktu ierakstīti kalendārā. Taču panākt svētku atjaunošanu Rīgā joprojām nav izdevies.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

Visus aizvadītos gadus Jūrnieceības savienība ir lielu vēribu veltījusi iedibināto tradīciju kopšanai. LJS ir pārliecināta, ka svētku atjaunošana būtu nepieciešama visiem galvaspilsētas iedzīvotājiem, visvairāk tiem, kuri nevar izbraukt uz zvejnieku ciemiem, kur šī diena tiek krāšņi svinēta. Turklāt tiktu piesaistīti cilvēki no citiem Latvijas novadiem, kā arī ārvalstu tūristi. Diemžēl Rīga ir zaudējusi vienu ļoti iezīmīgu vaibstu savā sejā – Rīga kā ostas pilsēta un pilsēta pie jūras.



2016. gada decembrī LJS kopīgi ar jūrnieceības nozares organizācijām Rīgas domei nosūtīja vēstuli ar aicinājumu atjaunot Jūras svētku svinēšanu Rīgas pilsētā. Rīgas dome atsūtīja ļoti izsmelšu atbildi, no kuras kļūst pilnīgi skaidra tās attieksme un ieinteresētība.

PAR JŪRAS SVĒTKU ATZĪMĒŠANU RĪGĀ

“Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamentā ar Rīgas domes priekšsēdētāja N. Ušakova rezolūciju ir saņemta un izskatīta Latvijas jūrnieceības organizāciju pārstāvju vēstule par Jūras svētku atzīmēšanu Rīgā.

Atzinīgi novērtējot Latvijas jūrnieceības organizāciju kopīgo iniciatīvu atjaunot Jūras svētku atzīmēšanas tradīciju Rīgā, vēlamies paskaidrot, ka Rīgas pilsētas pašvaldība savu iespēju robežās atbalsta pilsētai nozīmīgu izglītības, kultūras, mākslas, sporta un integrācijas projektu un pasākumu norisi, un saskaņā ar noteikto kārtību Departamenta budžetā plānotie līdzekļi tiek piešķirti projektiem un pasākumiem konkursa kārtībā. 2017. gada pašvaldības budžets ir apstiprināts un Departamentam nav iespēju tā ietvaros atbalstīt vai iekļaut jaunas iniciatīvas.

Jūras svētku svinēšana Rīgā
deviņdesmito gadu sākumā.



Pateicamies par sadarbības piedāvājumu un aicinām sagatavot detalizētāku priekšlikumu Jūras svētku svinību organizēšanai Rīgā, kas varētu tikt izskatīts, gatavojot 2018. gada Rīgas pilsētas pašvaldības budžeta projektu.

Par sniegto atbildi lūdzam informēt pārējos 2016. gada 6. decembra vēstules autorus. Patiesā cieņā, departamenta direktors G. Helmanis.”■



JĀŅA BĒRZIŅA SAPŅI PALIEK LATVIJĀ

Gandrīz neiespējami noticēt, ka mūsu vidū vairs nav Latvijas Jūras akadēmijas rektora profesora Jāņa Bērziņa.

Latvijas Jūras akadēmija bez Jāņa Bērziņa nav iedomājama. Vispirms jau tāpēc, ka viņš bija starp tiem, kas pirms divdesmit septiņiem gadiem akadēmiju dibināja. Katrs iesākums ir grūtību un izaicinājumu pilns, bet katrs iesākums piedāvā arī milzīgas iespējas. Jānim Bērziņam nebija bailes no izaicinājumiem. Reizēm gan rektors uzņēmās vairāk, nekā bija cilvēka spēkos, nereti viņa idejas apsteidza laiku, bet bija arī tādas reizes, kad Jānis Bērziņš palika nesaprasts vai nesadzirdēts. Tomēr viņš



J. Bērziņš tikai mirkli pēc ievēlēšanas rektora amatā.

turpināja iesākto, jo Latvijas Jūras akadēmijai vajadzēja iegūt starptautisku atzinību. Jāņa Bērziņa sapņi deva virzību Latvijas Jūras akadēmijas izaugsmei. Viņš bija lepns, ka akadēmija sagatavo augstākā līmeņa speciālistus, kuri var ieņemt labus amatus un veidot sekmīgu jūras karjeru.

Latvijas Jūras akadēmija nav iedomājama arī bez Jāņa Bērziņa stingrā rakstura un principiālās nostājas. Ikviens akadēmijas absolvents un students zina viņa gandrīz par folkloru kļuvošo teicienu: "Akadēmijā nav problēmu ar atskaitīšanu!" Jānis Bērziņš no sevis, kolēģiem un studentiem prasīja nopietnu darbu un spēju pieņemt pareizus lēmumus.

Latvijas Jūras akadēmija nav iedomājama bez rektora Jāņa Bērziņa savu studentu vidū, sējot viņos Latvijas patriotisma sēklu, briedinot atbildības



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



LJS valdes sēdē J. Bērziņš (no labās), M. Elsbergs un V. Keris.



Rektors J. Bērziņš kopā ar LJA studentiem
Ainažos 2015. gada rudenī.



Kādā no jūrniecības izglītībai veltītajiem
pasākumiem deviņdesmito gadu sākumā.

graudus un ievācot profesionālisma ražu. Un tā divdesmit septiņus gadus, no tiem divdesmit divus rektora amatā.

Vēl tikai pirms gada, kad 2015. gada decembrī Krišjānim Valdemāram atzīmēja 190 gadu jubileju, Jānis Bērziņš teica: "Krišjāni Valdemāru mēdz uzskatīt par Latvijas profesionālās jūrniecības un jūrskolu pamatlicēju, šajā kontekstā ar jūrniecību saprotot ne tikai arodu, bet arī nozīmīgu latviešu nacionālās pašapziņas simbolu. Tāpēc aicinu ikvienu padomāt par jūrniecības vietu un lomu šodien, tostarp ne tikai valsts ekonomikas, bet arī valsts un iedzīvotāju nacionālās pašapziņas un tās nākotnes kontekstā.

1994. gadā, kad Latvijas Jūras akadēmijai bija pirmais izlaidums, mūs neviens pasaulē nepazina, bet šobrīd Latvijas jūrnieki labi kotējas Ziemeļeiropā, tostarp Norvēģijā, Nīderlandē, Vācijā un citās valstīs. Un būtiski ir tas, ka atšķirībā no katras darba vietas uz sauszemes, kuras radišanā



Piemiņas brīdis Ainažu vecajos kapos 2015. gada rudenī. LJA studenti kopā ar J. Bērziņu (vidū), A. Vjateru un J. Krastiņu.

valstij tiešā vai netiešā veidā jāinvestē noteikti līdzekļi, darba vietu radīšanā jūrā Latvijas valstij nav jāiegulda ne cents – tās jau ir radījuši citi.”

Cik asi griezīgi šodien, kad joprojām līdz galam nav atbildēts jautājums par Latvijas Jūras akadēmijas nākotni, izskan viņa pirms gada teiktie vārdi.

Turpmāk Latvijas žurniecības sabiedrībai būs jāiemācās iztikt bez Jāņa Bērziņa: gan Latvijas Jūrnecības savienības gada kopsapulcēs, gan Ainažos, kad tur ik gadus kopā sanāk visu paaudžu jūrnieki, gan visās citās reizēs, kad godā tiek celtas un koptas Latvijas jūrnecības tradīcijas. Tomēr šeit paliek viņa ieceres, iesāktie darbi, kurus viņam neizdevās pabeigt. Un sapņi, kuri Latvijas Jūras akadēmijai un mums ikvienam dos spēku un iedvesmu turpināt Jāņa Bērziņa iesākto. Un ļoti iespējams, ka viedi būs LJS valdes priekšsēdētāja Antona Vjatera teiktie vārdi, ka tiem atceres brīžiem, kas jau tradicionāli notiek Krišjāņa Valdemāra, Egona Līva un Hugo Legzdiņa atdusas vietās, piepulcēsies arī Jāņa Bērziņa piemiņas brīdis viņa atdusas vietā.■

Anita Freiberga



AINAŽOS, PIE ZVAIGZNĒM KRASTĀ

"Un šē vēl runāsim par latviešu mīlo tēvu zemi, par Kurzemi un Vidzemi. Šīm zemēm ir dāvināts tas, kas plašai krievu zemei trūkst, tas ir, jūra, tas lielais ceļš, uz kura pasaules tautas sasniedz bagātību, godu un varu. Platā krievu zeme vienā pusē, otrā pusē – jūra, ak, cik branga vieta!" (Krišjānis Valdemārs, 1858)

Ainažu Vecajos kapos, kur "zem zilām atraitnītēm" (Jānis Peters) dus latviešu tālbraucēji jūrniki – Ainažu jūrskolas absolventi, ik gadus pulcējas Latvijas jūras vīri, kuri zina tālos okeāna ceļus un tur godā sentēvu tradīcijas. Jau kuru reizi Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Iveta Erdmane sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību organizē Ainažos jūrnieku salidojumu, un viņa lēš, ka nu jau šai tradīcijai ir kādi 40 gadi, jo pirmsākumi meklējami vēl tajā laikā, kad uz Ainažiem kuplā pulkā brauca K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventi, kuri atļāvās dziedāt padomju laikā aizliegtas dziesmas un pēc vārdiem kabatās nemeklēja.

Ainaži neapšaubāmi ir Latvijas jūrniecības svētvietā. To 8. novembra pēcpusdienā pie staltajiem kapu krustiem un pieminekļiem atcerējās ilggadējais Jūras spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots: "Ir vietas, lietas un laiks, ko nevar aizmirst. Paldies tiem dzelzs vīriem, kuri uz koka kuģiem iznesa Latvijas vārdu pasaulē. Latvija bija, ir un būs jūras lielvalsts!"

Šo pārliecību klātesošie stiprināja salidojuma gaisotnē Ainažu Tautas namā, ko savulaik uzcēlis Ainažu pilsētas galva tālbraucējs kapteinis Jānis Asars. Mecenāts, kura vārdu ainažnieki piemin ar dziļu godbijību (viņa meita Ilga Sūna



A. Vjaters (no kreisās), I. Vītols, A. Tīrzmalis, G. Zeibots, Ē. Grāmatnieks.



Asaru zemi novēlēja dzimtajai pilsētai, un nu uz tās slejas mūsdienīga mājiņa estrāde, kas kā reizi radīta satikšanās priekiem vasarās tuvākā nākotnē).

Salacgrīvas mūzikas skolas pedagoga Vitālija Bogdanoviča skandētās jūras dziesmas bija pateicīgs fons jūrniecības veterānu sumināšanai, par ko bija parūpējusies Jūrniecības savienība un komercfirma "Hanza Jūras aģentūra". Tās vadītājs Andris Jurdžs, viens no Jūrniecības savienības dibinātājiem, nesā sveicienus istā burinieku gadsimta stilā – pa Kihnu Jena modei ar Karību jūras rumu, kas dziedē visas kaites. Jūras veterānus sveica Latvijas Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš un Jūrnieku reģistra vadītājs tālbraucējs kapteinis Jāzeps Spridzāns. Pasaulē ir 13 000 Latvijas jūrnieku, kuri ik gadu atved uz dzimteni 360 miljonus eiro – ģimenei, investīcijām, jaunās paaudzes izglītošanai.

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs šajā tikšanās reizē īpaši uzsvēra izglītošanās aspektu. Kā noturēt jaunos savā Tēvzemē, pie jūras? Ja jaunieši nobalsos ar kājām un aizbrauks no novada, kas tad to cels un veidos nākotnē?! Vai aiz viņiem paliks gaismas salas jeb bākas, par ko tik izteiksmīgi neakadēmiskā stilā Tautas namā stāstīja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls. Viņš, turpinot jūrniecības vēstures entuziasta Arvja Popes aizsākto, pēta "zvaigznes krastā", jo bāku vēsture nūdien ir tā, ar ko Latvija var lepoties. Arī mūsdienās, ko, papildinot referentu, uzsvēra Jūras administrācijas direktors hidrogrāfs J. Krastiņš. Lai kāda supermoderna tehnika šobrīd palīdz kuģošanas drošībā, bāku nozīme neizgaist, saglabājot kaut vai muzejisko vērtību.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Tam apliecinājums ir arī 1987. gadā no jūras izceltā Ainažu ostas vilņlauža bāciņa, kas rāda ceļu uz Jūrskolas muzeju K. Valdemāra ielā. Par tās glābšanas akciju izteiksmīgi liecina Anša Kuka fotogrāfijas, kurās redzams arī zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis" leģendārais peldošais celtnis "Titāns".

Jācer, ka meitenes un puisi no Krišjāņa Valdemāra Ainažu pamatskolas, kuri tik sirsnīgi uzrunāja salidojuma dalībniekus, arī paši dienās paliks draugos ar jūru.

Ainažu jūrskolas muzejam ir daudz draugu. Šoreiz salidojumu atbalstīja Ventspils brīvostas pārvalde un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība.

I. Erdmanes vadītā kolektīva pašaieliedzība jūrnieku aprindās tiek ļoti augstu vērtēta. Kolektīva vēstule par valsts apbalvojuma piešķiršanu ilggadējam Latvijas Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram Ordeņu kapitulā ir sadzirdēta un Valsts prezidents to ir redzējis. Un tā vien gribētos, lai Ordeņu kapituls novērtē paša Ainažu jūrskolas muzeja darbinieču devumu Tēvzemes apzināšanā, jūrlietu daudzīnājumā un kopābūšanas prieka radišanā. Ainaži ir latviešu jūrnieku Meka, pateicoties arī šodienas darbarūķiem, kam atzinības nekad nebūtu par daudz!■

Gints Šimanis



BURU KUĢA “ROTA” BRAUCIENĀM – 130 GADU!

Atzīmējot 110. gadadienu (1998. gadā), kopš burinieku kapteinis vidzemnieks Pēteris Šnore ar pašbūvēto kuģi “Rota” devās pirmajā braucienā pāri Atlantijas okeānam, šķērsoja ekvatoru un sasniedza Dienvidamerikas krastus, Ainažu jūrskolas muzejs un Latvijas Jūrnieceības savienība pulcināja Latvijas jūrnieceības veterānus kopā ar aktīvajiem un nākamajiem jūrniekiem uz gadskārtējo salidojumu kapteiņa P. Šnores dzimtajās mājās Liepupes “Ūķos”, no kurām netālu atrodas buru kuģu būves vieta. Ir zināms, ka tur uzbūvēti trīs prāvi trīsmastu burinieki ar vairāk nekā 100 reģistra tonnu nestspēju – “Peter Paul”, “Rota” un “Austrums”.

Todien tajā vietā tika atklāts piemiņas akmens “Burukuģu būvvieta 19. gs.” (tēlnieks Vilnis Titāns) un P. Šnores mazmeita arheoloģe Ieva Cimermane muzejam uzdāvināja pirmo rokrakstā sagatavoto un iesieto Šnoru un Vikmaņu dzimtas vēstures apkopojumu “Ar domu, darbu, jūru cauri gadsimtiem”. Tas bija apjomīgs I. Cimermanes pēdējo desmit gadu darbs, kurā viņa apkopojusi laikabiedru atmiņas un vēstules, arhīvos, Liepupes pagastā un draudzē iegūtās laika liecības par Šnoru un Vikmaņu dzimtas jūrniekiem.

Pēc I. Cimermanes pētījumiem, “Ūķu” mājas pirmo reizi pieminētas 1759. gada arklu revīzijā. Vecākais Šnoru dzimtas kuģinieks Mārtiņš Šnore ir dzimis 1786. gadā un miris ap 1850. gadu. Pēc viņa nāves atstātā mantojuma sarakstā pirmo reizi minēta lielā laiva, kuras takelāža vien ir maksājusi 50 sudraba rubļu. Parasta zvejas laiva tajā laikā maksāja tikai trīs rubļus. “Tas noteikti ir bijis burinieks, iespējams, vienmastnieks, darināts jau 19. gadsimta sākumā,” saka I. Cimermane, kurai par savas dzimtas piektās paaudzes senčiem ir samērā skopas ziņas.

Miķelis, viens no pieciem Mārtiņa Šnores bērniem, bija tā sauktais kabotāznieks. Viņš arī ziedoja 25 rubļus Ainažu jūrskolas atvēršanai. Miķelim piederēja savs kuģu placis jūras kāpās pie “Ūķiem”. Visi trīs Miķeļa Šnores dēli Jānis, Pēteris un Miķelis beidza Ainažu jūrskolu un kļuva par diplomātiem jūrā braucējiem. Par “Ūķu” saimnieku kļuva vecākais dēls Jānis, kurš sākumā pats bija braucis jūrā un labi pelnījis. Viņš bija viens no galvenajiem lielo burinieku būves organizatoriem. Radi meta kolekti kuģubūvei, un Jānis vadīja darbus. Kuģus būvēja krastā. Tur bija nodarbināti speciāli kuģu kalēji, galdnieki un zāģeri. Toreiz kokus nelaida caur gateri, bet gan caur īpašām stalažām, kur viens zāģētājs no augšas, otrs no apakšas tos pārvērta dēļos. Kad korpuss bija gatavs, vinču apmeta ap lielo



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Burukuģu būvvieta 19. gadsimtā. Piemiņas akmens atklāts 1998. gadā Liepupes jūrmalā pie "Ūķu" mājām.

"Ūķu" akmeni un kuģi vilka jūrā. Tie bija lieli svētki – kuģa kāzas. Tad tika kauti lopi, gatavots alus. Reiz gan esot noēduši vērsi, bet kuģis neesot padzīts jūrā ne par sprīdi, stāstīja I. Cimermane. Pēc viņas ziņām, Jānim Šnores esot piederējuši 13 lielāki un mazāki kuģi. Līdzekļi jauno kuģu būvei iegūti, pārdodot vecos.

Pēteris Šnore (1860–1928) jūrā sāka braukt 1873. gadā nepilnu trīspadsmit gadu vecumā. Tā gada vasarā ūdenī nolaida pirmo "Ūķos" būvēto tālbraucēju burinieku – Jāņa Šnores 260 NRT trīsmastu gafelšoneri "Peter Paul". Jānis bija šonera kapteinis, Pēteris – junga ar algu pieci rubļi mēnesī. 1881. gadā pēc Ainažu jūrskolas absolvēšanas Pēteris nomainīja Jāni "Peter Paul" kapteiņa amatā. "Ūķos" tajā laikā būvēja jaunu tāljūras burinieku, kuru nolaida ūdenī 1886. gadā un nosauca par "Rotu", stāsta I. Cimermane. Šī 323 NRT (9,6 m plata, 42 m gara) trīsmastu barkentīna tika uzbūvēta par vairāku radnieku līdzekļiem.

Pēc I. Cimermanes ziņām, gandrīz pusi izdevumu sedza "Ūķu" māju saimnieks Jānis Šnore. Ar saviem līdzekļiem piedalījās arī brālis Pēteris Šnore, māsas vīrs Oltūžu krodzinieks Eduards Aleksandrs Veide, sievastēvs Kalna-Kumpanu saimnieks Pēteris Vikmanis un paziņa, Skultes pagasta saimnieks Jānis Baltiņš. "Rotas" būvi vadīja ievērojams Vidzemes kuģu būvētājs, Jāņa Šnores radnieks Pēteris Krauze. 1886. gada 13. jūlijā ūdenī nolaisto un nokristīto "Rotu", kurai vēl nebija mastu un buru, velkonis aizvilka uz Rīgu, kur uzstādīja takelāžu.

1886. gadā Pēteris Šnore kļuva par "Rotas" pirmo kapteini un kuģi vadīja līdz 1891. gadam. Pirmajā braucienā "Rota" ar planku kravu devās no Rīgas uz



"Ūķi" Duntē, kur dzimuši Ainažu jūrskolnieki – tālbraucēji kapteiņi
Miķelis Šnore un Pēteris Šnore.

Bordo Francijā, no turienes veda kravu uz Kārdifu Anglijā, 1887. gadā ogļu kravu no Kārdifas uz Kaljāri Sardīnijas salā, bet aprīļa beigās caur Alžīrijas ostu Bonu atgriezās Rīgā ar korķakoku kravu.

I. Cimermane stāsta: "Tajā pašā 1887. gadā, kad Pēteris Šnore apprecējās ar Alīdi Vikmani, "Rota" ar koku frakti devās uz Liverpūli. Izrādījās, ka no turienes varēja dabūt izdevīgas fraktis uz Dienvidameriku, Laplatas upi. Aprunājies ar Liverpūles ostā iebraukušajiem kapteiņiem, kas bijuši Rosario, un novērtējis "Rotu" salīdzinājumā ar Atlantiju pārbraukušajiem buriniekiem, Pēteris nolēma, ka arī "Rotai" šāds brauciens ir pa spēkam. Pēterim tai laikā bija 27 gadi, sešu gadu kapteiņa pieredze, spēka un zināšanu pietiekami, lai dotos tālajā braucienā."

Pēc I. Cimermanes teiktā, sākotnēji vectēvam nav bijis nodoma doties uz Dienvidameriku, taču, aizvedis kravu uz Angliju, viņš nav varējis atrast izdevīgu kravu atpakaļceļam. Tad kapteinis uzzinājis, ka tādas var dabūt Amerikā, un par to ziņojis uz Latviju pārējiem kuģa īpašniekiem, lai dabūtu atļauju posties ceļā. Telegrammas ceļoja no Liverpūles uz Liepupi un atpakaļ. Muzeja krājumā atrodas P. Šnores 1887. gada 30. septembrī brālim Jānim rakstīta vēstule, kurā viņš sīki analizē apstākļus ar fraktim Liverpūlē un lūdz atļauju kuģa apsišanai ar cinku.

Vēstules nobeigumā viņš raksta: "Vēl vienu lietu lūdzu. Nedomājiet tik, ka es varbūt vienīgi savu labu meklēdams braucu uz Ameriku, jo cik tālu tas zīmējas



uz manu algu, tad priekš manis būtu ienesīgāki braukt uz isākiem ceļojumiem nekā uz gariem, un bez tam tik labprāt vēlētos būt pa ziemu mājās pie savas mīļās sieviņas. Bet mans mērķis ir tas, braukt uz turieni, kur var cerēt atlicināt visvairāk naudu priekš rēderiem, lai tas būtu tuvu jeb tālu. Ja nu fraktis būs zemākas, jeb ja varbūt būs no turienes jāpārzēģelē uz citurieni, tad nu gan varbūt tā paplāni izies, bet tad arī uz priekšu zināsim, ka Amerikas braukšana mums neder un ka mums savu maizi jāpelna uz Ost jeb Nord jūras, jeb tālākais Baltā jeb Vidus jūra. Teters izmēģināja Ziemeļ Ameriku, man jāizmēģina Dienvidus Ameriku.”

Lai palielinātu kuģa stiprību, Liverpoolē “Rotu” apšuva ar cinka plāksnēm, un tad varēja doties ceļā. Barkentīnas komandā bija deviņi cilvēki. Stūrmanis bija liepupietis Andrejs Kalniņš, kurš jau iepriekš bija braucis pie P. Šnores par matrozi. Matroži bija pieredzējuši jūrasbraucēji duntieši Ādams Ozols un Miķelis Sakne, jaunākie matroži – Pētera Šnores brālēns Andrejs Ādamsons, Miķelis Puriņš un Kārlis Blaumanis. Par pavāru brauca Ansis Ērmanis no Lubezeres, par bocmani Frīcis Zandfelds no Kurzemes.

Pēc I. Cimermanes pētījumiem, nav precīzi zināms, cik ilgs bija brauciens pāri Atlantijas okeānam. Tas varētu būt aptuveni pusotru mēnesi garš. Atlantijā pagāja novembris un daļa decembra. Decembra beigās “Rota” ar akmeņogļu kravu jau iebrauca Rosario ostā, kas atrodas Paranas upes labajā krastā, 375 km augšpus Buenosairesas, kura atrodas Laplatas līča krastā. Nav zināms, cik ilgu laiku prasīja ceļš līdz Rosario, braucot pret upes straumi. Parasti šā attāluma veikšanai burinieki izmantoja velkoņus.

“Rota” bija pirmais latviešu zemnieku kuģis, kas, latviešu kapteiņa vadīts, šķērsoja ekvatoru un nonāca Dienvidamerikā.

No Amerikas “Rota” atgriezās Eiropā ar koku kravu. Kebračo koki kā no Dienvidamerikas vedama krava avotos minēti vairākkārt. *Kebračo* spāņu valodā nozīmē *cirvju lauzēji*. Acīmredzot šeit ir runa par ļoti cietu koku šķirni, ko tajā laikā izmantoja tekstilmašīnu u.c. mašīnu detaļu gatavošanai.

“Rotas” brauciens uz Rosario bija ļoti veiksmīgs saimnieciskā ziņā, jo deva necerēti lielu peļņu. Šis brauciens arī ievadīja zemnieku kuģu braucienus pāri Atlantijas okeānam. Pēc Anša Bandrēviča ziņām, 1895. gadā pāri Atlantijai braukuši 48 kuģi, 1896. gadā jau 60.

P. Šnore, pēc mazmeitas stāstītā, arī turpmākajos gados braucis uz Argentīnas un ASV ostām Rosario, Buenosairesu, Sannikolasu, Vilmingtonu u.c., kā arī uz Eiropas ostām Pembroku, Glāzgovu, Ņūkāslu, Vaterfordu, Antverpeni, Djepu u.c. ar kokmateriāliem, akmeņoglēm, stikla smiltīm, kviešiem, terpentīnu, sāli, kritu un citām kravām. 1981. gada 17. jūlijā P. Šnore “Rotas” lietas nodeva brālēnam kapteinim Jānim Ādamsonam, bet pats ar ģimeni pārcēlās uz dzīvi Rīgā. Viņam sākās jauns dzīves posms. I. Cimermane var tikai minēt, kāpēc vectēvs pārtrauca veiksmīgo kapteiņa karjeru. Pēteris pēc rakstura bijis jaunu ceļu gājējs, pētnieks,



I. Cimermane (no labās), I. Erdmane, M. Stefane un U. Dumpis 1998. gadā.

kam varēja nebūt pa prātam ieslīgšana rutinā, veicot jau iepazītu un izzinātu darbu. Vēl viens iemesls varēja būt ģimene, kuru, dodoties tālajos braucienos uz Ameriku, redzēja reti. Rīgā Pēterim sākās rosīga un daudzpusīga darbība. Sākumā viņš aktīvi iesaistījās kuģniecības sabiedrības "Austra" darbā, kur līdz 1896. gadam strādāja par darbvedi un līdz 1914. gadam darbojās valdē. 1894. gadā Pēteris Šnore nodibina savstarpēju kuģu apdrošināšanas biedrību. Līdz tam latviešu kuģīpašniekiem nebija savas apdrošināšanas biedrības. Vairākus gadus viņš arī strādāja par ekspertu pazīstamajā kuģu klasifikācijas biedrībā "Bureau Veritas". Pēteris allaž centās darboties latviešu jūrmniecības labā. Viņš sastādīja un 1896. gadā izdeva "Telegrammu leksikonu kuģiniekiem" latviešu un angļu valodā. Rīgas laiks Pēterim bija rosīgs arī sabiedriskajā ziņā. Viņš darbojās Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrībā un Rīgas Latviešu biedrības Zinību komisijā. Viņš pārvaldīja vairāk nekā desmit valodu un ar lielu enerģiju piedalījās latviešu valodas jaunās ortogrāfijas izveidē. Pārcēlies uz Rīgu, Pēteris nodibināja plašu kuģniecības piederumu veikalu, kurā varēja iegādāties visu kuģiniekiem nepieciešamo, arī pārtiku.

Sākoties Pirmajam pasaules karam, P. Šnore ar ģimeni devās uz Tālajiem Austrumiem. 1916.–1920. gadā viņš bija kapteinis uz krievu kuģiem "Jekaterina", "Bolinder" un "Vega". 1920.–1922. gadā vadīja japāņu motorburinieku "Kamčatka", 1922. gadā pārcēlās uz Šanhaju, kur strādāja par namu pārvaldnieku. Visu šo laiku blakus maizes darbam Pēteris Šnore darbojās savu garīgo interešu laukā. Iemācījies japāņu un ķīniešu valodu, viņš sastādīja praktisku japāņu – krievu



vārdnīcu. Vēl pievērsās matemātikas un astronomijas studijām. Šanhajā sarakstīja un izdeva darbu "The wonderful Mechanism of the Universe". P. Šnore ar ģimeni Rīgā atgriezās 1924. gadā, bet 1928. gada pirmajos Ziemassvētkos aizgāja mūžībā.

No liepupiešu būvētajiem vai arī viņiem piederošajiem buru kuģiem regulāros braucienos pāri Atlantijas okeānam devās Pētera Krauzes būvētie "Austrums", "Betty", "Jonathan", "Kaupo", "Nimrod", "Noas", "Regulus", "Rota" un "Rute", Pētera Andersona būvētie "Reinhold", "Widwud", Andreja Bušmaņa būvētais "Alma" un Liepupē 1895. gadā būvētais "Gulbis", kā arī Jānim Šnorem piederošais "Peter Paul".

No Eiropas uz Amerikas un Rietumindijas ostām galvenā vedamā krava bija Anglijas akmeņogles, dažkārt arī sāls vai citas preces. Atpakaļ vedamās kravas bija ļoti dažādas. No Barbadosas un Gvadelupas Rietumindijā veda rumu un cukuru, no Trinidadas asfalta ezeriem – asfaltu. No Rietumindijas salām vēl veda mahagonijas koku, piķa priedi, dažādus krāsvielu kokus. Cukuru, kafiju un kakao veda no Dienvidamerikas, galvenokārt no Brazīlijas. No Brazīlijas un Argentīnas veda arī labību, gaļas konservus, ādas. Burinieki parasti nebrauca lielajās ostās, kur tajā laikā galvenie preču transportētāji jau bija tvaikoņi, bet apstājās nelielās ostās, arī upju grīvās, kas sekluma dēļ tvaikoņiem bija nepieejamas.

Tas bija mūsu burinieku ēras zelta laiks, pēc tam jau pamazām tos sāka nomainīt tvaikoņi.

Bet Ainažu jūrskolas absolventa tālbraucēja kapteiņa Pētera Šnores veikums ierakstīts latviešu jūrniecības vēsturē ar zelta burtiem. Viņš bija pirmais, kurš uzdrīkstējās, nebaidījās un izdarīja – šķērsoja Atlantijas okeānu ar zemnieku būvēto buru kuģi "Rota"!■

I. Erdmane

IEGUVUMS – LIKUMI IR!

“Deviņdesmito gadu sākumā biju valdībā un šo laiku atceros kā lielā nezināmā laiku,” saka toreizējais valsts lietu ministrs Kārlis Līcis. “Tad valdības vīriem domas un prāti bija aizņemti ar valsts celtniecības darbiem. Pārlūkojot Ministru kabineta darba kārtību, varu teikt, ka līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, bet ekonomika palika aiz borta, jo vienkārši nebija laika par to domāt. Bija jādibina visas jaunās valsts institūcijas: jāizveido armija un muita, jābūvē robežas, jādibina sava policija un prokuratūra. Piedevām vēl darbs sākumā norisinājās reālas divvaldības apstākļos. Krievijas rublis, *repsēni*, valūta, kā to visu sakārtot, kā izveidot civilizētu finanšu sistēmu – tas, lūk, bija valdības uzdevumu degpunktā.

Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostā. Taču tās nevarēja būt sociālistiskais princips, visu vajadzēja sakārtot ar likumdošanas aktu palīdzību, garantējot uzņēmējdarbībai patīkamu vai vismaz pieņemamu vidi. Tika pieņemts Likums par ostām, izstrādāta nodokļu politika, citi reglamentējoši dokumenti, kas padarīja skaidrākus spēles noteikumus un haotisko attīstību ielika noteiktos rāmjos. Bet pa šo laiku jau bija notikuši daudzi neatgriezeniski procesi, kas atklāja visai nepatīkamu ainu – aptuveni astoņdesmit procenti uzņēmējdarbības, kas veidoja valsts valūtas budžetu, no valsts ietekmes vienkārši jau bija izkrituši. Kas vakar bija mūsu, tagad nemanāmi jau bija kļuvīs mans.

Ja kāds man jautātu, vai tagad visi procesi valstī tiek kārtoti valsts interesēs, man vieglāk būtu klusēt, nekā atbildēt uz šo jautājumu. Ļoti bieži tomēr spīd cauri personiskās intereses. Nereti tiek pieņemti lēmumi, kam klāt stāv agrāk jau ieprogrammētas personas. Un tad sāk izskatīties, ka lēmumi tiek pieņemti šīm personām.”

Ir tā, kā ir! Jaunām valstīm un to politiķiem ir jāizslimo visas bērnu slimības, bet, ja par likumiem, tad lai tas būtu privātais vai valsts darbs, ļoti svarīgi iekļauties likumu rāmjos. Un ne vienmēr tikai rakstīto likumu, bet arī morāles normu un sabiedrības likumu rāmjos.





EIROPAS TRANSPORTA POLITIKA VĒRSTA UZ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS SAKĀRTOŠANU UN MOBILITĀTI

Eiropas Komisija definējusi, ka transporta nozare ir galvenā ekonomikas nozare ES, kas dod vislielāko ieguldījumu tautsaimniecībā (4,8% no bruto pievienotās vērtības 28 ES dalībvalstīs) un vairāk nekā 11 miljonus darba vietu Eiropā, tāpēc tās mērķis ir attīstīt un veicināt transporta politiku kā efektīvu, drošu un ilgtspējīgu, radot labvēlīgus apstākļus nozares konkurētspējai, aizvien vairāk darba vietu radīšanai un cilvēku labklājībai.

Kopš 2014. gada janvāra ES ir jauna transporta infrastruktūras politika, kas radīta, lai savienotu kontinentu no austrumiem līdz rietumiem, no ziemeļiem līdz dienvidiem, un kuras mērķis ir novērst trūkumus starp ES valstu transporta tīkliem, kā arī šķēršļus, kas joprojām kavē netraucētu darbību vienotajā tirgū, piemēram, tehnisko standartu nesavietojamību dzelzceļa infrastruktūrā. Lai to panāktu, ir radīti finanšu instrumenti gan visaptverošā tīkla, gan pamattīkla uzturēšanai un modernizēšanai, jo tam ir milzīga nozīme Eiropas reģionu ekonomiskajā, sociālajā un teritoriālajā attīstībā.

Pamattīklā ir deviņi stratēģiski integrēti koridori, kas savā starpā ir cieši saistīti infrastruktūras attīstības jomā un nodrošināti ar TEN-T pārvaldību, iekļaujot un sinhronizējot Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS) un jūras maģistrāļu sistēmu (MOS), bet visaptverošākais ir multimodālais tīkls ar salīdzinoši augstu blīvumu, kas nodrošina piekļuvi visiem Eiropas reģioniem, ieskaitot visattālākos, un izceļas ar savu stratēģisko nozīmi Eiropas un pasaules transporta plūsmu nodrošināšanā.

UZZIŅAI

2014.–2020. gada periodā Eiropas Komisija ir piešķirusi 22,4 miljardus eiro tūkstošiem projektu visās ES dalībvalstīs, sākot no nelieliem tuneļu būves projektiem Alpu kalnos un beidzot ar lieliem TEN-T tīklu projektiem. Eiropas Komisija vadās pēc principa, ka nākotnes projekti tiek veidoti šodien.

Lielākie izaicinājumi un problēmas Eiropas transporta nozarei ir sastrēgumi, kas ietekmē gan ceļu, gan gaisa satiksmi; infrastruktūras kvalitāte, kas nav vienmērīga visā ES; konkurence ar strauji augošajiem transporta tirgiem citos reģionos, kā arī atkarība no naftas cenu svārstībām. Un tomēr pēdējo 20 gadu laikā Eiropas transporta nozarei ir izdevies kļūt drošākai, tīrākai, videi draudzīgākai un tehnoloģiski pilnīgākai, un tā plāno līdz 2050. gadam transporta radītās gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gadu samazināt par 60%.

Eiropas Komisijas mērķis ir aizsargāt Eiropu, ieviešot ļoti stingrus drošības noteikumus, lai samazinātu



riskus, smagus jūras negadījumus un jūras transporta negatīvu ietekmi uz vidi. Liela uzmanība tiek veltīta pirātisma un terorisma draudu apzināšanai un mazināšanai. Attiecībā uz jūrniecības nozari EK uzmanības lokā arvien paliek jūrnieku izglītības, profesionālās kvalitātes, drošības, veselības, tiesību un sociālo garantiju jautājumi.

EK stratēģiskais uzdevums ir līdz 2018. gadam izveidot visaptverošu un integrētu ES jūras transporta stratēģiju, lai nodrošinātu Eiropas jūrniecības nozares un jūras transporta sistēmas konkurētspēju un izmaksu ziņā efektīvu jūras pakalpojumu sistēmu, kas veicinātu tās ilgtspējīgu attīstību un dotu ES ekonomikai arvien lielāku pienesumu, protams, neaizmirstot arī par vides drošības jautājumiem.■

UZZIŅAI

Aptuveni par 96% ES transports joprojām ir atkarīgs no naftas, un prognozes liecina, ka līdz 2050. gadam degvielas cena, salīdzinot ar 2005. gadu, pieaugs vairāk nekā divas reizes.

VĒLAS PANĀKT SASKAŅOTU REGULĒJUMU

Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) un Starptautiskā Kuģu īpašnieku asociācija ir vienojušās par kopīgas kampaņas uzsākšanu, kuras mērķis ir pārliecināt ES institūcijas – Eiropas Parlamentu un Eiropas Komisiju, kā arī ES dalībvalstis par nepieciešamību ES pašlaik ieviesto vienpusējo regulējumu par CO₂ emisiju uzraudzības un paziņošanas režīmu saskaņot ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO).

Pašlaik jau notiek cieša sadarbība ar Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (ECSA), un ICS uzsver, ka tā plāno gūt atbalstu arī ārpus ES valdībām, tostarp ASV, Ķīnā un citās Āzijas valstīs.

Uzstājoties ICS gada kopsapulcē Tokijā, jaunievēlētais ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons sacīja: “Kuģošana ir globāla nozare, kas prasa vienotus spēles noteikumus, lai nodrošinātu patiesi līdzvērtīgus konkurences apstākļus, citādi mums sāksies haoss. ICS dalībnieki ļoti atzinīgi vērtē IMO noteikto CO₂ emisiju uzraudzības un paziņošanas režīmu, ko pieņēma šā gada aprīlī, vienojoties visām IMO dalībvalstīm. Šis lēmums ir priekšnosacījums turpmākiem pasākumiem, kas, cerams, būs nopietns kuģniecības nozares ieguldījums, lai pasaulē samazinātu CO₂ emisijas, un ICS pilnībā atbalsta obligātu IMO datu vākšanas mehānismu. Tomēr, neskatoties uz IMO starptautiski pieņemto regulējumu un vienotu izpildes mehānismu, paralēli darbojas arī ES regula par monitoringu, ziņošanu un kuģu CO₂ emisiju pārbaudēm, ko pieņēma 2015. gadā un ko paredzēts pilnībā īstenot triju gadu laikā.



Esbens Poulsons.



UZZIŅAI

ES regulā ir iestrādāta at-runa, ka Eiropas Komisija var ierosināt labojumus, lai nodrošinātu regulas saskaņošanu ar IMO pieņemtajiem dokumentiem.

Visiem kuģiem, kas kursē uz Eiropas ostām, arī tiem, kuri ir ārpus ES karoga, jau 2017. gadā būs jāievēro re-gulas noteikumi, un daudzām ES neietilpstošo valstu valdībām pret to ir pamatoti iebildumi, jo tikai loģiski būtu, ja starptautiskā kuģošanas nozare pakļautos vienotiem starptautiskiem standartiem.

Ir svarīgi, lai Eiropas Komisija tagad pieņemtu lēmumu saskaņot ES direktīvas ar IMO paredzēto starptautisko regulējumu. Ir gan pamatotas aizdomas, ka tie, kas nepieder ES valstu kuģošanas kompānijām, iebildīs pret prasību sniegt par kuģi komerciāli jutīgu informāciju publicēšanai Eiropas Komisijas dokumentos, jo ar IMO jau panākta vienošanās par šādas informācijas nepieprasīšanu.

Diemžēl pagaidām ES atsakās saskaņot savu likumdošanu ar IMO virzīto politiku, un tas, protams, var negatīvi ietekmēt kuģošanas nozari pasaulē. IMO Jūras vides aizsardzības komiteja 2016. gada oktobrī turpinās darbu pie CO₂ emisiju samazināšanas politikas, un ICS ir apņēmis pilna atbalstīt IMO CO₂ samazināšanas noteikumus, kas bijuši spēkā kopš 2013. gada.

Neskatoties uz pieaugošo jūras tirdzniecības apjomu, starptautiskā kuģ-niecības nozare kopš 2007. gada jau ir samazinājusi kopējās CO₂ emisijas par aptuveni 10 procentiem, un IMO politika palīdzēs nozarei nodrošināt tālāku emisiju samazināšanu. Mēs vēlamies panākt, lai ES amatpersonas nesarežģītu šo IMO iesākto procesu. Ar nožēlu nākas atzīt: mēs baidāmies, ka tā diemžēl notiks, bet ir vērts vēl un vēlreiz atkārtot, ka tādai globālai nozarei kā kuģošana ir vajadzīga globāla darbības regulēšanas sistēma, un tādu reāli var nodrošināt tikai IMO.■

EIROPA PAGAIDĀM NEPIEKĀPJAS

EK 2013. gada 28. jūnijā publicēja Pirmo progresu ziņojumu Eiropas Parla-mentam un Padomei par Komisijas dienestu darba dokumenta "Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums" (*Toolbox*) īstenošanu. Progresu ziņojumā Eiropas Komisija lielu vērību pievērsusi Eiropas ilgtspējīgas kuģošanas foruma (*European Sus-tainable Shipping Forum* – ESSF) izveidei un darbībai kā atbilstošam formātam būtisku jautājumu apspriešanai. ESSF piedalās dalībvalstis un nozares pārstāvji, tai skaitā arī Baltijas Ostu organizācija (BPO).

Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2012/33/ES (2012. gada 21. no-vembris), ar ko groza Padomes direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra satura samazināšanu flotes degvielā, paredzēja no 2015. gada 1. janvāra pieļaujamo sēra saturu kuģu degvielā samazināt no 1% līdz 0,1%, kuģojot emisiju kontroles rajonos (Baltijas jūra, Ziemeļjūra un Lamanša šaurums).



MARPOL konvencijas VI pielikums paredz, ka sēra saturs degvielā emisiju kontroles rajonos no 2015. gada 1. janvāra nedrīkst pārsniegt 0,1%. Šādi rajoni ārpus ES ir Savienoto Valstu Karību jūras reģions un Ziemeļamerikas emisijas kontroles rajons. MARPOL konvencijas VI pielikums paredz, ka ārpus emisiju kontroles rajoniem no 2020. gada 1. janvāra būs jāizmanto kuģu degviela, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5%. Taču, ja Starptautiskās Jūrniecības organizācijas organizētā ekspertu grupa konstatēs, ka šāda degviela nav pietiekami pieejama, ar dalībvalstu attiecīgu lēmumu prasība stāties spēkā no 2025. gada 1. janvāra. Līdz tam spēkā būs pašreizējā prasība lietot degvielu, kurā sēra saturs nepārsniedz 3,5%.■

LATVIJA PAUDĪS SAVU NOSTĀJU

Latvija starptautiskajos forumos un ES savu pozīciju par šo un citiem vides aizsardzības jautājumiem jūrniecības apakšnozarē formulē, vadoties pēc pieejamajiem pētījumiem, ES kontekstā izmantojot arī normatīvo aktu projektu ietekmes novērtējumos minēto. Ņemot vērā jūrniecības globālo raksturu, Satiksmes ministrija turpinās uzsvērt starptautiskā regulējuma priekšrocības salīdzinājumā ar iespējamajiem reģionāliem risinājumiem.■

ICS IKGADĒJĀ KONFERENCĒ RISINĀS KUGOŠANAS NOZARES SVARĪGĀKOŠ JAUTĀJUMUS

2016. gadā Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) svarīgākais uzdevums ir godam noorganizēt un aizvadīt Starptautisko kuģošanas konferenci, kas 7. septembrī notiks Britu bibliotēkā. Galvenie runātāji konferencē būs IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims, "Principal Environmental Fiscal Policy" eksperts Ians Perijs, Starptautiskā Valūtas fonda (SVF) pārstāvis un jaunais ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons.

Svarīgākie jautājumi būs CO₂ emisiju samazināšana, balasta ūdens apsaimniekošanas konvencijas ieviešana, *brevit* un tā sakarā nepieciešamie ES lēmumi kuģniecības nozarē. Vēl nozīmīgu vietu ieņems jautājumi par kuģošanas nozares konkurētspēju, jūrnieku darba tirgus problēmas, korupcijas jautājumi, kuģu īpašnieku atbildība, kā arī NATO reakcija un darbības pirātisma un bēgļu jautājumus.

"Jautājumi, kas šobrīd atrodas uz konferences sagatavošanas galda, aptver plašu spektru un skar mūs visus," uzsvēra ICS politikas un sabiedrisko attiecību direktors Saimons Benets. "Ir svarīgi šos aktuālos jautājumus apspriest visos



līmeņos, sākot no valsts institūcijām un beidzot ar ikvienu kuģniecības sabiedrību, un ICS 2016. gada Starptautiskā kuģošanas konference piedāvā ideālu iespēju visām pusēm sanākt kopā, lai apmainītos viedokļiem.”■

EISI LĪDZFINANSĒJUMA SAŅEMŠANAI ATBALSTA ČETRUS LATVIJAS PROJEKTUS

Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) koordinācijas komiteja ir atbalstījusi četrus no Latvijas iesniegtus transporta projektu pieteikumus EISI finansējuma saņemšanai.

Apstiprināšanai Eiropas Komisija izvirzījusi:

■ Divus projektus Eiropas vienotas gaisa telpas prioritātē: Brīvo maršrutu gaisa telpa BOREALIS (2. kārtā), ko īstēnos VAS “Latvijas gaisa satiksme” sadarbībā ar citām Eiropas valstīm, un A-CDM RIGA projekts, ko VAS “Latvijas gaisa satiksme” īstēnos sadarbībā ar VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””.

■ Jūras maģistrāļu prioritātē atbalstītā sadarbības projekta FAMOS ODIN (2. kārtā) īstenošana no Latvijas puses ir VAS “Latvijas Jūras administrācija”. Projekts tiks īstenots sadarbībā ar Zviedriju, Dāniju, Igauniju, Vāciju, Somiju un Lietuvu.

■ Tāpat no EISI Kohēzijas aploksnes apstiprināšanai ieteikts TEN-T pamattīkla koridoru identificētais projekts dzelzceļa jomā “Rail Baltica” 2. kārtas īstenošanai, ko pieteicis kopuzņēmums AS “RB Rail”.

EK izvērtē atbalsta saņemšanai iesniegtos projektu pieteikumus un pieņem lēmumu par atbalstāmajiem projektiem neatkarīgi no dalībvalstu nacionālo iestāžu vērtējuma. EK galīgo lēmumu par EISI atbalsta piešķiršanu projektiem paredzējusi pieņemt līdz jūlija beigām.■

EP ATBALSTA PLĀNU APVIENOT SPĒKUS ES ĀRĒJĀS ROBEŽAS AIZSARDZĪBAI

EP deputāti jūlija sākumā atbalstīja plānu par ES ārējās robežas apsardzes sistēmas izveidi, apvienojot ES robežu aģentūras “Frontex” un dalībvalstu robežsardzes dienestu spēkus. Saskaņā ar šo plānu, dalībvalstis joprojām veiks ikdienas robežapsardzi, bet, pieaugot spiedienam uz ES ārējo robežu, varēs lūgt palīdzību Eiropas robežu un krasta apsardzei (ERKA), kas spēs strauji piesaistīt robežsargu brigādes nosūtīšanai uz attiecīgajām vietām. ERKA būs arī lielāka ietekme nekā pašreizējai “Frontex” aģentūrai uz migrantu atgriešanu izcelsmes valstīs, sniedzot palīdzību dalībvalstīm saskaņā ar šo valstu iestāžu lēmumiem, bet tikai pēc tam, kad atgriešanas noteikumi būs uzlaboti



ar pamattiesību papildu garantijām. ERKA nebūs iesaistīta atgriešanas operācijās starp valstīm, kas nav ES dalībvalstis. Regula stāsies spēkā šā gada rudenī.

“Regula par Eiropas robežu un krasta apsardzi nodrošinās augstāku ES ārējās robežas drošību un labāku pārvaldību. Tā nav burvju nūjiņa, kas atrisinās ES pašreizējo migrantu krīzi vai pilnībā atjaunos uzticēšanos Šengenas zonai, bet tas ir nepieciešams pirmais solis,” teica ziņotājs Artis Pabriks.

Jaunos noteikumus apstiprināja ar 483 balsīm par, 181 pret un 48 atturoties.■

UZZIŅAI

ERKA nebūs štata robežsargu, bet tā varēs operatīvi piesaistīt līdz 1500 lielas robežsargu rezerves no ES dalībvalstīm. Latvijai jānodrošina 30.

CĪŅAI PRET TERORISMU JĀBŪT EIROPAS SAVIENĪBAS PRIORITĀTEI

Cīņai pret terorismu ir jābūt Eiropas Savienības prioritātei numur viens, kam seko bezdarba problēmas risināšana, cīņa pret krāpšanos nodokļu jomā, migrācija, ārējo robežu un vides aizsardzība. Kā liecina jaunākā Eiropas Parlamenta pasūtītā Eiropabarometra aptauja, tā uzskata lielākā daļa cilvēku. Respondenti atzina, ka ES būtu vairāk jādara lielākajā daļā politikas jomu, par kurām viņi tika iztaujāti, bet īpaša uzmanība jāpievērš cīņai pret terorismu (82% aptaujāto) un bezdarba problēmas risināšanai (77%). Lai arī terorisma risku Latvijā aptaujātie vērtē kā zemu, no EP ieteiktajiem konkrētajiem pasākumiem cīņai pret terorismu mūsu valsts respondenti vispirmām kārtām atbalsta ES ārējo robežu stiprināšanu (ES 39%, LV 57%), cīņu pret ieroču tirdzniecību ES (ES 35%, LV 46%) un cīņu pret teroristisku grupējumu finansēšanu (ES 42%, LV 45%).

Trīs ceturtdaļas Eiropas iedzīvotāju uzskata, ka tas, kas viņus vieno, ir svarīgāks par to, kas viņus šķir. Tam piekrīt 74% respondentu. Latvijā šim apgalvojumam piekrīt gandrīz tikpat daudzi – 71% respondentu.■



JŪRNIKU DIENĀ ICS UZSVER TIRDZniecības FLOTES JŪRNIKU LOMU MIGRANTU GLĀBŠANĀ

25. jūnijā Manilā, atzīmējot Starptautisko jūrnieku dienu, Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) priekšsēdētāja vietnieks Gerardo Borromeo īpaši uzsvēra un izcēla visu tautību tirdzniecības flotes jūrnieku drosmi, Vidusjūrā glābjot nelielā nonākušos migrantus un patvēruma meklētājus.



Kolumbijas karoga tankkuģa jūrnieki 2016. gada 15. janvārī izglāba 17 bēgļus no drošas nāves.

Gerardo Borromeo: "Jūrnieki strādā pasaules jūrās, ir prom no savām mājām un ģimenēm, lai veiktu regulārus kravu pārvādījumus. Jūrnieku darbs ir grūts un atbildīgs, bet tagad viņi ir apliecinājuši, ka spēj profesionāli rīkoties arī ārkārtas situācijās. Kuģniecības nozare ir pilnībā pierādījusi, ka godam pilda savu humāno pienākumu, sniedzot palīdzību ikvienam, kas jūrā ir no-

nācis briesmās. Tomēr nedrīkst aizmirst, ka tirdzniecības flotes jūrnieki sniedz palīdzību, riskējot ar dzīvību. Pēc būtības viņi piedalās samilzušās migrantu krīzes risināšanā. Jūrnieki tagad ir iesaistīti liela mēroga glābšanas operācijās, glābj tūkstošiem cilvēku, paši nonākot riskantās situācijās. Nedrīkst aizmirst, ka viņi nav kara flotes, bet gan civilās flotes jūrnieki, tātad nav profesionāli apmācīts glābšanas personāls.

Mūsu visu pienākums ir izteikt pateicību jūrniekiem par viņu ikdienas darbu un skaidrot, cik svarīgu darbu pasaules sabiedrības labā dara ikviens jūrnieks."

Svinībās, kas notika Manilas SMX konferenču centrā, piedalījās vairāk nekā 2000 jūrnieku un viņu ģimenes. Jūrniekus uzrunāja IMO ģenerālsēkretārs Kintacki Lims, sekoja pašas svinības ar moto "Jūra visiem".■



IESPĒJAS IR, TĀS TIKAI JĀIZMANTO

No 2016. gada 4. līdz 6. oktobrim Minskā notika nu jau 10. jubilejas izstāde “Transport & Logistics”, kurā Latvijas ostas, VAS “Latvijas dzelzceļš” un ostu uzņēmēji piedalījās vienotā stendā, lai iepazīstinātu interesentus, iespējamās sadarbības partnerus un investorus ar Latvijas ostu un tranzīta biznesa iespējām. Minskā norisinājās arī konference, neformālas tikšanās un apaļā galda diskusijas, un šādi pasākumi ir ļoti produktīvi jaunu kontaktu dibināšanai un iespēju reklamēšanai, lai demonstrētu Latvijas tranzīta koridora iespējas un apliecinātu gatavību apkalpot Baltkrievijas kravas.

Transporta nedēļas laikā darba vizītē Minskā uzturējās satiksmes ministrs Uldis Augulis, kurš atklāja izstādi un uzstājās starptautiskajā konferencē “Ķīnas – Baltkrievijas industriālā parka “Lielais akmens” loma Baltkrievijas transporta, loģistikas sistēmas attīstībā”, kā arī tikās ar Baltkrievijas – Ķīnas industriālā parka vadību. Visos pasākumos ministrs aicināja izmantot Latvijas ostas un Latvijas tranzīta koridoru, lai kravas no “Lielā akmens” nogādātu Ziemeļeiropā. Savukārt VAS “Latvijas dzelzceļš” parakstīja vienošanos ar Baltkrievijas dzelzceļu par ciešāku sadarbību tranzīta koridoru tarifu noteikšanā, bet SIA “LDz Cargo” ar Baltkrievijas dzelzceļu noslēdza vienošanos par efektīvāku dokumentu apriti elektroniskā veidā.

Par Latvijas ostu un tranzīta pašreizējo situāciju, turpmāko stratēģiju un starptautiskās sadarbības iespējām uz sarunu “Jūrniekā” aicināts satiksmes ministrs ULDIS AUGULIS.



Uldis Augulis.



U. Augulis piedalās izstādes "Transport & Logistics" atklāšanā Minskā.

– Visticamāk, nekļūdišos, ja teikšu, ka Baltkrievija mums ir kļuvusi par vienu no svarīgākajām sadarbības partnerēm, domājot par Latvijas interesēm iekļauties Jaunā Zīda ceļa struktūrā. Vai, esot darba vizītē Minskā un tiekoties ar dažāda līmeņa amatpersonām, jums radās pārliecība, ka mūsu cerības varētu nebūt veltas?

– Minskā tikos ar Baltkrievijas transporta ministru un ārlietu ministru, kurš ir atbildīgs par loģistikas jautājumiem. Protams, ka mūsu intereses ir saistītas ar Ķīnas kravu transportēšanu un netālu no Minskas topošo loģistikas centru "Lielais akmens", kas tiek būvēts deviņdesmit viena kvadrātkilometra lielā teritorijā. Pašlaik pirmajai kārtai jau sakārtota infrastruktūra – ceļi, ūdens, kanalizācija, elektrība, nākamajā posmā tiks uzsākta loģistikas ēku celtniecība. Man bija izdevība iepazīties ar šo projektu, un varu teikt, ka vēriens patiešām ir iespaidīgs. Projekta attīstītājs no Ķī-

nas puses ir "China Merchant Group", viena no lielākajām kompānijām ne tikai Ķīnā, bet arī pasaulē, un mēs ar šo kompāniju, kā arī ar Baltkrievijas un Latvijas dzelzceļiem strādājam pie vienošanās par kravu pārvadājumiem no šī centra. Ļoti ceru, ka līdz 16+1 valdību vadītāju samitam, kas novembrī notiks Rīgā, visas nepieciešamās formalitātes būs nokārtotas un mēs varēsim parakstīt sadarbības memorandu. Minskā Latvijas un Baltkrievijas dzelzceļi parakstīja vienošanās memorandu par mārketingu un sadarbību kravu pārvadājumu palielināšanā, un "LDz Loģistika" ar Baltkrievijas lielāko loģistikas un pārvadājumu kompāniju "Belintertrans" arī noslēdza saprašanās memorandu, tāpēc ļoti ceru, ka paveiktais dos pozitīvus rezultātus, lai pieaugtu kravu pārvadājumu apjomi dzelzceļā un kravu apgrozījums Latvijas ostās. Kravu piesaistīšana no Āzijas reģiona, Ķīnas un Baltkrievijas ļaus mazināt tranzitkravu kritumu, kas radies sakarā ar Krievijas politiku savas kravas novirzīt uz Krievijas ostām. Būs vajadzīgs laiks, lai aizstātu pašreizējo kravu kritumu, un tieši tāpēc nopietni strādājam visos iespējamajos virzienos, kas varētu dot rezultātus. Tiekamies ar Kazahstānas



transporta ministru, Starpvaldību komisijai viens no svarīgākajiem ir tranzīta jautājums. Kazahstāna Latvijai ir ļoti nozīmīgs sadarbības partneris, un mēs jau tagad varam runāt par reāliem rezultātiem un pieredzi šajā virzienā, kaut vai par konteineru vilcienu uz Kazahstānu, ko savas armijas apgādei ir izmantojusi arī NATO.

– Vai attālumš, kas Baltkrieviju šķir no Lietuvas, varētu būt arguments, lai kravas tomēr izvēlētos nevis Latvijas ostu, bet gan Klaipēdas virzienu?

– Ja salīdzinām, tad attālumš no Minskas līdz Klaipēdai un Rīgai nemaz tik ļoti neatšķiras, tāpēc tas nav attālumš, bet gan vēsturisko attiecību jautājums. Salīdzinot Latvijas ostu un Klaipēdas kravu struktūru, redzam, ka Latvijai akcents vienmēr ir bijis uz Krievijas tranzītkravām vai kravām, kas caur Krieviju nāk pie mums, tās veido septiņdesmit procentus no kopējā apjoma, bet Lietuvai tie ir tikai četrpadsmit procenti, pārējās ir Baltkrievijas kravas, Lietuvas iekšzemes un citas kravas, kas ir pamats Klaipēdas ostas kravu apgrozījuma pieaugumam. Nav iespējams salīdzināt nesalīdzināmas lietas, bet diezin kāpēc pie mums to neviens nevēlas saprast un izskan pārmetumi, ka Latvijas kravu pārvadātāji slikti strādā, bet, ja salīdzinām kaut vai Latvijas un Lietuvas dzelzceļa kravu pārvadājumus, redzam, ka mūsu dzelzceļš ir strādājis daudz labāk, pat neskatoties uz to, ka piedzīvojis kravu aptuveni divdesmit procentu kritumu.

– Vai tikai tagad ir nākusi apskaidrība, ka Baltkrievija ir svarīgs partneris, un vai tikpat intensīvi šajā virzienā nevajadzēja strādāt jau pirms desmit vai divdesmit gadiem?

– Nevar jau teikt, ka mēs Baltkrieviju būtu pavisam atstājuši novārtā, ja atskatāmies uz 2015. gadu, redzam, ka baltkrievu kravas pieauga par astoņdesmit procentiem. Tiekoties ar baltkrievu kolēģiem, atgādināju, ka ir ne tikai lietuviešu konteineru vilciens “Vikings”, bet arī mūsu konteineru sastāvs “Zubrs”, un mēs varam strādāt pie arvien jaunu kravu piesaistes.

– Krievija ir paziņojusi par savu kravu novirzīšanu uz Krievijas ostām līdz 2018. gadam, bet ne jau visi Krievijas kravu īpašnieki viennozīmīgi tam piekrīt, īpaši tie, kuriem pieder termināļi Latvijas ostās. Kāda ir jūsu kolēģa Krievijas transporta ministra retorika šā jautājuma sakarā?

– Ar Krievijas transporta ministru šos jautājumus neesmu apspriedis. Decembra sākumā, visticamāk, došos uz Maskavu, un sarunas par to mums būs.

UZZIŅAI

Šogad jūlijā vizītes ietvaros Ķīnā satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar viena no pasaules lielākajiem konteineru pārvadātājiem “China COSCO Shipping Group” un Ķīnas lielākā publiskā ostu operatora “China Merchants Group” pārstāvjiem, kuriem izteica sadarbības piedāvājumu kontekstā ar vērienīgo Eirāzijas industrijas un loģistikas projektu – Baltkrievijas un Ķīnas industriālā parka “Lielais akmens” attīstību. Tā kā parka tālākās attīstības projektiem būs nepieciešama izeja uz Baltijas jūru, satiksmes ministrs piedāvāja to realizācijai izmantot Latvijas ostas un Latvijas piedāvātos multimodālos risinājumus preču izplatīšanai Ziemeļeiropā.



“Lielā akmens” makets.

Bet tas, ka no Krievijas puses šādu politiku varēja sagaidīt, bija zināms jau daudzus gadus, un tas, ka Krievija, attīstot savu ekonomiku, attīstīs arī savas ostas Ustjlugu un Primorsku, nevienam nebija noslēpums. Lai padarītu lētāku un izdevīgāku naftas transportēšanu, Krievija ir izbūvējusi cauruļvadus, un arī tas samazina kopējo kravu apjomu. Kravu transportēšana un loģistika pasaulē ļoti mainās, un tam ir daudz iemeslu: gan naftas cenas pasaulē, gan Krievijas valūta un noteiktās sankcijas pret Krieviju.

Kopš šā gada augusta esmu Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas vadītājs no Latvijas puses, un mēs nopietni gatavojamies starpvaldību komisijas sēdei, kas pēc triju gadu pārtraukuma beidzot varētu notikt, iespējams, nākamā gada sākumā. Un transports, kravu pārvadājumu politika, tranzīts un loģistika būs svarīgākie darba kārtības jautājumi, tieši tāpat kā citās starpvaldību sarunās, jo esmu arī Latvijas un Baltkrievijas starpvaldību komisijas vadītājs no Latvijas puses. Šogad ir sanākusi kopā Krievijas – Latvijas transporta darba grupa, kas apskatīja ar visām transporta nozarēm saistītus jautājumus, tā ka droši varu apgalvot, ka ir atjaunots darbs starpvalstu līmenī.

– Jūs jau pieminējāt Latvijas intereses Jaunā Zīda ceļa sakarā un Ķīnu kā lielo stratēģisko partneri, bet analītiķi pasaulē vērs uzmanību uz to, ka delegāciju vizītes, sarunas un izrādītā interese no Ķīnas puses vēl nebūt nenozīmē, ka bizness reāli arī sāksies. Cik reāla tad ir Ķīnas puses interese par Latvijas piedāvātajām iespējām?

– Protams, mums ir jārēķinās, ka tā ir Āzija, cita mentalitāte un savādāka valsts iekārta. Baltkrievija tomēr ir piemērs tam, ka Ķīna reāli attīsta projektus. Līdzīga



sadarbība ar Ķīnu veidojas arī mums. Kad jūlijā biju vizītē Ķīnā, "Latvijas dzelzceļam" izdevās noslēgt vēsturisku vienošanos ar Ķīnas dzelzceļu par sadarbību, un 16+1 pasākumā Rīgā tiks parakstīts saprašanās memorands ar Ķīnas Nacionālās attīstības un reformu komisiju, ko parafēju jau vizītes laikā Ķīnā. Protams, nav jau tik skaisti, ka pietiek paspiest roku Ķīnas transporta ministram, lai visas lietas notiktu pašas par sevi. Process ir ilgstošs un sarunas nogurdinošas, lai pierādītu, ka mēs esam visādā ziņā izdevīgi, esam drošs partneris, kas sniedz ātrus un kvalitatīvus pakalpojumus par visizdevīgāko cenu. Vienošanās paredz, ka testa vilcienam ar Ķīnas kravām Latvijā ir jāierodas līdz šā gada beigām, tāpēc abu valstu dzelzceļi intensīvi strādā pie kravu īpašnieku piesaistes, lai tā nebūtu vienreizēja *kečupa* kravas atvešana, bet pastāvīga kravu plūsma uz Latvijas ostām.

– Ja mēs pieņemam, ka Ķīnas kravu plūsma būs regulāra ar tendenci arvien pieaugt, vai mūsu dzelzceļa kapacitāte un infrastruktūra būs gatava tādu kravu apjomu pārvadāt?

– Dzelzceļš kravas atvedīs, par to nav šaubu, un mūsu ostām vajadzēs tās apstrādāt. Dzelzceļa kapacitāte ir pietiekama, tarifi pievilcīgi un konkurētspējīgi, ko pierāda arī Ķīnas puses aktivitātes. Mūsu uzmanība ir vērsta arī uz Melnās jūras, Turcijas un Gruzijas reģionu un kravu piesaisti no Ķīnas Jaunā Zīda ceļa.



– Arī mūsu brāļi un konkurenti lietuvieši nopietni strādā šajā virzienā. Vai iespējams, ka mums par labu runā, piemēram, Klaipēdas ostas ierobežotā teritorija?

– Mūsu ostu brīvās teritorijas ir liela priekšrocība jaunu projektu uzsākšanai, jo šeit pietiek platības, kur attīstīties, bet Klaipēdas iespējas šajā ziņā ir ierobežotas. Izmantojot situāciju, es vienmēr popularizēju mūsu tranzīta koridora iespējas un ostu potenciālu. Protams, svarīgi, lai savus pakalpojumus reklamētu arī uzņēmēji un darītu visu, kas ir viņu spēkos, jaunu kravu un jaunu investoru piesaistei, lai mēs kopā varētu sekmēt tautsaimniecības izaugsmi. Dzelzceļa tarifi, ostu maksas un pašu termināļu pakalpojumu izmaksas ir jautājumi, kas jāskata kopumā. Daudzi tranzīta nozarē iesaistītie pēdējā laikā aktualizē dzelzceļa tarifu jautājumu, ko min kā lielāko nozares problēmu, bet varu pavisam noteikti šādu viedokli noraidīt kā nepamatotu, jo vajadzētu ņemt vērā visas



U. Augulis (no labās), S. Afanasjeva un E. Bērziņš atklāj Šķirotavas kalniņu.

izmaksas, kas rodas kravu pārvadājumu ķēdē. Dzelzceļš ir izstrādājis ļoti labus komercpiedāvājumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem, kā arī ik gadu veic ievērojamu infrastruktūras modernizāciju un sakārtošanu. Ir panākts gan lielāks pārvadājumu ātrums, gan preču šķirošana, kur, pateicoties elektrifikācijai, Šķirotavas kalniņā iepriekšējo divarpus tūkstošu vagonu vietā tagad diennakti var apstrādāt trīsarpus tūkstošus.

– Kā Eiropas politika ietekmē mūsu ostu darbību un kā lobiju pārstāvētās intereses, piemēram, Ostu regulas kontekstā, ietekmē mūsu ostu darbību, attīstību un nākotnes iespējas?

– Ne jau visas Eiropas Savienības valstis un ES ostas izstrādāto Ostu regulu vērtēja viennozīmīgi un pozitīvi, tāpēc šajā sakarā izvērtās plašas diskusijas. Mums izdevās panākt, ka Ostu regulu pieņems ar atkāpēm, un tur būs iekļauta lielākā daļa no iebildēm, kuras izteica gan Latvijas ostas, gan tika pieņemtas Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē. Jaunajā redakcijā regula tomēr respektēs to, ka katra dalībvalstu osta ir atšķirīga, ar savu specifiku. Protams, mēs vieni neesam cīnītāji, tāpēc, lai panāktu vēlamu rezultātu, uzrunājām tos, kuru intereses sakrita. Grūti pateikt, kas šo regulu lobēja, iespējams, tās varētu būt lielās ostas vai kravu īpašnieki, bet visticamāk, ka lielās kuģošanas kompānijas.

– Runājot par ES, mēs nedrīkstam nenovērtēt finansējumu. Vai vēl kāda nauda varētu būtu pieejama jūrniecības nozarei?

– Latvijas Jūras administrācija ir piesaistījusi Eiropas fondu finansējumu Baltijas jūras ģeodēziskās izpētes projektam, kuram nākamajā posmā pievienosies



arī citas valstis, tādas kā Zviedrija, Somija un Dānija. Kā pozitīvu piemēru Eiropas fondu izmantošanā varētu pieminēt SKLOIS projektu, ostu padziļināšanas projektus, Krievu salas projektu Rīgas ostā, arī daudzi citi Eiropas līdzfinansēti projekti ir palīdzējuši sakārtot un modernizēt mūsu ostu infrastruktūru. To ļoti pozitīvi vērtē gan mūsu esošie partneri, gan tie, kas oficiālās vizītēs ierodas Latvijā. Tā, piemēram, septembra sākumā Latvijā viesojās Duisburgas ostas pārvaldnieks Ēriks Štāke, kurš Krievu salu novērtēja kā milzīgu potenciālu nākotnē. Augstu novērtējumu par tehnoloģiju attīstību Rīgas ostā izteica Tatarstānas prezidents, paužot arī ieinteresētību par sadarbību nākotnē. Delegācijas, kas apmeklējušas Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, ne tikai saka pieklājības frāzes, bet arī pauž patiesu ieinteresētību sadarbīties, jo redz to potenciālu. Tagad gaidām pieteikumus no ostām infrastruktūras projektiem, kuriem pieejamais Eiropas fondu finansējums ir 74 miljoni eiro. Varu tikai vēlreiz uzsvērt: lai mēs prastu izmantot iespējamo investoru ieinteresētību un savas priekšrocības jaunu kravu piesaistē, ļoti daudz darba ir jāveic pašām ostām, ostu termināļiem un uzņēmējiem.

– Kā, jūsuprāt, būtu vērtējama Latvijas ostu iekšējā konkurence apstākļos, kad mūsu ostām, cīnoties par kravu piesaisti, ir ļoti nopietni jākonkurē Baltijas jūras reģionā?

– Jebkura konkurence ceļ līmeni un stimulē attīstību, ko apliecina arī mūsu ostu izaugsme, tāpēc nedomāju, ka pareizi būtu mākslīgi veidot Latvijas ostu specializāciju. Katra osta ir apzinājusi savas stiprās puses un priekšrocības, kā arī reāli izvērtējusi savas iespējas. Neesmu jutis, ka iekšējā konkurence kādai no ostām būtu nodarījusi ļaunumu, tāpēc vērtēju to kā pozitīvu konkurenci, jo visām mūsu ostām ir iespējas un potenciāls tālākai attīstībai. Ventspils un Rīgas ostas ir piedzīvojušas kravu kritumu, ko vistiešākā veidā ir ietekmējušas naftas cenas, energoresursu pieprasījuma kritums un kopējā kravu apgrozījuma samazināšanās pasaules tirgū, bet Liepājas osta, kas lielā mērā strādā ar iekšzemes kravām, ir piedzīvojusi pat apgrozījuma pieaugumu. Pēc būtības ostu darbība ir pasaules ekonomikas spogulis.

– “Baltijas asociācijas – tranzīts un loģistika” prezidente Inga Antāne Latvijas televīzijā uzstājās ar kategorisku prasību, ka uz visām Latvijas ostām ir jābūt vienotiem dzelzceļa tarifiem, lai veicinātu nevis iekšējo konkurenci, bet gan Latvijas konkurētspēju pasaulē. Kāds šajā sakarā būtu jūsu komentārs?

– Regulators, “Latvijas dzelzceļa” administrācija un “LatRailNet” ir pārņēmuši tarifu regulācijas funkcijas, tiek arī strādāts pie jaunas tarifu sistēmas, kas sāks darboties aptuveni nākamā gada vidū, bet, lai kļiedētu satraukumu par dzelzceļa tarifiem, varu apgalvot, ka tarifi nebūt nav tie, kas apgrūtinā ostu un ostu termināļu darbību. Mūsu darba kārtībā ir dzelzceļa elektrifikācijas projekts, kas dos pienesumu ekonomikai, un mūsu uzdevums ir pieejamo Eiropas fondu



finansējumu, kas ir vairāk nekā 400 miljoni eiro, izmantot tieši dzelzceļa elektrifikācijai. Pie dzelzceļa elektrifikācijas projektiem strādā arī mūsu kaimiņi. Esmu runājis ar Baltkrievijas amatpersonām par to, kā viņi redz Baltkrievijas dzelzceļa elektrifikāciju, lai šie projekti būtu savstarpēji saskaņoti. Diemžēl pieejamais finansējums nebūs tik liels, lai varētu elektrificēt visu dzelzceļa tīklu, tāpēc mēs strādājam arī pie citiem projektiem, kas palīdzēs uzlabot pakalpojumu kvalitāti, piemēram, “Zaļā koridora” projekts uz Liepājas ostu, kur varētu potenciāli izmantot ar ogļūdeņradi vai gāzi darbināmas lokomotīves, un tas būtu labs ieguldījums kravu apgrozījuma pieaugumam Liepājas ostā. Par tarifiem runājam, ir jāatceras, ka dzelzceļa infrastruktūra ir jāuztur, un tās ir reālas izmaksas, ir jāveic infrastruktūras modernizācija, dzelzceļā strādā cilvēki, kas uztur šo infrastruktūru, un tas viss ir saistīts ar izmaksām. Dzelzceļš, visticamāk, tarifus nekādā gadījumā nenoņems zemākus par pašizmaksu. Nosakot dzelzceļa tarifus, notiek sarunas starp “Latvijas dzelzceļu” un katru kravas pārvadātāju vai termināļa īpašnieku, bet kopējās tranzītpārvadājumu izmaksas veido gan dzelzceļa tarifi, gan ostu maksas, gan ostu termināļu pakalpojumu maksas, tāpēc, runājot par konkurētspēju, nevajadzētu koncentrēties tikai uz dzelzceļa tarifiem.

– Statistika un reālā situācija ostu un dzelzceļa pārvadājumu apjomos nav no tām labākajām. Astoņos mēnešos Latvijas ostas zaudējušas nedaudz vairāk nekā trīspadsmit procentus, bet “Latvijas dzelzceļš” divdesmit procentus no kravu apjoma. Vai Satiksmes ministrija no valdības un tās vadītāja ir saņēmusi kādus uzstādījumus turpmākajam darbam?

– Transporta nozare dod vairāk nekā desmit procentu pienesumu IKP, tāpēc valdības uzstādījums ir nodrošināt pienesumu tautsaimniecībai, un tas liek strādāt, lai uzlabotu tranzīta plūsmu, jo gan ģeogrāfiskais stāvoklis, gan situācija kopumā parāda, ka iespējas palielināt tranzīta apjomu Latvijai tiešām ir.■

Anita Freiberga



REZULTĀTUS VARĒS VĒRTĒT TUVĀKĀ GADA LAIKĀ

Ministru prezidents Māris Kučinskis uzskata, ka Eiropas valstu un Ķīnas samita (16+1) rezultātus varēs vērtēt tuvākā gada laikā, jo uzreiz atrast ieguvumus no šāda foruma būtu grūti. Tomēr ir labi padarīta darba sajūta, jo bijušas daudzas produktīvas sarunas un noslēgti arī nodomu protokoli, kā arī daudzkārt dzirdēts jāvārds sadarbībai.

Lai gan tranzīta uzņēmumi ir skeptiski, ka dzelzceļa satiksme ar Ķīnu varētu pārspēt jūras transportu un kompensēt Krievijas kravu zudumu, tomēr Kučinskis ir pārliecināts, ka pārvadājumos ātrums iegūst aizvien lielāku nozīmi. Protams, atklāts paliek jautājums par kravām atpakaļvirzienā uz Ķīnu un par Skandināvijas tirgu, ko sarunā ar Kučinski norādījis arī Ķīnas premjers Li Kecjans. Tomēr viņš atzīst, ka starp Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm un Ķīnu ir milzīgs neizmantojams ekonomiskās sadarbības attīstīšanas potenciāls.

Viens no galvenajiem 16+1 samita notikumiem bija pirmā vilciena no Ķīnas uz Latviju sagaidīšana Centrālajā dzelzceļa stacijā. Svinīgi sagaidot pirmo testa konteinervilcieni no Ķīnas pilsētas Jivu, satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka Ķīnas preču novirzīšana uz Eiropu caur Latviju būtu ievērojams ekonomisks ieguvums abām pusēm – gan Ķīnai, gan Latvijai.

Tāpat pozitīvi vērtējams fakts, ka Ķīna pauda ieinteresētību sadarboties ar Latviju, veidojot loģistikas centrus ostās, līdzdarbojoties "Rail Baltica" celtniecībā, kā arī sadarbojoties tūrisma jomā.



Ķīnas premjers Li Kecjans un Latvijas premjers Māris Kučinskis atklāj 16+1 samitu Rīgā.

UZZIŅAI

Premjeru tikšanās laikā notika arī 16+1 valstu biznesa forums, kurā piedalījās vairāk nekā 650 uzņēmēju, tostarp ap 250 Ķīnas transporta, finanšu, investīciju, tirdzniecības un tūrisma sektoru pārstāvju.



ĶĪNAS UZŅĒMĒJI IEPAZĪSTAS AR RĪGAS OSTU

16+1 valstu biznesa foruma ietvaros Rīgas brīvdostas pārvaldē viesojās Ķīnas un citu valstu uzņēmēji, kuri tika iepazīstināti ar Rīgas brīvdostas darbību, attīstības projektiem un biznesa vidi ostā. Ķīnas uzņēmējiem bija iespēja tikties ar ostas termināļu pārstāvjiem, lai apspriestu jau konkrētus biznesa jautājumus. Tika uzdoti jautājumi par nodokļiem un investīciju vidi ostā, kā arī par iespējām ieguldīt jau esošajos Latvijas uzņēmumos. Ķīnas uzņēmējus interesēja attīstībai pieejamās brīvās Rīgas ostas teritorijas. "China Merchants Group" (CMG) viceprezidents Hu Jianhua un pavadošā delegācija devās izbraukumā pa Rīgas ostas akvatoriju un kapteiņdienestā tikās ar Rīgas brīvdostas attīstības dienesta vadītāju Viesturu Silenieku, ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu un konteineru termināļu SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīgas universālais termināls", SIA "Riga Container Terminal" un SIA "Systems Logistics" pārstāvjiem. CMG ir ietekmīgs valsts uzņēmumu konglomerāts, kura trīs galvenie darbības virzieni ir transports un transporta infrastruktūras attīstība, finanses un nekustamais īpašums. Transporta jomā CMG ir Ķīnas dzelzceļa lielākais ekspeditors, kā arī starptautiski nozīmīgs investors un termināļu operators. Viens no pašreiz aktuālajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālais parks un loģistikas centrs "Lielais akmens" Baltkrievijā. Tas, ka Rīgas ostā ir ieradies šis kompānijas viceprezidents un šī ir jau trešā ietekmīgā Ķīnas uzņēmuma pārstāvju vizīte ostā, varētu būt signāls, ka CMG nopietni apsver iespēju transportēt kravas no "Lielā akmens" Baltkrievijā caur Rīgas ostu.■



ĢENERĀLSEKRETĀRS KĀ ĶĀLPS AR MISIJAS IZJŪTU

No 2016. gada 1. janvāra Starptautisko Jurniecības organizāciju (IMO) vada Lims Kitacki no Dienvidkorejas. Viņu ģenerālsekretāra amatā ievēlēja IMO Padomes 114. sesijā 2015. gada jūnijā un apstiprināja IMO Asamblejas 29. sesijā.

“Tas ir liels gods, ka esmu ievēlēts ģenerālsekretāra amatā šajā prestižajā un svarīgajā organizācijā. Ceru, ka savu pilnvaru laikā spēšu godam tikt galā ar tiem svarīgajiem uzdevumiem, kuri tuvākajos gados sagaida gan šo organizāciju, gan pasaules jurniecības nozari kopumā.

Es vēlos apliecināt cieņu visiem, kas pirms manis ar pilnu atbildības izjūtu ir vadījuši IMO, it īpaši līdzšinējam ģenerālsekretāram Koji Sekimizu, kura entuziasms un ziedošanās devuši pozitīvu ieguldījumu IMO mērķu sasniegšanā.

IMO pašlaik saskaras ar ļoti nopietniem jautājumiem, kurus var risināt tikai ar visu IMO dalībvalstu izpratni kopīgā darbā. Esmu pārliecināts, ka mēs varam turpināt veidot mūsu nākotni un risināt tās problēmas, kas skar kuģošanas drošību pasaulē, attīstot to kā drošu un ilgtspējīgu nozari. Šādu cerību man dod lēmumi, ko izdevies pieņemt IMO dalībvalstīm.

Uzskatu, ka viens no svarīgākajiem IMO uzdevumiem ir nostiprināt Rietumu attīstīto valstu un jaunattīstības valstu partnerību, turpināt veidot ciešu sadarbību un sapratni starp IMO dalībvalstīm un reģioniem. Tāpat liela nozīme arī turpmāk būs jurniecības nozares saziņai ar pārējo sabiedrību, kur IMO pildīs tāda kā tilta lomu.

No savas puses plānoju koncentrēties uz vairākiem galvenajiem mērķiem:

- efektīva starptautisko konvenciju un noteikumu īstenošana,
- atbalsts jaunattīstības valstīm, it īpaši mazo salu jaunattīstības valstīm un vismazāk attīstītajām valstīm,
- palielināt IMO globālo nozīmi,
- veicināt izaugsmi visās dalībvalstīs,
- panākt efektīvu sekretariāta darbību.

Kā dalībvalstu un sekretariāta kalps es strādāšu aktīvi, lai, panākot vienprātību un sadarbību starp dalībvalstīm, IMO turpinātu attīstīties un pildīt savu svarīgo misiju.”■



Kitacki Lims.



SOMI PĀRTRAUC GAIDĪŠANAS SVĒTKUS



Viņas ekselence Somijas pastāvīgā pārstāve IMO Paeivi Luostarīnena nodod Somijas parakstīto BWM konvencijas dokumentu IMO ģenerālsēkretāram Kitacki Limam.

Ar Somijas pievienošanās Starptautiskajai balasta ūdens apsaimniekošanas konvencijai (BWM) IMO varēja izsludināt BWM konvencijas stāšanās spēkā no 2017. gada 8. septembra. Saskaņā ar konvencijas nosacījumiem kuģi jāapriko tā, lai tie spētu pārvaldīt savus balasta ūdeņus, nepiesārņojot ar tiem vidi un novēršot invazīvo sugu izplatīšanās risku.

IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims: "Balasta

ūdens apsaimniekošanas konvencija ne tikai mazinās invazīvo sugu izplatīšanos pasaules jūrās, bet arī būs drošs mehānisms, ar kura palīdzību varēs panākt vienādu standartu ievērošanu starptautiskajā kuģniecībā, nodrošinot skaidras un stingras prasības attiecībā uz balasta ūdens apsaimniekošanu uz kuģiem."

PASAULES JŪRNICĪBAS DIENAS TĒMA: "SAVIENOT KUĢUS, OSTAS UN CILVĒKUS"

IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims paziņojis, ka Pasaules jūrniecības dienas tēma 2017. gadā būs "Savienot kuģus, ostas un cilvēkus". Uzrunājot IMO Pado-mi 116. sesijā Londonā, viņš uzsvēra, ka šāda tēma izraudzīta, lai sadarībā ar attīstītajām un jaunattīstības valstīm, kuģniecības nozari, publisko un privāto ostu sektoru varētu apzināt, kā vislabāk veidot saikni starp šajās nozarēs iesaistītajiem dalībniekiem. Galvenais mērķis ir uzlabot sadarbību starp ostām un kuģiem, veidot ciešākas partnerattiecības starp šiem abiem sektoriem, paaugstināt ostu drošības, aizsardzības un efektivitātes, ostas un piekrastes valsts iestāžu sadarbības standartus, standartizēt ostas procedūras atbilstoši labākajai praksei.

Kitacki Lims: "Jūras transporta nozarei, kas ietver kuģniecību, ostas un cilvēkus, vajadzētu būt tam mehānismam, kas palīdz radīt apstākļus, lai veicinātu



nodarbinātību, labklājību un stabilitāti. Veicinot jūras kravu pārvadājumus, uzlabojot ostu infrastruktūru un pakalpojumus, kā arī attīstot ilgtspējīgu zaļo kuģošanu, jūrmniecības nozare var kļūt par labklājības garantu visiem cilvēkiem pasaulē.

2017. gada Pasaules jūrmniecības dienas tēma ir kā turpinājums 2016. gada tēmai "Kuģošana: neaizstājama pasaulē", kuras uzdevums ir pievērst uzmanību un palīdzēt dalībvalstīm izstrādāt un īstenot stratēģijas tādos jautājumos kā jūras transporta sistēmas sakārtošana, ceļot tās efektivitāti, navigācijas un kuģošanas drošība un jūras vides aizsardzība."■

FRENKS VISVALLS SAŅEM IMO BALVU

2015. gadā prestižā IMO balva par ilggadēju darbu un ieguldījumu tika piešķirta bijušajam IMO Juridiskās komitejas priekšsēdētāja vietniekam ((1974–1979) un priekšsēdētājam (1980–1984) Frenkam Lorensam Visvallam junioram. Viņam ir bijusi svarīga loma dažādās IMO juridiskajās un diplomātiskajās konferencēs, pateicoties viņam, tika izstrādāti un pieņemti galvenie starptautiskie līgumi. Visvalls ir devis lielu ieguldījumu arī starptautisko jūras tiesību pilnrošanā un juridiskās izglītības attīstībā pasaulē. Viņš lasījis lekcijas par dažādiem tematiem, piemēram, jūras tiesību vēsturi, jūras tiesību aktiem, kuģošanas drošības atbildības jautājumiem un likumdošanas piemērošanu jūras sadursmju gadījumos.

Viņš ir pratis nošķirt jūras advokāta intereses no akadēmiskā un IMO Juridiskās komitejas priekšsēdētāja vietnieka un priekšsēdētāja darba.

Darbs IMO Juridiskajā komitejā prasīja ne mazums pūļu, jo tieši tajā laikā tika izstrādātas tādas starptautiskās konvencijas kā Konvencija par kuģu vraku aizvākšanu, Konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām un Konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras, tika paplašināta 1969. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (CLC), izstrādāti tiesību akti attiecībā uz jūras ķīlu tiesībām un hipotēkām, kā arī daudzi citi.■



Frenks L. Visvalls.

UZZIŅAI

IMO balva ik gadus tiek piešķirta cilvēkam vai organizācijai, kas devusi nozīmīgu ieguldījumu IMO darbā un mērķu sasniegšanā. Balvu – delfīna skulptūru un naudas prēmiju – pasniedz īpašā ceremonijā.



ES VIDES UN TRANSPORTA MINISTRU NEFORMĀLAJĀ PADOMĒ AMSTERDAMĀ DISKUTĒ PAR ZAĻO MOBILITĀTI

2016. gada 14. un 15. aprīlī Amsterdamā Nīderlandes prezidentūras ietvaros notika Eiropas Savienības vides un transporta ministru neformālās padomes sanāksme. Latvijas delegāciju vadīja un Latvijas intereses pārstāvēja vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards un Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Edgars Tavors.

Padomes ietvaros notika augsta līmeņa diskusijas par transporta sektora ietekmes uz vidi mazināšanu. Zaļajam transportam ir liels potenciāls ne tikai



ES vides un transporta ministru neformālā padomē spriež par vides aizsardzības jautājumiem.

samazināt CO2 emisijas, bet arī veicināt ekonomisko attīstību, radot jaunas darbavietas un ceļot konkurētspēju. Tāpat tirāks transports samazina gaisa piesārņojumu un uzlabo iedzīvotāju veselību. Transporta ministru atsevišķās sesijās laikā notika diskusija par Nīderlandes prezidentūras sagatavoto "Amsterdamas deklarāciju".

Tāpat transporta sesijā izvērtēja vairākus transporta nākotnes attīstības scenārijus un diskutēja par tiem, vērsot uzmanību uz inovāciju nozīmi

transporta modernizēšanā un ietekmes uz vidi mazināšanā. Kopīgajā vides un transporta ministru sesijā pārrunāja 2015. gada nogalē Parīzē notikušās Klimata pārmaiņu konferences (COP21) rezultātus starptautiskās kuģniecības un aviācijas kontekstā. Tika spriests, kā transporta un vides ministriem labāk sadarboties, lai samazinātu aviācijas un kuģniecības radītās emisijas, nemazinot nozaru konkurētspēju, ekonomisko izaugsmi un darbavietas.

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) prezidents Niels Smedegārds norādīja, ka Eiropas kuģu īpašnieki pilnībā atbalsta Nīderlandes prezidentūras uzstādījumus. "Kuģniecības nozare atbalsta Parīzes vienošanos, un mēs esam apņēmības pilni reāli samazināt CO2 emisiju apmēru kuģošanas biznesā. Ar ECSA atbalstu arī IMO varēs efektīvāk strādāt šīs problēmas risināšanā pasaulē," sacīja Smedegārds.

IMO vēlas līdz 2016. gada beigām kā obligātu ieviest globālu datu vākšanu un apkopošanu par kuģiem, kuri piedalās starptautiskajos jūras pārvadājumos, lai efektīvāk sekotu vides prasību ievērošanai.■



KUGOŠANAS DROŠĪBA, JŪRNIIEKU DROŠĪBA, DROŠĪBA JŪRĀS UN OSTĀS KĻŪST ARVIEN AKTUĀLĀKA

2016. gada 29. janvārī Vācija pievienojās Konvencijas par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošanu 2005. gada protokolam. Likumdošanā paredzēta kriminālatbildību par rīcību, kas apdraud kuģošanas drošību, ieskaitot konfliktsituācijas ar spēka pielietošanu uz kuģa, vardarbību pret kuģa apkalpi, kā arī ieroču lietošanu uz kuģa, kuģa iznīcināšanu vai bojāšanu.

1988. gada 10. martā Romā pieņēma Konvenciju par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošanu (SUA), atzīstot, ka terorisms apdraud starptautisko mieru un drošību. 2005. gada protokols šo konvenciju ir paplašinājis ar efektīviem pasākumiem, kas paredz tādu prettiesisku darbību kā ieroču un sprāgstvielu nelikumīga transportēšana un izmantošana, radioaktīvo, bioloģisko, ķīmisko vai



Pievienošanās dokumentu IMO ģenerālsēkretāram iesniedz Vācijas vēstnieks Lielbritānijā Pīters Amons.

kodolieroču izmantošana vai draudēšana ar šo ieroču pielietošanu apkarošanu. Protokols paredz dalībvalstu sadarbības procedūru gadījumos, kad ir pamats uzskatīt, ka tiek pārkāptas SUA konvencijas pamatnostādnes. Protokols stājās spēkā 2010. gada 28. jūlijā un palīdz stiprināt drošību jūrā, kā arī papildina Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasības.

ANO dalībvalstis ir apstiprinājušas, ka tās nepārprotami nosoda jebkādas teroristiskas darbības, metodes un prakses neatkarīgi no tā, kur un kas tās ir veicis, tostarp tās, kuras apdraud draudzīgās attiecības starp valstīm un tautām, kā arī valstu teritoriālo integritāti un drošību.■

UZZIŅAI

Konvencija un 2005. gadā tai pievienotais protokols ir tiesību akti, kas pieņemti, lai novērstu un apkarotu terorismu pret kuģiem, uzlabotu drošību uz kuģiem un krastā, mazinātu draudus pasažieriem, apkalpei un ostas darbiniekiem, kas atrodas uz kuģa un ostas teritorijā, kā arī kuģošanas līdzekļiem un to kravai.



SVARĪGĀKIE IMO MEPC 69. SESIJĀ PIEŅEMTIE LĒMUMI

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 69. sesijā pieņemti divi svarīgi grozījumi MARPOL konvencijā. Viens no tiem – notekūdeņu novadīšanas ierobežojumi īpašajā rajonā un Baltijas jūras īpašā rajona statusa spēkā stāšanās datums. Otrs – grozījumi attiecībā uz kuģa degvielas patēriņa datu ievākšanas un ziņošanas sistēmas (*Data Collection System*) ieviešanu.

Grozījumi paredz aizliegumu novadīt neattīrītus notekūdeņus no pasažieru kuģiem, sākot no 2021. gada 1. jūnija. Bet pasažieru kuģiem pārbraucienos starp ostu ārpus Baltijas jūras un ostu Baltijas jūrā, kas atrodas uz austrumiem no E 28°10' garuma grādiem, nepiestājot nevienā citā šā īpašā rajona ostā, iepriekš minētās prasības stāsies spēkā 2023. gada 1. jūnijā.

Ar grozījumiem MARPOL konvencijas VI pielikumā tiks noteikta obligāta kuģa degvielas patēriņa datu ievākšana un ziņošana kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk. Tā mērķis ir noteikt katra kuģa radītās CO2 emisijas un līdz ar to arī katra kuģa energoefektivitāti. Kuģim šie dati būs jāziņo savai karogvalstij, savukārt karogvalsts tos iesniegs IMO izveidotajā datubāzē. Paredzēts, ka datubāze būs anonīma, lai nebūtu iespējams atpazīt konkrētu kuģi, ņemot vērā dažādu uzņēmumu konfidencialitātes principus, pārvadājot kādu noteiktu kravu.■

Jūras administrācija

IEGUVUMS – JŪRAS LIETAS TIEK UZRAUDZĪTAS UN PĀRVALDĪTAS

Latvijas Jūras administrācijai ir gājis raibi: tā piedzīvojusi reorganizācijas un pārveidojumus, politiskus uzlidojumus un paaudžu maiņu. Savulaik, sākot rakstīt savas vēstures grāmatu no baltas lapas, JA bija spiesta lūgt un uz klausīt gudru padomdevēju ieteikumus, pieņemt dāvinājumus, paciest neuzticību un pat pārmetumus, bet tagad JA vēstures grāmatā izdarījusi izcilus ierakstus: Latvija kļuvusi par Parīzes memoranda dalībvalsti un izcīnījusi vietu Parīzes memoranda *baltajā sarakstā*, pēc augstākajiem starptautiskajiem standartiem sakārtota jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas sistēma, JA ir pilntiesīga IMO, IHO un citu starptautisku jūrniecības organizāciju dalībniece.

Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rītuma:

- “Mums ar JA ir izdevies konstruktīvi sadarboties gan vadības, gan ekspertu un juriskonsultu līmenī. Patiesībā tas ir bijis darbs pie šķietami ikdienišķu jautājumu risināšanas, kas ir devis pozitīvu rezultātu. Kopā esam veidojuši gan normatīvo aktu grozījumus, gan arī strādājuši pie tik nozīmīga darba kā Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020. gadam izstrāde sadaļā, kas attiecas uz jūrniecību. Kopīgi esam izvirzījuši mērķi, uz kuru jūrniecības nozarei jāvirzās. Kuģošanas drošība, jūras vides aizsardzība un profesionāla jūrniecības izglītība ir tie svarīgākie akcenti, kas pamatnostādnēs skar jūrniecību.

Nopietns kopdarbs ir bijis pie Konvencijas par darbu jūrniecībā: gan konvencijas ratifikācijas process, gan konvencijas ieviešana nacionālajos normatīvajos aktos, gan arī uzraudzība, kas ir devusi rezultātu – Latvija ir iekļauta Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*. Viens ir iekļūt šajā sarakstā, bet daudz svarīgāk un grūtāk ir šo statusu saglabāt. Un mums to ir izdevies saglabāt, pat par spīti tam, kādā ir starptautiski pieņemta aprēķināšanas metodika. Ļoti svarīga ir karoga valsts uzraudzība, tāpēc visiem vajadzētu apzināties, ka likumi ir domāti, lai tos ievērotu, un tas nozīmē, ka ikvienam kuģu īpašniekam ir jāsaprot, ka arī no viņa un tieši no viņa ir atkarīgs mūsu valsts statuss.

Visas prasības ir ieviestas ar vienu mērķi – lai kuģot un strādāt jūrā būtu droši.”





IZVĒRTĒT, PIENEMT LĒMUMU UN RĪKOTIES

“Drošība” un “aizsardzība”, ko angļu valodā attiecīgi apzīmē ar “safety” un “security”, pēdējo gadu laikā ir kļuvušas par svarīgāko diskusiju priekšmetu. Kā atzīst Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, drošības un aizsardzības jautājumi valstī ir Drošības policijas atbildības sfēra. Drošība valstī katrā attiecīgajā situācijā tiek vērtēta, pamatojoties uz noteiktajiem drošības līmeņa kritērijiem, kā arī uz visas iespējamās informācijas apstrādi, tai skaitā informācijas, ko sniedz Jūras administrācija (JA), kuras pārziņā ir gana plašs kompetences un atbildības loks. Ja nav noteikts neviens no paaugstinātas bīstamības līmeņiem, mēs varam uzskatīt, ka situācija valstī ir stabila. “Mums jau gribētos domāt, ka atrodamies perifērijā no lielajiem centriem, tāpēc esam pasargāti no ārkārtējiem notikumiem, kādi risinās citviet pasaulē, tomēr tā būtu sevis mānīšana. No vienas puses, varētu uzskatīt, ka esam maza valsts un neesam aktuāli kā mērķis uzbrukumam, bet, no otras, nekādā gadījumā nedrīkstam sevi novērtēt pārāk zemu arī starptautiskā līmenī, jo Latvija ir tranzītvalsts, šeit notiek salīdzinoši intensīva kravu kustība, ostās ienāk kuģi, tāpēc arī mēs nevaram būt droši, ka esam pasargāti no neparedzētiem gadījumiem. Šis ir ļoti jutīgs jautājums, bet viens gan ir skaidrs: Drošības policija, kuras kompetencē ir pretizlūkošanas, valsts noslēpumu aizsardzības un pretterorisma pasākumu īstenošana un koordinēšana, rūpīgi analizē iegūto informāciju, lai identificētu riskus,” saka JĀNIS KRASTIŅŠ.

– Domājot par drošību, kādi ir tie jautājumi, kas ir Jūras administrācijas atbildībā?

– Jūras administrācijas kompetencē ir uzraudzīt, lai būtu ievērotas visas drošības prasības, kas noteiktas Latvijas un Eiropas normatīvajos aktos, kā arī starptautiskajā līmenī, un tas ir viens no mūsu galvenajiem uzdevumiem. Drošības un aizsardzības sistēma attiecībā uz kuģiem un ostām darbojas nevainojami, bet, protams, ir nianšes, pie kurām jāpiestrādā, un tas attiecas ne tikai uz ISPS kodeksa prasību ievērošanu, bet arī uz vispārējo *security* un *safety* prasību izpildi. Diemžēl vēl arvien drošībai netiek pievērsta pienācīga uzmanība un reizēm nākas saskarties ar situāciju, ka kāds mēģina ietaupīt uz drošības sistēmas uzturēšanas rēķina, darīt mazāk vai kaut ko neizdarīt līdz galam. Tādos gadījumos



JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks vienmēr piesauc kādu viņa iecienītu atziņu: "Ja jums šķiet, ka uzturēt drošības sistēmu ir pārāk dārgi, tad pamēģiniet negadījumu!" Tomēr pieminētie ir atsevišķi gadījumi, ko nekādā ziņā nevar uzskatīt par problēmu, jo sistēma ir izveidota un mehānisms strādā, bet mūsu speciālisti uzrauga mehānisma darbību. Parasti pārkāpumi ir saistīti ar caurlaižu kontroli ostās, piemēram, caurlaides telpā kāds pasaka: vai, es aizmirsu caurlaidi! – un viņš tiek ielaists ostā, vai arī ir atvērti vārti, pa kuriem nekontrolēti var iebraukt teritorijā.



Jānis Krastiņš.

– Savulaik par ISPS kodeksa ieviešanu bija visai karstas debātes un pretreakcija.

–Tādu pretreakciju varēja saprast, jo nevienam jau nav vēlēšanās mainīt esošo un pierasto kārtību un izdot papildu līdzekļus, bet tagad nekādas diskusijas vairs nenotiek, jo prasības ir noteiktas normatīvo aktu līmenī: ja vēlies strādāt, pildi likuma prasības, jo bez atbilstoši sertificētiem speciālistiem un drošības sistēmām šodien nekas vairs nenotiek. Patiesībā mūsu ostās ieviest ISPS kodeksa prasības bija daudz vieglāk, jo žogi bija uzcelti un caurlaides telpas ierīkotas jau padomju laikā, tāpēc nācās tikai teritorijas papildus apriņķot ar novērošanas kamerām un sagatavot drošības speciālistus.

– Pēc būtības tas ir līdzīgi kā ar apdrošināšanu, kurā iegulda, bet, ja viss ir kārtībā, tad nekādu īpašu labumu nejūt.

– Tieši tā, jo no drošības pasākumiem vien jau kravu vairāk nekļūst. Ja tagad palūkojamies, kā ISPS kodeksa prasību administrēšana notiek citur pasaulē, šķiet, ka esam tikuši daudz tālāk un izdarījuši daudz vairāk, jo daudzviet pret ISPS izturas nesalīdzināmi brīvāk un vienkāršāk, tomēr kontrolējošās institūcijas,



kad ierodas uz pārbaudēm, vienmēr atrod, par ko aizrādīt, kaut mēs zinām, ka citi nav izdarījuši un izpildījuši daudz nopietnākas prasības, jo īpaši dienvidu reģionos.

– Vai nav tā – kurš vairāk dara, no tā arī vairāk tiek prasīts?

– Prasa jau visiem vienādi, bet interpretācija katrā valstī tomēr atšķiras. Gодиigi sakot, aizrādījumi nav bijuši nopietni. Protams, ISPS nāca kā papildu slogs, un reāli tie bija un joprojām ir papildu tēriņi, bet jāsaprot arī tas, ka drošības nekad nevar būt par daudz.

– 2016. gada rudens ostas valsts kontroles koncentrētās inspekcijas laikā akcents bija likts uz MLC konvencijas prasību ievērošanu. Kopš tās ieviešanas ir pagājis zināms laiks, vai var jau izdarīt secinājumus par to, kā kopumā darbojas šīs konvencijas prasības?

– Pašas kampaņas būtība un mērķis bija pievērst pastiprinātu uzmanību MLC minimālo prasību pārbaudei uz kuģiem. Pēc MLC konvencijas ieviešanas jūrniekiem ir daudz lielākas iespējas un tiesības sūdzēties, tāpēc kuģu īpašniekiem jārēķinās, ka pārkāpumus ir daudz grūtāk *piesegt* vai noslēpt, tomēr arvien ir darba devēji, kuri nav godprātīgi pret saviem jūrniekiem, tai skaitā aizkavē algu izmaksu vai vispār nemaksā. Tomēr jāatzīst, ka arī pašam kuģošanas biznesam pēdējā laikā neklājas viegli un tas piedzīvo recesiju. Piemēram, Vācijā bankām ir aizliegts finansēt jaunu kuģu būvi un iegādi, arī Holandē un Dānijā jūtamas negatīvas tendences, kas reāli liek visai uzmanīgi sekot notiekošajam kuģošanas nozarē, jo vispirms kuģu īpašnieki sāk taupīt naudu uz tehniskā aprīkojuma un kuģu uzturēšanas rēķina, bet nākamais solis ir taupīšana uz algu rēķina, kas veido lielāko izmaksu daļu. Arī mums ir zināmi gadījumi, kad bijušas pārkāptas MLC konvencijas prasības, tāpēc aizzināti kuģi, bet kopumā var teikt, ka MLC konvencijas prasības strādā jūrnieku labā.

– 2017. gadā spēkā stāsies Balasta ūdeņu konvencija (BWC). Kā Latvija ir sagatavojusies tās ieviešanai?

– Balasta ūdeņu konvencija būs saistoša visiem, tai skaitā arī mūsu kuģu īpašniekiem, tāpēc visi tagad gaida, kas tālāk notiks.

– Bet konvencija taču ir pateikusi, kam jābūt.

– Jā, ir pateikusi, bet tai pašā laikā ir iespējamas dažādas opcijas, kā ieviešana reāli notiks. Ar katras atsevišķas kara valsts akceptu ir iespējams veikt kuģa sertifikāciju līdz konvencijas spēkā stāšanās brīdim, tādā veidā tajā noteikto prasību piemērošanu attiecīgajam kuģim iespējams atlikt uz trim līdz četriem gadiem. Ir vēl virkne neatbildētu jautājumu, piemēram, būs vai nebūs noteikts pārejas laiks. Jāņem vērā, ka konvencija ir izstrādāta pirms vairāk nekā desmit gadiem, tāpēc daudz neskaidrību ir kontekstā ar tehnoloģiskajām prasībām un aprīkojumu. Piedevām nav garantijas, ka, uzliekot uz kuģa vienu sistēmu, pēc gada amerikāņi nepasaka, ka šī sistēma nav derīga un viņi to neatzīst, bet investīcijas, kas kuģu īpašniekiem jāiegulda aprīkojumā, ir mežonīgi lielas.



Mūsu kuģu īpašniekiem, kuriem pieder ne pārāk lieli kuģi un ne vienmēr tie jaunākie, aprīkojuma izmaksas, lai izpildītu konvencijas prasības, var sasniegt pat paša kuģa vērtību. Kuģa īpašnieks ir dilemmas priekšā: vai ir vērts ieguldīt tādu naudu, vai labāk kuģi, kā saka, *laist naglās*. Daudziem kuģu īpašniekiem tas var likt pārdomāt, kā turpmāk strādāt šajā biznesa sektorā, un šīs pārdomas var novest pie situācijas, ka kuģa īpašnieks nolemj biznesu pamest. Tieši tāpēc daudzi cer, ka varbūt tomēr būs iespēja uz vairākiem gadiem atlikt BWC stāšanās spēkā datumu. Pagaidām skaidrības un konkrētības šajā jautājumā nav un par to lems MEPC sesijā nākamā gada vasarā.

Domāju, ka Latvijā ar Balasta ūdeņu konvencijas ieviešanu nemaz tik viegli neies, jo daudzas lietas vēl jāpagūst izdarīt, pamatā tās, kas saistītas ar vides jautājumiem. Man ir šaubas, vai vides speciālisti ar visiem uzdevumiem tiks galā, jo ir gan jāveic pētījumi, gan jāsagatavo normatīvie akti, un tas ir liels un laikietilpīgs darbs. Tomēr, neskatoties uz dažādiem apstākļiem, mums jāsteidz konvenciju ieviest, jo tikai tās valstis, kas konvenciju būs ieviesušas, būs tiesīgas noteikt atvieglojumus, piemēram, kuģiem, kas strādā Baltijas jūrā.

Pastāv bažas par konvencijas ieviešanas procedūru Latvijā, jo izveidojusies prakse, ka, tiklīdz kāda valsts institūcija tekstā pamana vārdu "jūra", visi jautājumi automātiski tiek adresēti Satiksmes ministrijai. Tomēr ir arī tādi jautājumi, kas nav Satiksmes ministrijas kompetencē, bet ir, piemēram, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā, tāpēc paredzu, ka diskusijas par Balasta ūdeņu konvencijas ieviešanu ministriju starpā būs visai spraigas. Tikai laiks rādīs, vai VARAM tiks galā ar saviem mājas darbiem, bet par to, ka Satiksmes ministrija ar tiem galā tiks, esmu pārliecināts.

– Viens no gada aktuālajiem jautājumiem, par kuriem daudz tika diskutēts starptautiskajā kuģošanā, bija elektronisko karšu ieviešana. Kā Latvija izskatās uz pasaules fona?

– Esmu bijis klāt pie elektronisko karšu izveides pirmsākumiem Latvijā, tāpēc droši varu teikt, ka Latvija bija viena no pirmajām valstīm, kas sāka ar to nodarboties, bet reāli elektronisko karšu ieviešana pasaulē pilnā apmērā notiek jau no 2002. gada. Ja paskatās uz kuģošanas nozari, un par to runā daudzi, nākas atzīt, ka tā ir visai iesīkstējusi un nebūt nav no tām nozarēm, kas seko visjaunākajām un modernākajām tehnoloģijām, un tas attiecas ne tikai uz elektronisko karšu ieviešanu, bet arī uz digitalizāciju kopumā. Pēdējo divu gadu laikā ir jūtama kustība, ko uztvēruši arī ražotāji un sākuši saprast, ka ir vērts strādāt kuģošanas biznesa virzienā, jo jūt peļņas iespējas. Bet tas tā nenotiktu un elektronisko karšu ieviešana būtu daudz lēnāka, ja nebūtu pieņemts starptautisks normatīvais regulējums, ka ECDIS, kas ietver arī elektroniskās kartes, būs obligāta prasība. Spēkā stājušās prasības nodrošina noieta tirgu elektroniskajām kartēm, arī Jūras administrācijas ieņēmumi no tā pieaug, un tendences liecina, ka pieprasījums vēl turpinās augt, bet tehnoloģiskie risinājumi, kas agrāk likās neiespējami,



tagad kļuvuši reāli. Arī piedāvājuma serviss ir daudz elastīgāks, piemēram, kuģa īpašnieks var ievietot visas kartes savā datorsistēmā, bet maksāt tikai par tām, kuras tiek izmantotas pārgājiena laikā. Jāatzīst, ka neiztikt arī bez politikas. Piemēram, angļi līdz šim ir bijuši vienīgie pasaulē, kas pelnījuši ar savām papīra kartēm, un, protams, vēlas saglabāt savu monopola stāvokli, savukārt norvēģi, ar kuriem mēs sadarbojamies, mēģina situāciju mainīt un pretdarboties angļu spiedienam. Šajā biznesā atslābināties nedrīkst, vienmēr jādodomā par tehniskiem jauninājumiem un jāiet uz priekšu.

– Cik viegli kuģu īpašniekiem ir izvēlēties no esošā piedāvājuma klāsta un cik droši viņi var būt par piedāvājuma kvalitāti?

– Lai kuģi aprīkotu ar kādu sistēmu, tai jābūt sertificētai kādā no kuģu klasifikācijas sabiedrībām, tāpēc no drošības viedokļa problēmām nevajadzētu būt. Tomēr laikā, kopš ECDIS tiek izplatīts, dažas kompānijas no šā tirgus jau pazudušas. Kuģa īpašnieks ir nopircis sistēmu, un ieguldījums ir gana liels, bet kompānijas, no kuras varētu prasīt atbildību, vairs nav. Tāpat daudzi ir iegādājušies elektronisko karšu sistēmas, kas pietiekami labi strādā un atbilst standartiem, bet tagad tiek izstrādāti un ieviesti arvien jauni datu standarti un jaunās sistēmas ir veidotas ar skatu nākotnē, tāpēc aktuāls ir arī jautājums, kad būtu pareizi uzsākt šo jauno standartu ieviešanu, lai lieki nesatrauktu kuģu īpašniekus, jo viss jaunais ir saistīts ar papildu izdevumiem.

– Atgriežoties pie drošības jautājumiem Latvijā, vai varam teikt, ka mūsu atbildīgie dienesti ir gatavi vajadzības gadījumā reaģēt un ārkārtas situācijās sadarboties?

– Ir izstrādāti nacionālie reaģēšanas plāni, kas nosaka katras institūcijas atbildību un rīcību ārkārtas situācijās. Protams, vienmēr var vēlēties, lai būtu labāk, bet dienesti un atbildīgie speciālisti ir sagatavoti šādām situācijām. No Jūras administrācijas puses par šo jomu atbild Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks, kurš saņem ziņojumus un pieņem lēmumus par tālāko rīcību un citu mūsu departamentu iesaistišanu. Tāpat ir izveidojusies laba sadarbība ar Krasta apsardzi, tāpēc atzinīgi jānovērtē esošā sistēma.

– Ja par drošības sistēmas darbību mēs varam teikt, ka tā ir sakārtota, tad to pašu nebūt nevar teikt par jūrniecības izglītības sistēmu.

– Ja runājam par izglītības sistēmu, te ir lielas problēmas. Kas attiecas uz jūrnieku profesionālās sagatavotības uzraudzību, tad to, kā zināms, veic Jūrnieku reģistrs, bet pati jūrniecības izglītība atrodas Izglītības un zinātnes ministrijas pakļautībā, kura īsti nevēlas iesaistīties jautājuma nopietnībā. Jau nepiedodami ilgu laiku bez risinājuma ir jūrskolu izglītības līmeņa jautājums, un būtībā pašreizējā sistēma, maigi izsakoties, ir jauno cilvēku muļķošana, jo pētījumi rāda, ka deviņdesmit deviņi procenti jūrskolas beidzēju papildina bezdarbnieku armiju. Tas tikai liecina, ka velti ir tērēti līdzekļi un laiks, un, ja šo sistēmu nevar sakārtot, tad jūrskolas ir jāslēdz, jo tā turpināt vairs nedrīkst.



– Ja jaunākie uzstādījumi liecina, ka Latvijas izglītības sistēmā akcents tiek likts uz profesionālo izglītību, tad būtībā jūrskolas varētu būt labs piemērs tam, ka tā tomēr nav.

– Ja ņemam vērā starptautisko pētījumu par jūrnieku darba tirgu, kas parāda, ka jūrnieku pasaules flotē trūkst un nākotnē pietrūks arvien vairāk, vērtīgi būtu apzināties, ka šīs specialitātes pārstāvjiem darbs atradīsies vienmēr un atalgojums būs stipri virs Latvijas vidējā līmeņa. Tāpēc vajadzētu ieguldīt līdzekļus jūrniecības izglītībā, kas pēc tam atmaksāsies ar uz Latviju atvestu jūrnieka darba algu. Pašreiz situācija ir bēdīga, bet, ja izdosies ieviest jauno jūrniecības izglītības koncepciju, kuras izstrādāšanu vada Jūrnieku reģistrs, tad jūrskolā jaunieši iegūs izglītību, kas ļaus pēc skolas beigšanas strādāt starptautiskajā darba tirgū. Bet koncepcija, protams, neatrisina to, kādos apstākļos notiek mācības Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā.

– Par nākamo gadu domājot, uz ko koncentrēsies Jūras administrācija un uz ko jābūt gatavam ar jūrniecību saistītajam biznesam?

– Balasta ūdeņu konvencijas ieviešana būs viens no lielākajiem izaicinājumiem. Nākamā gada februāra beigās vai marta sākumā pie mums vizītē ieradīsies Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) inspekcija, kas pārbaudīs, kā Latvijas jūrniecības izglītības sistēma un tās uzraudzība atbilst starptautiskajiem standartiem. Tas ir pietiekami nopietns jautājums, jo, ja EMSA atklāj Latvijas jūrnieku sagatavošanas neatbilstību attiecīgām prasībām, tad jaunākā scenārija gadījumā mūsu jūrniekiem vairs nav pieejams starptautiskais darba tirgus. Jebkura pārbaude dod rezultātus, un tas, ka kāds paskatās uz mūsu sistēmu no malas, ir tikai pozitīvi, jo var parādīt vājās vietas, ko ikdienas darbā varam arī nepamanīt. Protams, katra pārbaude ir saistīta ar satraukumu, bet jāteic, ka šī nebūs pirmā EMSA vizīte Latvijā, un negribētos domāt, ka mūsu izglītības un uzraudzības sistēmā kaut kas būtu mainījies uz sliktu pusi.

Vēl Jūras administrācija plāno uzsākt e-pakalpojumu ieviešanu, Hidrogrāfijas dienests turpinās darbu pie ES atbalstītā FAMOS projekta, kas ir laikietilpīgs pasākums. Lai gan neesam saņēmuši pārmetumus par mūsu Kuģu reģistra darbību, reģistra rādītāji nav īpaši iepriecinoši, jo 2016. gadā četri kompānijas RIX kuģi *aizgāja* uz Maltas kuģu reģistru, kaut kompānijas pārstāvji atzina, ka labprātāk strādātu ar mums. Reizēm visu izšķir dažādi biznesa apsvērumi un arī politika, kuru visai maz varam ietekmēt.

Izaicinājumu nekad nav trūcis un netrūks arī turpmāk, tāpēc jābūt gataviem adekvāti reaģēt, pieņemt pareizos lēmumus un profesionāli veikt savus pienākumus.■

Anita Freiberga

LJG 2016



JA KVALITĀTES PĀRVALDĪBA CERTIFICĒTA ATBILSTOŠI ISO 9001:2015 PRASĪBĀM

2016. gada 1. augustā Latvijas Jūras administrācija (JA) saņēma Kvalitātes vadības sistēmas resertifikācijas audita vērtējumu. Auditu 13. jūnijā veica uzņēmuma "Bureau Veritas Latvia" auditori, tā rezultātā JA kvalitātes pārvaldības sistēma tika certificēta kā atbilstoša ISO 9001:2015 standarta prasībām. 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 noteikt pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvirzīto mērķu sasniegšanu.

"Bureau Veritas Latvia" atzinumā teikts: "Līdz ar kvalitātes pārvaldības sistēmas sertifikāciju VAS "Latvijas Jūras administrācija" pievienojas Latvijas labākajiem uzņēmumiem, kas certificēti kā atbilstoši starptautisku standartu prasībām."■

UZLABOJUSIES PASAŽIERU KUĢU ĪPAŠNIEKU UN ATBILDĪGO INSTITŪCIJU SADARBĪBA

2016. gada 1. jūlijā stājās spēkā grozījumi Noteikumos par kuģu drošību, kas paredz, ka pasažieru kuģiem ikgadējās apskates veic reizi gadā pirms pasažieru pārvadāšanas sezonas sākšanās datuma vai līdz 15. maijam (atkarībā no tā, kurš datums iestājas agrāk). Savukārt kuģa zemūdens daļas apskati var veikt tikai ūdenslidēji, kas iekļauti tā personāla sarakstā, ko komersants, kurš saņēmis JA Kuģošanas drošības inspekcijas izsniegtu uzņēmuma atbilstības apliecību, ir iesniedzis inspekcijai.

JA speciālisti kuģu īpašniekus uz tikšanos aicina nu jau tradicionāli katru pavasari, lai pirms sezonas sākuma kopīgi pārrunātu iepriekšējā gadā aktualizējušās problēmas, kā arī sniegtu informāciju par jaunumiem, kas saistīti ar kuģošanas drošību. Sanāksmē piedalījās pārstāvji no Rīgas domes un Pašvaldības policijas.

Tikšanās notika lietišķā un konstruktīvā gaisotnē, kas liecina par pasažieru kuģu īpašnieku un atbildīgo institūciju sadarbības uzlabošanos. Iepriekšējos gados kuģotāji un pašvaldības, kā arī policijas pārstāvji sanāksmes laikā bieži vien nonāca līdz asām domstarpībām, ko tā arī nespēja atrisināt.

Sanāksmes pirmajā daļā JA vecākā juriskonsulte Vija Putāne iepazīstināja ar jaunākajiem grozījumiem normatīvajos aktos. Tādu ir daudz, jo 2015. gadā no jauna izdoti trīs Ministru kabineta noteikumi, veikti grozījumi deviņos MK noteikumos un Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, bet šogad jau no



2016. gada 5. aprīlī Latvijas Jūras administrācijā norisinājās tikšanās ar pasažieru kuģīšu, kas kursē galvenokārt pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpašniekiem.

jauna izdoti trīs MK noteikumi un izdarīti grozījumi četros MK noteikumos. Tomēr ne visi grozījumi un izmaiņas attiecas uz iekšējo ūdeņu pasažieru kuģiem.

Tikai daži piemēri. Turpmāk Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģiem kontrolēs Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests un par karoga lietošanu uz kuģa būs atbildīgs kuģa īpašnieks.

Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums tiek papildināts ar jaunu normu, kas nosaka, ka izdevumus par atzīta jūrnieku ārsta veiktu veselības pārbaudi jūrniekam, kurš ir nodarbināts uz Latvijas kuģa, sedz attiecīgā kuģa īpašnieks.

Šis likums arī papildināts ar jaunu pantu – pašvaldībai ir tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldība no Latvijas Jūras administrācijas pieprasa atzinumu par minēto saistošo noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa un ņem to vērā.

Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredz atbildību par informācijas savlaicīgu neiesniegšanu vai nepatiesas informācijas iesniegšanu Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmai – no 50 līdz 280 eiro fiziskajām, no 250 līdz 2900 eiro juridiskajām personām.

BŪTISKS JAUNUMS

Būtisks jaunums – MK 2015. gada 1. marta noteikumi Nr.158 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos" zaudē spēku šā gada 1. maijā, kad spēkā stājas MK 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr. 92 "Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos". Iepriekšējais regulējums attiecās pamatā uz atpūtas kuģiem, kas uzskatāms par tiesiskā regulējuma nepilnību. Jaunie noteikumi attiecas uz visiem kuģošanas līdzekļiem – gan JA Kuģu reģistrā, gan CSDD reģistrētajiem, tāpat uz kuģošanas līdzekļiem, kuru reģistrācija



nav obligāta, kā arī citu valstu karogu kuģiem. Jaunais regulējums darbojas visos ūdeņos no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi (upes, ezeri) un ostu akvatorijās, bet ne jūras ūdeņos.

Jauno noteikumu 36. punktā un 2. pielikumā paredzēts jauns rajons Daugavā no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam, kurā noteikts ātruma ierobežojums – 14 km/h (8 mezgli).

Tāpat precizēti kontroles dienesti, kā arī dokumenti, kas jāuzrāda pēc kontroles dienestu pieprasījuma. Tie ir:

- kuģošanas līdzekļa reģistrācijas apliecība;
- kuģošanas līdzekļa vadītāja kvalifikāciju apliecinošs dokuments;
- kuģošanas līdzekļa kuģošanas spējas apliecība (ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem tā kuģošanas līdzeklim tiek izsniegta);
- kuģošanas līdzekļa aprikojuma atbilstība noteikumu 1. pielikumam.

Noteikumos ietvertas prasības visiem kuģošanas līdzekļiem, kas jāievēro, lai izvairītos no sadursmes, taču, ja sadursme vai cits negadījums noticis, turpmāk nebūs jāinformē Valsts policija, bet būs jāziņo uz vienoto ārkārtas palīdzības izsaukuma numuru 112 vai 115, un attiecīgās amatpersonas nodrošinās informācijas tālāku paziņošanu.

KUĢU ĪPAŠNIEKI APSPIEŽ PROBLĒMAS

Sanāksmes otrajā daļā par savām problēmām runāja paši kuģu īpašnieki. Viņi pauda gandarījumu, ka aizvadītā sezona no kuģošanas drošības viedokļa bijusi mierīga, nav notikuši nekādi būtiski ekscesi. Tika uzdots jautājums par tiltu izgaismojuma zīmēm, pagājušajā gadā īpašas problēmas radījis Salu tilts, kura remonta laikā kuģotājiem bijis grūti orientēties, taču Rīgas domes pārstāvji apliecināja, ka līdz ar remonta beigšanos šis jautājums ir sakārtots.

Kuģinieki pauda neapmierinātību ar to, ka no pašvaldības netiek laikus saņemta informācija par satiksmes ierobežojumiem. Tā, piemēram, festivāla "Kubana" laikā policija apturējusi pasažieru kuģus un likusi tiem griezties atpakaļ, kas radīja liekas problēmas kuģu vadītājiem un neapmierinātību pasažieru vidū.

Policijas dārziņā tika "iemests akmens", arī stāstot par to, ka policisti mēdzoši vēl nenoenkurotam kuģim piebraukt ar netrafarētu un neapgaismotu laivu un uzlēkt uz klāja, kas radot neizpratni un paniku kā kuģa apkalpes, tā pasažieru vidū.

Ja Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs lūdza policistus pret kuģu īpašniekiem izturēties ar sapratni un bez agresīvām darbībām, lai neradītu draudus kuģošanas drošībai. Savukārt kuģu īpašniekus A. Ošs aicināja laikus sagatavot un pieteikt pārbaudēm savus kuģus, jo KDI cilvēku skaits ir ierobežots, un pilnīgi noteikti pašās aprīļa beigās nebūs iespējams pārbaudīt uzreiz visus pasažieru kuģus, ja tie svētku dienās gribēs uzsākt darbu.



Kuģinieki atgādināja arī par kādu vēl neatrisinātu jautājumu – kuģu vadītājiem esot neērti un pat riskanti visu laiku vadāt līdz savus diplomus un sertifikātus, tādēļ būtu vēlams, lai to vietā varētu kontroles dienestiem uzrādīt notāra apstiprinātas kopijas. Kuģu īpašnieki saņēma solījumu, ka šis jautājums tiks izvērtēts no juridiskā viedokļa.■

ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

10. februārī Latvijas Jūras administrācija kā katru gadu piedalījās Ēnu dienā. Pavisam JA viesojās 10 skolēnu no Rīgas, Madonas, Jaunpiebalgas, Cēsīm, Valmieras, Siguldas un Olaines.

JA valdes priekšsēdētāju, valdes priekšsēdētāja padomnieku un Kuģošanas drošības departamenta direktoru *ēnu* skolēni, kurus interesē jūrniecība, kuģu vadīšana vai hidrogrāfija, savukārt sabiedrisko attiecību speciālistei bija *ēnas*, kuras apsver iespēju izvēlēties šo profesiju.

Skolēni tika iepazīstināti ar viņus interesējošām profesijām un JA darbību, viņi ciemojās ne tikai pie saviem *ēnu devējiem*, bet arī pie kartogrāfiem un hidrogrāfiem. Ēnu dienas gaitā *ēnas* sekoja saviem *ēnu devējiem* uz AS "Tallink Latvija", kur pabija gan uz kuģa komandtiltiņa, gan mašīntelpā, turklāt nopelnīja dāvanu kartes kruīzam uz Stokholmu. Bez tam skolēniem bija noorganizēta tikšanās "Novikontas" Jūras koledžā, kur bija iespējams izmēģināt roku kuģa vadīšanā, izmantojot koledžas trenāžierus, un gūt priekšstatu par mācībām koledžā.■





JŪRAS ADMINISTRĀCIJA, CSDD UN KAD – PAR DROŠĪBU UZ ŪDENS

Latvijas Jūras administrācija, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) un Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests (KAD) ar kopīgu standu "Drošība uz ūdens" piedalījās izstādē "Atpūta un sports", kas no 1. līdz 3. aprīlim notika Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.

Viens no svarīgākajiem jautājumiem – no šā gada 1. janvāra visiem A un B kategorijas atpūtas kuģiem, kā arī par 9 metriem garākiem komercdarbībā izmantojamiem C kategorijas atpūtas kuģiem jābūt aprīkoti ar glābšanas plostiem, kuros var uzņemt visas uz kuģa paredzētās personas.

JA speciālisti informēja, ka turpmāk Latvijā ūdens satiksmē būs aizliegti piedalīties neregistrētiem kuģošanas līdzekļiem neatkarīgi no kuģa valstiskās piederības. Kuģu būvētāji varēja uzzināt par vienoto ražotāju kodu, kas no 2017. gada 18. janvāra būs obligāts atpūtas kuģu un ūdens motociklu ražotājiem.

Apmeklētājus visvairāk interesēja informācija par peldlīdzekļu aprīkojumu un reģistrācijas kārtību.

CSDD skaidroja izmaiņas mazizmēra kuģu reģistrēšanas un vadītāja apliecības iegūšanas kārtībā. Izmantojot JA un CSDD speciālistu klātbūtni, pēc skaidrojumiem vērsās arī citi izstādes dalībnieki – jahtu ražotāji un tirgotāji.





KAD stāstīja par jaunajām šā dienesta funkcijām: kontrolēt Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģiem, pārbaudīt, vai jūrnieks (kuģa vadītājs), atrodoties uz kuģa Latvijas teritorijalajos ūdeņos, nav lietojis alkoholu, izsniegt niršanas atļaujas un uzraudzīt niršanas aizliegumu un ierobežojumu ievērošanu.



Apmeklētāji KAD speciālistiem uzdeva jautājumus par glābšanas vestēm, īpaši bērnu glābšanas vestēm, personālajām radioboļām un to, kur jāzvana un kā jārikojas ekstremālās situācijās.

Stendā bija iespējams arī saņemt informāciju par Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta sagatavotajām un izdotajām jahtu kartēm, kā arī noskaidrot citus izstādes dalībniekus un apmeklētājus interesējošus jautājumus.

Pavisam izstāde "Atpūta un sports" šogad pulcēja 22 946 apmeklētājus, kas ir par 10% vairāk nekā pērn. Izstādē piedalījās 208 uzņēmumi un organizācijas no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Vācijas, Somijas, Itālijas un Lielbritānijas, kas ir par 5% vairāk nekā 2015. gadā. Saskaņā ar izstādes organizatoru sniegto informāciju ir apsteigti arī pirmskrīzes labākie rādītāji.■

TIEK PĀRBAUDĪTA IEKŠĒJO ŪDEŅU PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBA

Līdz sezonas sākumam 1. jūnijā pārbaudīti un par pasažieru pārvadāšanai drošiem bija atzīti "Vecrīga", "Jūrmala", "Jelgava", "Horizonts", "Liepāja", "Rīgas pērle", "Libava", "Annabella", "Darling", "Maria", "Laima", "Aurora", "New Way", "Amber Riga", "Notarius" un "Rebeka". Ja pasažieru kuģa tehniskais stāvoklis, aprīkojums vai apkalpes sastāvs un kvalifikācija neatbilst noteiktajiem standartiem, kuģis nevar sākt darbu. Pēc konstatēto trūkumu novēršanas kuģim tiek veikta atkārtota pārbaude.

"Šogad pārbaudītajiem iekšējo ūdeņu pasažieru kuģiem nopietni trūkumi nav konstatēti. Dažiem konstatētas nelielas nepilnības, kas nekavējoties novērstas," situāciju komentē JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu pārbaudes tiek veiktas regulāri reizi gadā, parasti pavasarī pirms navigācijas sezonas sākšanas. Sezonas laikā tiek veiktas arī ārpuskārtas pārbaudes, visbiežāk tad, ja ir iemesls uzskatīt, ka kuģa apkalpe vai īpašnieks nerīkojas atbilstoši kuģošanas drošības prasībām.■



PĀRBAUDA JŪRAS ZVEJAS LAIVAS



Katru gadu maijā un jūnijā visā piekrastē notiek ikgadējās jūras zvejas laivu drošības pārbaudes, ko veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektori.

Pavisam Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrētas 612 jūras laivas. Galvenokārt tās ir laivas, kas tiek izmantotas komercdarbībai.

Pārbaucē laikā lielākā uzmanība tiek pievērsta tam, vai laivās ir nepieciešamais glābšanas aprīkojums – glābšanas vestes un glābšanas riņķi, kā arī iekārtas, ar ko iespējams padot trauksmes signālu. Plastmasas laivām tiek pārbaudīts, vai kārtībā ir “peldkastes”, kas notur laivu virs

ūdens pat tad, ja tā ir apgāzusies. Savukārt, ja laiva ir aprīkota ar dzinēju, tai nepieciešams ugunsdzēsības aparāts. Tāpat tiek pārbaudīts, kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Problēmas parasti nerada sakari, jo piekrastes zvejnieki neizkuģo ārpus mobilo telefonu uztveršanas zonas un mobilie telefoni ir visiem.

Pārbaudīts tiek arī, vai laivas īpašniekam vai vadītājam ir šķipera apliecība, kas nepieciešama, lai ar komercdarbībai paredzētu laivu dotos jūrā.

Inspektori atzīst, ka zvejnieki ar katru gadu kļūst apzinīgāki un lielāku uzmanību pievērš drošībai. Laivas ir apgādātas ar visu nepieciešamo aprīkojumu, un pavisam reti gadās neauglīgas diskusijas par tematu “kam man tas vajadzīgs?”.■

BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS

No 7. līdz 9. septembrim Igaunijā, Viterpalu muižā, notika ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās. Šādas ikgadējās sanāksmes tiek organizētas kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Igaunijas Jūras administrācija. Sanāksmju galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos aktuālos starptautiska mēroga jūrmniecības nozares jautājumos.



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš (no kreisās), Igaunijas Jūras administrācijas ģenerāldirektors Rene Arikass, Lietuvas Jūras administrācijas direktors Robertins Tarasevičs.

Jau tradicionāli tikšanās laikā administrāciju vadītāji informēja kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Igaunijas Jūras administrācijas direktors Rene Arikass pastāstīja par pārmaiņām administrācijas struktūrā. Sekojot valdības politikas nostādņām, tiek optimizēti cilvēkresursi. Aizvadītais gads Igaunijas jūrniecībā iezīmējies ar to, ka pieaudzis pārvadāto pasažieru skaits, bet nedaudz samazinājies kravu apjoms. 2016. gads Igaunijā pasludināts par Jūras kultūras gadu. Publikas apskatei jau atvērtas septiņas Igaunijas bākas – Roņu salā, Kihnu salā, Hijumā un citur. Igaunī palepojās arī ar savu jauno hidrogrāfijas kuģi.

Nelielas pārmaiņas ir arī Lietuvas Jūras administrācijā. Tās vadītājs Robertins Tarasevičs informēja kolēģus, ka viņam tagad ir divi asistenti (vietnieki), kuri katrs atbild par vairākām struktūrvienībām. Nepatīkams Lietuvai ir kuģošanas kompānijas "Lithuanian Shipping Company" maksātnespējas process – tā rezultātā pārdoti pieci kuģi un zaudēts ap 250 darba vietu. Lietuvā apstiprināti jauni jūrnieku formas tērpi, kas no vecajiem atšķiras galvenokārt ar izmaiņām uzpleču zīmotnēs. Arī R. Tarasevičs pastāstīja par apskatei atvērtām bākām, tāpat kā igauņiem, arī lietuviešiem šis jautājums ir aktuāls. Viņš informēja arī par kuģu parādi Klaipēdā, ar ko atzīmēta Eiropas jūras diena, un par Jūras festivālu, kas tradicionāli notiek Klaipēdā 29. un 31. jūlijā.



Hidrogrāfijas darba grupa spriež par jūras vides plānošanas jautājumiem.

Latvijas Jūras administrācijas vadītājs Jānis Krastiņš atzina, ka Latvijā, kas joprojām ir pirmajā vietā Eiropā, rēķinot jūrnieku skaitu pret iedzīvotāju skaitu, vērojams neliels jūrnieku skaita samazinājums, toties palēnām pieaug jūras virsnieku skaits, vienlaikus samazinoties ierindas jūrnieku skaitam. Latvijas Kuģu reģistrā nedaudz samazināties kuģu skaits, bet pieaugusi kuģu bruto tonnāža. Gada laikā notikušas pārmaiņas Hidrogrāfijas dienestā – pieņemti darbā divi jauni hidrogrāfi, nomainījies Hidrogrāfijas daļas vadītājs. J. Krastiņš kolēģiem pastāstīja arī par nesen Hidrogrāfijas dienestam iegādāto programmu CARIS, kas paver plašas iespējas apstrādāt un vizualizēt hidrogrāfijas informāciju, tai skaitā gan papīra, gan elektroniskā formātā izgatavot krāsainus attēlus, kas uzskatāmi parāda grunts izmaiņas.

Triju Baltijas valstu jūras administrāciju pārstāvju tikšanās laikā konkrētus profesionālos jautājumus darba grupās izskata speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar attiecīgajiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Darba grupa kuģošanas drošības jautājumos apmainījās ar informāciju par problēmām, kas mēdz rasties ostas valsts kontroles procesā. Tika spriests par kuģu uzraudzības datu bāzi un par to, vai un kā tā būtu jādara pieejama arī kuģu īpašniekiem un sabiedrībai. Speciālisti diskutēja par kuģu aprikojuma direktīvu un tirgus uzraudzību, kas Igaunijā un Lietuvā jau tiek īstenota.

Tika izvērtēta visu triju valstu prakse jautājumā par medicīnisko aprikojumu uz kuģiem. Latvijā vēl nav panākta vienošanās ar Veselības ministriju, bet Lietuvā jau ir izstrādāti noteikumi. Tāpat tika runāts par radio aprikojumu un



saziņu ar mazajiem iekšzemes pasažieru kuģiem, par komunikāciju ārkārtas situācijās, par komercdarbībā izmantoto atpūtas laivu pārbaudēm un iespējamo sadarbību šajā jautājumā. Pašlaik pārbaucēju kārtība un termiņi visās trijās valstīs nedaudz atšķiras.

Visām trim administrācijām svarīgs ir jautājums par pakalpojumu tarifiem, šobrīd atšķirīga ir stundu likme.

Hidrogrāfijas dienestu pārstāvju uzmanības lokā bija jūras teritoriālās plānošanas jautājumi. Svarīgi, lai, projektējot vēja parkus, akvakultūru parkus un tamlīdzīgus veidojumus, netiktu aizšķēršoti kuģu ceļi. Latvijā un Lietuvā jūras vides plānošana jau tiek veikta, Igaunijā pagaidām ir tikai atsevišķi projekti Pērnavas līcī un Hījumā rajonā. Latvijas un Igaunijas pārstāvji vienojās sadarboties kuģu satiksmes ceļu noteikšanā pierobežas rajonos.

Savukārt bākas Latvijā atšķirībā no Lietuvas un Igaunijas publiskai apskatei pieejamas tikai atsevišķos gadījumos.

Kaimiņi atzīst, ka tā ir gan iespēja popularizēt jūrniecības nozari, gan arī iegūt papildu līdzekļus, tomēr nenoliedz, ka šim pasākumam ir arī mīnusi.

STCW konvencijas jeb par jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju atbildīgo speciālistu darba grupa sprieda par e-apmācību. Visu triju administrāciju pārstāvji piekrita, ka nav atbalstāma obligāta jūrnieku apmācība tālmācības formā, jo tā paver krāpšanās iespējas. Tālmācības formā varētu īstenot tikai *in-house* kursus. Obligātie STCW kursi uzskatāmi par atzīstamiem, ja tie izieti speciālajos mācību centros. Šāda pieeja neskar jūrniecības pamatizglītības iegūšanu tālmācības formā vai kompetences izvērtēšanu krastā, piemērojot e-vides novērtēšanas programmas.

Izvērtēta tika arī kompetences sertifikātu pārbaude *on-line* režīmā. Gan konvencija, gan ES direktīva nosaka, ka sertifikātu pārbaude *on-line* režīmā jāievieš līdz 2016. gada beigām. Lietuva to jau ir paveikusi, Igaunija šobrīd to dara testa režīmā un līdz novembrim būs pilnībā ieviesusi, vienīgi Latvija procesu ir aizkavējusi un nopietni riskē ar konvencijas un direktīvas prasību neizpildi, kas draud ar sankcijām.

Svarīgs ir jautājums par grozījumiem apkalpes speciālajā apmācībā uz pasažieru kuģiem. Visām trim valstīm šajā jautājumā ir vienāda izpratne. Galvenās



Vakarā pēc darba atliek laiks apgūt golfa gudrības.



Pirmajās starptautiskajās (Baltijas valstu!) golfa sacensībās uzvarēja Jāzeps Spridzāns.

izmaiņas: iepazīstinošo apmācību visai kuģa apkalpei veic kuģa īpašnieks ar ierakstu kuģa žurnālā, apmācības programma nav jāapstiprina Jūras administrācijā, tā ir īpašnieka atbildība. Trīs pārējās apmācības programmas pasažieru kuģu personālam jāiziet ierastajā kārtībā pēc Jūras administrācijas apstiprinātas un uzraudzītas programmas.

Runājot par vidējo jūrskolu programmām, Igaunijas kolēģi dalījās savā pieredzē audzēkņu ar pamatizglītību uzņemšanā jūrskolā un stāstīja par programmu īstenošanas īpatnībām. Līdzīgas izmaiņas, lai celtu audzēkņu motivāciju, gatavojas veikt arī Latvija.

No darba brīvajā laikā igauņi iepazīstināja kolēģus ar gleznaino Ziemeļigauņiju un uzaicināja izmēģināt spēkus golfa spēlē. Par starptautiskā (triju valstu!) golfa čempionāta uzvarētāju tika atzīts Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Nākamajā gadā kolēģus no Lietuvas un Igaunijas uzņems Latvijas Jūras administrācija.■

PIRMAIS GRUZIJAS STARPTAUTISKAIS JŪRNICĪBAS FORUMS

No 12. līdz 14. septembrim Gruzijas pilsētā Batumi notika pirmais Gruzijas starptautiskais jūrniecības forums. To organizēja Gruzijas valdība sadarbībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO). Forumā ideja bija saistīta ar IMO šā gada saukli – “Shipping: indispensable to the World” (Kuģniecība: pasaule neaizstājama).

Forums bija sarīkots visaugstākajā līmenī, tajā piedalījās Gruzijas premjerministrs Giorgijs Kvirikašvili un vairāki ministri, IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims, atbildīgo nozaru ministri no Ukrainas, Kipras, Maltas un citām valstīm, kā arī par jūrniecības nozari atbildīgo institūciju vadītāji no Eiropas un pasaules valstīm, pavisam ap 250 dalībnieku.

Latvijas Jūras administrāciju forumā pārstāvēja valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.



“Gruzīni grib pierādīt, ka viņu valstī jūrniecība kā nozare atdzimst, foruma laikā vairākkārt izskanēja apgalvojumi, ka šī valsts un tās tautsaimniecība ir perspektīva, ka korupcijas līmenis valstī līdzinoties nullei! Interesantākais no visa foruma laikā pārrunātā bija par pilnīgi jaunas dziļūdens ostas būvniecību Anaklijā. Plānots, ka jaunā osta sāks darboties 2020. gadā,” pastāstīja J. Krastiņš.

Pēc viņa teiktā, pasākuma norises laiks bijis pārāk īss un tajā pārrunāto jautājumu loks pārāk plašs, lai precīzi definētu, par ko tad vispār bija runa. Prezentācijās īsi stāstīts par bezgala daudzām lietām, sākot no skaņas izplatības okeānā un beidzot ar elektronisko dokumentu apriti.

Tomēr pozitīvi, ka valsts uzņēmusies rīkot tik plaša mēroga jūrniecības forumu. Tā kā Gruzijai tas bija tikai pirmais un ir plānots šādu pasākumu rīkot ik pēc diviem gadiem, tad ir visas iespējas to izveidot par pārdomātu starptautisku sanākumi, kuras laikā varētu izdiskutēt jūrniecības nozarei aktuālus jautājumus.■

IEVĒROJAMI APSTEIGTS FAMOS MĒRĪJUMU PLĀNS

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti šajā sezonā krietni vien apsteiguši plānoto FAMOS mērījumu apjomu. Plānā paredzēto 600 kvadrātkilometru vietā uzmērīti jau turpat 800 kvadrātkilometri.

FAMOS ir ES atbalstīts projekts kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kura mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Mērījumus veic abi Hidrogrāfijas dienesta kuģi – “Kristiāns Dāls” un “Sonārs”.

Šajā sezonā bijuši hidrogrāfiskajiem mērījumiem ļoti labvēlīgi laika apstākļi, turklāt hidrogrāfus veikt maksimāli iespējamo mērījumu apjomu mudina arī tas, ka nākamajā gadā kuģim “Kristiāns Dāls” plānots remonts, kas varētu aizkavēt darbu izpildi.■



Hidrogrāfijas kuģis “Sonārs”.



NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJU TĪKŠANĀS

2016. gada 15. septembrī Latvijas Jūras administrācijā norisinājās JA Hidrogrāfijas dienesta organizētā tikšanās ar Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri apsaimnieko navigācijas tehniskos līdzekļus (bākas, bojas un citas kuģošanai domātas zīmes un norādes) Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ parasti pasākums tiek rīkots kādā no Latvijas ostām. Tā kā šogad viesus uzņēma JA, tikšanās dalībniekiem tika dota iespēja tuvāk iepazīties ar hidrogrāfu un kartogrāfu darbu.

Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis pastāstīja par kartogrāfu piedāvāto produkciju – karšu materiāliem gan papīra, gan elektroniskā formātā un periodiskajiem izdevumiem. Daļa ostu lieto elektroniskās kartes, citas iepērk un nepieciešamības gadījumā arī tirgo kuģiem papīra kartes.

Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls prezentēja nesen iegādāto programmu CARIS, kas paver plašas iespējas apstrādāt un vizualizēt hidrogrāfijas informāciju, tai skaitā gan papīra, gan elektroniskā formātā izgatavot krāsainus attēlus, kas uzskatāmi parāda grunts izmaiņas.

Navigācijas iekārtu inženieris Leonīds Gitals iepazīstināja navigācijas līdzekļu apsaimniekotājos ar likumdošanas izmaiņām – jūlijā pieņemtajiem MK





noteikumiem par tehniskajām prasībām navigācijas tehniskajiem līdzekļiem un to darbības nodrošināšanas kārtību. Jaunie noteikumi izstrādāti, apvienojot līdz šim divos likumdošanas aktos reglamentētās prasības un papildinot tās ar jauniem jēdzieniem, piemēram, definējot, kas ir "navigācijas publikācija", "stacionārais navigācijas līdzeklis", "peldošais navigācijas līdzeklis" u.c.

JA HD vadītājs Aigars Gailis pastāstīja, kādi jautājumi tika pārrunāti, tiekoties ar Igaunijas un Lietuvas jūras administrāciju hidrogrāfiem, tostarp par bāku apsaimniekošanas problēmu risināšanu. Gan Lietuvā, gan Igaunijā aizvien populārāka kļūst bāku atvēršana publiskai apskatei par samaksu, turpat blakus izvēršot arī suvenīru tirdzniecību, ierīkojot kafejnīcas un bērnu spēļu laukumus.

Igaunijas firma "Cybernetica" navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem prezentēja savu produkciju – bāku, boju, vadlīniju un citu navigācijas līdzekļu ugunis un to telemātikas sistēmas. Nākamajā rudenī sanāksmi rīkot apņēmās Ventspils ostas pārstāvji, uzaicinot kolēģus tikties Ovišu bākā.■

VALSTS PĀRVALDES ATVĒRTO DURVJU DIENA

30. septembrī notika valsts pārvaldes Atvērto durvju diena, ko organizē Valsts kanceleja. Pasākumā jau tradicionāli piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija.

Atvērto durvju dienā valsts pārvaldes iestādēs tiek organizēti pasākumi ikvienam interesentam – ekskursijas, izstādes, konkursi, semināri, prezentācijas un klātienes tikšanās ar amatpersonām un valsts pārvaldē strādājošajiem speciālistiem.



Jūras administrācijas speciālisti iesaistījās Satiksmes ministrijā rīkotajā informatīvajā akcijā, kurā piedalījās arī lidosta "Rīga", "Latvijas valsts ceļi", "Latvijas dzelzceļš" un "Latvijas pasts". Uzņēmumi savos standos iepazīstināja ne tikai ar savu ikdienas darbu, bet arī ar pārstāvēto nozari.

Jūras administrācija skolēnus un citus interesentus informēja par jūrniecības izglītību un jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem "Enkurs". Lai pārbaudītu savas zināšanas par jūrniecību, pasākuma apmeklētāji varēja piedalīties nelielā konkursā un pacinīties par AS "Tallink Latvija" dāvāto balvu – kruīza ceļojumu uz Stokholmu, kā arī iemācīties siet jūrnieku mezglus.■



HIDROGRĀFU DIENA TRADICIONĀLI KOPĀ AR AUDŽUBĒRNIEM



Starptautiskajā Hidrogrāfijas dienā Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi uz sava kuģa “Kristiāns Dāls” bija uzaicinājuši viesos bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Šāda kopīga svētku svinēšana ar audžubērniem ir viena no JA tradīcijām. Tā kā “Kristiāns Dāls” vasarā visvairāk strādā Liepājā, arī audžubērni no Rīgas devās uz Liepāju. Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi. Tad arī JA Hidrogrāfijas dienests nolēma aicināt ciemos audžubērnus. Kopīgās tikšanās reizēs ik gadus audžuģimeņu bērni dodas izbraukumā ar “Kristiānu Dālu” un tiek iepazīstināti ar hidrogrāfu darbu.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere pastāstīja, ka bērni, kuri pabijuši uz hidrogrāfu kuģa, par piedzīvoto vienmēr stāsta ar lielu sajūsmu un šo piedzīvojumu ilgi atceras. Parasti visi vēlās uz kuģi doties arī nākamajā gadā, taču biedrības paspārnē ir daudzas audžuģimenes, tādēļ katru gadu iespēja piedalīties Hidrogrāfijas dienā tiek dota citiem bērniem.

Savukārt paši brauciena dalībnieki atzina, ka, kaut gan brauciens līdz kuģim un atpakaļ bijis garš, redzētais un piedzīvotais esot tā vērts. Vairāki audžubērni sacīja, ka pirmo reizi braukuši ar īstu kuģi, citi pirmo reizi bija Liepājā. Vislielāko sajūsmu izraisīja kuģa ātrā gaita un jautrā izšūpošanās atklātās jūras viļņos. Gados vecākie hidrogrāfu ciemiņi ar patiesu interesi pētīja jūras dziļumu kartes un uzklausa stāstījumu par to tapšanu. Daži no bērniem apgalvoja, ka noteikti mācīšoties par jūrniekiem vai hidrogrāfiem.■



JA VIESOJAS DIENVIDKOREJAS MISIJAS VADĪTĀJS

20. septembrī Latvijas Jūras administrācijā viesojās Korejas Republikas vēstniecības Latvijā pilnvarotais lietvedis Kjonho Mins (*Kyong Ho Min*).

Kjonho Mins bija izteicis vēlēšanos tikties ar JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, lai pārrunātu iespēju noslēgt ar

Latviju saprašanās memorandu par jūrasbraucēju kompetenču sertifikātu atzīšanu. Jautājuma iztirzāšanā piedalījās arī JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns. JA pārstāvji pauda gatavību sadarboties, lai varētu noslēgt saprašanās memorandu.

Bez tam Dienvidkorejas misijas vadītājs vēlējās noskaidrot Latvijas pozīciju Japāņu (Austrumu) jūras nosaukuma sakarā, jo nākamgad plānotajā IHO asamblejā Dienvidkoreja plāno aktualizēt šo jautājumu.■



BRUNO ŠPĒLS IEGUVIS STARPTAUTISKI ATZĪTU HIDROGRĀFA DIPLOMU

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls saņēmis starptautiski atzītu diplomu, kas apliecina, ka viņš ir sertificēts "B" kategorijas hidrogrāfs.

B. Špēls ir vienīgais hidrogrāfs Baltijas valstīs, kurš saņēmis šāda veida profesionālās kvalifikācijas apliecinājumu.

Bruno Špēls Latvijas Jūras administrācijā strādā kopš 2008. gada septembra. Darbu viņš sāka kā hidrogrāfs, bet 2015. gada martā kļuva par JA Hidrogrāfijas dienesta Hidrogrāfijas daļas vadītāju.■





Tālbraucēju kapteini Ludi Kārli Kalvišķi savā "atpūtnieku" pulciņā uzņem ilggadējie kolēģi Alberts Evertovskis, Alfons Spūlis un Oļģerts Sakss.

JA ZELTA GODA ZĪME LUDIM KĀRLIM KALVIŠĶIM

Latvijas Jūras administrācijas augstākais apbalvojums zelta Goda zīme 3. jūnijā tika pasniegts vecākajam kuģu kontroles inspektoram tālbraucējam kapteinim Ludim Kārlim Kalvišķim. Viņš apbalvojumu saņēma par ilggadēju un kvalitatīvu darbu JA un mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē.

3. jūnijs bija L. Kalvišķa pēdējā oficiālā darba diena JA. Ar jūrniecības nozari kapteinis Kalvišķis bijis saistīts 60 gadu – kopš 1956. gada, kad sāka iet jūrā kā matrozis. 1992. gadā viņš sāka strādāt LR Jūras lietu ministrijas Jūras administrācijas departamentā, kopš 1999. gada strādāja Latvijas Jūras administrācijā.

Sveikt Ludi bija ieradusies viņa ilggadējie kolēģi Jūras administrācijā, nu jau pensionētie kuģošanas drošības inspektori Oļģerts Sakss, Alberts Evertovskis un Alfons Spūlis. L. Kalvišķis JA bija palicis pēdējais no "vecās gvardes" vīriem, un tā vien šķiet, ka, viņam dodoties atpūtā, noslēdzas kāds posms Latvijas Jūras administrācijas vēsturē.

3. jūnijs bija pēdējā darba diena Latvijas Jūras administrācijā arī Harijam Arnicānam. Viņš strādāja JA kopš 2003. gada, vispirms par Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas vadītāju, vēlāk par ekspertu kuģu un ostu aizsardzības jautājumos. H. Arnicāna vadībā Latvijā tika ieviests ISPS – Starptautiskais kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodekss, kas tika izstrādāts un ieviests pasaules jūras valstīs pēc 2001. gada terora aktiem ASV.■



Sertifikātu par doktora grāda iegūšanu Anetei Loginai pasniedza IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims un WMU prezidente Kleopatra Dumbia-Henri.

ANETE LOGINA IEGUVUSI DOKTORA GRĀDU JŪRLIETĀS

Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte Anete Logina Pasaules Jūras universitātē (*World Maritime University*) ieguvusi zinātņu doktora grādu jūrlietās. Līdz šim šajā universitātē doktora grādu ieguvuši tikai 11 cilvēki no 9 pasaules valstīm – Dienvidkorejas, Ganas, Indijas, Kanādas, Ķīnas, Malaizijas, Maltas, Zviedrijas un tagad arī Latvijas.

Anetes Loginas doktora darbs "Kriminālprocesuālās darbības un kriminālsodi, ko piemēro pret jūrniekiem pēc liela mēroga naftas piesārņojuma no kuģiem negadījumiem: cilvēktiesību perspektīva" (*Criminal procedures and sanctions against seafarers after large-scale ship-source oil pollution accidents: a human rights perspective*) visiem interesentiem ir pieejams Pasaules Jūras universitātes digitālajā repozitārijā: http://commons.wmu.se/all_dissertations/508/.

Anete Logina strādāja Latvijas Jūras administrācijā no 2004. līdz 2012. gadam un atgriezās darbā JA 2016. gadā. Viņa ieguvusi profesionālo bakalaura grādu publikajās tiesībās un profesionālo maģistra grādu tiesību zinātnē Latvijas Policijas akadēmijā, kā arī maģistra grādu jūrlietās Pasaules Jūras universitātē.

A.Logina strādājusi vairākos starptautiskos jūrmniecības nozares projektos, bijusi maģistrantūras viesdocente Latvijas Jūras akadēmijā un no 2012. gada vieslektore Pasaules Jūras universitātē.■



JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS SPECIĀLISTI TIEKAS AR KLASIFIKĀCIJAS SABIEDRĪBU PĀRSTĀVJIEM

Latvijas Jūras administrācijas speciālistiem tiekoties ar kuģu klasifikācijas sabiedrību pārstāvjiem, tika pārrunāti aktuālākie ar Latvijas floti saistītie jautājumi un jaunās prasības, ko kuģotājiem nosaka starptautiskie normatīvie akti.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs pastāstīja, ka gada sākumā pieauga zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits, taču vasarā viens no kuģu īpašniekiem savus kuģus pārreģistrēja zem citas valsts karoga, līdz ar to Latvijā reģistrēto kuģu skaits šogad nebūs daudz mainījies. Šogad Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 36 inspekcijas, līdz novembra beigām neviens kuģis nav aizturēts, kas ļauj cerēt, ka Latvija saglabās savu vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā.

No septembra līdz novembrim visās Parīzes memoranda valstīs norisinājās koncentrētā ostas valsts inspekciju kampaņa, kuras laikā Norvēģijā aizturēts kādai Latvijas kompānijai piederošs kuģis, kas gan nav reģistrēts zem Latvijas karoga.

Neoficiāla informācijas liecina, ka no jaunā gada Polija varētu ierobežot smagā kravas transporta kustību no Krievijas, kas noteikti palielinās prāmju satiksmi. Maršrutā Rīga – Stokholma decembra vidū sāks kursēt otrs kompānijas “Tallink” prāmis, izmaiņas gaidāmas arī citos prāmju maršrutos.

2017. gada 8. septembrī būtu jāstājas spēkā 2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību. Konvencijas prasību izpilde prasīs no kuģu īpašniekiem prāvus finanšu ieguldījumus, jo nepieciešams iegādāties speciālu aprīkojumu, kura vērtība nereti pārsniedz paša kuģa vērtību. Tādēļ daudzas valstis ir ieinteresētas turpināt diskusiju par konvencijas prasību ieviešanas termiņiem. Tiekoties ar JA speciālistiem, klasifikācijas sabiedrību pārstāvji apliecināja, ka viņi atbalsta priekšlikumu, kas paredz atļaut atjaunot kuģu balasta ūdeņu aprīkojuma apliecības līdz nākamā gada 8. septembrim. Tā kuģu īpašnieki iegūtu ievērojamu papildu laiku jaunā aprīkojuma iegādei.

Tikšanās ar klasifikācijas sabiedrību pārstāvjiem JA tiek rīkotas regulāri, vismaz reizi gadā.

Klasifikācijas sabiedrības veic kuģu pārbaudes un izsniedz starptautiskajos normatīvajos aktos noteiktos kuģa sertifikātus, kā arī piešķir atbilstošu klasifikācijas sabiedrības kuģa klasi un izsniedz klasifikācijas apliecību. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija veic šo kuģu papildu pārbaudes.■



PĒC RUDENS VĒJIEM VEIKTI MĒRĪJUMI VAIRĀKĀS OSTĀS

Novembrī JA Hidrogrāfijas dienesta speciālisti pabeidza dziļuma mērījumus vairākās Latvijas ostās. Pēc spēcīgajiem rudens vējiem tika veikti mērījumi Liepājas, Rojas un Mērsraga ostās. Liepājas ostā strādāja gan hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls", gan kuteris "Sonārs", Mērsragā mērījumus veica "Sonārs", bet Rojas ostā darbojās otrs HD kuteris "Blessers".



Kaut gan ziema šogad atnākusi negaidīti ātri, hidrogrāfi līdz pat decembrim izmantoja katru iespēju, lai dotos jūrā un turpinātu FAMOS projekta mērījumus. FAMOS ir ES atbalstīts projekts kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kura mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.

Šogad plānotais FAMOS mērījumu apjoms pārsniegts par vairāk nekā 140%. Veikt maksimāli iespējamo mērījumu apjomu mudināja nākamajā gadā kuģim "Kristiāns Dāls" paredzētais remonts, kas varētu aizkavēt ielānāto darbu izpildi. ■

OSTAS VALSTS KONTROLES KONCENTRĒTAS KAMPAŅAS MĒRĶIS – DROŠĪBA UN LABKLĀJĪBĀ

No 2016. gada 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes, Tokijas, Melnās jūras, Indijas okeāna un Karību jūras reģiona saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli (PSC) dalībvalstīs notika koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas. Šogad Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) dalībvalstīs galvenā uzmanība tika pievērsta MLC konvencijas prasību ievērošanai uz kuģiem. Visās valstīs pārbaudes notika atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādei, iepriekš saskaņotai metodikai. Pārbaužu gaitā inspektori kontrolēja dokumentāciju, aptaujāja jūrniekus un izvērtēja situāciju, lai pārliecinātos, kā tiek ievērotas MLC prasības, tai skaitā par sadzīves apstākļiem, ēdināšanu, darba laiku, darba drošību u.c.





JŪRAS ADMINISTRĀCIJA



“Jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem PMoU valstīs vienmēr ir pievērsta pastiprināta uzmanība. Triju gadu laikā, kopš MLC stājusies spēkā, situācija pakāpeniski ir uzlabojusies, un ir pienācis īstais brīdis šos jautājumus pastiprināti izvērtēt koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā,” pirms kampaņas izplatītajā preses relizē citēts PMoU ģenerālsekretārs Ričards Šiferli. “Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām.”

Tokijas, Melnās jūras un Indijas okeāna saprašanās memorandu ostas valsts koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā īpaša vērība šoruden tika pievērsta visam, kas saistīts ar kuģa kraušanas un kravas nostiprināšanas procedūru drošu izpildi, novērtējot kravas kraušanu atbilstoši attiecīgajām starptautiskajām konvencijām un pārliecinoties, vai kuģa apkalpe ir iepazīstināta ar kravas drošas kraušanas procedūrām, kā arī apdraudējumiem, ko var radīt kravas nepareiza nostiprināšana, jo no kravas nostiprināšanas ir atkarīga gan pašu jūrnieku, gan kuģa drošība. Īpaša uzmanība tika pievērsta arī tam, kā uz kuģiem tiek gādāts par loču drošību, piemēram, kādā stāvoklī ir loču kāpnes un virves. Gan kuģa īpašniekiem, gan kapteinim un apkalpei stingri jāievēro visi noteikumi un prasības par loču uzņemšanu, lai viss notiktu saskaņā ar SOLAS V/23 6. panta prasībām un IMO apkārtrakstu.

Savukārt Karību jūras reģiona memoranda ostās kampaņas laikā īpaši pārbaudīja kuģu apkalpju zināšanas par ugunsdrošības jautājumiem un apdraudējumiem, kas saistīti ar jūrnieku darbu slēgtās telpās, kā arī par komandas apmācību rīkoties bīstamās situācijās, piemēram, ugunsgrēka vai gāzes noplūdes gadījumā.

Kontroles un komunikācijas trūkums. Nesakārtoti ugunsdzēsības jautājumi. Ugunsdrošība ir zemā līmenī, kas liecina par kuģa virsnieku zināšanu trūkumu un zemo apmācības un sagatavotības līmeni. Apkalpe nepārzina savus pienākumus, kas saistīti ar ugunsdrošību. Mehāniķa kabinē nedarbojas signalizācija. Apmācības trūkums... Pavisam 261 ieraksts par pārkāpumiem, trūkumiem un nepilnībām uz kuģiem, kurus pārbaudīja Karību jūras reģiona memoranda ostas valsts koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā ASV ostās. Piedevām jāpiebilst, ka kampaņas laikā ASV ostās aizturētie kuģi lielākoties bija *baltajā* sarakstā, izņemot Kuka Salas, Senvinsentas un Grenadīnu karoga *melnā* saraksta kuģus vai dažus Indijas karoga *pelēkajā* sarakstā esošus kuģus. Bet, piemēram, uz Panamas karoga kuģa “Sea Tridet”, kas atrodas *baltajā* sarakstā un kura īpašnieks ir Apvienotās Karalistes kuģošanas kompānija, bija beigušies derīguma termiņi gandrīz visiem nepieciešamajiem sertifikātiem.■



ELEKTRONISKO JŪRAS KARŠU IZPLATĪTĀJU SANĀKSME

22. un 23. novembrī Rīgā notika elektronisko jūras navigācijas karšu izplatīšanas centra PRIMAR padomes sanāksme. Padomes sanāksmes notiek reizi gadā, un šogad savus kolēģus uzņēma Latvijas Jūras administrācijas speciālisti.

PRIMAR padomi veido organizācijā pārstāvēto valstu delegāti. PRIMAR ir viens no diviem elektronisko karšu izplatīšanas centriem Eiropā, un tas apvieno Norvēģijas, Zviedrijas, Somijas, Polijas, Horvātijas, Ukrainas, Albānijas, Francijas, Itālijas, Gruzijas, Latvijas, Igaunijas un citu valstu elektronisko jūras karšu izgatavotājus. Dalībvalstu sagatavotās jūras kartes tiek piegādātas pasaules kuģu īpašnieku kompānijām, kuras kuģo šo valstu ūdeņos.

Sanāksmes laikā tika izskatīti jautājumi par elektronisko navigācijas karšu cenām, PRIMAR konkurētspējas palielināšanu un organizācijas politiku. Tika apstiprināta jauna finanšu sistēma, kas stāsies spēkā no 2017. gada. Tā kā dažādām valstīm izgatavoto karšu apjomi ir atšķirīgi, bija sarežģīti atrast tādu finanšu politikas modeli, kas apmierinātu visus.





Tika lemts arī par to, kā panākt, lai dažādās valstīs izgatavotās elektroniskās navigācijas kartes nepārklātos – lai vairākas valstis neizgatavotu vienu un to pašu ūdeņu kartes. Latvijai gan šis jautājums nav aktuāls, jo vienoties ar kaimiņvalstīm izdodas bez sarežģījumiem.

Nākamā PRIMAR padome sanāksme notiks Zviedrijā.■

LATVIJAS OSTĀS VEIKSMĪGI NOSLĒGUSIES OSTAS VALSTS KONTROLES KAMPAŅA

Ilgadējās Parīzes Memoranda (PMoU) koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā no 1.septembra līdz 30.novembrim ārvalstu ostās pārbaudīti 9 Latvijas karoga kuģi. Neviens no ārvalstu ostās pārbaudītajiem Latvijas kuģiem nav aizturēts. Tāpat nav aizturēts arī neviens no Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektoru pārbaudītajiem ārvalstu kuģiem. Pavisam inspektori Latvijas ostās kampaņas laikā pārbaudījuši 90 kuģus – 58 Rīgā, 18 Liepājā un 14 Ventspilī.■

IEGUVUMS – JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA IR LATVIJAS JŪRNICĪBAS PAMATS

Jūrnieki un jūrnieku izglītošana ir nacionālās pašapziņas veidotāji, kam nepieciešama valsts politika.

Deviņdesmito gadu lielā sāpe bija tās trīs latviešu paaudzes, kuras no pēckara gadiem līdz neatkarības atjaunošanai bija nošķirtas no jūras. Tā bija skaudra realitāte. Kapteinis Bruno Kondruss 1990. gadā teica: "Šodien ir skaidri redzams, ka no strādāšanas savā profesijā ir nobidītas malā trīs latviešu jūrnieku paaudzes, un būs vajadzīgi vairāki desmiti gadu, lai izlabotu pagātnes smagās kļūdas."

Jautājums bija un joprojām ir aktuāls: kā panākt, lai latvieši atgrieztos jūrniecībā? No mums pašiem būs atkarīgs tas, cik ilgi Latvija sevi varēs saukt par jūras valsti.

Latvijas jūrnieki ir pieprasīti starptautiskajā darba tirgū, jo augstu tiek vērtēta un starptautiski atzīta Latvijā iegūtā jūrnieku profesionālā izglītība. Bet Latvijas jūrniecības izglītības iestādes nav tikai vieta, kur saņemt izglītības dokumentu. Jūrniecības izglītības iestādes ir Latvijas goda jautājums, tas ir Latvijas intelektuālais potenciāls, būtībā tas ir Latvijas pastāvēšanas jautājums.

Latvijā ir gandrīz 13 000 aktīvo jūrnieku, un Latvija joprojām ieņem pirmo vietu Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret kopējo valsts ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu. Vairāk nekā puse no Latvijas jūrniekiem ir kuģu virsnieki – kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi, pārējie ierindas jūrnieki.

46% Latvijas jūrnieku ir nodarbināti uz ES valstu, tai skaitā Latvijas kuģiem, bet 54% strādā uz kuģiem zem citu valstu karogiem, liecina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotā statistika.

70% Latvijas jūras virsnieku strādā uz tankkuģiem, savukārt no ierindas jūrniekiem uz tankkuģiem ir nodarbināti 46%.

59% Latvijas jūrnieku ir Latvijas pilsoņi, 35% nepilsoņi, bet 6% ir citu valstu pilsoņi.

Pēdējos divus gadus ar dažādu intensitāti uzvirmo un atkal noplok jautājums par LJA un LJK pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Jūrniecības sabiedrība tam pretojas, Latvijas gaišākie prāti to sauc par kaitniecību, bet politiķi kā vienmēr skaidri nepasaka, kādu mērķi viņi vēlas sasniegt. Vai mērķtiecīgu Latvijas iznīcināšanu?





NEPIELAUT SASTEIGTU, NEPIETIEKAMI IZVĒRTĒTU UN NEATGRIEZENISKU RĪCĪBU!

Jūrniecības izglītība visā pasaulē ir reglamentēta profesionālā izglītība, jo prasības jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas procesam, kā arī profesionālo kvalifikāciju piešķiršanai ir noteiktas 1978. gada starptautiskajā “Standarts of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers” (STCW) konvencijā. Eiropas Savienības ietvaros jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas prasības nosaka 2008/106/EC un 2012/35/EU direktīvas, kuras pārklājas ar STCW konvencijas prasībām. Papildus tam ne retāk kā reizi piecos gados tiek sagatavots neatkarīgu ekspertu ziņojums IMO un Eiropas Komisijai par jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu Latvijā. Turklāt IMO un EK pārstāvji ne retāk kā reizi piecos gados veic dalībvalstu auditu, kas pēc būtības ir jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas starptautiska akreditācija.

2017. gada 11. janvārī Latvijas jūrniecības nevalstisko organizāciju pārstāvju sapulce pieņēma rezolūciju sakarā ar Izglītības un zinātnes ministrijas ieceri pievienot dažas Latvijas jūrniecības izglītības iestādes citām augstskolām.

“Pēc publiskajā telpā izskanējušās informācijas par Latvijas Republikas Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) nodomu pievienot Latvijas Jūras akadēmiju (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK) kādai citai Latvijas augstskolai, biedrība “Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija” (LKKA) prezidenta Jāzepa Spridzāna personā, biedrība “Latvian Crewing Companies Association” (“Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija”, LCCA) valdes priekšsēdētāja Aleksandra Nadežņikova personā, biedrība “Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija” (LKĪA) viceprezidenta Antona Ikaunieka personā, arodbiedrība “Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība” (LTFJA) prezidenta Igora Pavlova personā un biedrība “Latvijas Jūrniecības savienība” (LJS) priekšsēdētāja Antona Vjatera personā (visas kopā – jūrniecības NVO) iebilst pret IZM ieceri, pamatojoties uz šādiem argumentiem:

Nav notikusi diskusija starp IZM un jūrniecības nozari, tostarp jūrniecības NVO, kurā IZM izklāstītu savu redzējumu par iespējamo konsolidāciju un sniegtu detalizētu ieguvumu un zaudējumu izvērtējumu. Šobrīd masu medijos izskanējušī informācija liecina, ka iesāktais process ir necaurspīdīgs, nepietiekami izvērtēts un izdiskutēts.



Konsolidācijas iecere ir sasteigta un nepārdomāta, nav izvērtēta tās ietekme uz jūrniecības izglītības kvalitāti. Lai gan publiskajā telpā ir izskanējis IZM viedoklis par to, ka šāda konsolidācija tiek veikta ar mērķi paaugstināt izglītības kvalitāti, jūrniecības NVO izsaka bažas, ka efekts var būt pilnīgi pretējs, jo:

IZM līdz šim nav risinājusi tās padotībā esošajās jūrniecības izglītības iestādēs (LJA un LJK) problēmas, kas saistītas ar saistošo starptautisko tiesību aktu izpildi, proti, kvalificētu profesionālo studiju priekšmetu pasniedzēju, mācību līdzekļu (kuģa iekārtu un sistēmu trenāžieri (simulatori), specifisks laboratoriju un darbnīcu aprīkojums, uzskates materiāli, mācību literatūra u.c.) un atbilstošu kvalifikācijas prakses vietu nodrošināšanu;

IZM līdz šim īstenotā politika jūrniecības izglītības jomā nav nodrošinājusi nepieciešamos priekšnosacījumus, lai veicinātu tās attīstību. Ne iepriekšējos, ne pašreizējā ES struktūrfondu līdzfinansējuma plānošanas periodā jūrniecības izglītības iestādēm līdzekļi nav tikuši paredzēti vai arī šo līdzekļu apjoms ir bijis nepietiekams, kā rezultātā ir bijis sarežģīti nodrošināt atbilstību starptautisko jūrnieku profesionālās sagatavošanas standartu prasībām.

Jūrniecības NVO vērš IZM uzmanību uz to, ka Eiropas valstu līdzšinējā pieredze liecina, ka jūrniecības izglītības iestāžu apvienošana ar citām izglītības iestādēm nav devusi vēlamo rezultātu un ir atstājusi negatīvu iespaidu uz jūrniecības izglītības konkurētspēju šajās valstīs.

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem argumentiem, jūrniecības NVO aicina uz diskusiju IZM par jūrniecības izglītību un tās nozīmi, lai nepieļautu sasteigtu, nepietiekami izvērtētu un neatgriezenisku rīcību un nepārdomātu lēmumu pieņemšanu, kas var radīt kaitējumu ne tikai LJA un LJK, bet visai jūrniecības nozarei un Latvijas ekonomikai kopumā.”■



VAI GAIDĀMS JŪRNICĪBAS NORIETA SĀKUMS LATVIJĀ?

Izglītības un zinātnes ministrija paziņojusi par augstskolu reorganizāciju, izskan iespēja pievienot Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrnieceības koledžu Rīgas Tehniskajai universitātei.

Pieprasījums pēc jūrnieceības speciālistiem pasaules tirgū ir milzīgs. Latvijā ir aptuveni 13 000 jūrnieceku, kuri, strādājot uz ārvalstu kompāniju kuģiem, valstī ievēd vairāk nekā 350 miljonus ASV dolāru gadā. Latvijas jūrnieceki iemantojuši ļoti labu slavu, kas, sākot no 1991. gada, pakāpeniski izcīnīta grūtā konkurences cīņā. Mūsu jūrnieceības izglītības iestādes gatavo jūras speciālistus, un tā ir ļoti specifiska izglītība, kas saistīta ar Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (IMO) prasībām, kurām nepārtraukti jāseko un kuras jāpilda. Arī jūrnieceības izglītības mācību programmas, mācību līdzekļi, aprīkojums, trenāžieri tiek stingri reglamentēti un regulāri pārbaudīti, bet prasību neievērošana var novest pie izslēgšanas no *baltā* saraksta valstu vidus, kurām vienīgi ir tiesības izsniegt sertifikātus, lai jūrnieceki varētu strādāt uz jebkura karoga kuģiem. Atšķirībā no citu augstskolu beidzējiem jūrnieceki ar izglītības diplomu vien nevar strādāt

uz kuģiem, jo starptautiskās prasības nosaka, ka nepieciešams arī darba diploms jeb kompetences sertifikāts, kura saņemšanu savukārt stingri regulē STCW konvencija.

Lai ievērotu STCW konvencijas prasības, LJA visus 25 savas pastāvēšanas gadus ir uzlabojusi mācību programmas, pilnveidojusi mācību līdzekļus un aprīkojumu, iesaistot un saņemot palīdzību arī no jūrnieceības nozares organizācijām. Tikai ar neatlaidīgu un kopīgu darbu Latvijas jūrnieceki ir iemantojuši labu slavu ārzemju kuģošanas kompāniju vidū. Sadzīve uz kuģa ir stingri reglamentēta, tāpēc mācību procesā ir jāiemāca arī spēja izdzīvot uz jūras, cieņa pret jūrnieceka formu, savas valsts karogu un himnu.





No pirmā kompetences sertifikāta saņemšanas līdz kapteiņa vai vecākā mehāniķa amatam pāiet 10 un vairāk gadu. Šādos speciālistus nevar sagatavot parastajā – civilajā izglītības iestādē, jūras darba specifika prasa, lai tos gatavotu speciālās izglītības iestādēs.



Var tikai iedomāties, ko teiktu pasaules valstu kuģu īpašnieki, pieņemot darbā speciālistu, kuram ir iedotas tehniskās zināšanas, bet kurš nav gatavots skarbai dzīvei jūrā. Vai tiešām tas būtu jāpiedzīvo JŪRAS valstij LATVIJAI, kura jau sen ir slavēta ar saviem dzelzs vīriem un kopš Valdemāra pirmās dibinātās jūrskolas



Ainažos ir devusi stūrmaņus un kapteiņus pasaules flotei?

Balstoties uz savu jūras pieredzi, ar pārliecību varam teikt, ka jūras speciālisti ir jāgatavo speciālās profilētās izglītības iestādēs, jo nākamajiem jūras virsniekiem ne tikai jāiemāca tehniskās zināšanas, bet tiem arī jākļūst par īstiem jūrnikiem. Jūrniecības izglītības iestāžu pievienošana RTU būtu jūrniecības norieta sākums Latvijā.■

Ēvalds Grāmatnieks, kuģu kapteinis ar 20 gadu darba pieredzi jūrā un

25 gadu pieredzi ar jūrniecību saistītos krasta dienestos

Māris Ķempe, kuģu elektromehāniķis ar 25 gadu darba pieredzi jūrā

un 25 gadu pieredzi ar jūrniecību saistītos krasta dienestos



LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS SISTĒMAI IR SPĒCĪGI ARGUMENTI

Lai gan Latvijā ir gana loģiska jūrniecības izglītības struktūra, kas visai sekmīgi dažādos līmeņos sagatavo jūrniekus darbam jūrā, sākot no jūrskolu līmeņa, tālāk piedāvājot koledžas izglītību, kā arī iespēju saņemt augstākā – piektā līmeņa izglītības dokumentu Latvijas Jūras akadēmijā, tomēr jūrniecības nozare un pati izglītības joma jau ilgāku laiku ir jaunās izglītības koncepcijas gaidās, kas tagad ir nosaukta par jauno izglītības konceptu.

“Pēc būtības koncepts ir tās pašas jau 2014. gadā aizsāktās izglītības koncepcijas turpinājums un rezultāts,” atzīst Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns. “Kad pagājušā gada nogalē ar Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktori Agritu Kiopi diskutējām par jūrniecības izglītības nākotni Latvijā, teicu, ka mums ir izstrādāta jauna jūrniecības izglītības koncepcija, un viņa aicināja to iesniegt ministrijā, lai sāktu koncepcijas izskatīšanas procesu. Kad jautāju, cik ilgs šis process varētu būt, saņēmu atbildi, ka apmēram piecus gadus, jo koncepcija ir valsts politikas dokuments, kas prasa ievērot zināmas procedūras. Tik daudz laika mēs nevarām atvēlēt jaunās izglītības koncepcijas birokrātiskajai procedūrai, jo jau tagad esam zaudējuši vairākus gadus.”



Jāzeps Spridzāns.

2014. gada oktobra beigās Jūrnieku reģistra vadībā kopā sanāca jūrniecības izglītības iestāžu, nozares organizāciju, Jūrnieku reģistra, kā arī Satiksmes un Izglītības un zinātnes ministriju pārstāvji, lai apspriestu problēmas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmā. Darbs pie koncepta noslēdzās 2016. gada novembrī, kad jūrniecības izglītības iestāžu pārstāvji vienojās par risinājumiem, kas tuvāko gadu laikā tiks ieviesti jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmā.

Lai izvērtētu jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmu un visus



LKKA prezidents, Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns un kapteinis Artis Ozols sveic LJA absolventus.

faktorus, kas ietekmē jūrnieku sagatavošanu Latvijā, Jūrnieku reģistrs ir veicis trīs padziļinātus pētījumus: “Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums”, “Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums” un “Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu tīkla ilgtspēja”. Pētījumi jāva analizēt gan jūrnieku sertificēšanas un EMSA informācijas sistēmas datubāzēs pieejamo informāciju, gan Latvijas jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju aptauju datus, gan jūrniecības izglītības iestāžu studentu, mācībspēku un administrācijas viedokļus par pašreizējo situāciju jūrniecības izglītības jomā, lai pētījumu rezultātā izdarītu secinājumus par jūrnieku izglītības sistēmas stiprajām un vājajām vietām un iegūto informāciju izmatotu koncepcijas izstrādē, nosakot iespējamās risinājumus un jūrniecības izglītības sistēmas attīstības virzienus.

Pēc jūrniecības speciālistu domām, labākais risinājums, kā reāli īstenot jaunās jūrniecības izglītības konceptu, ir veidot izglītības piramīdu, kuras augšā atrodas Latvijas Jūras akadēmija, tad

UZZIŅAI

Jūrniecības izglītības iestādēs tiek īstenotas programmas, kurās sagatavo speciālistus darbam uz kuģiem: otrs profesionālās kvalifikācijas līmenis ir paredzēts ierindas jūrnieku programmām tālākizglītības iestādēs (privāto kursu programmas), trešais profesionālās kvalifikācijas līmenis atbilst jūrskolu programmām (LJA Rīgas jūrskola un Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskola), ceturtajā līmenī tiek īstenotas koledžu programmas (Liepājas Jūrniecības koledža un privātā “Novikontas” koledža), bet piektais līmenis atbilst bakalaura programmu apguvei Latvijas Jūras akadēmijā. Izvērtējot programmu atbilstību darba tirgus vajadzībām, tika noteikts, ka izmaiņas nepieciešamas trešajā un ceturtajā profesionālās kvalifikācijas līmenī.



Koncepta izstrāde Jūrnieku reģistrā notiek kopā ar jūrniecības izglītības mācību iestādēm. Darba grupā nu jau mūžībā aizgājušais LJA rektors Jānis Bērziņš (pirmais no labās).



J. Spridzāns vada darba grupas sanāksmi, kurā piedalās Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments un Latvijas jūrniecības profesionālās asociācijas un sabiedriskās organizācijas.

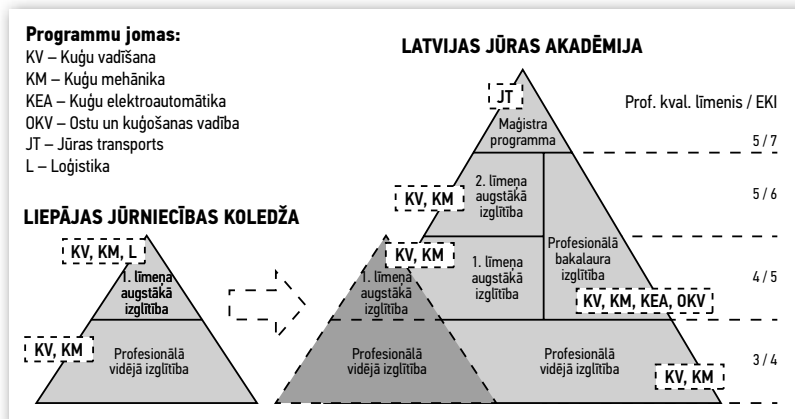
jūrniecības koledžas, jūrskolas un profesionālie kursi. Tas gan nenozīmē, ka Latvijas Jūras akadēmija ir tā, kas sevī ietver pārējās mācību iestādes un kur visu nosaka LJA rektors. Mācību iestādes saglabā savu suverenitāti, bet tiek izveidota šo mācību iestāžu konsultatīvā padome un saskaņotas to izglītības programmas.

SVARĪGĀKAIS – NEIJAUKT LABI IZVEIDOTO SISTĒMU

Būtībā vislielākās pārmaiņas sagaida jūrskolu programmas, jo tie jaunieši, kuri pēc 9. klases iestājas jūrskolās, nesaņēma vēlamo izglītību un nebija pieprasīti darba tirgū. Tikai viens procents no jūrskolu absolventiem strādāja uz kuģiem atbilstoši iegūtajai trešā līmeņa profesionālajai kvalifikācijai – kuģu vadītājs uz kuģiem līdz 500 BT piekrastes kuģošanā vai kuģu mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW. Vispār darba iespējas uz šāda tipa kuģiem ir ļoti ierobežotas, un nodarbinātības

statistika liecina, ka tikai 2% Latvijas jūrnieku strādā uz šādiem kuģiem. Jaunais koncepts paredz, ka pēc šo programmu apguves piešķiramā kvalifikācija tiks paaugstināta attiecīgi līdz 3000 BT kuģu vadītājiem un līdz 3000 kW kuģu mehāniķiem, un tas motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus uzlabot izglītības kvalitāti un jūrskolu programmu absolventus padarīs konkurētspējīgus darba tirgū, jo aptuveni 10% no Latvijas jūrniekiem strādā uz šādiem kuģiem.

Jāzeps Spridzāns: “2017. gada 1. janvārī stājas spēkā Manilas grozījumi STCW konvencijā, tāpēc mums bija ļoti svarīgi veikt programmu uzlabojumus tieši jūrskolu līmenī. Jūrskolu programma, ko paredz jaunais jūrniecības izglītības koncepts, atbilst Manilas grozījumu prasībām, ir pievilcīga un dod lielākas iespējas jūrskolu beidzējiem. Tomēr jauno apjomu nevar iespiest četros mācību gados, tāpēc būs nepieciešams vēl pusgads, lai jaunais speciālists iegūtu jūras cenzu, bet esmu pārliecināts, ka tā nav problēma. Strādājot pie koncepta, mūsu lielākā problēma bija nenojaukt robežu starp jūrskolas un



koledžas izglītību, tāpēc vajadzēja definēt, kādas ir viena un otra līmeņa speciālistu iespējas darba tirgū. Esam novilkuši striktas līnijas starp visām piedāvātajām jūrniecības izglītības programmām. Jaunā jūrskolu programma sāks darboties no 2019. gada, bet ļoti iespējams, ka varētu izdoties to ieviest jau 2018. gadā, tomēr mēs esam atbildīgi par tiem jaunajiem cilvēkiem, kuri jau tagad mācās jūrskolās, tāpēc esam vienojušies, ka viņiem tiks organizēti kursi, lai apgūtu līdzvērtīgu programmu tai, kas stāsies spēkā 2019. gadā.”

LABS ELEKTROMEHĀNIĀIS ĪSĀKĀ LAIKĀ

Otra joma, kurai pievērsās jaunais jūrniecības koncepts, ir kuģu elektromehāniķu sagatavošanas iespēju paplašināšana. Pašlaik kuģu elektromehāniķi tiek sagatavoti Latvijas Jūras akadēmijā, apgūstot bakalaura līmeņa programmu. Diemžēl interese par kuģu elektromehāniķa profesiju pēdējos gados ir niecīga, un kruinga kompānijas arvien asāk izjūt šo speciālistu trūkumu. Jaunais koncepts paredz, ka kuģu elektromehāniķus varēs sagatavot arī koledžas programmās, un jau pavisam drīz jūrniecības izglītības iestādes kopīgi uzsāks darbu pie standarta programmas izstrādes, kas nodrošinās vienādu mācību programmu kuģu elektromehāniķu sagatavošanai visās jūrniecības izglītības iestādēs.

UZZIŅAI

Jūrskolas līmenis – kapteinis uz kuģiem līdz 3000 BT un mehāniķis uz kuģiem līdz 3000 kW ar tiesībām uz lielajiem kuģiem ieņemt tikai jaunākā stūrmaņa un jaunākā mehāniķa amatu.

Koledžas līmenis – var ieņemt amatu līdz 2. stūrmanim un 3. mehāniķim. Lai ieņemtu augstākus amatus, jāturpina mācības Latvijas Jūras akadēmijā vai sešu mēnešu kursu programmā pēc tam, kad jūrā par virsnieku nostrādāti 18 mēneši.

Latvijas Jūras akadēmijas līmenis – var kļūt par kuģu kapteini un vecāko mehāniķi.

Matroži un motoristi var sasniegt koledžas līmeni tālmācībā privātajā “Novikontas” koledžā.



J. Spridzāns: “Ja kādam ir bažas, ka elektromehāniķi nākotnē varētu nebūt pieprasīti darba tirgū, varu visus nomierināt – šī specialitāte neizzudīs, ja nu vienīgi tās kvalifikācija ar laiku būs nedaudz citāda, iekļaujot sevi arī IT specifiku, elektroniku un vēl līdzīgas zinātnes. Šobrīd ir skaidrs viens – elektromehāniķi nevēlas mācīties četrarpus gadus, lai akadēmijā iegūtu bakalaura grādu. Izanalizējot, ko pieprasa STCW konvencija, sapratām, ka elektromehāniķa diplomu var iegūt arī trijos gados, kas ir koledžas, tātad otrā līmeņa augstākā izglītība.”

JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA PAKĻAUTA STARPTAUTISKAJĀM PRASĪBĀM

Jūrniecības izglītība ir pakļauta STCW konvencijas prasībām, ko uzrauga Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO), kā arī Eiropas regulām, ko uzrauga Eiropas Komisija un pārbaudes funkcijas deleģē Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kuras pārbaudes un akreditācijas notiek reizi piecos gados.

UZZIŅAI

2015. gadā Londonā IMO ir akreditēta gan Latvijas jūrnieku sagatavošana, gan mācību programmas un mācību iestādes, gan arī jūrniecības izglītības uzraudzība un jūrnieku sertificēšana Jūrnieku reģistrā. Savukārt 2017. gada februārā beigās Latvijā ieradīsies EMSA auditi, lai izvērtētu jūrniecības izglītības sistēmu.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns ir viens no sešdesmit speciālistiem, kuri iekļauti komisijā, kas grupās pa trim veic dalībvalstu jūrniecības programmu akreditāciju un iesniedz neatkarīgu ziņojumu. Pašlaik J. Spridzāns un vēl divi viņa IMO kolēģu izvērtēšanā ir piecu valstu izglītības programmas.

J. Spridzāns: “Lai gan nedrīkstu atklāt, kuru valstu programmas tiek vērtētas, ar pilnu atbildību varu teikt, ka salīdzinājumā ar šo valstu izglītības sistēmām mums ir ļoti augsts līmenis. Un tas lielā mērā ir tāpēc, ka Jūrnieku reģistrs kā neatkarīga institūcija uzrauga un novērtē jūrniecības izglītības iestādes un sagatavoto jūrnieku kompetenci. Neskatoties uz to, ka Jūrnieku reģistru bieži vien vaino pārlielu lielā piekāsībā vai principālītātē, mēs šīs augstās prasības noturam, lai Latvijā viss notiktu saskaņā ar konvencijas prasībām un lai jūrnieku izglītības dokumenti tiktu atzīti visā pasaulē, un atrašanās baltajā sarakstā ir apliecinājums mūsu pūlēm. Mums nav savu kuģu, bet mums ir jūrnieki, kuri būtībā arī ir prece, kas jāpārdod iespējami labāk. Ja gribam augstu cenu, tas ir, konkurētspējīgu algu, tad mūsu precei ir jābūt ļoti kvalitatīvai, un mums tāda ir. Vēl pavisam nesenā pagātnē, un to daudzi lieliski atceras, mūsu jūrnieku algas bija stipri vien zem Eiropas jūrnieku vidējās izpeļņas, bet tagad mūs vērtē kā līdzvērtīgu citu Eiropas valstu jūrniekiem.”

JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAI BŪT!

Jau vairākus pēdējos gadus no izglītības un zinātnes ministrijas puses ir jūtams spiediens, lai Latvijas Jūras akadēmiju un tagad arī Liepājas Jūrniecības



koledžu pievienotu Rīgas Tehniskajai universitātei. Lai gan Kiopa ministrijas vārdā paziņoja, ka bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari nekādas pārmaiņas jūrniecības izglītībā nenotiks, tomēr situācija nav tāda, kas ļautu atslābināt uzmanību, jo pašai jūrniecības nozarei ir jāpierāda jūrniecības izglītības nozīme un dzīvotspēja.

J. Spridzāns: "Diemžēl ministrija tikai daļēji saprot jūrniecības izglītības specifiku un unikalitāti un ar grūtībām pieņem informāciju, ka tai ar nacionālo akreditāciju nepietiek. Jūrniecības izglītība ir reglamentēta un akadēmiskā brīvība netiek pieļauta.

Jūrniecības nozarei ir ļoti spēcīgi argumenti, kas parāda, ka tā ne tikai ir dzīvotspējīga, bet arī dod lielu ieguldījumu Latvijas ekonomikā, jo deviņdesmit pieci procenti jūrniecības mācību iestāžu absolventu strādā iegūtajā specialitātē un pelna vidēji gandrīz piecas reizes vairāk par vidējo algu Latvijā. Pēc Jūrnieku reģistra aprēķiniem tikai Rīgas reģionā dzīvojošie jūrnieki vien ik gadus uz Latviju atved 169 miljonus eiro, bet kopumā mūsu jūrnieki uz ārvalstu karogu kuģiem nopelna un mājās atved vidēji 300 miljonus eiro gadā. Latvijā jūrnieku īpatsvars ir viens no lielākajiem ES: uz simts ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem ir vismaz viens jūrnieks. Lūk, tikai pāris no argumentiem, kam grūti atrast pretargumentus. Bet mūsu uzdevums, protams, ir celt jūrniecības izglītības latīņu arvien augstāk un turpināt sadarbību ar Izglītības un zinātnes ministriju."■

UZZIŅAI

Konceptā pārrunāta arī nepieciešamība izvērtēt jūrniecības izglītības pārvaldības modeļa pilnveidošanas iespējas. Šobrīd atsevišķos gadījumos izglītības nozares likumdošana ir pretrunā ar starptautisko standartu prasībām, kas ir nopietns traucēklis starptautisko prasību izpildei, sagatavojot speciālistus starptautiski reglamentētajās profesijās jūrniecībā. Izglītības ministrija jau gadiem ilgi finansiāli ļoti vāji atbalsta jūrniecības izglītības iestādes, struktūrfondu līdzekļi nesaprotamu iemeslu dēļ netiek piešķirti.

Anita Freiberga



LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJA SAGLABĀ NEATKARĪBU

LJA rektora pienākumu izpildītājs ANDREJS ZVAIGZNE nenoliedz, ka 2016. gada beigās situācija akadēmijā bija ļoti nopietna. "Mēs palikām bez rektora, jo Jānis Bērziņš aizgāja mūžībā. Ar izglītības un zinātnes ministra lēmumu mani iecēla par rektora pienākumu izpildītāju ar visām rīcības un lēmumu pieņemšanas pilnvarām, tāpēc nevajadzētu runāt par pārvaldības vakuumu akadēmijā, ko varētu izmantot, lai notiktu kādas reorganizācijas. Mēs strādājam tālāk, un ir, kam stūrēt šo lielo kuģi," saka A. Zvaigzne. "Ja no Izglītības un zinātnes ministrijas vadības nav spiediena uz akadēmiju par tās pievienošanu RTU, tad to gan nevarētu teikt par pašas RTU aktivitātēm un mēģinājumiem panākt mūsu pievienošanos šai augstskolai."

2016. gada nogalē IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktore, valsts sekretāra vietniece Agrita Kiopa teica: "Mēs esam vairākkārt aicinājuši Jūras akadēmiju apsvērt apvienošanos ar Tehnisko universitāti, un šobrīd jūrniecības nozare izstrādā jūrniecības izglītības attīstības koncepciju. Mēs no savas puses gaidām šo koncepciju. Redzēsim, ko nozare piedāvās."

Tieši tāpat bez ievēribas nedrīkst atstāt Rīgas Tehniskās universitātes rektora Leonīda Ribicka aktivitātes, gan uzstājoties LJA Senātā ar aicinājumu pievienoties RTU, gan viņa vizītes Liepājas Jūrniecības koledžā.

Leonīds Ribickis saka, ka uzdevums pievienot akadēmiju universitātei nācis no Izglītības un zinātnes ministrijas. "Ministrijai vēlme to darīt ir bijusi jau vairākus gadus. Pagājušajā pavasarī ar Jūras akadēmiju noslēdzām sadarbības līgumu zinātnes jomā, bet tas ministrijai izskatījās par maz, tāpēc turpinājumā mēs izteicām LJA priekšlikumu vai nu pievienoties RTU kā fakultātei, vai kā aģentūrai ar savu juridisko statusu. Tagad gaidām, kādi būs nākamie pasākumi, ko iniciēs ministrija."





Andrejs Zvaigzne.

KO REĀLI IEGŪTU RTU NO LJA PIEVIEŅOŠANAS?

A. Zvaigzne: "Tas ir labs jautājums. Ja nu vienīgi viņiem uzlabotos statistika, klāt nāktu fakultāte un studentu skaits pieaugtu par vienu tūkstoši. Sarunās, kas notikušas ar Ribicki, izkristalizējusies viena doma: uz divu augstskolu konsolidācijas pamata varētu iegūt četrus miljonus eiro no Eiropas fondiem. Viņš piedāvāja mums iekļauties RTU struktūrā un piebilda, ka gan jau kaut ko no šiem miljoniem dabūtu arī mēs. Mēs saglabāšot savu autonomiju, viņiem maksājot tikai administratīvos izdevumus, vien nav īsti saprotams, par ko. Atvainojiet, zaudēt savu statusu, neatkarību un LJA zīmolu, pie kura izveidošanas, attīstības un prestiža celšanas ir sūri grūti strādāts jau divdesmit septiņus gadus, būtu absurdi! Tagad, kad LJA vārds ir pazīstams un atzīts pasaulē, to vienkārši pazaudēt nebūtu nekādas loģikas. Ribicka arguments akadēmijas pievienošanai ir tāds, ka mums nav pietiekami attīstīts zinātniskais darbs, bet RTU ir. Protams, zinātne ir jāattīsta, un arī mums šajā virzienā ir nopietni jāstrādā, bet zinātnes lauks tomēr nav mūsu pamata uzdevums. Mūsu augstskolai ir sava specifiska niša, un mūsu uzdevums ir sagatavot profesionālus speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum. Bet tie akadēmijas absolventi, kuri redz sevi zinātniskajā darbā, to var turpināt gan LJA, gan ikvienā citā Latvijas augstskolā. Piemēram, divi mūsu absolventi jau tagad studē RTU doktorantūrā. Tāpēc esmu pārliecināts, ka apvienošanās idejā ir maz loģikas, arī arguments par zinātnisko darbību neiztur kritiku, un tās vairāk ir RTU ambīcijas.



Tomēr šķiet, ka RTU rektors nav atmetis domu par jūrniecības izglītības mācību iestāžu pievienošanu Tehniskajai universitātei, jo viņš ir bijis arī Liepājas Jūrniecības koledža, lai turpinātu savu projektu. Godīgi sakot, tā vien liekas, ka izglītības sfēras cilvēki īsti nesaprot, ko nozīmē jūrniecības izglītība un to, ka mūsu studiju programmas nevar salīdzināt ar citu augstskolu studiju programmām. RTU pat nebija informēta par to, ka jūrniecības izglītības programmu uzraudzību un akreditēšanu veic Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs atbilstoši STCW konvencijas prasībām. Ja RTU attiecībā uz studiju programmām ir akadēmiskā brīvība, tad mūsu programmas ir reglamentētas un stingri uzraudzītas. Lai izpildītu noteiktās izglītības prasības, mūsu akadēmijā, piemēram, kontaktstundu skaits jau sasniedz deviņdesmit procentus, jo nevar taču tikai teorētiski sagatavot kuģu vadītājus vai mehāniķus, tieši tāpat, kā teorētiski nevar iemācīties peldēt."

AKADĒMIJAS UZDEVUMS – PILDĪT STARPTAUTISKI NOTEIKTUS IZGLĪTĪBAS STANDARTUS

Jau tad, kad bija jaušamas pirmās vēsmas par iespējamo LJA pievienošanu RTU, akadēmijas vadība nopietni pievērsās citu valstu jūrniecības izglītības sistēmu izpētei, lai saprastu, kā jūrniecības izglītību iegūst Somijā, Zviedrijā, Dānijā vai pie mūsu kaimiņiem Lietuvā un Igaunijā. Tāpat akadēmijas vadība tikās ar Latvijas valsts un sabiedriskajām jūrniecības nozares organizācijām, lai uzzinātu Jūrnieku reģistra, Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Latvijas Jūrniecības savienības viedokli par to, ko jūrniecības sabiedrība tuvākā un tālākā nākotnē sagaida no LJA. Atbilde ir pašsaprotama un pilnīgi nepārprotama: Latvijas Jūras akadēmijai, kuras izdoto dokumentu atzīst visā pasaulē, ir jāsaglabā zīmols, kuram ir prestižs. Tajā pašā laikā Jūras akadēmijai ir nemitīgi jāpilnveido un jāuzlabo mācību process, lai sagatavotu profesionālus augstākā līmeņa jūras speciālistus.

A. Zvaigzne: "Mūsu jūrniecības speciālisti ir izteikuši nepārprotamu viedokli, ka akadēmijas uzdevums ir pildīt starptautiski noteiktos izglītības standartus, tāpēc es īsti nesaprotu, ko vēl te vajadzētu pierādīt. Arī paši studenti ir stingrās pozīcijās, ka LJA vārds ir jāsaglabā, jo viņi savā darba dzīvē vēlas doties ar LJA diplomu, lai nevienam nevajadzētu skaidrot, kādu mācību iestādi ir beiguši. Jūrniecības nozare pasaulē ir ļoti konservatīva, tāpēc pārmaiņas pieņem ar vislielākajām aizdomām, par ko jau nācies pārliecināties kolēģiem Igaunijā, jo tur reformu rezultātā Igaunijas Jūras akadēmija pievienota Tallinas Tehniskajai universitātei. Kā atzīst kolēģi no Igaunijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Kuģu īpašnieku asociācijas un Igaunijas Jūrniecības savienības, nekas labs no tā nav sanācis, jo ir palielinājusies birokrātija un arī akadēmijas vārds ir zaudēts.



IZAICINĀJUMU NETRŪKST

Un viens no tādiem ir vairot Latvijas jauniešu interesi par jurnieka profesijas apgūšanu. Lai gan Jūras akadēmijai ir visai spēcīgi argumenti, kas runā par labu šīs profesijas izvēlei, proti, jaunie speciālisti pēc augstskolas beigšanas bez problēmām atrod darbu savā specialitātē un jurniekiem pārskatāmā nākotnē bezdarbs nedraud, diemžēl tas, ka Latvija pēdējo divu triju gadu laikā ir tādā kā demogrāfiskā bedrē, liek izjust studentu skaita samazināšanos arī LJA, tieši tāpat kā citās Latvijas augstskolās. No šīs problēmas zināmā mērā ir izdevies izvairīties Liepājas Jūrnieceības koledžai, kur studējošo skaits ir pat nedaudz pieaudzis. A. Zvaigzne uzskata, ka studentu skaita pieaugums LJK zināmā mērā ir izskaidrojams ar salīdzinoši īsāku profesijas apguves laiku.

A. Zvaigzne: “2016. gada septembrī akadēmijā uzņēma aptuveni par septiņdesmit cilvēkiem mazāk nekā dažus gadus iepriekš. Pēc pirmā semestra parasti atbirst pieci līdz seši procenti, bet, ja izdodas izturēt pirmo gadu, tad varam teikt, ka cilvēks studijas pabeigs, protams, ar izņēmumiem, jo jāsaprot, ka jurniecība ir ļoti specifiska nozare un ikviens nevar būt jurnieks, tas nu ir skaidrs. Ļoti labi būtu, ja ik gadus akadēmijā varētu uzņemt 120 stūrmaņus, 60 mehāniķus, kādus 30 elektromehāniķus un vēl 28 ostniekus, pavisam ap 240 studentiem, kas arī ir akadēmijas kapacitāte. Protams, vēl labāk būtu, ja visi tie, kas iestājas, saņemtu izglītības diplomu, bet dzīvē jau tā nenotiek un ik gadus vidējais absolventu skaits ir nedaudz vairāk par simtu. Diemžēl jāatzīst arī tas, ka akadēmijā iestājas cilvēki, kuru zināšanu līmenis ievērojami atšķiras – no ļoti labām līdz ne sevišķi labām. Ja skatām vidējo rādītāju, redzam, ka skolu beidzēju vidējais zināšanu līmenis iet uz leju, un augstskola saņem, ja tā var teikt, vidējās izglītības sistēmas produktu. Lai aizpildītu vidusskolas zināšanu robus, mēs esam organizējuši papildnodarbības matemātikā, bet būtībā jau tas nav augstskolas pienākums. Mūsu studentiem nav citas receptes – ir jāmācās.”

Ļoti svarīga ir topošo jurnieku fiziskā sagatavotība, un, kā atzīst A. Zvaigzne, tas viņam personiski šķiet viens no sāpīgākajiem jautājumiem, jo akadēmijai nav savas sporta bāzes, kur studenti varētu trenēties. Pagaidām tiek irēts vien baseins Kīpsalā, bet tas ir stipri par maz. Diemžēl jaunieši nav īpaši fiziķi attīstīti, kas stipri vien ietekmē arī vispārējo veselības stāvokli, bet jurnieka profesija prasa, lai cilvēkam būtu laba veselība. Līdz šim, stājoties augstskolā, tika prasīta ģimenes ārsta izziņa, bet no 2017. gada rudens visiem, kuri vēlēties mācīties LJA, būs nepieciešama izziņa par veselību, ko izsniedz speciāli sertificēti mediķi, kuri veic jurnieku veselības pārbaudes un lieliski zina, kādas veselības prasības ir jāievēro.

JŪRSKOLA IR NOPŪTAS VĒRTA

Kad 2016. gada nogalē LJA jūrskolā notika “Erasmus+” programmas prakses atskaite, pēc ilgāka laika man bija izdevība atkal tur iegriezties. Redzētais



nevienu nevarētu atstāt vienaldzīgu, jo degradētā vide, kādā nākas mācīties un uzturēties vidusskolas vecuma jauniešiem, uzdzēn domu, ka viņi ir iespundēti kādā pārmācības vietā, nevis apmeklē mācību iestādi, kam vajadzētu ieaudzināt jauniešos stāju, morāli un lepnumu par savu valsti, protams, par profesionālās izglītības iegūšanu nemaz nerunājot. Diemžēl līdz šim viss ir bijis gaužām bēdīgi – vidusskolā iegūtās zināšanas nereti nav pietiekamas, lai stātos kādā citā mācību iestādē, profesionālais diploms būtībā ir nevērtīgs, jo jūrskolas beidzēji papildina bezdarbnieku rindas, bet vide nu nemaz nerosina domāt par cēlām lietām. Arī pasniedzēju teiktajā jūtama tāda kā bezcerība, jo, pēc viņu domām, šī mācību iestāde nevienu tā īsti neinteresē un, tautas valodā runājot, viņi paši maļas savā sulā. Kad gatavojos A. Zvaigznes uzdot jautājumu par LJA jūrskolu, viņš dziļi nopūtās un, ieskatījies man acīs, noteica: “Mēs sapratāmies bez vārdiem.” Tomēr jūrskolas sakarā ir virkne jautājumu, uz kuriem atbildes meklējamas tūlīt un nekavējoties, un, tā kā tagad groži ir A. Zvaigznes rokās, vēlējos zināt, vai ir kāds plāns, lai situāciju uzlabotu.

A. Zvaigzne: “Lai gan pagaidām groži ir manās rokās, man šobrīd nav atbildes, ko darīt, bet viennozīmīgi ir skaidrs, ka jautājums ir jārisina un kaut kas jādara. Tur jums taisnība, ka LJA jūrskola atrodas degradētā vidē.

Tomēr viens solis uz priekšu jau ir jaunais izglītības koncepts, kas ļaus celt jūrskolu programmu efektivitāti, lai pēc tās apguves absolventi kuģu vadītāju specialitātē saņemtu kvalifikāciju darbam uz kuģiem līdz 3000 BT, bet kuģu mehāniķu specialitātē uz kuģiem līdz 3000 kW. Piešķiramās kvalifikācijas paaugstināšana motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus celt izglītības kvalitāti un vairo jūrskolu programmu absolventu nodarbinātības iespējas, jo 10% Latvijas jūrnieku strādā uz šādiem kuģiem. Manā skatījumā jūrskolai ir ne tik daudz jābūt kā arodskolai, bet gan kā sagatavotājai, lai tās absolventi, kuri jau ir sagatavoti un pārbaudīti cilvēki, tālāk mācītos LJK un LJA koledžas līmenī un vēl tālāk akadēmijas bakalauru un maģistrantūras programmās. Protams, zināms skaits skolas beidzēju var un arī uzsāks darba gaitas, un jaunais koncepts pavērs viņiem lielākas iespējas.

LJA izlaidumā nominācijā “Jūras vilks” balvu saņēma absolvents, kurš studiju laikā guvis vislielāko jūras pieredzi, un uz šo titulu patiesībā var pretendēt tikai tie, kas jūras gaitas sākuši jau jūrskolā, izejot jūras praksi, un turpinājuši akadēmijas laikā.

Jūrskolas beidzējiem, stājoties akadēmijā, kā pluss tiek ieskaitīts labs rezultāts specialitātē, tāpēc ir lielāka varbūtība iekļūt budžeta vietā. Reizēm ir dzirdēts pārmetums, ka jūrskola akadēmijai ir liels apgrūtinājums, bet es šim viedoklim nevēlētos piekrist. Pats izglītošanos sāku kā jūrskolnieks, un esmu pārliecināts, ka jūrskolām ir ļoti svarīga vieta jūrniecības izglītības sistēmā. Izglītības un zinātnes ministrija gan arī uzskata, ka tāda apakšvienība kā jūrskola akadēmijai sagādā liekas problēmas. Kad biju prorektors, es šā jautājuma



risināšanā neiedziļinājos, jo tas nebija manā kompetencē, ar to nodarbojas rektors. Tagad ļoti nopietni jāķeras pie jūrskolas jautājuma, un esmu pilnīgi pārliecināts, ka tikai ar kosmētiskiem uzlabojumiem nepietiks, būs vajadzīga fundamentāla pārbūve.”

NO KONKURENTIEM PAR SADARBĪBAS PARTNERIEM

Vēsturiski iegājies, ka divas jūrniecības mācību iestādes, kuras būtībā dara vienu darbu – sagatavo jūrniecības nozares speciālistus, savā starpā nespēja sarunāties, lai veidotu vienotu sistēmu. Kas notiks tālāk un vai ir iespējama Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas sadarbība?

A. Zvaigzne: “Ceru, ka turpmāk mūsu sadarbība būs vērsta uz loģisku jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanu, par ko jau esam uzsākuši sarunas ar LJK direktoru Vladimiru Dreimani, ar kuru esam pazīstami jau sen. Arī jaunais izglītības koncepts paredz, ka jāaskāņo abu mācību iestāžu programmas, lai turpmāk vairs neveidotos tāda situācija, kāda tagad ir stūrmaņiem un mehāniķiem, proti, LJK un LJA programmas tā atšķiras, ka akadēmija nevar pilnībā atzīt Liepājas Jūrniecības koledžas izglītības dokumentu. Tas ir absurds. Mums jāpanāk, ka abu mācību iestāžu pirmā un otrā līmeņa diploms automātiski ļauj studentus pārcelt augstākā līmenī. Mūsu mērķis ir attīstīt elektromehāniķu profesijas apguvi un speciālistu sagatavošanu, LJA būs vadošā programmas izstrādē, un šī programma būs pirmais solis LJK un LJA programmu saskaņošanā. Tas nekādā gadījumā nenožīmē, ka akadēmija vēlas pārņemt Liepājas Jūrniecības koledžu, tā nav un nebūs, mēs katrs turpināsim savu darbu, bet veidosim



vienotu izglītības modeli, lai sniegtu studentiem iespējami labāku izglītību un plašākas iespējas. Mūsu mācību iestādes taču nav nekāds privātais uzņēmums, te ir studenti, kuriem skaidri jāsaprot, kādas ir viņu iespējas un jāmācās sakārtotā sistēmā un vidē, attīstot savas spējas un pilnveidojot zināšanas. Protams, katrai mācību iestādei ir un būs savas ambīcijas, un tādām noteikti ir jābūt.”

ŠODIENAS VAJADZĪBAS UN NĀKOTNES VĪZIJAS

Neviens šobrīd nevar skaidri paredzēt, kāda būs jūrniecība un kuģošana pēc gadiem desmit, divdesmit, kur nu vēl piecdesmit. Zinātnieki izsaka vārbūtību, ka nākotnē pasaules jūrās un okeānos kuģos bezpilota kuģi, kuri



G. Lauža (no kreisās), A. Korpuks. A. Zvaigzne un K. Innuss.

spēs transformēties un nepieciešamības gadījumā pildīt, piemēram, bagarēšanas kuģa funkcijas. Kuģi tiks remontēti ar datora palīdzību, kad tas ziņos par kādas detaļas nomaiņas nepieciešamību. Iesākumā šajā procesā būs nepieciešams cilvēks, bet, attīstoties tehnoloģijām, dators, kas savienots ar semantisko tīmekli tiešsaistes sistēmā, ļaus bez cilvēka iejaukšanās

apstrādāt visu informāciju. Kādi speciālisti nākotnē būs nepieciešami, kāda mācību sistēma būs vajadzīga? Vai arī LJA mēģina prognozēt nākotnes vajadzības?

A. Zvaigzne: “Biju Briselē konferencē, kurā daudz runāja par jūrniecības nākotni. Bija ļoti nopietni pētījumi par kravu apgrozījumu un loģistiku, sprieda par to, kā viss mainīsies un kā tas ietekmēs kuģošanas nozari. Prognozes liecina, ka pieprasījums pēc kuģniecības pakalpojumiem tikai pieaugs, jo pieaugs tirdzniecības apgrozījums. Viss rāda, ka turpināsies procesu automatizācija, kas, protams, prasa arī attiecīgu speciālistu sagatavošanu. Es konferencē uzdevu jautājumu, ko uzskatu par vienu no svarīgākajiem, par kuru vēl gaidāmas ļoti lielas diskusijas: kas būs tie, kuri gatavos šos augsti kvalificētos jaunā tehnoloģiju laikmeta speciālistus? Problēma jau nav sagatavot studentus, problēma ir sagatavot pasniedzējus, kuri spēs mācīt un sagatavot studentus. Pašlaik tā vien šķiet, ka visi spriež par jaunajām prasībām, par nepieciešamību sagatavot jauna veida speciālistus, bet kas būs tie ar modernajām zināšanām apveltītie mācītāji? No paaudzes, kura strādāja jūrā pirms gadiem divdesmit, noteikti



tie nebūs, jo vairs nespēj izsekot šodienas tehnoloģiskajai revolūcijai, par nākotni nemaz nerunājot. Pasniedzēji būs vislielākais izaicinājums.

Jau tagad Jūras akadēmiju nopietni skar un smagi jārisina pasniedzēju jautājums. Esam izveidojuši moduļu programmu sistēmu un par lektoriem aicinām aktīvos jūras virsniekus laikā, kad viņi ir krastā. Bet no savas pieredzes varu teikt, ka labs jūras speciālists vēl nenozīmē, ka viņš būs arī labs pasniedzējs, jo ne visi cilvēki spēj runāt auditorijas priekšā, tas nav tik vienkārši.

Viens no virzieniem, kam pievērsīsim vislielāko uzmanību, ir elektromehāniķu sagatavošana, jo jau tagad kuģošanas nozarei ļoti nepieciešami šie speciālisti. Manuprāt, tehnoloģiju nozare arī nākotnē attīstīsies divos virzienos. Pirmais ir zinātniskais līmenis, kad tiek izstrādātas jaunas sistēmas un ierīces, bet otrais ir operatoru līmenis, un tie ir speciālisti, kuri zina, kā ar šo jauno un moderno aparāturu strādāt. Domāju, ka mūsu akadēmijas niša ir tieši šo operatoru sagatavošana, protams, neizslēdzot, ka kāds no mūsējiem var pievērsties arī zinātnei. Bet, runājot par operatoriem, tādi speciālisti ir nepieciešami gan jūrā, gan krastā, un arī tad, ja jūrās kuģos bezpilotu kuģi, jūrniecības nozarē specializējušies profesionāļi būs vajadzīgi arī krastā.”

Neskatoties uz to, ka Izglītības un zinātnes ministrijas atbalsts mazajām augstskolām ir pieticīgs un arī Eiropas finansējumu infrastruktūras pilnveidošanai LJA nesaņēma, jo nenoslēdza laulības līgumu ar RTU, rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne ir optimistiski noskaņots, jo, viņaprāt, optimismu zaudēt nedrīkst nekad. Viņš arī uzskata, ka tas, kas attiecas uz mācību procesa nodrošināšanu, ir paveikts itin labi, piemēram, LJA ir spējusi iegādāties treniņierus, starptautiska projekta ietvaros radusi iespēju uzlabot laboratoriju ar sešiem ECDIS komplektiem, kā arī organizēt mācību procesu atbilstoši STCW konvencijas prasībām un panākt LJA diploma atzīšanu pasaulē. “Visvairāk mani uztrauc tā degradētā vide, kādā atrodas Latvijas Jūras akadēmija,” saka A. Zvaigzne. “Ir jāmeklē iespējas, lai varētu sākt kaut ko darīt, bet idejas mums ir un optimisma netrūkst.”■

Anita Freiberga



“LATVIJAS KUĢNIECĪBA” SPONSORĒ AUGSTSPRIEGUMA SIMULATORA IEGĀDI

2016. gada 8. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā atklāja augstsprieguma simulatoru, kura sponsors ir kompānija “Latvijas kuģniecība” (LK), bet simulatora demo versijas izgatavotājs inženiertehnoloģiju kompānija ABB. LJA rektors Jānis Bērziņš atklāšanas brīdī puda lielu gandarījumu par sadarbību gan ar ražotājkompāniju, gan sponsoru.

Rektors arī atzina, ka lielākais dzinējspēks, protams, bija Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, kas ar lielu neatlaidību un uzstājību panāca projekta ātrāku realizāciju. Ņemot vērā pasaules flotes attīstību, kur šādi augstsprieguma stendi arvien vairāk tiek izmantoti uz kuģiem, pieaug arī nepieciešamība pēc profesionālu speciālistu sagatavošanas, ievērojot prasības, kas reglamentē kuģu speciālistu sertificēšanu, kā arī to, ka kuģu mehāniķiem un kuģu elektroautomātiķiem nepieciešams apgūt iemaņas augstsprieguma līniju apkalpošanā. Jaunais simulators dos iespēju iegūt nepieciešamās praktiskās zināšanas, ekspluatējot augstsprieguma iekārtas, un tas paredzēts inženierspecialitātes studentiem un kvalifikācijas uzturēšanas kursu dalībniekiem.





“Latvijas kuģniecību” jaunā simulatora atklāšanā pārstāvēja “LSC Shipmanagement” administratīvā direktore Ilze Bērziņa. “Elektromehāniķu un mehāniķu speciālistu sagatavošanai mēs pievēršam īpašu vērību, jo, raugoties nākotnē, paredzam, ka elektromehāniķi varētu kļūt par deficītu darba tirgū,” uzsvēra I. Bērziņa. “Domājot par jauno speciālistu sagatavošanu un jauniešu ieinteresēšanu tieši šīs specialitātes apgūšanā, “Latvijas kuģniecība” pilnībā sponsorēja elektromehāniķu apmācības simulatora izveidi. Varam būt gandarīti, ka mūsu sadarbība ir bijusi ļoti produktīva, un ceram, ka tā turpināsies.”

Par sadarbību gandarīta ir arī inženiertehnoloģiju kompānija ABB, kuras pārstāvis Aivis Korpuks atzina, ka, lai gan piedalīšanās projektā bija saistīta ar laika un finanšu resursu patēriņu, kompānija to darīja apzināti. “Šis simulators ir aparātūra, kas vēl netiek izmantota Latvijā, tāpēc mums bija interesanti gan profesionālā ziņā, gan, neslēpšu, arī reklāmas nolūkos. Atradām risinājumu un varam būt apmierināti, ka no savas puses esam paveikuši labu darbu, kas ļaus topošajiem speciālistiem labāk apgūt profesionālās zināšanas.”

Prieku neslēpa arī Jūrnieku reģistra pārstāvis Kalvis Innuss, kurš uzsvēra, ka simulators būs ļoti noderīgs gan elektromehāniķu, gan mehāniķu sagatavošanā un ievērojami uzlabos profesionālās zināšanas. Jautāts, kāds būs nākamais mājas darbs, ko Jūrnieku reģistrs uzdos Latvijas Jūras akadēmijai, K. Innuss teica: “Vispirms jāpabeidz šī simulatora komplektēšana, jo pagaidām ir izveidots pamats, bet, lai tas reāli sāktu darboties, vēl nepieciešams papildināt aprīkojumu. Mūsu jūrniecības mācību iestādēm tehniskais aprīkojums ir minimālā līmenī, lai varētu izpildīt STCW konvencijas prasības, tāpēc tām vajadzētu spert nākamo soli, papildinot, pilnveidojot un attīstot savu materiāli tehnisko bāzi.



IZGLĪTĪBA



G. Lauža kopā ar studentiem.



J. Bērziņš un I. Bērziņa LJA atklāj augstsprieguma simulatoru.

Ideālā variantā mācību iestādēm vajadzētu būt aprīkotām ar modernu tehniku, lai tās neatpaliktu no jūrniecības izglītības līmeņa Eiropā un sekotu visam, kas notiek pasaulē.

Ļoti apsveicams, ka kuģošanas kompānijas, šajā gadījumā "Latvijas kuģniecība", finansiāli iesaistās un palīdz iegādāties nepieciešamo tehnisko aprīkojumu, un esmu pārliecināts, ka mūsu izglītības mācību iestādēm vajadzētu vēl plašāk izvērst šādu sadarbību un būt aktīvākām sponsoru piesaistīšanā, jo ne tikai Eiropā, bet arī pasaulē tā ir izplatīta prakse, ka studentu profesionālajā sagatavošanā iesaistās tie, kas pēc studiju beigšanas būs jauno speciālistu darba devēji. Pasaules prakse liecina, ka gan kuģošanas kompānijas, gan mācību iestādes strādā roku rokā viena kopīga mērķa vārdā – lai sagatavotu iespējami profesionālākus speciālistus. Pasaules lielās

flotes to dara visai aktīvi, tāpēc būtu pareizi, ja arī mūsu jūrniecības izglītības iestādes meklētu sadarbību gan ar lielajām kuģošanas kompānijām, gan kringa kompānijām, kuras šajā gadījumā varētu būt tāds kā starpnieks starp



kuģošanas kompānijām, jūrniecības mācību iestādēm un mūsu topošajiem jūrniekiem.”

LJA Kuģu elektromehānikas programmas direktors Gundis Lauža, jautāts, ko jaunais simulators reāli dos topošajiem speciālistiem, atbildēja, ka vispirms jau tas ļaus realizēt mācību

kursu “Augstsprieguma tehnika”. “Esam pateicīgi “Latvijas kuģniecībai”, kas dāvinājusi akadēmijai mācību procesā tik nepieciešamo aprīkojumu, jo līdz šim liels mīnuss šā kursa apgūšanā bija tas, ka LJA nebija iespējams veikt praktiskās nodarbes. Tagad studenti varēs gūt praktiskās iemaņas pirmkārt jau drošības tehnikas jomā, kas nepieciešams, strādājot ar augstsprieguma tehniku. Tomēr vēlos piebilst, ka šādas zināšanas un iemaņas vajadzīgas ne tikai elektromehāniķiem, pēc kuriem pieaug pieprasījums pasaules flotē, bet arī mehāniķiem, jo pie augstsprieguma ierīcēm obligāti ir jāstrādā diviem speciālistiem. Ja uz kuģa ir viens elektromehāniķis, tad šajā darbā jāpiedalās arī mehāniķim, tāpēc elektromehānikas zināšanas viņam ir vitāli svarīgas.”

Kā atzīst Latvija Kuģu reģistra speciālisti un Latvijas jūrniecības mācību iestāžu darbinieki, ir vēl ļoti daudz darāmā un vajadzību, lai uzlabotu mācību procesu, papildinot teorētiskās zināšanas ar praktiskajām darba iemaņām.

“Latvijas kuģniecība”, kompānija ABB, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība jau ir apliecinājušas, ka reizēm runa nav par milzīgiem finansiālajiem ieguldījumiem, bet gan par labu gribu un vēlēšanos sadzirdēt un piedalīties.■



UZZIŅAI

2015. gadā ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības un “Latvijas kuģniecības” atbalstu Latvijas Jūras akadēmijā tika atvērta navigācijas studiju laboratorija, kas paredzēta attālas pieejas informācijas apmaiņas sistēmas “Maritime Cloud” testēšanai. Šī sistēma ietver jaunās paaudzes elektroniskās kartogrāfijas programmatūru, elektroniskās navigācijas risinājumus, kas samazina avārijas risku, automātiskas atskaites un ārkārtas reaģēšanas sistēmas.

Anita Freiberga



MAGISTRA STUDIJU PROGRAMMA IR LŌĢISKS NĀKAMĀIS SOLIS

Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) maģistra studiju programma ir loģisks nākamais solis pēc LJA bakalaura programmas absolvēšanas. Dažus studēt mudina kolēģi, kas jau ieguvuši maģistra grādu, citi vēlas paaugstināt savu konkurētspēju darba tirgū, bet vēl dažiem zināšanu gūšana ir sirdslieta. LJA maģistrantūrā iespējams studēt gan tiem, kas vēlas palikt uz sauszemes, gan tiem, kas joprojām aktīvi strādā jūrā, jo tiek piedāvātas studijas klātienē un arī neklātienē. Pozitīvais aspekts klātienes studentiem – budžeta vietas, iespēja iegūt maģistra grādu par valsts finansējumu. Tomēr aizvien pastāv veselīga konkurence, jo tāpat kā bakalaura studiju laikā notiek rotācija – labākie studē bez maksas un pretendē uz stipendijām.

Nodarbību grafiks ļauj strādāt pilna laika darba vietā un tikai vakaros apmeklēt lekcijas. Tomēr jāatzīst, ka vismaz pirmajā maģistrantūras semestrī jābūt ļoti pacietīgam un cītīgam, jo brīvdienas reizēm nākas ziedot studiju darbu un mājas darbu izpildei. Pirmajā semestrī lekciju grafiks ir ļoti intensīvs, dažos gadījumos lekcijas notiek piecus vai sešus vakarus nedēļā. Jāpiemin, ka lekcijas notiek ne tikai LJA telpās, bet arī ostu termināļos un citviet. Ne vien vietējie, jau iepazītie LJA speciālisti, bet arī profesori no citām augstskolām, tajā skaitā no Klaipēdas Universitātes Jūras tehnoloģiju un dabaszinātņu fakultātes, dalās teorētiskajās un praktiskajās zināšanās ar jūrniecību saistītos priekšmetos. Otrais studiju semestris ir nosacīti brīvāks, taču tas ir laiks, kad jāpieņem gala lēmums par lielā maģistra darba tēmas izvēli un tēmas pamatotība jāpierāda komisijai. Papildus lekcijām un maģistra darba izstrādei ir jāiziet arī prakse kādā uzņēmumā, kas saistīta ar studiju nobeiguma darba izveidi. Šī ir lieliska iespēja nokļūt tur, kur sen gribējies ielūkoties un iepazīties ar interesantiem cilvēkiem, piemēram, atsaucīgi pret praktikantiem ir Latvijas Jūras administrācijā.

Ja tuvākā vai tālākā nākotnē plāno strādāt krastā, ar jūrniecību saistītā uzņēmumā, LJA profesionālā maģistra studiju programma "Jūras transports" būs laba izvēle tālākām augstāka līmeņa studijām, lietpratības būtiskai paaugstināšanai.■

Laura Rieksta,

LJA 1. kursa maģistrante,

LJA profesionālās bakalaura studiju programmas

"Jūras transports – kuģu vadīšana" absolvente



"ERASMUS" PROJEKTI PALĪDZ NOKĻŪT PLAŠĀKOS ŪDEŅOS

LJA jūrskolā tradicionāli tiek realizēts "Erasmus+" programmas prakšu mobilitātes projekts "Kuģu mehāniķu un stūrmaņu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse". Jūlijā 20 labākajiem kuģu vadītāju un kuģu mehānikas specialitātes 2. un 3. kursa audzēkņiem tiek dota iespēja mēnesi dzīvot un strādāt Maltā vai Spānijā. Kopumā piecu gadu laikā projektā piedalījušies 83 LJA jūrskolas audzēkņi.

2016. gada vasarā Maltā audzēkņi strādāja uzņēmumā "Yacht Luxury Charters", saņēma praktisku apmācību burāšanā, airēšanā un šogad pirmo reizi izgāja niršanas apmācību, par ko visiem ir pozitīvas atsauksmes. Lai arī sākumā, mācoties elpot ar akvalangu, dažiem bija nedrošības sajūta, tomēr pēc ieniršanas septiņu metru dziļumā visiem bija gandarījums un prieks par iegūto sertifikātu. Atgriežoties no prakses, dalībnieki dalījās ar gūto pieredzi skolas prezentācijas pasākumā un saņēma "Europass" mobilitātes dokumentu.

Spānijā, Valensijā, audzēkņi strādāja uzņēmumos "Consortio Valencia" un "Real Club Nautico de Valencia", ar kuriem jūrskolai ir jau ilgstoša sadarbība. Tur viņi veica jahtu apkopes darbus, jahtu tauvošanu, palīdzēja jahtu ostas teritorijas apsaimniekošanā un citos darbos, kā arī apguva burāšanu un vadīja motorlaivu. Divi kuģu mehānikas specialitātes studenti strādāja uzņēmumā "Flash Catamaran", kur nodarbojās ar jahtu būves un remonta darbiem.





Lielākajai daļai jauniešu šī bija pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas, un līdztekus darba pienākumiem jaunieši paplašināja savu redzesloku, piedaloties kulturāli izglītojošos pasākumos.

PIRMO REIZI "ERASMUS" MOBILITĀTES PROGRAMMĀ PIEDALĪJĀS ARĪ PASNIEDZĒJI

2016. gadā pirmo reizi "Erasmus" mobilitātes programmā piedalījās arī pasniedzēji. LJA jūrskolas angļu valodas pasniedzēja un projekta vadītāja N. Ārgale devās uz Sautemptonu Apvienotajā Karalistē, kur piedalījās divu nedēļu kursos angļu valodas pasniedzējiem profesionālās izglītības skolās. Kursi deva iespēju gan atjaunināt un uzlabot angļu valodas prasmes, gan gūt jaunas idejas, kā valodu mācīt. Tika organizētas arī vizītes uz profesionālās izglītības iestādēm, tai skaitā uz *Warsash* Jūras akadēmiju, kas ir viena no vadošajām jūrniecības mācību iestādēm Anglijā.



Nora Ārgale.

Savukārt A. Ķepals pasniedza jūrniecības angļu valodu Klaipēdas kuģu būves un remonta skolas kuģu būvētāju un metinātāju, loģistikas un kravas ekspeditoru, kā arī elektronikas un sakaru iekārtu uzstādīšanas specialitātes studentiem.

N. Ārgale atzīst, ka saskarsme ar kolēģiem no līdzīga profila skolām Eiropā ir lieliska iespēja apmainīties ar pieredzi un gūt jaunas idejas. "“Erasmus” mobilitātes projekti piedāvā plašu kursu klāstu angļu valodas skolotājiem, kā arī speciālistiem, kuri māca kādu no priekšmetiem svešvalodā. Mēs ar kolēģi jūrskolā pasniedzam gan vispārīgo, gan jūrniecības angļu

valodu, kas ir diezgan liels izaicinājums, jo mums, kas neesam nozares profesionāļi, ir ne tikai jāapgūst jūrniecības terminoloģija, bet arī jābūt kompetentiem šajā jomā,” stāsta N. Ārgale. “Tāpēc esmu priecīga, ka izveidojusies saikne ar dažiem speciālo priekšmetu pasniedzējiem, pie kuriem var konsultēties, ja kaut kas nav skaidrs.”

Vairāk informācijas un fotogrāfijas no iepriekšējo gadu starptautiskās prakses skatīt <https://www.facebook.com/jurskola>.■



LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA ATZĪMĒ 140 GADU JUBILEJU

No šā gada 27. līdz 30. septembrim Liepājas Jūrniecības koledža atzīmēja savas pastāvēšanas 140. gadadienu. Jubilejai par godu tika rīkoti vairāki pasākumi, kuros iesaistījās gan pašu audzēkņi, gan pilsētas vispārizglītojošo skolu jaunatne. 27. septembrī Liepājas Jūrniecības koledžas mācībspēki, darbinieki un audzēkņi pulcējās Sv. Trisvienības baznīcā, kur notika koledžas karoga iesvētīšanas ceremonija. Dievkalpojumu vadīja Liepājas Lutera evaņģēliski luteriskās draudzes mācītājs Raitis Šēners, kurš arī savulaik beidzis Liepājas Jūrniecības koledžu un gājis jūrā. Dievkalpojumā spēlēja ērģelniece Maija Zaķe un Nacionālo bruņoto spēku (NBS) orķestra Jūras spēku grupa kapteiņleitnanta Ulda Locenieka vadībā, kas šo svētku brīdi piepildīja ar īpaši svinīgu noskaņu.

Pēc svinīgā dievkalpojuma dalībnieki devās gājienā ar NBS orķestra Jūras spēku grupu priekšgalā. Gājiens sākās pie Sv. Trisvienības baznīcas un turpinājās pa Lielo ielu, Graudu ielu, Kūrmājas prospektu, Uliha ielu līdz Liepājas Jūrniecības koledžas mācību



ēkai, kur notika karoga svinīga pacelšana mastā. Valsts himnai skanot, karogu pacēla Liepājas Jūrniecības koledžas Pašpārvaldes viceprezidents Lauris Kalniņš un Līdzpārvaldes viceprezidente Kitija Lagzda.

Par godu jubilejai Liepājas Jūrniecības koledžā iekārtota visu šīs mācību iestādes direktoru fotoportretu galerija, ko atklāja pēc karoga svinīgās pacelšanas ceremonijas. Mācību iestādes bijušie direktori: Emīls Kvass (1876–1892), Kristiāns Johans Dāls (1892–1904), Ālfrēds Dāls (1904–1914), Miķelis Grotiņš (1929–1936), Aleksandrs Jampoljskis (1955–1963), Ivans Kandibins (1963–1965), Jānis Smelteris (1965–1970), Staņislavs Geršovičs (1970–1981), Vasiļijs Dmitrijevs (1981–1989), Nikolajs Kučerovs (1989–1991), Ivars Virga (1991–2013) un Vladimirs Dreimanis (kopš 2013. gada). Portretu galerijas atklāšanā piedalījās



IZGLĪTĪBA



Sveicēju vidū Liepājas jūrskolas absolvents, tagad Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs.



Direktoru portretu galerijas atklāšanā piedalījās bijušie LJK vadītāji Vasiļijs Dmitrijevs (no kreisās), Ivars Virga un pašreizējais direktors Vladimirs Dreimanis.

vairāki mācību iestādes iepriekšējo gadu vadītāji – Staņislavs Geršovičs, Vasiļijs Dmitrijevs, Ivars Virga, kā arī pašreizējais direktors Vladimirs Dreimanis.

Koledžai gadu gaitā izveidojušās vairākas tradīcijas, un viena no tām ir cieņas izrādīšana bijušajiem jūrskolotājiem Kristiānam Johanam Dālam un Alfrēdam Dālam. Lai veicinātu sapratni par skolas vēsturi un ievērojamiem cilvēkiem, 28. septembrī Liepājas Jūrnieceības koledžas jūrskolas pirmo kursu audzēkņi devās uz Ziemeļu kapiem, kur sakopa Kristiāna Johana Dāla un Alfrēda Dāla atdusas vietas, tādējādi godinot bijušo jūrskolotāju piemiņu, kuri ieguldījuši milzīgu darbu ne tikai mācību iestādes saglabā-

šanā, bet arī uzplaukumā. Savukārt pēcpusdienā koledžas audzēkņi, mācībspēki un darbinieki pulcējās Zvejnieku alejā, kur iestādīja koku – platlapu liepu kā apliecinājumu tam, ka Liepājas Jūrnieceības koledžai ir spēcīgs pamats un dziļas saknes.

Bet 29. septembrī pie Tirdzniecības kanāla Jaunā tilta norisinājās koledžas audzēkņu sporta diena, kuras laikā notika airēšanas sacensības "Liepājas regate 2016", kas ir viena no jaunākajām koledžas tradīcijām un šogad notika otro reizi. Atšķirībā no pagājušā gada, kad sacentās tikai koledžas audzēkņi, šogad regatē piedalījās arī Latvijas Jūras akadēmijas studenti. Izšķirošajā braucienā pirmo vietu izcīnīja koledžas jūrskolas audzēkņi, otrajā vietā atstājot Jūras akadēmijas studentus.

Paralēli airēšanas sacensībām Liepājas Jūrnieceības koledža organizēja arī foto orientēšanās sacensības "Tas jūras ceļš, tas zelta ceļš" vispārizglītojošo



skolu 7. līdz 12. klašu skolēniem. Kopumā šajās sacensībās piedalījās 16 komandas. Sporta dienā notika arī virves vilkšanas sacensības un individuālās disciplīnas, kur varēja piedalīties ikviens sporta dienas dalībnieks. Savukārt pēc sacensībām visi dalībnieki varēja nobaudīt Zemessardzes 44. kājnieku bataljona lauku virtuvē vārītu pusdienu zupu, ko pagatavoja Liepājas Valsts tehnikuma audzēkņi. Bet 29. septembra vakarā ar jautrām atrakcijām un priekšnesumiem koledžā notika "Valdemāra balle", kas nosaukta par godu Liepājas jūrskolas dibinātājam Krišjānim Valdemāram.

Liepājas Jūrnieceības koledžas 140. jubilejas svinības noslēdzās 30. septembrī Liepājas Latviešu biedrības namā, kur uz svinīgo svētku sarīkojumu pulcējās koledžas darbinieki, ārzemju un pašmāju viesi. Svinīgajā pasākumā piedalījās Liepājas Mūzikas, mākslas un dizaina vidusskolas zvanu ansamblis "Campanella" Astras Ziemeles vadībā, bērnu un jaunatnes centra "Balagančik" pantomīmas grupa "Mirdzošās rokas" Jurija Zinovjeva vadībā, kā arī svētku koncertu sniedza NBS orķestra Jūras spēku grupa. Bet vakarā notika absolventu un darbinieku salidojums un balle.■



Godinot jūrskolotāju Kristiāna Johana Dāla un Alfrēda Dāla piemiņu, viņu atdusas vietu sakopšanā piedalījās LJK jūrskolas pirmo kursu audzēkņi.



Airēšanas sacensībās pirmo vietu izcīnīja LJK jūrskolas komanda, bet godpilnajā otrajā vietā ierindojās Latvijas Jūras akadēmijas topošie jūrniecei.

Indra Grase,
Liepājas Jūrnieceības koledžas
sabiedrisko attiecību speciāliste



VĒLME IZAUDZINĀT KRIETNUS JŪRAS VIRSNIEKUS

Liepājas Jūrniecības koledža vēl nesen bija tāda kā nozares rūpju bērns. Taču pirms pāris gadiem koledžā sākās pārmaiņu laiks. Jūrniecības sabiedrība tās vēro – ar interesi, ar cerībām, netrūkst arī skeptiķu. Bet ir arī tādi, kuri gatavi paši mesties šajā procesā iekšā. Šoreiz saruna ar trim pedagoga stāža ziņā pavisam jauniem Liepājas koledžas pasniedzējiem. Atšķirīga ir viņu līdzšinējā pieredze un ar jūru saistītā darba mūža ilgums. Kopīgs – entuziasms un vēlme izaudzināt krietnus jūras virsniekus, kuri nesīs Latvijas vārdu pasaulē.

MAN PATĪK BŪT PASNIEDZĒJAM

“Zinu, ka nāks vēl jauni pasniedzēji – Liepājā ir pietiekami daudz pieredzējušu jūras braucēju, stūrmaņu, kuri gatavi mums pievienoties. Grūtākais ir iesākt,” tā Ziedonis Baušenieks. Pats par sevi viņš saka, ka nekad neesot domājis kļūt par pasniedzēju. Liepājas Jūrniecības koledžu beidzis 1999. gadā, pēc tam gājis jūrā, tad sācis darbu Liepājas ostā, kur strādā joprojām. Taču, uzaicināts lasīt lekcijas koledžā, esot piekritis, saprotot, ka jāatdod savai skolai tas, ko pats savulaik no tās saņēmis. “Es varu apvienot darbu koledžā un ostā. Un tieši tas ir apstāklis, kas liek par šādu darba iespēju sākt interesēties arī vairākiem mani kolēģiem.” Savu izvēli Ziedonis nenožēlo, sacīdams: “Man patīk būt pasniedzējam!”

Elīna Šmite pirms sešiem gadiem beidza Latvijas Jūras akadēmiju. “Pēc akadēmijas beigšanas tā īsti jūrā iet negribējās. Tomēr aizgāju, domājot, ka pienāks laiks, kad meklēšu darbu krastā. Izlēmu pārcelties uz Liepāju, zinot, ka ar savu izglītību ostas pilsētā nepazudīšu. Algu, protams, nevar salīdzināt, taču, jūrā strādājot, pamatam jau ir nopelnīts, dzīvesvieta iegādāta. Ja strādātu tikai vienu slodzi, jā, tad būtu grūtāk, bet, ja esmu gatava piestrādāt mazliet vairāk, tad jau pilnīgi pietiek. Liepāja ir pietiekami liela pilsēta, lai tajā viss būtu, un pietiekami maza, lai nebūtu pārbāzta. Tepat ir jūra, ir ezers – visas iespējas arī pilnvērtīgai atpūtai!” vērtē Elīna.

Trešais jaunpieņacējs Liepājas koledžā ir bijušais Liepājas SEZ ostas kapteinis Eduards Raits. “Divdesmit sešus gadus esmu gājis jūrā uz visādiem kuģiem, lielākoties sliktiem. Pēc 1991. gada puča izgāšanās sāku strādāt Liepājas ostā. Osta bija pilnīgi sagrauta, pilna ar grimekļiem. Bija vēl kaut kādi Vācijas eksperti atbraukuši, tie teica – jums te vismaz piecus gadus nekas nebūs! Es uzsprāgu – atraduši arī, kam prasīt, vāciešiem! Taču bija arī mūsu pašu valdības vīri, kuri uzskatīja, ka mazai valstij nevajag trīs lielas ostas. Bet bija ministri, kuri skaidri un gaiši noprošīja: ko jums vajag, lai osta strādātu? Es tikpat skaidri atbildēju: vajag



tikai vienu – netraucējiet strādāt! Liepājas dome tolaik ļoti veicināja uzņēmējdarbību. Tad, kad tika apstiprināts SEZ statuss, Liepāju jau neviens vairs nesauca par depresīvo zonu. Taču es neprotu strādāt pamazām, bez stresa. Pēc otrā insulta sapratu: ja gribu vēl kādu laiciņu padzīvot, no darba jāiet prom. Ostā man tika atstāts tāds goda amats – tirgus izpētes analītiķis. Devos



Elina Šmite.

uz savu lauku māju pie saviem baložiem un suņiem. Taču tad man pastāstīja, ka Liepājas koledžai atnācis jauns direktors, kurš grib ieviest kārtību!” atceras Eduards Raits.

“Mēs ar direktoru esam vienisprātis: mums nākamie virsnieki ne tikai jāapmāca, bet arī jāaudzina. Man riebjas teiciens – darba tirgus, mēs gatavojam jūrniekus darba tirgum. Mēs neražojam tirgus preci! Audzināšana nozīmē – rādi paraugu un nekritizē! Pasniedzējam ar savu paraugu ir jārāda, kas tas ir – virsnieks. Vispirms ir jāaudzina pasniedzēji. Šodienas audzēkņiem ir pavisam cita domāšana un uztvere, nekā tas bija kaut tikai pirms gadiem pieciem vai desmit. Bet, kad es jautāju pasniedzējiem, kad viņi pēdējo reizi bijuši uz kvalifikācijas celšanas kursiem, daudzi nevar atbildēt. Ir jāmācās! Taču ne mazāk svarīgs ir komandas darbs! Tāpēc man tik liels prieks par jaunajiem – Elīnu, Ziedoni,” saka Eduards Raits.

ĪEMĀCĪT DOMĀŠANU UN INTUĪCIJU

“Es sāku strādāt koledžā, lai būtu ko darīt brīvajā laikā. Tagad meklēju brīvo laiku!” smejas Elīna. Bet Eduards piebilst: “Es skatos, kā tu strādā, un redzu, ka audzēkņi tavās lekcijās nevis sēž un klausās, bet runā ar tevi kā ar gudrāku un vairāk pieredzējušu cilvēku.” Elīna tam piekrīt, bet nenoliedz, ka vecāko kursu studenti, kuri jau bijuši praksēs, paši uz kuģiem daudz ko apguvuši un dažos jautājumos zina pat vairāk nekā pasniedzēji. “Ir jāizvērtē un jāsaprot, ko tu vari audzēknim dot un ko no viņa paņemt,” atzīst Ziedonis.

“Pie manis bija kontroldarbs, saņēmu piecas vienādas atbildes, un visas nepareizas. Atzīmes, protams, zemas, bet es viņus uzslavēju par komandas darbu. Taču pats svarīgākais – lai puikas iemācās domāt!” saka E. Raits.



“Var jau redzēt – viens tikai klausās, otrs noraksta, bet trešais patiešām saprot. Pirmajā kursā es viņiem mācu lietas, kas būs vajadzīgas kvalifikācijas eksāmenā. Mēs tās atkārtojam atkal un atkal – ir jāpanāk, lai saprot un atceras. Skaidrs, ka viņi špiko, bet vai tad mēs tā nedarijām? Es saku: labi, špikojiet, bet tā, lai es neredzu! Ja jūs to varat – malači!” tā Elīna.

“Es uztaisu kontroldarbu un brīdinu, ka pēc tam uzdošu jautājumus. Ja raksta vienu, bet stāsta citu, tad skaidrs – kontroldarbs ir norakstīts, tātad atzimi velk uz leju,” piebilst Ziedonis.

“Vispirms jāiemāca mācīties, tad domāt un saprast. Bet ne mazāk svarīga ir intuīcija. To iemācīt ir grūtāk. Taču man pašam nereti bijuši brīži, kad es vienkārši zinu – to darīt nedrīkst, kaut gan tīri teorētiski šķiet, ka viss ir kārtībā,” uzsver E. Raits.



Eduards Raits.

Elīna piekrīt, ka jūrā ne vienmēr var rīkoties stingri pēc noteikumiem, reizēm jāpaļaujas uz paša loģiku un, jā, arī intuīciju: “Mums akadēmijā pasniedzējs Koržeņevskis mācīja, ka labāk nepareizi samainīties, nekā pareizi sadurties!” “Tā tas ir, bet to nav vienkārši izskaidrot, jo iznāk, ka tad var neievērot noteikumus un konvencijas. Droši vien pienāks laiks, kad

apkalpe kuģi izvedīs no ostas Eiropā un tad no kuģa nokāps, bet pie ASV krasiem ieradīsies cita apkalpe un ievēdīs kuģi ostā. Bet tuvāko piecdesmit gadu laikā tas vēl nenotiks – tieši cilvēka intuīcijas dēļ,” ir pārliecināts E. Raits.

“Jūrā nav tikai vainīgie un nevainīgie, ir tikai atbildības procentu sadalījums. Pat stāvot uz enkura būs daļa tavas vainas, ja kāds tev uztriecies virsū,” domu papildina Ziedonis.

NEZINU, BET ZINU, KUR MEKLĒT!

“Domāju, ka no šiem puikām iznāks lietaskoki. Un varbūt arī no manis iznāks lietaskoks – pasniedzējs. Sākot mācīt, pašam jau rodas aizvien lielāka interese. Ja redzi, ka izdodas viņus piesaistīt, ka viņi tiešām klausās un domā līdzīgi, tad ir gandarījums. Es pats teoriju atkārtoju visu laiku, prakse man ir darbā ostā. Puikas lielākoties jau zina, uz ko nāk. Esmu dzirdējis, ka viņi saka: labi, ja var mācīties



bez iekalšanas un bez stresa. Bet ir arī tādi, kuri domā: jūs, pasniedzēj, ielieciet man to atzīmi, jums taču to vairāk vajag nekā man! Nekā nebūs! Runājot par atzīmēm, es laikam tomēr esmu pielaidīgāks, ja redzu, ka audzēknis vismaz cenšas, tad varbūt arī drusku pavelku uz augšu. Zinu, ka pie Elinas par to pašu atzīme būtu zemāka,” spriež Ziedonis.



Ziedonis Baušenieks.

Eļina to nenoliedz, tikai piebilst: “Bet es nevienam neliedzu nākt uz konsultācijām. Ja vajag, sēžam kaut līdz vēlam vakaram, kamēr esam tikuši skaidrībā. Ar gadiem jau būs vieglāk, nāks jaunie, kuri jau no pirmā kursa zinās, kas ir kārtība un disciplīna. Tagad vecākajosursos vēl ir tādi, kuri pasaka: mēs te esam jau četrus gadus, un tāda kārtība, kādu jūs gribat, šajā skolā nekad nestrādās. Saprotu, ka viņiem ir grūti pielāgoties, bet manās lekcijās tagad būs tā!”

“Ar jebkurām pārmaiņām jau tā ir: jā, principā pārmaiņas noteikti vajag, bet, ja tās skar tieši mani, tad gan nevajag!” secina Ziedonis. Taču viņš uzsver, ka nevajag aizmirst pašiem sevi tagadējo studentu vecumā. Galvenais, lai jauniešiem ir interese un vēlēšanās darboties un kaut ko apgūt. “Es gribu, lai viņi iemācās saprast būtību – kāpēc kas ir kas. Un lai spētu atrast un uztvert informāciju. Nevar jau paļauties tikai uz tehnoloģijām. Jā, ir GPS, bet mēs redzam, kas notiek pasaulē. Un nākamajā terorisma vilnī, ar ko jārēķinās, būs iespējams visas šīs tehnoloģijas vienkārši atslēgt.”

“Katru reizi, ieejot auditorijā, man dreb sirds – vai es zināšu atbildes uz visiem jautājumiem, ko viņi var uzdot?” ar smaidu atzīst Eduards Raitis un piebilst: “Bet patiesībā jau man arī viss nemaz nav jāzina. Ko cilvēkam vispār dod diploms? Diploms dod tiesības pateikt – es nezinu, bet es zinu, kur to meklēt!”

Eļina smaidot piebilst: “Man puikas kādreiz prasa: skolotāj, vai jūs pašu tiešām interesē tas, ko stāstāt? Vai jums tas viss patīk? Es atbildu: jā, vai zini, man patīk būt gudrākajam cilvēkam auditorijā!” ■

Sarma Kočāne



IZLAIDUMU LAIKS LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ

30. jūnijā Liepājas Jūrniecības koledžā notika gan koledžas, gan jūrskolas absolventu izlaidums. Diplomus par 1. līmeņa augstāko profesionālo izglītību un kuģu vadītāja, kuģu mehāniķa un loģistikas speciālista profesionālo kvalifikāciju saņēma 79 absolventi. Savukārt 1. jūlijā 44 LJK jūrskolas absolventi saņēma atestātus par profesionālo vidējo izglītību kuģu vadītāja vai kuģu mehāniķa specialitātē.

Svinīgajā pasākumā piedalījās Liepājas pilsētas domes priekšsēdētāja vietnieks izglītības, kultūras un sporta jautājumos Vilnis Vitkovskis, kurš, uzrunājot klātesošos, uzsvēra, ka Liepāja ir pilsēta, kurā piedzimst ne tikai vējš un mūzika, bet arī stipri jūrasbraucēji. "Liepāja nav iedomājama bez savām jūrniecības tradīcijām un Jūrniecības koledžas. Kopš Krišjāņa Valdemāra aicinājuma "Latvi, brauciet jūriņā!" pagājis vairāk nekā gadsimts. Toreiz uz aicinājumu atsaucās arī liepājnieki un atvēra jūrskolu, kas ar nosaukumu Liepājas Jūrniecības koledža šoruden svinēs jau 140. gadskārtu. Tāpēc jūsu izlaidums ir īpašs, un man gribas jūs sveikt kā šīs skolas jubilejas gada absolventus," sacīja V. Vitkovskis un novēlēja



V. Dreimanis LJK izlaidumā uzrunā absolventus, pasniedzējus un vecākus.



absolventiem veiksmīgu karjeru un, atceroties vēsturi un hercoga Jēkaba entuziasmu pirms vairākiem gadsimtiem attīstīt Kurzemē jūrniecību, iedvesmoties no viņa dzīves moto: "Kas nebaidās no liela darba un ar to saistītām iespējamām briesmām, tas paveic lielas lietas."



Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsvēra, ka pedagogu pūles iemācīt studentiem domāt mazliet citādā līmenī šogad devušas rezultātus un ir mainījusies gan jūrskolas, gan koledžas līmeņa studējošo attieksme pret mācību procesu, par ko liecina



ne tikai aizstāvēto diplomdarbu un valsts eksāmenu rezultāti, bet arī parādītās zināšanas un prasmes, kas vienlaikus jāva nokārtot arī Jūrnieku reģistra kompetences novērtēšanas eksāmenu un saņemt kompetences sertifikātu. Šogad pirmo reizi Liepājas Jūrniecības koledžā par labām un teicamām sekmēm tika pasniegtas absolventu krūšu nozīmes un Atzinības raksti, ko saņēma 14 koledžas studenti un septiņi jūrskolas audzēkņi. Pirms izlaiduma daļa no šiem jauniešiem pastāstīja par saviem nākotnes plāniem, kāpēc izvēlējušies jūrnieka profesiju, cik svarīga profesijas apguvē ir nopietna attieksme pret mācībām un kādām rakstura īpašībām jāpiemīt cilvēkam, kurš vēlas kļūt par jūrnieku.

Matiss Grigaļš (koledžā iestājies pēc vidusskolas, apguvis stūrmaņa specialitāti): "Pēc vidusskolas beigšanas man nebija ne jausmas, kur mācīties tālāk. Vairākas nedēļas vēroju, ko dara mana drauga tētis, kurš strādā par kuģu agentu. Skatījos, parunājos arī ar jūrniekiem, un man iepatikās. Liepājas Jūrniecības koledžu izvēlējos tāpēc, ka esmu liepājnieks. Kāpēc gan mācīties Rīgā, ja es varu profesiju apgūt šeit? Tā kā koledžā iestājos pēc vidusskolas, varu ieteikt nebaidīties no jaunajiem mācību priekšmetiem, tādiem kā navigācija, astronavigācija utt. Lai gūtu panākumus, jāmak sevi piespiest mācīties arī tādos brīžos, kad pats



IZGLĪTĪBA



sev uzdodu jautājumu, kāpēc gan esmu šeit, jo daudzi mācību priekšmeti tiešām ir grūti un specifiski, bet, ja mācības uztver nopietni, tad viss izdodas.

Pēc koledžas strādāšu par jaunāko stūrmani, bet, kāpjot pa karjeras kāpnēm, mans mērķis ir tikt līdz otrajam, trešajam stūrmanim un augstāk. Taču ļoti iespējams, ka došos uz Rīgu, lai turpinātu mācības Jūras akadēmijā, jo augstākā izglītība man būs nepieciešama gadījumā, ja pēc 10–15 gadiem izvēlēšos strādāt krastā.”

Nauris Upenieks (koledžā iestājies pēc LJK jūrskolas beigšanas, ap-

guvis stūrmaņa specialitāti): “Jau no divpadsmit gadu vecuma zināju, ka būšu jūrnieks. Liepājas ostā sadraudzējos ar jūrniekiem, kas strādāja uz velkoņiem. Tad arī sapratu, ka jūra ir mans aicinājums. Manā ģimenē nevienam nav nekādas saistības ar jūru, tāpēc iesākumā mamma bija mazliet bažīga par manu izraudzīto profesiju, bet saprata, ka mani tā ļoti interesē, un atbalstīja.

Lai kļūtu par jūrnieku, vispirms ir jāgrib iet jūrā. Ja strādā tikai naudas dēļ, tad nekas labs tur nesanāks. Jūrniekam jābūt arī morāli stipram, jo jūrā ir dažādas situācijas, kurās jārikojas ļoti ātri un jāpieņem pareizais lēmums, kas var izšķirt gan kuģa, gan cilvēku likteņus. Tā ir ļoti atbildīga profesija. Tāpat ir jāmāk saprasties ar cilvēkiem, jo nevar okeāna vidū izkāpt kastā un pateikt: “Man viss apnicis!” Jāmāk atrast kopīgu valodu ar komandas biedriem un iekļauties kolektīvā. Tas ir arī psiholoģiski smags darbs. Taču visi izaicinājumi ir interesanti. Pēc koledžas beigšanas plāns jau ir viens – iet jūrā un sākt strādāt, lai tiktu līdz otram stūrmanim, kā arī turpināt mācības profesionālās pilnveidesursos, lai gūtu iespēju kļūt par kapteiņa vecāko palīgu un pēc tam jau par kapteini.”

Aleksandrs Zimičs (LJK jūrskolā iestājies pēc pamatskolas, apguvis mehāniķa specialitāti): “Mana ģimene ir saistīta ar jūru. Mamma ir ārsta palidze un strādā



jūrnieku medicīniskajā komisijā, bet tētis un divi vectētiņi ir jūrnieki. Pirms stāšanās jūrskolā nedēļu kopā ar tēti pavadīju jūrā, lai pārliecinātos, vai mani tas tiešām interesē. Vēl šaubījos, bet pēc reisa jau zināju pavisam noteikti, ka gribu mācīties par jūrnieku. Mans tētis ir stūrmanis, bet es izvēlējos mehāniķa specialitāti, jo vairāk interesē tas, kā strādā kuģa mehānismi. Pēc jūrskolas stāšos koledžā, pēc koledžas varēšu strādāt par otro mehāniķi, bet pēc diviem gadiem pabeigšu kursus, lai varētu kļūt par vecāko mehāniķi. Tāds ir mans mērķis.”

Tas jau ir tradicionāli, ka jauniešu izvēli kļūt par jūrnieku visbiežāk nosaka ģimenes tradīcijas, jo jūrā gājis gan vectēvs, gan tēvs. Piemēram, Artūra Negrova vectēvs ir bijis radists, un arī pats Artūrs ļoti nopietni attiecas pret studijām un jūrskolā apguvis mehāniķa specialitāti. “Skolotājs saka, ka mehāniķim jāzina viss – gan profesijas teorētiskā, gan praktiskā daļa, un, ja to apgūst, tad viss būs kārtībā. Bet, ja kaut ko “palaidīsi gar ausīm”, tad būs ļoti grūti.

Es reiz nokavēju tikai 15 minūtes no mācību stundas un jau nesapratu, par ko ir runa. Pašam pēc tam individuāli nācās visu noskaidrot. Ir jānācās arī valodas, un viena no svarīgākajām, protams, ir angļu valoda,” saka Artūrs.

Arī Arturs Razdovskis, kurš Liepājas jūrskolā apguvis stūrmaņa specialitāti, stāsta, ka ģimenē gandrīz visi vīrieši ir jūrnieki un arī pats vēlējies turpināt šo tradīciju. “Pamatskolā es diezgan slikti mācījos, bet tā kā tagad apgūstu profesiju, kura mani interesē, attieksme pret mācībām ir mainījusies, jo apzinos, ka zināšanas noderēs praktiskajā darbā jūrā,” saka Arturs. “Šaubījos, bet tagad noteikti zinu, ka gribu turpināt mācības Liepājas Jūrniecības koledžā, jo salīdzinājumā ar Latvijas Jūras akadēmiju šeit mācības aizņem īsāku laiku – tikai divus gadus. Pēc tam mācišos profesionālās pilnveidesursos. Strādāt uz kuģa,





protams, jāsāk no zemākā līmeņa, bet ar laiku gribētu tikt līdz augstākajam – līdz kapteinim.”

Aleksejs Jakuševs (koledža iestājies pēc LJK jūrskolas beigšanas, apguvis mehāniķa specialitāti): “Jau no bērnības mani piesaistīja jūra, kuģi, jo tas saistījās ar romantiku, taču līdz astotajai klasei nemaz neplānoju stāties jūrskolā. Bet, apspriedies ar vecākiem, novērtējis profesijas plusus un minusus, tomēr nolēmu, ka iešu uz jūrskolu, un neesmu to nožēlojis. Mans vecaistēvs savulaik gājis jūrā, taču viņš nekādi neietekmēja manu lēmumu.

Esmu vairākas reizes bijis praksē, tā ka šo darbu esmu novērtējis arī no praktiskās puses. Man bija labi darbaudzinātāji, kas daudz stāstīja, un es varēju apgūt mehāniķa specialitāti. Man patīk strādāt šajā profesijā, kaut ko taisīt vai remontēt. Man patīk tikt ar citiem cilvēkiem un arī ceļot.

Uzskatu, ka kuģa mehāniķim jābūt ar lielu atbildības sajūtu par savu darbu, par padotajiem. Lai nebūtu tā, ka atbildīgos brīžos atklājas, ka kaut kas nav izdarīts vai kaut kas nav pamanīts, no kā atkarīga gan apkalpes dzīvība, gan drošība uz kuģa. Atbildība ir viena no galvenajām rakstura iezīmēm, kas vajadzīga jūrniekam. Ir jābūt arī stipriem nerviem, jo ir psiholoģiski smagi atrasties četrus piecus mēnešus uz viena un tā paša kuģa. Jābūt sabiedriskam un draudzīgam.

Tuvākajā nākotnē vispirms gribu labi nokārtot eksāmenus, tad gadu pastrādāt par motoristu, jo mehāniķi, kuriem ir liela pieredze, stāsta, ka vispirms vajag iemācīties strādāt ar rokām, un tas nāk tikai ar laiku. Pēc tam jau varēšu strādāt gan par ceturto, gan trešo mehāniķi, bet, pamācoties kursus, arī par otro. Pēc tam arī par vecāko mehāniķi, bet līdz tam vēl ir patālu, vēl daudz jāmācās. Uzskatu, ka visu dzīvi ir jāmācās.”

Jevgeņijs Poplavskis, kurš koledžā iestājās pēc vidusskolas un apguvis stūrmaņa specialitāti, stāsta, ka tēvs jau kopš devītās klases centies viņu pierunāt stāties Jūrniecības koledžā. “Pēc koledžas beigšanas sākšu strādāt par matrozi. Centīšos kļūt par kapteiņa trešo palīgu un pēc tam mācīšos tālāk. Lai īstenotu savas ieceres, man nebūs jāpamet darbs. Es varu strādāt un paralēli kursos apgūt nepieciešamās zināšanas, kas man ļaus pakāpties pa karjeras kāpnēm.”

Aļina Panferova (koledžā iestājusies pēc vidusskolas, apguvusi loģistikas specialitāti): “Iestājos Liepājas Jūrniecības koledžā, jo man gribējās kaut ko mainīt savā dzīvē un vismaz uz neilgu laiku aizbraukt no Rīgas. Izvērtēju vairākus variantus dažādās pilsētās, bet, pateicoties pazīstamai meitenei, kura jau mācījās par stūrmani, izvēlējos Liepājas Jūrniecības koledžu, un mana dzīve mainījās par 360 grādiem. Loģistikas specialitāti izvēlējos tāpēc, ka, pirmkārt, mani tā interesē. Otrkārt, man labi padodas valodas, spēju tās izmantot, komunicējot ar cilvēkiem un meklējot nestandarta risinājumus situācijām. Un, treškārt, pēc prakses es sapratu, ka ļoti gribu strādāt šajā jomā.”■



"ERASMUS+" APMAINAS PROGRAMMA SNIEDZ JAUNU PIEREDZI

Liepājas Jūrniecības koledža 2015./2016. mācību gadā aktīvi piedalījās "Erasmus+" programmā, un šogad pirmo reizi studentu apmaiņa notika visos koledžā īstenotajos mācību virzienos – navigācijā, inženierijā un arī loģistikā.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu koordinatore Jekaterina Zalomova norādīja, ka iepriekš loģistikas virziens bija attīstījies tikai nacionālā līmenī, bet, iesaistoties starptautiskā sadarbībā, pavērušās jaunas iespējas, kas veiksmīgi tikušas realizētas: loģistikas programmas studentes Tatjana Šarija, Anete Vigule un Anita Biliņeca no 31. maija līdz 29. jūlijam izgāja praksi loģistikas uzņēmumos Spānijā, Madridē, bet Jekaterina Iljina no 20. jūnija līdz 2. oktobrim loģistikas uzņēmumā Lielbritānijā, Londonā. Augustā Liepājas Jūrniecības koledžas stūrmaņu programmas studenti Ivars Jaunskalže un Vadims Špeļkovs devās uz "Mircea cel Batran" Jūras akadēmiju Rumānijas pilsētā Konstancē, lai piedalītos mācībās uz iespaidīgā burinieka "Mircea". Viņiem bija izdevība piedalīties arī Melnas jūras burāšanas regatē, kurā bez burinieka "Mircea" startēja tādi buru kuģi kā "Kruzenshtern", "Mir" un "Rojal Helena".





Pirmo reizi “Erasmus+” programmas ietvaros koledžā lekcijas lasīja vieslektore no Bulgārijas – Nikolas Vaptsarova Jūras akadēmijas jūrniecības angļu valodas pasniedzēja Galina Velikova, kura dalījās pieredzē par valodas pasniegšanas metodēm un vadīja lekcijas topošajiem stūrmaņiem. Apkopojot paveikto, projektu koordinatore J. Zalomova uzsvēra, ka sadarbības tīkls Eiropā paplašinājies, jo veikta gan studiju, gan prakses, gan personāla mobilitāte. Kopumā noorganizētas 19 mobilitātes.

J. Zalomova uzsvēra, ka piedalīšanās projektā veicinājusi studentu personisko un profesionālo izaugsmi, uzlabojusi prasmes un zināšanas. Savukārt personāls guvis iespēju paplašināt savu profesionālo kompetenci, ieguvīs jaunu pieredzi par pasniegšanas un pārvaldes metodēm. J. Zalomova norāda, ka, īstenojot šos projektus, koledžai izveidojusies ilglaicīga un daudzsoļīga sadarbība gan kā koordinējošai, gan kā partneriestādei. Iezīmējot turpmākās attīstības un sadarbības perspektīvas, J. Zalomova norāda, ka arī 2016./2017. mācību gadā koledža turpinās sadarbību ar izglītības iestādēm, ar kurām jau noslēgti sadarbības līgumi, kā arī paplašinās sociālo partneru tīklu prakses mobilitātes nodrošināšanai. Liepājas Jūrniecības koledža “Erasmus+” programmā piedalās kopš 2014. gada.

IZMANTOT SNIEGTĀS IESPĒJAS

Uzrunājot jauniešus pirms aizbraukšanas, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors V. Dreimanis norādīja, ka viņi ir pirmie, kas pārstāvēs koledžu “Erasmus+” programmas ietvaros citā valstī. “Erasmus+” programma īstenota, pateicoties projektu speciālistei Jekaterinai Zalomovai, kura aktīvi strādājusi un panākusi, ka koledžas audzēkņiem ir iespēja zināšanas apgūt arī ārvalstīs, norādīja V. Dreimanis un piebilda, ka ne mazāk svarīgs faktors bijis arī pašu studentu izrādītā apņēmība un entuziasms. V. Dreimanis atgādināja, ka jauniešiem jātur cieņā sava valsts un jāsgargā tās gods un prestižs. “Kamēr esi savā valstī, tu esi vienkārši



Pēteris, Jānis, Vladimirs vai kāds cits puisis, bet kolīdz esi ārpus savas valsts robežām, pārstāvi Latviju, un tas ir jāatceras,” uzsvēra V. Dreimanis. “Tā kā jums ir uniforma un atšķirības zīmes, tad nedrīkst aizmirst arī to, ka jūs pārstāvat Latvijas jūrniecību un, protams, Liepājas Jūrniecības koledžu,” sacīja V. Dreimanis.

LJK direktors aicināja jauniešus Lietuvā un Portugālē apgūt zināšanas un pieredzi, kurā dalīties pēc atgriešanās mājās. “Ir jāredz pasaule ne tikai no kuģa klāja, bet arī apmeklējot citas mācību iestādes, ir jāsaprot, kādas tendences jūrnieku izglītībā ir citviet pasaulē. Jūsu atsauksmes būs pamats turpmākai sadarbībai ar konkrētām valstīm. Galvenais šajā pieredzes apmaiņā ir iegūt kvalitatīvas zināšanas un praktiskās iemaņas,” uzsvēra direktors.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu vadītāja Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka audzēkņi tika izraudzīti konkursa kārtībā, ņemot vērā vairākus pamatkritērijus: labas akadēmiskās sekmes, akadēmisko parādu neesamība, uzvedība, kā arī bija jā sagatavo motivācijas vēstule un CV angļu valodā. J. Zalomova uzsvēra, ka projekta galvenais mērķis bija dot iespēju audzēkņiem izmantot iegūtās teorētiskās zināšanas praksē starptautiskā vidē. “Audzēkņi nostiprināja atbilstoši izvēlētajai profesijai iegūtās teorētiskās zināšanas, prasmes un iemaņas, kas nepieciešamas kvalifikācijas celšanai, iepazīna atšķirīgu kultūru un uzlaboja valodas un komunikācijas prasmes.” Tam piekrit arī paši praktiskanti.■

Indra Grase,

Liepājas Jūrniecības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste





"ENKURA" JUBILEJAS SEZONA

2016. gadā jūrnieceības nozares konkurss vidusskolēniem "Enkurs" notika jau desmito reizi. Konkurss "Enkurs" rīko un jau tradicionāli atbalsta Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrnieceības savienība, "Novikontas" Jūras koledža, "LAPA Ltd", Latvijas Jūras akadēmija, Jūras spēku Krasta apsardzes dienests, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, "Tallink Latvija", "BSM Crew Service Centre", "Norbulk Shipping", "Duna Marine Shipmanagement", "Atlas Services Group", "LAT B.G.I.", "OSM Crew Management Latvia", bet jubilejas gadā sponsoriem pievienojās arī "Latvijas kuģniecība" un "Scandinavian Ship Services".

Par godu jubilejai konkursa organizētāji iedibināja jaunu tradīciju – dāvināt "Enkura" karogu tām skolām, kuras konkursā piedalās jau desmito reizi, un 2016. gadā "Enkura" karogu saņēma Bauskas Valsts ģimnāzija, Brocēnu vidusskola, Rojas vidusskola un Rīgas Ķengaraga vidusskola.

Aizvadīto desmit gadu laikā konkurss kļuvis populārs jauniešu vidū, līdzās tām četru vidusskolu komandām, kuras konkursā piedalās jau desmit gadu, startam piesakās aizvien jaunas. Pavisam iepriekšējo deviņu gadu laikā konkursā piedalījušās 32 skolu komandas un 1580 skolēnu.



2016. gadā konkursā pirmo vietu ieguva Liepājas Valsts 1. ģimnāzija, otro – Bauskas Valsts ģimnāzija, trešo – Madonas Valsts ģimnāzija, kas ieguva arī "Novikontas" simpātiju balvu. No uzvarētājiem pavisam nedaudz atpalika Alūksnes Valsts ģimnāzija un Rēzeknes 5. vidusskola.

Konkursa fināls tradicionāli notika Latvijas Jūras akadēmijā, konkursa uzdevumus sagatavoja un tiesnešu lomā iejutās akadēmijas studenti, no kuriem liela daļa paši savulaik bijuši "Enkura" dalībnieki.

No katras atlasē kārta finālā iekļuva četras labākās komandas, tātad pavisam bija divpadsmit finālisti, kuri mērojās spēkiem kuģa vadīšanā, izmantojot komandtiltiņa trenāžieri, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, ziņojuma nodošanā ar signālkarogiem, kā arī sēja mezglus, izgatavoja un meta sviedlīni un demonstrēja zināšanas par jūrniecības satiksmes noteikumiem – COLREG. Neizpalika tradicionālā virves vilkšana un studentu sagatavotā jautrā stafete.

Citus gadus labākās komandas fināla tabulā citu no citas nereti šķīra tikai punktu desmitdaļas, bet šoreiz favorīti no sekotājiem atrāvās pārliecinoši: liepājnieki uzvarēja ar 78,35 punktiem, baušķenieki sakrāja 70,8 punktus, alūksnieši pirmo trijnieku noslēdza ar 58,55 punktiem. Pirmajā sešniekā vēl iekļuva Rēzeknes Valsts 1. ģimnāzija (52,3), Jelgavas Valsts ģimnāzija (47,5) un Jaunpiebalgas vidusskola (43,75).

2016. gada vasarā vidusskolu beidza 103 no desmitās sezonas "Enkura"





dalībniekiem, un daļa no viņiem nopietni apsvēra domu par mācīšanos kādā no Latvijas jūrniecības mācību iestādēm, lai kļūtu par jūras virsniekiem. Ik gadus augstākajās jūrniecības mācību iestādēs iestājas ap 20 bijušo *enkuriešu*. Pirmo konkursu dalībnieki jau strādā par kuģu stūrmaņiem vai mehāniķiem.

Jūnija sākumā trīs uzvarētājas komandas saņēma galveno balvu un devās braucienā ar "Tallink Latvija" pasažieru prāmi "Izabelle" uz Stokholmu.



Atbildot uz jautājumu, kas tad ir galvenais stimuls piedalīties konkursā, uzvarētāji liepājnieki atzina, ka tā esot iespēja ļoti interesanti pavadīt laiku, laba kompānija, iespēja uzzināt interesantas lietas par jūrniecības nozari un, protams, galvenā balva – kruīzs uz Stokholmu visai komandai! Liepājas Valsts 1. ģimnāziju šogad absolvē četri konkursa dalībnieki, no kuriem divi gatavojas startēt uz Latvijas Jūras akadēmiju.

Jau otro gadu viena no konkursa dalībniecēm komandām saņem speciālu balvu,

ko iedibinājusi "Novikontas" Jūras koledža. Simpatiju balva ir izbrauciens ar koledžas ātrgaitas kuteri, kā arī iespēja izmēģināt lēcieni no augstuma ūdenī. Šī balva tiek piešķirta tai skolai, kuras *enkurieši* vislabāk apliecinājuši spēju strādāt komandā, un šoreiz tie bija Madonas Valsts ģimnāzijas puīši.

UZ "ENKURA" STIPENDIJĀM VARĒS PRETENDĒT ARĪ CITI LABĀKIE JŪRNICĪBAS AUGSTSKOLU STUDENTI

Diemžēl 2016. gadā Latvijas Jūras akadēmijā iestājās tikai seši jaunieši, kas piedalījušies jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem "Enkurs".

Jāņem vērā, ka 2016. gadā akadēmijā vispār pieteicās mazāk studēt gribētāju nekā iepriekšējos gados. Uzņemti 87 topošie kuģu vadītāji (pēdējos gados parasti 100–110), 25 kuģu mehāniķi (agrāk 60) un deviņi kuģu elektromehāniķi



(iepriekš 40 katru gadu).

Nemot vērā radušos situāciju, "Enkura" stipendiju komisija lēma, ka turpmāk pretendēt uz stipendiju varēs arī citi labākie jaunie studenti. Tomēr *enkuriēši* saglabās priekšrocības: izvērtējot stipendiju pretendētus pirmajam semestrim, kad vērā tiek ņemti centralizēto eksāmenu rezultāti, konkursa dalībnieki papildus saņem 1,5 balles. Piemēram, ja centralizētā eksāmena vidējā



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs

Jānis Krastiņš sveic "Enkura" stipendiātus

Mihailu Serovu un Jāni Valdemāru Eliasu.

atzīme (matemātikā un latviešu valodā) ir 7,5, tad *enkurietim* tiek rēķinātas 9 balles. Ja vienāds ballu skaits ir "Enkura" dalībniekam un kādam citam studentam, tad priekšroka ir konkursantam.

2016. gada pirmajā semestrī stipendiju saņēma divi bijušie "Enkura" dalībnieki – topošie kuģu vadītāji Jānis Valdemārs Eliass no Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas un Matiss Ciekals no Ventspils 4. vidusskolas. Tā kā neviens *enkuriētis* nav izvēlējis ne kuģu mehāniķa, ne elektromehāniķa specialitāti, stipendiju saņems topošais mehāniķis Vladislavs Gavrilovs no Jelgavas 5. vidusskolas un elektromehāniķis Mihails Serovs no privātskolas "Evrika", kuriem centralizēto eksāmenu vidējā atzīme ir 8,5.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības vadītājs Igors Pavlovs informēja komisiju, ka tiek palielināts stipendijas apmērs: šogad katrs stipendiāts saņems 85 eiro mēnesī, bet vēlāk stipendija pieaugs līdz 100 eiro mēnesī.

SĀKUSIES GATAVOŠANĀS KONKURSAM "ENKURS 2017"

2016. gada novembra sākumā Latvijas Jūras administrācijā tikās konkursa "Enkurs" organizatori, lai izvērtētu, kā veicies iepriekšējā sezonā, un lemtu par nākamo. Kaut gan pēc desmitās sezonas Jūras akadēmijas studentu pulks papildinājies tikai ar sešiem konkursa dalībniekiem (iepriekšējos gados bija ap 20), visi konkursa atbalstītāji pauda gatavību turpināt sadarbību un pieņēma lēmumu uzsākt gatavoties konkursam "Enkurs 2017".

Vairāki sanāksmes dalībnieki atgriezās pie jautājuma par jaunu skolu piesaisti konkursam. Rīkotāji nolēma stingrāk izvērtēt līdzšinējo konkursa dalībnieku



motivāciju un apsvēra iespēja nepieciešamības gadījumā rīkot reģionālās atlases kārtas.

“Novikontas” Jūras koledžas pārstāvis Jānis Sticenko puda gatavību prezentēt konkursu, tiekoties ar skolēniem Latvijas skolās, kuras līdz šim konkursā vēl nav piedalījušās. Savukārt Ilze Bērziņa no “Latvijas kuģniecības” uzsvēra, ka kuģniecība varētu iesaistīties konkursā ne tikai kā sponsors, bet arī organizators, un tā varētu būt iespēja nākotnē veidot vēl vienu atlases kārtu.

“NOVIKONTAS” PĀRSTĀVJI TIEKAS AR SKOLU JAUNIEŠIEM

“Novikontas” Jūras koledža aktīvi iesaistījusies jūrnieceības nozares popularizēšanā skolu jauniešu vidū. Kopš 2015. gada janvāra koledžas pārstāvji apmeklējuši 50 vidusskolas visā Latvijā, tai skaitā Rēzeknē, Daugavpilī, Valkā, Madonā un citur. Vidusskolēni tiek informēti par jūras virsnieka profesiju, par iespējām to apgūt, par profesijas perspektīvām.



“Mūsu mērķis nav par katru cenu panākt, lai jaunieši izvēlētos mācības “Novikontas” koledžā. Mēs cenšamies viņus ieinteresēt par mūsu profesiju un mēģinām lauzt stereotipus. Vidusskolēni bieži jautā, cik ilgs laiks ir jāpavada jūrā un cik garš atvaļinājums pēc tam pienākas, jo maldīgi tiek uzskatīts, ka jūrnieki nemaz neredz savas ģimenes. Ļoti aktuāls jautājums, ko mums uzdod: vai uz kuģiem ir internets? Stāstām un skaidrojam, kāda tad reāli ir jūrnieka dzīve. Saprotam, ka jauniešiem ir pārāk maz informācijas par jūrnieka profesiju,” uzsver “Novikontas” Navigācijas departamenta vadītājs Jānis Sticenko.■

Sarma Kočāne



KONKURSS “OSTA PILSĒTAI”

Rīgas brīvostas pārvaldes (RBP) rīkotā ikgadējā skolēnu / studentu zinātnisko darbu konkursa “Osta pilsētai” ietvaros veiktā jauniešu aptauja liecina, ka vairāk nekā trešdaļa (38%) aptaujāto pirms izvēles veikšanas par studijām konsultējās ar ģimeni, savukārt 32% lēmumu par studiju virziena izvēli pieņem paši. Vienlīdz bieži (11%) tiek ņemts vērā draugu un skolotāju vai pasniedzēju viedoklis, un tikai 8% jauniešu meklē iespēju par savu izvēli konsultēties ar potenciālo darba devēju. Konkursa mērķis ir veicināt Rīgas brīvostas pienesuma Latvijas ekonomikai apzināšanu, analīzi un nākotnes iespējas, iesaistot mērķtiecīgākos un spējīgākos Latvijas studentus. Jaunieši tika aicināti meklēt un rast jaunas, starpnozaru disciplīnās balstītas idejas ostas konkurētspējas celšanai.

Pētījums atklāj, ka visbiežāk (60%) studiju virziena izvēle tiek balstīta uz patiesu interesi par profesiju, 20% aptaujāto kā svarīgu apsvērumu min izvēlēto virziena saistību ar mācību priekšmetiem, kas skolā labi padevušies. Tikai pēc tam kā arguments minēts potenciālais atalgojums profesijā (11%), bet 9% savu izvēli balstījuši uz draugu un paziņu ieteikumiem.

Rīgas brīvostas pārvaldes konkursa “Osta pilsētai” ietvaros rīkotajā aptaujā piedalījās 397 respondenti no visas Latvijas.

Teju 74% Latvijas jauniešu plāno strādāt profesijā atbilstoši iegūtajai izglītībai. “Studijas Transporta un sakaru institūtā izvēlējos, balstoties uz ieliktajiem pamatiem jūrskolā. Nolēmu iegūt zināšanas par ostas darbību un savu profesiju saistīt ar kravām, ostu un kuģiem. Kā jau katram studentam, arī man ir darbiņš, kur strādāju papildus mācībām, bet, kad viss būs apgūts, protams, došos atbilstošas darba vietas meklējumos,” ir pārliecināta Rīgas brīvostas pārvaldes studentu konkursa “Osta pilsētai 2015” uzvarētāja Zane Narnicka.

“Šis ir jau devītais konkurss “Osta pilsētai” vispār un piektais studentiem. Liels gandarījums, atskatoties uz konkursa ietvaros paveikto, ir par to, ka šo gadu laikā ir izdevies par ostu ieinteresēt daudz jauniešu – gan skolēnus, gan studentus. Īpašs prieks redzēt dalībniekus, kas konkursā piedalās atkārtoti, turpinot piedāvāt ostai jaunas un svaigas idejas,” studentu sniegumu vērtē žūrijas priekšsēdētāja Anita Leiškalne.

Otrajā vietā ierindojās Latvijas Jūras akadēmijas studentes Līga Buša un Ksenija Līgina. Meitenes prezentēja ideju par sašķidrinātās dabasgāzes termināļa izbūves iespējām Rīgas brīvēstā. Savukārt

UZZIŅAI

Kā liecina RBP veiktā aptauja, bieži vien studiju virziena un mācību iestādes izvēli nosaka praktiski apsvērumi. Vairāk nekā pusei respondentu (60%) būtiska ir budžeta vietu pieejamība. Arī dzīvesvietai ir svarīga nozīme, to lēmuma pieņemšanas brīdī ņem vērā 56% aptaujāto. Interesanti, ka vairākums (70%) RBP konkursa “Osta pilsētai” aptaujāto uzskata, ka studijas vēlams sākt uzreiz pēc vidusskolas izglītības iegūšanas.



Konkursa uzvarētāji kopā ar žūriju.

trešo vietu izcīnīja Rīgas Biznesa skolas studenti Kārlis Jonāss un Mārtiņš Šmits, kuri Rīgas brīvostas konkurētspējas celšanai piedāvāja realizēt dalīšanās ekonomikas platformas izveidi ostas uzņēmumu savstarpējai ciešākai sadarbībai.

Konkurss notika divās kārtās. Pirmajā kārtā studenti iesniedza zinātniskās pētniecības darbus par dažādiem ar ostu saistītiem tematiem, īpaši uzsverot, ka šogad Rīgas brīvostas pārvaldes konkursa virstēma ir ostas pienesums Latvijas ekonomikai. Finālā risinājās komandu sacensība: labāko darbu autori prezentēja un aizstāvēja savas idejas kompetentas žūrijas

priekšā, kuras sastāvā bija žūrijas priekšsēdētāja Rīgas brīvostas pārvaldes Sabiedrisko attiecību departamenta direktore Anita Leiškalne, MBA, Dipl. oec, Rīgas Tehniskās universitātes Starptautisko programmu nodaļas vadītājs Modris Ozoliņš, Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes profesors Māris Purgailis un Dr. sc. ing., profesors, Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.■

IEGUVUMS – “LATVIJAS KUĢNIECĪBA” IR DZĪVA

Latvijas jūras kuģniecība reiz bija tas lielais un gardais kumoss, kurā izdevās iekosties neatkarību atguvušajai Latvijai. Kuģniecības flotē bija 104 transporta kuģi ar kopējo kravnesību vairāk nekā viens miljons tonnu, no tiem vairāk nekā puse bija tankkuģi, piedevām flote pelnīja valūtu, kas deviņdesmito sākumā bija milzīga vērtība. Dolārs tolaik un tagad ir divas dažādas lietas. Latvijas jūras kuģniecību pārdēvēja par “Latvijas kuģniecību”, un patiesībā tūlīt arī iesākās tās privatizācijas sāga, neskatoties uz to, ka tikai 1994. gada maijā satiksmes ministrs Andris Gūtmanis izdeva pavēli par LK privatizāciju.

Privatizācijas procesa sākumā LK bija lielākais Latvijas uzņēmums. Latvijas lielāko uzņēmumu pamatkapitāli privatizācijas sākumā: “Latvijas gāze” – 40 miljoni latu, “Latvenergo” – 92 miljoni latu, “Ventspils nafta” – 104 miljoni latu, “Latvijas kuģniecība” – 200 miljoni latu. LK arī bija vienīgais Latvijas uzņēmums ar pasaules slavu – LK tankkuģu flote pēc kravnesības bija pirmajā desmitniekā pasaulē, bet ietekmīgais “Lloyd’s List” 1997. gadā LK ierindoja 19. vietā starp lielākajām pasaules kuģošanas kompānijām. Lai nezaudētu pozīcijas, vajadzēja atjaunot floti, bet Latvijas patrioti pēdējās, kuri sēdēja valdībā, to neļāva darīt, lai spiestu uz leju kuģniecības vērtību un uzņēmumu varētu privatizēt par sviestmaizi. Cits pēc cita izgāzās četri LK privatizācijas mēģinājumi un krita divas valdības, līdz 2002. gadā tika izstrādāts privatizācijas modelis, kas paredzēja, ka LK akcijas tiks pārdotas divās brīvās izsolēs par sertifikātiem un naudu. Tajā pašā gadā “Ventspils nafta” LK arī noprivatizēja, bet kompāniju gaidīja nemierīgi laiki un pat karš divās frontēs. Miers iestājās tikai 2010. gadā, kad varu Ventspilī un LK pārņēma “Vitol Group”.

Lai arī Latvijas uzņēmumi kontroli LK ir zaudējuši uz mūžu, labā ziņa ir tā, ka LK ir dzīva un sekmīgi strādā. Tai pieder 16 kuģi vidēja izmēra un *handy* tankkuģu segmentos, un tā nodrošina darbu vairāk nekā 1300 profesionāliem un augsti kvalificētiem jūrniekiem

no Latvijas. LK meitas uzņēmums “LSC Shipmanagement” papildus tehniski pārvalda vēl septiņus kuģus, kopumā vadot 23 kuģu lielu floti. LK flotes vidējais vecums ir astoņi gadi. Visi kuģi saņēmuši ISM (International Safety Management) sertifikātus.





TENDENCES PASAULES JŪRNICĪBAS NOZARĒ NĀKAMAJĀ DESMITGADĒ

“IHS Maritime & Trade” ekspertu komanda Londonā 2016. gadā nākusi klajā ar pētījumu “IHS Global Maritime Trends”, nosaucot piecas galvenās tendences, kas turpmākajos gados ietekmēs jūrniecības nozari pasaulē. Pētījuma mērķis ir parādīt reālo situāciju, lai varētu kritiski izvērtēt nozares iespējas un izredzes, kā arī palīdzētu plānot darbību, kas uzlabotu jūrniecības nozares finanšu ieguldījumu, biznesa un darba efektivitātes stratēģisko plānošanu nākamo desmit gadu laikā.

“IHS Maritime & Trade” pētījums balstīts uz plašu datu bāzi un statistikas, kā arī vispusīgas informācijas analīzi un kritisku izvērtējumu.

“Šajā turbulences un bezprecedenta laikā arī jūrniecības sektorā notiek ievērojamas pārmaiņas,” uzsver “IHS Maritime & Trade” galvenais analītiķis Ričards Kleitons. “Izpratne par to, kā nozare attīstīsies, reaģējot uz ekonomikas, politikas, demogrāfijas un tehnoloģiju tendencēm, kāda nākotnē būs kuģubūve, kādi būs kravu maršruti un kāda būs jūrniecība – to visu ir ļoti svarīgi zināt, lai veidotu nākotnes jūrniecības stratēģiju.”

TENDENCE NR. 1: VAIRS NEBŪS PREČU SUPERPIEPRASĪJUMA

Lielākajā daļā jaunattīstības valstu turpināsies ekonomiskā lejupslīde, IHS prognozē nākamajā desmitgadē ilgstošu preču cenu vājumu. Ogļu, dzelzsrūdas un jēlnaftas cenas, visticamāk, tuvāko gadu laikā saglabāsies zemas.

Vairumam kravu nosūtītāju salīdzinoši mazā tirgus pieprasījuma dēļ, kas saglabāsies nākamajos piecos līdz desmit gados, un jo īpaši tas attiecas uz beramkravu sektoru, būs lēna izaugsme. Cenu vājums ietekmēs lielāko daļu pasaules flotes, jo tā ir diezgan jauna, tāpēc maz iespēju samazināt jaudu. Ne-daudz labāk varētu klāties *panamax* tipa ogļu un graudu kuģiem.

Iznēmums ir tankkuģu flote, kas vismaz īstermiņā paliks spēcīga. Lai gan zemās naftas cenas sekmēs lielāku patēriņu, IHS prognozē, ka kopējais globālais naftas pieprasījuma pieaugums līdz 2040. gadam būs vidēji tikai 0,6 procenti gadā.

“IHS Maritime & Trade” analītiķi paredz, ka lielākā daļa ražotāju koncentrēsies uz savas tirgus daļas saglabāšanu, bet kopumā tirgus piedzīvos pieprasījuma samazināšanos, kas jāņem vērā, plānojot flotes jaudas, it īpaši beramkravu sektorā, kurš



pēdējo desmit gadu laikā bija pieradis pie ievērojama pieprasījuma pieauguma un flotes izaugsmes. Tāpat analītiķi prognozē, ka joprojām saglabāsies pieprasījums pēc energoresursiem, jo īpaši Klusā okeāna reģionā, tāpat arī pēc jūras pārvadājumiem šajā segmentā, tomēr uz superpieprasījumu arī te nav pamata cerēt.

TENDENCE NR. 2: ĶĪNAS LEJUPSLĪDE SAMAZINA KUĢOŠANAS JAUDAS

Pēc milzīgā attīstības lēciena, ko iepriekšējos gados piedzīvoja Ķīna, tagad iestājusies lejupslīde, kas arī 2016. gadā mazinās Ķīnas iekšzemes pieprasījumu, bet nestabilā pasaules ekonomiskā izaugsme nozīmē to, ka Ķīna nevar cerēt uz atvēršanos, palielinot savu eksportu.

IHS prognozē, ka Ķīnas IKP no 7,3% 2014. gadā, visticamāk, noslīdēs līdz 6,3% 2016. gadā un vēl atsitieni piedzīvos 2017. gadā.

Ar valdības kontrolētajiem tērauda ražotājiem Ķīna cer atvieglot kuģubūves nozari, padarot to konkurētspējīgāku citu Āzijas reģiona kuģu būvētāju vidū. Tomēr tas varētu glābt tikai lielos kuģu būvētājus, bet mazākie, visticamāk, nespēs izdzīvot, jo īpaši tie, kas specializējas beramkravu kuģu būvniecībā. Tieši tāpat grūti būs izdzīvot tām Ķīnas kuģošanas kompānijām, kuras specializējušās beramkravu pārvadājumos.

Labas izredzes Ķīnas kuģniecībai saglabājas konteinerkravu pārvadājumos, jo paredzams, ka 2016. gadā pārvadājumu apjoms maršrutos uz ASV pieaugs par 8%, bet uz Eiropu par 6%.

Analītiķi secina, ka sakarā ar Ķīnas pieprasījuma lejupslīdi lielākajai daļai biznesa vienkārši jārēķinās ar jauno ekonomisko realitāti.

TENDENCE NR. 3: IRĀNAS SANKCIJU ATCELŠANA IR POZITĪVS SIGNĀLS PASAULES KUĢNIECĪBAI

Paredzams, ka sankciju atcelšana globālajām piegādēm līdz 2016. gada beigām pievienos aptuveni pusmiljonu barelu naftas dienā.

Irānas naftai vajadzētu vēl vairāk pazemināt jau tā zemās naftas cenas, tā palielinot pieprasījumu pēc naftas, gāzes un naftas produktiem un tādējādi palīdzot pasaules kuģošanai kopumā.

TENDENCE NR. 4: VAIRĀK INFORMĀCIJAS, MAZĀK PROBLĒMU

Kravu nosūtītāji arvien vairāk labuma gūst no pieaugošās informācijas pieejamības, kuģniecības datu analīzes, kas rada lielāku skaidrību par tirgus un cenu tendencēm.

AIS (automātiskā identifikācijas sistēma), satelītu izvietojums, kas ļauj sekot kuģu kustībai, integrēta datu apstrāde – tas viss palīdz precīzāk plānot kravu pārvadājumu maršrutus un laiku.



Lielu palīdzību kuģošanas biznesam sniedz zinātniskās pētniecības institūti un kompānijas, kas veic tirgus izpēti un datu analīzi, tas kuģošanas biznesam ļauj mazināt riskus, identificēt problēmas un saskatīt iespējas, lai plānotu nākotni.

“Tā kā jūrniecības nozares analītiķu prognozes kļūst precīzākas, jūras kravu pārvadājumu business var darboties daudz produktīvāk, piemēram, izvēloties ideālus maršrūtus, kas ļauj kļūt arvien konkurētspējīgākiem. Savukārt investoriem iegūtā analītiskā informācija ļauj mazināt riskus savu līdzekļu ieguldīšanā. Lai gan analītiķi nevar kļēdēt visas neskaidrības, ko rada politiskie risinājumi, piemēram, naftas embargo, tas tomēr ļauj spēles dalībniekiem ar lielāku pārliecību skatīties nākotnē, rīkoties mērķtiecīgi un pārvērst problēmas par iespējām,” uzsver pētījuma autori.

TENDENCE NR. 5: DEMOGRĀFISKĀS PĀRMAIŅAS ILGTERMIŅĀ

Pārmaiņas pasaules iedzīvotāju pieauguma tempos un ekonomiskā izaugsme jaunattīstības tirgos ilgtermiņā nākamajā desmitgadē ietekmēs jūrniecības nozari.

Āzijas, Āfrikas un Latīņamerikas vidusšķiras augošais pieprasījums pēc pirmās nepieciešamības precēm un importa produkcijas būtiski ietekmēs ekonomikas izaugsmi šo reģionu valstīs.

UZZIŅAI

IHS (NYSE: IHS) ir vadošais neatkarīgu ekspertu birojs. Tas ir analītiskās informācijas avots, kas veido šodienas biznesa ainu un nākotnes prognozes, sniedzot konsultācijas vairāk nekā 150 valstīs visā pasaulē.

Preču pieprasījums šajos reģionos ilgtermiņā ietekmēs arī jūrniecības nozari un veicinās konteinerkravu pārvadājumus.

Arvien lielāki konteinerkuģi, kas ienāks jūras kravu pārvadājumu tirgū, prasīs papildu investīcijas ostās, lai uzlabotu infrastruktūras un tehnoloģiju pakalpojumus, nodrošinot efektīvas kravu plūsmas.

Lai nākotnē pārliecinātu jaunatni izvēlēties kādu no jūrnieka specialitātēm, kuģiem jākļūst tehnoloģiski modernākiem un kuģniecībai jāspēj integrēt jaunas tehnoloģijas.

“Kuģniecības nozarei ir svarīgi saprast, kā nākamajā desmitgadē attīstīsies pasaules ekonomika, būt informētai, kas un kā mainīsies, un atbilstoši tam plānot darbību. Tas kuģniecības nozarei ir daudz vērtīgāk un pamācošāk, nekā pētīt tikai ar kuģiem saistītās tirgus pārmaiņas. Tikai apzinoties globālos procesus un liekot lielāku uzsvāru uz inovatīviem risinājumiem, kuģniecības nozare spēs sekmīgi strādāt nākamajā desmitgadē,” secina “IHS Maritime & Trade” galvenais analītiķis Ričards Kleitons.■



VIENKĀRŠOS JŪRNIKU SERTIFICĒŠANAS PRASĪBAS

2016. gada 19. janvārī valdība pieņēma grozījumus Jūrnieku sertificēšanas noteikumos, kas vienkāršos vairākas līdz šim spēkā esošās prasības, kā arī novērsīs praksē konstatētās problēmas attiecībā uz lietoto terminoloģiju.

Jaunajos grozījumos regulēts jautājums par kvalifikācijas sertifikāta apmaiņu, ja mainijies jūrnieka vārds un uzvārds, tāpat tiek noteikts, ka jūrniekam kvalifikācijas sertifikāts jāizņem gada laikā no tā izsniegšanas dienas.

Tiek noteikti atvieglojumi kvalifikācijas “tāljūras radio operators” un “piekrastes radio operators” saņemšanai, ja jūrnieks iepriekš ir saņēmis kādu no radiosakaru personāla kvalifikācijām, tāpat vairākām citām kvalifikācijām atviļņota prasība par pēdējā gada laikā pabeigtiem Satiksmes ministrijas sertificētiem kvalifikācijas uzturēšanas kursiem – turpmāk būs nepieciešams minētos SM sertificētos kursus pabeigt reizi piecos gados.

Tāpat automātiski varēs saņemt kvalifikācijas sertifikātu “kapteinis uz kuģiem, mazākiem par 200 BT”, ja jūrniekam būs derīgs VAS “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra izsniegts kuģu vadītāja kvalifikācijas sertifikāts ar atsauci uz Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW) Kodeksa A-II/1 vai A-II/2 standartu. Tiek arī samazinātas jūras cenza prasības dažādu kvalifikāciju saņemšanai. Līdz ar grozījumiem tiek precizēts dokumentu uzskaitījums, kuri jāglabā arhīvā, kā arī atbilstoši reālajai praksei pārstrādātas atsevišķu noteikumu normu redakcijas.■

STĀJAS SPĒKĀ IMDG KODEKSA JAUNĀ VERSIJA 37-14

2016. gada 1. janvārī stājās spēkā Starptautiskā jūras bīstamo kravu kodeksa IMDG jaunākās prasības, kas ietvertas izdevumā 37-14. Galvenās izmaiņas paredz jaunu, vienkāršotāku kodējumu izvietojanas un segregācijas prasību nodrošināšanai. Tāpat tiek pievienoti un dzēsti vairāki vielu vai materiālu veidi bīstamo vielu sarakstā, piemēram, spuldzes tiek svītrotas no bīstamo kravu saraksta. Saskaņā ar starptautiskajām prasībām ostu termināļu un/ vai loģistikas komersanta darbiniekiem, kas ikdienas pienākumu veikšanai tiek iesaistīti bīstamo iepakoto kravu aprītē, jābūt apmācītiem saskaņā ar IMDG kodeksa prasībām un termināļa specifiku.■



IMO CIRKULĀRS DROŠĪBAS PRASĪBU IEVĒROŠANAI BERAMKRAVU PĀRVADĀJUMOS

IMO Jūras kravu un konteineru pārvadāšanas apakškomiteja, kas izskata ar dažādu kravu pārvadāšanas drošības prasību ievērošanu saistītus jautājumus (*Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers, CCC*), izdevusi informatīvu cirkulāru, kas vērs beramo kravu pārvadātāju, apkalpojošo termināļu un piegādātāju uzmanību uz drošības prasību ievērošanu beramām kravām ar risku sašķidrināties jūras pārvadājuma laikā. Tiek vērsta uzmanība uz to, ka IMSBC kodeksa prasības ir saistošas un atbildīgajām pusēm jānodrošina to ievērošana, lai nākotnē izvairītos no jūras negadījumiem. Cirkulārs pieejams IMO mājas lapā.■

PUBLICĒTS JAUNĀKAIS PĒTĪJUMS PAR JŪRNIKU DARBA TIRGU

BIMCO un ICS Darbaspēka ziņojumā (*Manpower Report*), kas iesniegts Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (IMO), izteikta prognoze, ka jau tuvāko piecu gadu laikā kuģošanas nozari sagaida nopietna problēma – jūrnieku trūkums. Ziņojumā norādīts, ka pašlaik pietrūkst aptuveni 16 500 jūras speciālistu (2,1%), bet 2025. gadā pasaules tirdzniecības flotē jau būs 147 500 jūrnieku deficīts. Lai gan pēdējos piecos gados nozare guvusi labus panākumus un virsnieku skaits stabili pieaug, tomēr vadības līmenī speciālistu trūkst, īpaši uz specializētajiem kuģiem, piemēram, gāzvedējiem, ķīmijas un SDG kuģiem.

Ziņojumā arī norādīts, ka šobrīd ir par aptuveni 119 tūkstošiem ierindas jūrnieku vairāk, nekā pieprasa tirgus, un kopš 2010. gada pieprasījums šajā sektorā palielinājies tikai par 1%.

Jaunums ir tas, ka Ķīna, visticamāk, ir apsteigusi Filipīnas kā lielākais jūrnieku piegādātājs starptautiskajam darba tirgum, lai gan Filipīnas vēl joprojām tiek uzskatītas par lielāko piegādātāju. Iespējams, tas tāpēc, ka starptautisko kuģošanas sabiedrību dati liecina, ka ķīniešu jūrniekiem lielā mērā ir ierobežota pieeja starptautiskajam jūrnieku darba tirgum. Vēl jūrnieku darba tirgu piepilda Krievijas, Ukrainas un Indijas jūrnieki. Pētījuma autori uzsver, ka BIMCO un ICS cieši sadarbojas, lai veidotu noderīgu un padziļinātu analīzi par jūras darbaspēka tendencēm. Šo informāciju droši var lietot nozares speciālisti.

Ziņojumā arī norādīts, ka nav iespējams sniegt nekādas garantijas, ka nākotnē pasaules flotē būs bagātīgs jūrnieku pieplūdums.■

UZZIŅAI

BIMCO un ICS (Starptautiskā Kuģniecības kamera) Darbaspēka ziņojums ir plašākais pētījums par kuģniecības nozares darbaspēku, kas kopš 1990. gada tiek publicēts reizi piecos gados. Tā ir arī prognoze par iespējamo piedāvājumu un pieprasījumu nākamo piecu līdz desmit gadu laikā. Jaunajā ziņojumā ietverti 2010.–2015. gada dati.



NEŽĒLĪGA STATISTIKA ATSPOGUĻO SITUĀCIJU

2015. gadā Oksfordas universitātes zinātnieki pabeidza pētījumu par nāves gadījumiem uz britu tirdzniecības kuģiem laika posmā no 2002. līdz 2012. gadam. Pētījums tika veikts sadarbībā ar Lielbritānijas Jūras izmeklēšanas nodaļu, kas nodrošināja piekļuvi negadījumu statistikai un izmeklēšanas rezultātiem. Lūk, daži fakti, ko sniedz pētījums.

Kopumā pētījumā tika iekļauti 66 bojā gājuši jūrnieki, no kuriem 49 gāja bojā kuģu avārijās, pieci izdarīja pašnāvību, bet 12 nāves gadījumiem bija dažādi iemesli – četri jūrnieki noslika, septiņi pazuda jūrā, viens nomira no heroīna pārdozēšanas.

Bojā gājušie jūrnieki bija vecumā no 19 līdz 65 gadiem, vidējais bojā gājušo vecums bija 40 gadu.

47% jeb 31 bojā gājušais bija britu jūrnieks, 17 citu Eiropas valstu, 16 Āzijas, bet viens nenoskaidrotas valsts piederības jūrnieks. 98% bija vīrieši.

Galvenais nāves cēlonis bija traumas, sekoja noslīkšana, pazušana jūrā, saindēšanās ar dūmiem un nosmakšana slēgtās telpās un citi iemesli.

58% nāves gadījumu notika jūrā. Trijos gadījumos cēlonis bija kuģa katastrofa, 46 – nelaimes gadījums. Visbiežāk nelaimes gadījumi ar letālu iznākumu notikuši tauvošanās operāciju laikā, strādājot ar trosēm, seko kritieni uz kuģa un kritieni pāri bortam.

Ziņojums liecina, ka septiņi nelaimes gadījumi ar letālu iznākumu notikuši, jūrnikiem esot alkohola reibumā, cēlonis 49% letālo nelaimes gadījumu bijusi darba drošības noteikumu neievērošana, 37 gadījumos par nāves iemeslu tiek minēts cilvēka faktors. No piecām apstiprinātajām pašnāvībām trīs izdarītas pakaroties, divas – izlecot pāri bortam. Lai gan vairākus no 12 nāves gadījumiem, kad jūrnieki atrasti noslikuši vai pazuduši jūrā, pētnieki sliecas uzskatīt par pašnāvību, tam nav drošu pierādījumu. Vairākos gadījumos ir aizdomas par iespējamu slepkavību, kam arī nepietiek pierādījumu.

No 2002. līdz 2012. gadam nāves gadījumu skaits uz britu tirdzniecības kuģiem pieaudzis par 4,7%. Visaugstākais letālu nelaimes gadījumu skaits ir bijis uz konteinerkuģiem, seko beramkravu kuģi, velkoņi un pasažieru kuģi. Letālu nelaimes gadījumu skaits jūrā bijis par 70% lielāks nekā, piemēram, lauksaimniecībā vai mežsaimniecības nozarē.■



ĪSO JŪRAS PĀRVADĀJUMU ATTĪSTĪBA NĀKOTNĒ



8th SHORTSEA-EURO
BREMEN 23-24 SEPTEMBER 2015

Eiropas līmeņa konferences “8th Shortsea Euro Conference” uzmanības centrā bija īso jūras pārvadājumu attīstības iespējas nākotnē, ņemot vērā pašreizējo tirgus situāciju. Īsajos jūras pārvadājumos Eiropā dominē Vācija, Nīderlande, Lielbritānija, Dānija un Beļģija, tāpēc konferencē tika demonstrēti dažādi pētījumi, situāciju raksturojumi un risinājumu kompleksi, par pamatu ņemot šo valstu situāciju īso jūras pārvadājumu jomā. Tika meklēti risinājumi, kā saglabāt jūras pārvadājumu spēju konkurēt ar sauszemes pārvadājumiem, aplūkoti apstākļi, kas negatīvi ietekmē “short sea” kuģošanas situāciju, piemēram, SECA, degvielas cenu kritums un Krievijas sankciju ietekme. Uzņēmumi, kuģu īpašnieki un Eiropas ostu pārvaldes demonstrēja risinājumus Centrāleiropas valstu jūras pārvadājumu tirgus stabilizācijai, un sarunu centrā bija arī Baltijas valstis. Viens no konferences secinājumiem bija tāds, ka lokālais arvien ātrākā tempā kļūst globāls, un īsa jūras pārvadājumiem tas ir liels izaicinājums.■

JŪRAS KRAVU PĀRVADĀJUMUS SKAR SMAGA KRĪZE

Kravu loģistikas analītiķis Džeimss Grejs brīdina, ka krīze jūras kravu pārvadājumos, īpaši beramkravu un konteinerkravu sektorā, kas šo biznesu nopietni skāra jau 2015. gadā, 2016. gadā turpinās padziļināties. Pagājušā gada nogalē bija dienas, kad balķeru frakts likmes noslīdēja zem trim tūkstošiem dolāru dienā! Bet kravu pārvadājumu kritums lielā mērā saistīts ar ogļu pieprasījuma samazināšanos un Ķīnas akciju krišanos. Vairāk nekā desmit gadus Ķīnas ekonomika auga milzīgos tempos, un tas veicināja pieprasījumu pēc izejvielu piegādes, ko lielā mērā realizēja starptautiskie jūras pārvadājumi.

Situācija jūras kravu pārvadājumos pasliktinās jau pēdējos divus gadus. Dž. Grejs uzskata, ka jāskatās patiesībai acīs un šī skarbā situācija ir kvalificējama kā vislielākais izaicinājums pasaules kuģniecībai kopš pagājušā gadsimta 30. gadu lielās depresijas. Lai gan jūras kravu pārvadājumu tirgus gaidīja, ka 2016. gads varētu nest pozitīvas pārmaiņas, pirmā ceturkšņa rādītāji neattaisnoja cerības.

Kas attiecas uz konteinerpārvadājumiem, jāatzīst, ka šajā segmentā krīzes iemesls ir tas, ka konteinerkuģu jauda jau tagad pārsniedz tirgus pieprasījumu, bet lielie starptautiskie konteinerpārvadājumu giganti apzināti veido savu stratēģiju, joprojām pasūtot arvien lielāku konteinerkuģu būvniecību. “The Wall Street Journal” analītiķi uzskata, ka šāda politika nodarīs ievērojamus zaudējumus konteinerkravu pārvadājumu biznesam kopumā: “Jaunākie ziņojumi par konteinerkuģu būves tirgu ļauj mums prognozēt, ka līdz 2019. gadam starptautiskajiem



jūras kravu pārvadājumiem pievienosies vairāk nekā sešdesmit *Ultra Large* konteinerkuģu (ULCV's), veidojot gandrīz 30% no pasaules konteinerkuģu jaudas. Un te nu ir vietā runāt par izdzīvošanas iespējām tiem kuģu īpašniekiem, kuru flotē nav un arī nebūs šādi giganti."



UASC konteinerkuģi, kuru kravnesība ir 18 800 TEU, izdala līdz pat 60% mazāk CO2 salīdzinājumā ar kuģiem, kas būvēti tikai pirms trim gadiem.■

KĀ KRĪZE IETEKMĒS JŪRNIĒKU DARBA TIRGU?

Sekojošā tam, kādas diskusijas globālajā telpā notiek par jūras kravu pārvadājumiem, jaunu kuģu būvniecību un krīzi pasaules tirgū, kas ietekmē šo biznesa sektoru, nākas secināt, ka vismazāk vēribas tiek veltīts jūrniekiem, bez kuriem starptautiskās jūras transporta funkcijas vispār nevarētu īstenot. Lai cik moderni ir jaunbūvētie kuģi, bez profesionāliem speciālistiem tie pagaidām vēl nevar iztikt, tāpēc ļoti nopietni vajadzētu diskutēt par to, kādu ietekmi krīze pasaules flotē atstāj uz profesionālas komandas komplektēšanu.

Kāds Londonas ostas locis un kapteinis ar divdesmit piecu gadu stāžu, kurš savā ikdienas darbā saskaras ar daudzu pasaules valstu kuģiem un jūrniekiem, uzbūvē visai drūmu ainu. Piemēram, matrožiem uz "Scottish Ferries" kuģiem alga ir mazāka par Lielbritānijā noteikto minimālo algu, un tas ir viens no iemesliem, kāpēc britu jaunieši neizvēlas apgūt jūrnieka profesiju un savu karjeru nevēlas saistīt ar darbu jūrā. Tā nu viena no pasaules lielākajām kuģošanas nācijām strauji noveco, un tas tiešām ir skumji.

Kuģu īpašnieki taupa naudu, tāpēc kuģa apkalpes kļūst skaitliski mazākas. Divas sardzes jau kļuvušas gandrīz par normu uz tuvsatiksmes kuģiem gan Eiropā, gan Āzijā, tāpēc nav jābrīnās, ka pārgurušu un sardzes laikā aizmigušu jūrnieku dēļ arvien vairāk kuģu avarē vai uzsēžas uz sēkļa. Eiropas Jūras institūts Londonā veic pētījumus par jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem, kas ļauj secināt, ka 21. gadsimtā, neskatoties uz starptautiskajām konvencijām un regulām, tie joprojām ir tālu no vēlāmā.■



KUĢU BŪVĒTĀJIEM PIENĀKUŠI GRŪTI LAIKI

Pētot jaunu kuģu pasūtījumu plānu, nākas secināt, ka kuģubūves nozarei sākušies grūti laiki. Analītiķi paredz, ka jaunbūvējamo kuģu skaits tuvākajos gados varētu samazināties par 50% un nodarbinātas būs aptuveni 69% no kuģubūves jaudām.



Reālā situācija ir tāda, ka jau 2015. gadā un arī 2016. gadā daudzi kuģu būves pasūtījumi tika atcelti vai atlikti uz 2017. gadu, kas tikai šķietami uzlabo 2017. gada prognozes, jo kuģu būvētavas nesaņem jaunu pasūtījumu investīcijas, tās saņem tikai jau ieplānotos, bet uz laiku atliktos maksājumus.

Finansiāli nestabilajā laikā tas varētu būt milzīgs risks un spiediens uz kuģu būvētavām.

Runājot par 2016. gadu, analītiķi atzīst, ka situācija ir vairāk nekā bēdīga, jo lielākā daļa pasūtījumu būs pabeigti jau otrajā ceturksnī, tāpēc daudzas kuģu būvētavas gada otrajā pusē nāksies slēgt.

Pamatojoties uz tirgus aplēsēm, 2016. gadā nāksies slēgt aptuveni 10 pirmā līmeņa un 190 otrā līmeņa kuģu būvētavas. "Mēs neredzam vieglu risinājumu kuģubūves nozarei. Nākamie gadi būs ļoti grūti un daudzas kuģu būvētavas būs jāslēdz. Tomēr nav ļaunuma bez labuma, jo pēdējo gadu kuģubūves bums radīja pārprodukciju tirgū, un krīze palīdzēs visu nolikt savās vietās," uzsver Londonas zinātniskās pētniecības institūta speciālisti. Viņi arī uzskata, ka nākamajos gados varētu pieaugt jaunbūvējamo kuģu cenas.■



ANO ĢENERĀLSEKRETĀRS BANS KIMUNS APMEKLĒ IMO

2016. gada 3. februārī Starptautiskās Jurniecības organizācijas HTW 3. sesijas laikā vizītē IMO ieradās ANO ģenerālsēkretārs Bans Kimuns, lai tiktos ar IMO ģenerālsēkretāru Limu Kitacki un IMO dalībvalstu pārstāvjiem. Sesijā Latvijas delegāciju pārstāvēja Jurnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns un Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Kalvis Innuss.

“Neskatoties uz savu aizņemtību un saspringto darba grafiku, ANO ģenerālsēkretārs izbrīvēja laiku, lai uzrunātu jurniecības nozares speciālistus. Godīgi sakot, tas ir ļoti rets gadījums, kad ANO ģenerālsēkretārs apmeklē kādu no ANO aģentūrām. Viņa uzstāšanās ilga nepilnu pusstundu, un varēja just, ka Bans Kimuns pārzina jurniecības nozarei svarīgos jautājumus,” atgriezies no IMO HTW 3. sesijas, stāstīja Jāzeps Spridzāns.

UZZIŅAI

ANO 15 specializētās aģentūras ir neatkarīgas starpvaldību organizācijas, kuru sadarbību ar ANO sistēmas struktūrām nosaka ANO Statūtu 63. pants.

NO BANA KIMUNA TEIKTĀ

Savā uzrunā ANO ģenerālsēkretārs uzsvēra IMO un jurniecības nozares nozīmīgo lomu, piedaloties ļoti svarīgu vienošanos īstenošanā, tādu kā ilgtspējīgas attīstības plāns līdz 2030. gadam un Parīzes vienošanās par klimata izmaiņām, kas nes jūtamus uzlabojumus cilvēku dzīvē.

ANO ģenerālsēkretārs Bans Kimuns aicināja izmantot šā brīža priekšrocības un labās idejas, ko piedāvā daudzie partneri un dalībvalstis. Viņš uzsvēra, ka trim ilgtspējīgas attīstības mērķiem ir īpaša saistība ar IMO: 7. mērķis – nodrošināt visiem piekļuvi pieejamai, drošai, ilgtspējīgai enerģijai; 9. mērķis – veidot elastīgu infrastruktūru, sekmēt iekļaujošu un ilgtspējīgu industrializāciju; 14. mērķis – saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un jūras resursu.

ANO ģenerālsēkretārs uzslavēja IMO par ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām, tostarp nosakot juridiski saistošus energoefektivitātes pasākumus kuģiem, kas līdz 2025. gadam uzlabos energoefektivitāti vismaz par 30%.

Atsaucoties uz IMO 2016. gada Pasaules jurniecības dienas tēmu, Bans Kimuna kungs atzina, ka jūras kravas pārvadājumi ir nepieciešami pasaules tirdzniecībai, tie savieno pircējus un pārdevējus visā pasaulē, aptver preces un produktus, no kuriem mēs visi esam atkarīgi. Viņaprāt, visām valstīm ir jābūt iespējai piedalīties šajā tirdzniecībā, tāpēc viņš uzteica IMO centienus attīstīt jūras tirdzniecību, uzlabot ostu infrastruktūru un veicināt jurniecības profesiju apguvi un karjeras veidošanu.



Bans Kimuns uzslavēja kuģniecības nozari un glābšanas dienestus, kas glābj simtiem tūkstošu cilvēku dzīvību, bieži vien saskaroties ar ievērojamām izmaksām un pašus pakļaujot briesmām, it īpaši Vidusjūras reģionā, kas piedzīvo lielāko krīzi kopš Otrā pasaules kara saistībā ar cilvēku piespiedu pārvietošanos, un uzsvēra, ka tā ir globāla problēma, kas prasa kopīgu atbildību, tāpēc pirms ANO Ģenerālās asamblejas Ņujorkā 19. septembrī augsta līmeņa ANO sanāksmē centīsies rast iespējas veidot drošus un likumīgus migrācijas ceļus, risināt konfliktus un novērst nepilnības, kas liek cilvēkiem riskēt ar dzīvību šādā veidā.



Bans Kimuns atstāj ierakstu IMO viesu grāmatā.

ANO ģenerālsekretārs norādīja, ka viens no galvenajiem uzdevumiem, lai turpinātu sasniegt ilgtspējīgas attīstības mērķus un veiktu attiecīgus pasākumus klimata jomā, ir valstu valdībām strādāt vienoti, sadarbojoties visām ministrijām un departamentiem, un arī ANO sistēmai darīt to pašu. Pēc Bana Kimuna kunga teiktā, visām ANO aģentūrām un departamentiem ir pienācis laiks nojaukt sienas un kopīgi strādāt pie ilgtspējīgas attīstības plāna, Parīzes vienošanās un citiem

galvenajiem darbiem, kas ietver katastrofu risku samazināšanu, sieviešu iespēju palielināšanu, finansējuma rašanu attīstībai un humānu rīcību, reaģējot uz krīzēm.

“Mēs saskaramies ar daudzām krīzēm, bet mums ir arī vēl nebijušas iespējas, lai darītu galu nabadzībai, nodrošinātu labklājību visiem, vienlaikus aizsargājot planētu,” uzsvēra ANO ģenerālsekretārs.■



PASAULES TIRDZNIECĪBAS FLOTĒ JOPROJĀM JŪRAS VIRSNIEKU DEFICĪTS

Pētījums par pēdējo piecu gadu tendencēm jūrnieku darba tirgū liecina, ka ievērojami uzlabojies kopējais jūrnieku izglītības līmenis, tomēr tas nav palīdzējis mazināt jūras virsnieku trūkumu pasaules tirdzniecības flotē. BIMCO un ICS kopīgajā Darbaspēka ziņojumā (Manpower Report) izskan prognozes, ka līdz 2025. gadam pasaules tirdzniecības flotē vēl pietrūks 147 500 jūras virsnieku.

IMO savukārt konstatē, ka pašlaik jūras virsnieku deficīts sasniedz 2,1% jeb 16 500 virsnieku, gan piebilstot, ka dažās kategorijās virsnieku patiesībā netrūkst, tajā skaitā vadības līmenī un uz specializētajiem kuģiem, piemēram, ķīmiskajiem un gāzvedējiem. Tiek ziņots, ka reitingu šobrīd ir aptuveni par 15,8% jeb 119 000 vairāk, nekā pasaules flotē nepieciešams.

Statistika liecina, ka Ķīna jau varētu būt apsteigusi Filipīnas, kas līdz šim bija lielākais jūrnieku darbaspēka piegādātājs pasaules tirdzniecības flotei, savukārt dati no starptautiskajām kuģošanas sabiedrībām liecina, ka ķīniešu jūrnieku pieplūdums pasaules tirdzniecības flotē tomēr varētu būt ierobežots. Filipīnas un Krievija joprojām tiek uzskatītas par vienlīdz svarīgiem virsnieku piegādes avotiem, tām cieši seko Ukraina un Indija.

“Arī turpmāk jādara viss iespējamais, lai veicinātu jauniešu interesi par jūrnieka karjeru, kā arī jānotur augsts jūrniecības izglītības līmenis, tomēr jāatzīst, ka ar to vien varētu nepietikt, lai būtu pārliecība, ka nākotnē jūrnieku darba tirgus necietīs no kvalificētu jūrnieku deficīta,” uzskata ICS ģenerālsekretārs Pīters Hinklīfs. “Ir nepieciešama tālredzīga stratēģija, lai jaunieši izvēlētos karjeru saistīt ar darbu jūrā. Tas, ka pasaules flote skaitliski pieaug, nav apstrīdams, tieši tāpēc spēja piesaistīt jaunus speciālistus pārbaudīs nozari. Jāatbrīvojas no līdz šim valdošās nevēlēšanās strādāt ar kadetiem un prakses laikā uz kuģiem jāsniedz viņiem ne tikai teorētiskās zināšanas, bet arī profesionālās iemaņas.”■

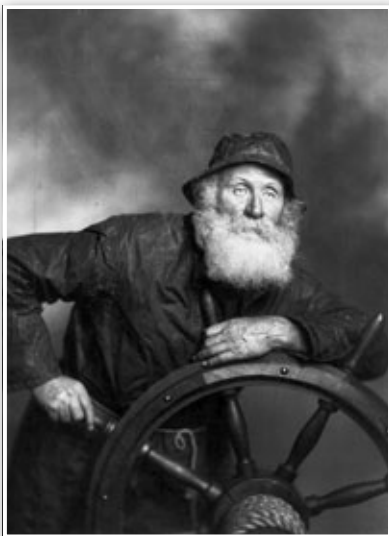


Pīters Hinklīfs.



FLOTES NOVECOŠANĀS

Kuģošanas nozarei nopietns izaicinājums ir flotes novecošanās. Jūrnieki visā pasaulē kļūst vecāki, bet kadetu pieplūdums ir nepietiekams, lai notiktu normāla paaudžu maiņa. Liela daļa no šodienas jūrniekiem ir dzimuši laikā no 1946. līdz 1964. gadam, un viņu iegūtā izglītība jaunajos apstākļos, kad tirdzniecības flotē ienāk arvien lielāks skaits ar modernām tehnoloģijām aprīkotu kuģu, vairs nav pietiekama, jo jaunās tehnoloģijas apsteidz jūrnieku zināšanas.



Pat tās OECD valstis, kas tradicionāli ir skaitījušās jūras un jūrnieku nācijas, ir spiestas atzīt, ka jaunie cilvēki vairs neizvēlas karjeru jūrā, tāpēc darba vietas uz kuģiem jāaizpilda ar darbaspēku no Indijas un citām Āzijas valstīm.

Arī BIMCO pētījums rāda, ka jūrnieku darba tirgu smagi skārusi darbaspēka novecošanās problēma, bet veco vietā nenāk pietiekami kvalificēti un jau pieredzi ieguvuši jūrnieki. Pat tad, ja jaunie izvēlas apgūt jūrnieka profesiju, viņi dod priekšroku specialitātēm, kas var nodrošināt darbu un karjeras iespējas arī krastā.

Apdrošinātāju statistika rāda, ka 74% no apdrošinātajiem jūrniekiem

ir vecumā no 55 gadiem un vecāki. Pēc 2018. gada ceturktā daļa no apdrošinātajiem jūrniekiem nākamo piecu līdz desmit gadu laikā pensionēsies. Japānā jau tagad puse no visiem jūrniecībā nodarbinātajiem ir vecumā no 50 līdz 60 gadiem.

Meklējot atbildes uz jautājumu, kāpēc jaunie nevēlas savu dzīvi un karjeru saistīt ar jūru, analītiķiem ir vairāki izskaidrojumi. Vispirms jau salīdzinoši augstais dzīves līmenis, augstās prasības un nepieciešamība pēc komforta, ko noteikusi vispārējā sabiedrības attieksme. Liela problēma ir negatīvā informācija masu medijos, kur apraksta sliktos darba apstākļus jūrā, visādas nelaimes un nepilnības, allaž uzverot šīs profesijas bistamību. Sabiedrībai joprojām ir maz informācijas par jūrniecības nozari, par to uzzina vien tad, ja noticis kas sliktš vai pat traģisks, un negatīvais tēls dara savu.



UZZIŅAI

Nākamo 10 gadu laikā darbaspēka pieaugums samazināsies no 0,8% līdz 0,4%, bet nākamo piecu gadu laikā 20% no vadības līmeņa jūrnikiem sasniegs pensijas vecumu. Pašreizējais darbaspēka pieaugums jūrniecībā ir 105 tūkstoši gadā, bet prognozes liecina, ka ap 2020. gadu vairs būs tikai 12 tūkstoši gadā.

Neraugoties uz jaunajām tehnoloģijām un komunikācijas iespējām, jūrnieki ir kļuvuši vēl izolatāki no ģimenēm un draugiem, jo tehnoloģiju izmantošana sadzīves līmenī uz kuģiem joprojām ir ierobežota.

Analītiķi runā arī par kādu šķietami absurdu situāciju, kas nereti jaunajiem speciālistiem liek vilties. Jaunbūvētie kuģi, kuri vairāk atbilst vides standartiem, ir energoefektīvi, aprīkoti ar super-tehnoloģijām, var strādāt ar mazāku apkalpi un tehnisko apkalpošanu jūrā. Piemēram, konteinerpārvaldījumu gigants "Maersk" ir publiskojis informāciju, ka kompānijas politika paredz kuģu apkopē arvien vairāk izmantot ārpalpojumus, tātad remontu un apkopi krastā. Šeit arī rodas pretruna: jaunie speciālisti ir ieguvuši zināšanas, kas tiem nav nepieciešamas uz kuģiem, tāpēc viņi zaudē kvalifikāciju. Notiek tāda kā speciālistu degradācija, bet gadījumā, ja ar kuģi kaut kas atgadās, visa atbildība gulstas tikai uz kapteini. Jaunie speciālisti ir nesaprašanā, kāpēc viņiem atbilstoši izglītības standartiem tik daudz vajadzēja ieguldīt savā izglītībā, ja darbs uz kuģa neprasa šādu sagatavotību. Tas, protams, rada neapmierinātību, un speciālisti pamet darbu jūrā.

IMO par vienu no saviem svarīgākajiem uzdevumiem uzskata mudināt jauno paaudzi izvēlēties jūrnieka karjeru. No kampaņas, kas ar lielu sparū aizsākās 2015. gadā, pagaidām ir pārāgri gaidīt rezultātus, tāpēc IMO aicina visus jūrniekus, jūrniecības organizācijas, kuģu īpašniekus un ostas iesaistīties un darīt visu iespējamo, lai palielinātu jauniešu interesi par jūru.■



IZLĪDZINĀJIES JŪRAS VIRSNIIEKU UN IERINDAS JŪRNICIEKU SKAITS

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem Latvijā reģistrēti 12 738 aktīvie jūrnieki. 11 731 no tiem ir sertificēti darbam tirdzniecības flotē, bet 1007 – darbam zvejas flotē un uz iekšējo ūdeņu kuģiem.

No tirdzniecības flotes jūrniekiem 5812 jeb 49,5% ir ierindas jūrnieki (bocmaņi, matroži, motoristi, apkalpojošais personāls), bet 5919 jeb 50,5% – jūras virsnieki (kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi). Tas nozīmē, ka šogad pirmo reizi izlīdzinājies Latvijas jūras virsnieku un ierindas jūrnieku skaits.

Nepieciešamība pārstrukturēt ierindas jūrnieku un jūras virsnieku īpatsvaru ir noteikta Transporta attīstības pamatnostādņu programmā 2014.–2020. gadam, jo to diktē darba tirgus vajadzības. Gan reālā situācija, gan JA veiktie pētījumi liecina, ka Latvijā sagatavotie jūras virsnieki ir pieprasīti un arī turpmāk būs pieprasīti darba tirgū, savukārt pieprasījums pēc ierindas jūrniekiem samazinās un jau rodas problēmas ar darbā iekārtošanu. Tas galvenokārt saistīts ar lētā darbaspēka ievēlību no Dienvidāzijas reģiona.

UZZIŅAI

2015. gadā 11 895 jeb 91,5% Latvijas jūrnieku strādāja tirdzniecības flotē, pārējie – zvejas flotē un uz iekšējo ūdeņu kuģiem. No tirdzniecības flotes jūrniekiem 6137 jeb 52% bija ierindas jūrnieki, bet 5758 jeb 48% – jūras virsnieki.

Lai arī jūras virsnieku sagatavošana ir ilgāka un dārgāka, augstais darba atalgojums to atsvēr. Šodien virsnieka darba alga vairākas reizes pārsniedz ierindas jūrnieka algu. Virsniekiem nav arī problēmu iekārtoties labā darbā krastā, beidzot jūras karjeru.

2010. gadā ierindas jūrnieku attiecība pret jūras virsniekiem bija 54:46, 2015. gada sākumā 52:48, bet līdz 2020. gadam plānots virsnieku un ierindas

jūrnieku skaitu izlīdzināt.

Strauji mainīt jūras virsnieku un ierindas jūrnieku attiecību nav iespējams. Lai nodrošinātu jūras virsnieku īpatsvaru, ir izstrādāts un tiek realizēts pasākumu komplekss:

- sadarbībā ar darba devējiem un arodbiedrībām tiek veikta informatīva kampaņa ierindas jūrniekiem, mudinot viņus iegūt augstāko izglītību, lai varētu sekmīgi turpināt karjeru virsnieka amatā;
- “Novikontas” Jūras koledža nodrošina speciālas izglītības programmas, ko ierindas jūrnieki var apgūt, nepametot darbu jūrā, tā gūstot iespēju pārkvalificēties par virsniekiem;



- popularitāti ir ieguvis projekts “Enkurs” – atraktīvs konkurss vidusskolēniem, kas palīdz iepazīt jūras virsnieka profesiju;
- tiek pilnveidota jūrniecības profesionālā izglītība visos līmeņos, valstī attīstīta licencēta jūrnieku darbā iekārtošanas sistēma, kas nodrošina Latvijas jūrniekus ar darbu pasaules lielākajās kuģošanas kompānijās.

Rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, Latvija ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā un vienā no pirmajām vietām pasaulē. Savukārt pēc kopējā jūrnieku skaita valstī Latvija ieņem 5. vietu ES, mūs apsteidz Grieķija, Itālija, Polija un Horvātija. Lietuvā ir ap 5000 aktīvo jūrnieku, Igaunijā – nepilni 9000.■

Sarma Kočāne



KAPTEINA MORGANA LAIKI AIZGĀJŪŠI UZ NEATGRIEŠANOS

No Latvijas jūrniekiem dzirdēts tik daudz stāstu par dzeršanu jūrā, uz kuģa un krastā. Pagājušā gadsimta piecdesmito, sešdesmito, septiņdesmito un astoņdesmito gadu zvejas flotē dzerts tik pamatīgi, ka nereti uz dažāda kuģa vienīgais skaidrais bijis autopilots. Deviņdesmito gadu sākumā parādījās pirmie biznesa asni, visu vajadzēja darīt pa jaunam, bet cilvēki diemžēl nemainījās līdzī laikiem. Kapteinis Antons Ikaunieks, kurš 1991. gadā sāka vadīt "Latvijas upju kuģniecību" (vēlāk tā pārtapa par "Rīgas kuģniecību"), stāsta: "Arī deviņdesmito gadu sākumā vajadzēja karot par disciplīnu, kas bija ļoti zemā līmenī. Lai ilustrētu, pastāstīšu kādu reālu notikumu. Mūsu "Upju kuģniecības" kuģis Čēpingas ostā Zviedrijā uzkrauts, bet no ostas laukā neiet. Sazināties ar kuģa aģentu: kas par lietu? Kapteinis piedzēries. Es deleģēju kuģa komandēšanu kapteiņa vecākajam palīgam. No aģenta atnāk teleteksts: kapteiņa vecākais palīgs arī piedzēries. Mēs nevaram kuģi ilgāk atstāt ostā, tāpēc dodu ārkārtējas pilnvaras kapteiņa otrajam palīgam. Atnāk atbilde, ka otrais palīgs arī pilnā. Bet kurš tad ir skaidrā? Pēc klusuma brīža skan atbilde: pavārs. Lūk, kādos apstākļos vajadzēja strādāt un kādus jautājumus risināt!"

Aizvadītajā gadā pēc kādas intervijas žurnālam Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns nopūtās un teica, ka viņam priekšā stāvēt pavisam nepatīkams uzdevums – jāizskata kāda kapteiņa personīgā lieta, kurš iekritis par dzeršanu.

– Kā tad Latvijas jūrniekiem ir ar tām dzeršanas lietām?

– Latvijas jūrnieki ne ar ko neatšķiras no citu pasaules valstu jūrniekiem. Mums jābūt realīstiem un jāsaprot, ka arī jūrnieks ir tikai cilvēks, un parādiēt man kaut vienu jūrnieku nāciju, vai tie būtu briti, dāņi vai norvēģi, kuriem nebūtu arī senas jūrnieku iedzeršanas tradīcijas. Tomēr divdesmit piecos gados kopš neatkarības atgūšanas Latvijas jūrnieks ir atmetis daudzas padomju tradīcijas, tai skaitā arī pārmērīgu dzeršanu. Un, lai gan Latvijas jūrnieki īpaši neatšķiras no citu valstu jūrniekiem, viena atšķirība tomēr ir: mums nav un tuvākajos trīsdesmit gados arī nebūs tādas flotes, lai visi Latvijas jūrnieki strādātu uz savas flotes kuģiem. Latvijas jūrnieki ir atkarīgi no pieprasījuma darba tirgū, un pieprasījums, jo īpaši pēc virsniekiem, pasaules flotē ir. Bet, ja Latvijas jūrnieki iemantos dzērāju slavu, pieprasījums pēc viņiem pasaules flotē mazināsies. Ja angļi dzer uz sava kara kuģa, tad šī informācija tur arī paliek, bet, ja Latvijas jūrnieks dzer



uz britu karoga kuģa, tad uz šo faktu skatās pavisam savādāk, tas ir pavisam cits stāsts, kas ar mediju palīdzību un pa citiem kanāliem izplatās visā pasaulē. Vienmēr un visur atkārtoju – mums jābūt divtik uzmanīgiem un divtik labi sagatavotiem, lai konkurētu darba tirgū. Mūsu jūrniekiem jāgādā par savu tēlu, jo no tā būs atkarīga gan viņu vieta jūrnieku darba tirgū, gan arī atalgojums, tāpēc nevajadzētu pieļaut pārkāpumus, tai skaitā arī aizrauties ar dzeršanu.



Jāzeps Spridzāns.

– Ja ir bijis pārkāpums, tad loģiski seko arī sods?

– Konvencijā noteikts, ka katrā dalībvalstī ir jābūt izveidotai sistēmai, ko tā darīs un kā rīkosies, ja tiek saņemts ziņojums par dažādām nekompetencēm, pārkāpumiem, tai skaitā par dzeršanu, kā arī jābūt izstrādātam sodīšanas mehānismam. Latvijā ir izveidota komisija, kurā darbojas trīs aktīvi Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas kapteiņi un es kā Jūrnieku reģistra, tātad valsts institūcijas pārstāvis. Kapteiņi izvērtē katru gadījumu un katru jūrnieku atsevišķi, jo tieši viņi, kas savā ikdienas darbā risina visus jautājumus uz kuģa, tai skaitā arī ar apkalpes dzeršanu saistītas lietas, vislabāk spēj pareizi izvērtēt situāciju, bet dokumentus, kā jau to nosaka likumdošana, paraksta Jūrnieku reģistra vadītājs.

Nevar teikt, ka mēs bieži saņemam ziņojumus par pārkāpumiem, tomēr saņemam – vidēji katru mēnesi nākas izskatīt vienu gadījumu, kad jūrnieki ir *iekrituši* dzeršanas dēļ. Lielākoties tie ir kapteiņi un virsnieki, jo no viņiem tiek prasīts vairāk nekā no ierindas jūrniekiem. Uz viņu pleciem ir uzlikta atbildība par cilvēkiem, kuģi un kravu, ko nedrīkst pakļaut neattaisnotam riskam.

– Kāds sods parasti tiek piemērots?

– Parasti mēģinām piemērot tādus sodus, lai jūrnieks, kaut arī pazemināts amatā, strādājot savā profesijā varētu nopelnīt sev un ģimenei iztiku.

Līdz šim stingrākais sods uzlikts kādam kapteinim: vienu gadu viņam vispār ir aizliegts strādāt jūrā, pēc gada viņš var kārtot sertifikātu un gadu strādāt par matrozi.



– Kapteinis?! Par matrozi?!

– Jā, kapteinis! Un tad, kad būs pagājuši divi gadi, viņš varēs kārtot sertifikātu uz to līmeni, uz kuru būs spējīgs nokārtot. Domāju, ka viņš kapteiņa amatā neatgriezīsies, jo nevarēs nokārtot šo līmeni. Tas ir bijis visstingrākais sods, jo sūdzības par šo kapteini bija saņemtas no dažādām kompānijām un par nopietnu dzeršanu.

– Droši vien šis kapteinis ir no vecāka gadagājuma...

– Nē, es tā neteiktu, jo neesmu pārliecināts, ka piecdesmit piecus gadus vecs kapteinis jau būtu pieskaitāms vecākajai paaudzei, kaut studentiem droši vien tā varētu likties.

– Vai jūsu izskatīšanā ir bijusi arī kāda lieta, kad jūrnieki lietojuši narkotikas?

– Mēs neesam šādas lietas skatījuši, bet ārstu medicīniskajā komisijā ir izķerti un noņemti no trases jūrnieki, kuri lieto narkotikas.

– Parasti jau cilvēki meklē attaisnojumu šādai savai rīcībai, viņi saka: vientulība, nogurums, stress.

– Kuģošanas nozarē viss ir mainījies, un ne jau vienmēr tikai uz to labāko pusi. Senāk komandas bija lielākas un no kuģu īpašnieka puses bija lielāka izpratne par jūrnieku darba specifiku, jo daudzas rēderejas piederēja jūrnieku dzimtām. Tagad pasaules flote par deviņdesmit pieciem procentiem pieder bankām, un tām flote ir tikai instruments maksimāla labuma gūšanai. Kad IMO tika skatīts jautājums par cilvēka nogurumu, šajā sakarā mēģināja izdomāt visu ko, tikai nepielāva domu, ka, lai mazinātu jūrnieka nogurumu, būtu skaitliski jāpalielina apkalpe. Varbūt derētu paņemt klāt pāris cilvēku, tad nogurums mazinātos? Nē, nē, cilvēkus vajag trenēt pret nogurumu! Sakiet, lūdzu, kā reāli to var izdarīt? Lai gan apkalpes ir kļuvušas mazākas, darba apjoms nav samazinājies, un arī jūras ir tās pašas, kas bija Valdemāra laikos. Protams, ir nākušas jaunas tehnoloģijas, bet ir aizgājuši izpratne par jūrnieku dzīvi, jo jūrā jau nav tikai darbs, jūra – tā ir cilvēka dzīve.

– Statistika liecina, ka negadījumi jūrā joprojām notiek.

– Un pētījumos, kas godīgāk vai mazāk godīgi atspoguļo avārijas un to iemeslus, parādās ziņa, ka kāds no jūrniekiem ir lietojis alkoholu, tāpēc pirmais, kas jādara, – jāaizliedz alkohola lietošana.

Tagad spēkā ir STCW konvencija, kas nosaka, ka jūrniekam, ja viņš stāv sardzē vai pilda citu darba uzdevumu, alkohola līmenis nedrīkst pārsniegt 0,5 promiles. Latvijas likumdošanā ir ierakstīts vēl stingrāks noteikums – alkohola līmenis vispār nedrīkst pārsniegt 0,5 promiles. Bet pašas kuģošanas kompānijas var noteikt vēl stingrāku prasību – alkohola nulles līmeni, ko daudzas tankkuģu kompānijas jau ir izdarījušas.

Kad alkohola lietošanas jautājumu skatīja IMO un, pirms jaunie noteikumi 2012. gadā stājās spēkā, vēlējās panākt, lai uz kuģiem vispār aizliegtu alkohola



lietošanu, kājās cēlās itāļi un franči un jautāja, vai pasaules floti vēlas atstāt bez viņu jūrniekiem, jo franči un itāļi bez viņa glāzes nepusdieno. Nevar būt tā, ka cilvēkam pilnīgi viss tiek atņemts un aizliegts, cilvēks taču nevar kļūt par robotu, jo arī jūrā un darbā cilvēka dzīve turpinās. Pēc karstām debatēm toreiz IMO stingrāko normu – nulles līmeni – tomēr nepieņēma.

– Vai, strādājot par kapteini uz kuģa, ir nācies cīnīties ar dzeršanas netikumu apkālpes vidū?

– Ir nācies. Parasti pāris cilvēkiem uz kuģa ar to ir problēmas. Bet, ja kādu no kuģa par dzeršanu nācās norakstīt, nereti es to pārdzīvoju vairāk nekā tas, kurš bija zaudējis darbu. Reiz nācās no kuģa norakstīt trešo mehāniķi, kurš, stājoties darbā, bija patiesi laimīgs, ka dabūjis labu darbu un labu atalgojumu, jo bija piedzīvojis grūtus laikus. Pagāja tikai mēnesis, un viņš sāka dzert. Izteicu brīdinājumu, bet nekas nelīdzēja, vajadzēja norakstīt, jo viena dzērāja dēļ nevarēju riskēt ar kuģi un komandu.

– Ko vajadzētu apzināties visiem, īpaši jau studentiem, kuri izvēlējušies jūrnieka profesiju?

– Ir veca patiesība, ka cilvēki nemēdz ieklausīties brīdinājumos. Protams, laiki ir mainījušies. Tolaik, kad es strādāju uz kuģiem, vēl nebija pieņemti tik stingri noteikumi attiecībā uz dzeršanu kā tagad. Agrāk uz jūrniecības lietām skatījās vieglāk, bet tas gan nenozīmē, ka jāva plēgurot. Tomēr tik stingri noteikumi kā tagad, kad pat svētkus nedrīkst atzīmēt ar viņa glāzes pacelšanu, nebija. Varu teikt tikai vienu: ja šodien kāds vēlas strādāt flotē un veidot labu jūras karjeru, tad ar alkohola lietošanu vajadzētu būt uz jūs gan jūrā, gan arī pēc reisa krastā. Neesmu pārliecināts, ka alkohols ir tas, kas noņem stresu, jo tā lietošanas sekas ir atkal jauni stresi. Ja uz kuģa ir noteikta alkohola nulles tolerance, tad tā ir jāievēro, un tur neko nevar darīt. Bet pats galvenais, kas mums visiem jāmācās, ir tas, ka iedzert nenozīmē dzert spaiņiem. Kapteiņa Morgana laiki ir aizgājuši uz neatgriešanos.■

Anita Freiberga



IZGLĪTĪBAS JAUTĀJUMS JOPROJĀM PALIEK DARBA KĀRTĪBĀ

2016. gada 10. martā notika Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) gadskārtējā kopsapulce, kurā Latvijas kapteiņi izvērtēja aizvadītā gada veikumu un sprieda par svarīgākajiem darbiem 2016. gadā.

LKKA prezidents kapteinis Jāzeprs Spridzāns savā pārskata ziņojumā uzsvēra, ka LKKA arī 2015. gadā ļoti svarīga bija pašas asociācijas iekšējo jautājumu sakārtošana, jaunu biedru piesaistīšana, komunikācija ar esošajiem LKKA biedriem, interneta mājas lapas uzturēšana, kā arī kapteiņu interešu aizstāvēšana. LKKA prezidents atzina, ka patiešām vajadzēja aktīvi iesaistīties Latvijas kapteiņu un LKKA biedra atbrīvošanā no apcietinājuma, kad Ekvadoras varas iestādes viņu turēja aizdomās par narkotiku kontrabandu. LKKA no savas puses izdarīja visu iespējamo, lai nepatiesās apsūdzības tiktu atceltas un kapteini atbrīvotu no ieslodzījuma. Iesaistot šajā procesā arī Ārlietu ministriju, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, IFSMA, CESMA, konsulātu, juristus un kruinga kompānijas, pēc mēnesi ilguša intensīva darba to sekmīgi izdevās paveikt. Par to kapteinis LKKA prezidentam, saviem kolēģiem un visiem, kuri piedalījās viņa atbrīvošanā, izteica vissirsnīgāko pateicību.

Tāpat LKKA iesaistījās sabiedriskajās jūrniecības aktivitātēs: piedalījās Krišjāņa Valdemāra 190. dzimšanas dienai veltītajos pasākumos Ainažos un atceres





Kapteiņi gatavojas diskutēt par jūrniecībai svarīgiem jautājumiem.

brīdī viņa atdusas vietā Lielajos kapos, Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejas pasākumos.

LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns: “Latviešu gēnos jūra ir iekšā, tikai šodien cilvēki neuzticas savai iekšējai balsij. Es nepiekrītu tam, ka latviešiem jūrniecība iesākās tikai ar Valdemāra aicinājumu, esmu pārliecināts, ka jūrā iešana sākās daudz agrāk, bet, protams, tas bija savādāk, jo pietrūka nacionālās pašapziņas un izglītības. Valdemārs ir mūsdienīgās izglītības metodikas pamatlicējs. Pats nebūdams jūrniece, viņš atrada pareizos cilvēkus, kuri, nežēlojot spēkus un naudu, pacēla jūras lietas; pats nebūdams valodnieks, viņš, lai latviešu valodā iespējami skaidrāk varētu izteikt domu, pielika pūles un meklēja iespējas radīt jaunus vārdus un jaunus izteiksmes stilus. Gandrīz divsimt gadu – tas ir tik sen un tik tālu, ka mūsdienu cilvēkam grūti to pat aptvert, savukārt šodienas ir tik strauja, intensīva un aizņemta visādā ziņā, ka, šķiet, nav vietas svaigai elpai un jaunām idejām.

19. gadsimta vidū bija daudz vietas jaunām idejām, un Valdemāram kā ideju ģeneratoram bija paveicies piedzimt istajā laikā. Valdemārs aicināja latviešus iet jūrā, un latvieši šim aicinājumam atsaucās. Mēs tagad aicinām latviešus braukt jūrā, bet viņi ne, viņi brauc uz Īriju un Angliju.”

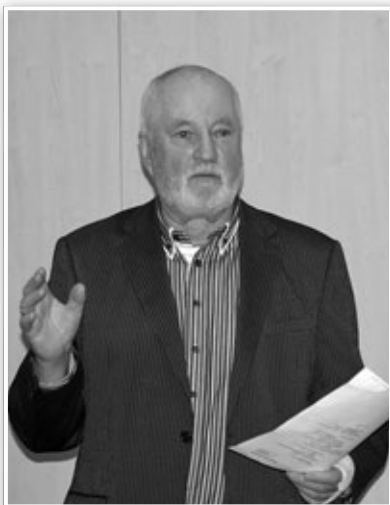
Arī šodien aktuāls jautājums ir jauno cilvēku ieinteresēšana jūrniecības profesijas izvēlē un starptautiskajām prasībām atbilstošas jūrniecības izglītības iegūšana, tāpēc LKKA prezidents, valde

UZZIŅAI

2016. gada 1. janvārī LKKA rindās bija 171 biedrs, tai skaitā 98 aktīvie kapteiņi, 25 jūrniecības nozarē strādājošie un 48 pensionētie kapteiņi. 2015. gadā biedru skaits pieauga par 6%, LKKA rindās papildināja 10 jauni kapteiņi. Asociācijas biedru vidējais vecums ir 58 gadi, jaunākajam kapteinim ir 30 gadu, vecākajam 83 gadi.



un Latvijas kapteiņi aktīvi iesaistās jūrniecības izglītības problēmu risināšanā, gan diskutējot par šo jautājumu jūrniecības profesionālajās organizācijās, gan aktualizējot to izglītības un zinātnes, kā arī Satiksmes ministrijas līmenī. LKKA prezidents kapteinis J. Spridzāns informēja, ka, spriežot pēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra Kompetences vērtēšanas komisijas locekļu, kuģu īpašnieku un kuģu kapteiņu secinājumiem, jūrnieku profesionālās sagatavotības līmenis pazeminās un ne vienmēr atbilst STCW konvencijas un darba tirgus prasībām.



Antons Ikaunieks.

Kapteiņi atzina, ka pagaidām vēl nav pamata apmierinātībai ar situāciju jūrniecības izglītības jomā un vēl ir daudz darāmā, lai šo sistēmu attīstītu un pilnveidotu.

J. Spridzāns atzīmēja arī, ka daudzi LKKA biedri regulāri tiek pieaicināti Latvijas Jūras administrācijā piedalīties jūrnieku kompetences novērtēšanā, kā arī disciplināro lietu izskatīšanā.

LKKA pārskata gadā iesaistījās arī starptautiskās jūrniecības aktivitātēs. Kapteinis Ēvalds Grāmatnieks piedalījās CESMA 20. asamblejā, kas notika Itālijā, bet kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs piedalījās Jūrniecības konferencē Sanktpēterburgā, kā arī organizēja triju Baltijas valstu

kapteiņu asociāciju tikšanos Rīgā. Kapteiņi ir sadarbojušies ar DNB banku, publicējušies industrijas izdevumos. 2015. gadā LKKA padome ir strādājusi saskaņā ar gada plānu un izpildījusi to.

Kopsapulci vadīja kapteiņi Staņislavs Šmulāns un Andris Benefelds, bet asociācijas finanšu jautājumu aplūkoja kapteinis Artis Ozols.

LKKA izveidojusies laba sadarbība ar DNB banku, kuras pārstāvji uzstājās ar prezentāciju un informēja par DNB piedāvājumu klāstu LKKA biedriem un ģimenes locekļiem. DNB banka ir izveidojusi speciālu programmu jūrniekiem.

Par Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas (LKĪA) aktivitātēm klātesošajiem stāstīja kapteinis Antons Ikaunieks, kurš atzina, ka asociācijas lielākās aktivitātes ir palikušas pagātnē, tomēr arī tagad LKĪA piedalās jūrniecības nozares sabiedriskajā dzīvē. Atjaunota pirmskara tradīcija – pulksteņu dāvināšana Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem izcilniekiem, asociācija sadarbojas un sponsorē Ainažu jūrskolas muzeju, piedalās diskusijās par jūrniecības izglītības un prakses



jautājumiem, kā arī tās biedri Latvijas Jūras akadēmijā lasa lekcijas, palīdz ar diplomdarbu tematu izvēli un vada pašu diplomdarbu izstrādi.

LKKA biedrs un Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas (KKA) prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs iepazīstināja sapulces dalībniekus ar Kruinga kompāniju asociācijas aktivitātēm. No 53 kruinga kompānijām un sertificētiem jūrnieku darbā iekārtošanas kantoriem KKA ir iestājušās 15 kompānijas, tostarp asociācijai pavisam nesen pievienojusies "Latvijas kuģniecība". Kapteinis Nadežņikovs atzina, ka asociācijas biedrus uztrauc jūrniecības izglītības līmeņa pazemināšanās, tai skaitā Latvijas Jūras akadēmijā. Viņš arī uzsvēra, ka ir ļoti svarīgi, lai kuģu kapteiņi ar lielāku atbildību izturētos pret praktikantiem. Jābūt pamatoti stingrām prasībām, jo tikai jēgpilni apgūstot praktiskās iemaņas uz kuģa jaunie speciālisti var papildināt studiju programmās apgūtās teorētiskās zināšanas.

Latvijas Kruinga kompāniju asociācija ar prezentāciju piedalījās Sanktpēterburgā notikušajā starptautiskajā seminārā. A. Nadežņikova sagatavotā saturīgā uzstāšanās klātesošajos izraisīja lielu interesi.

Vēl KKA uzsākusi sadarbību ar Latvijas Ārlietu ministriju jūrnieku vīzu jautājumos. "Latvijas jūrniekiem



Aleksandrs Nadežņikovs.

joprojām ir divu veidu pases – LR pilsoņu un nepilsoņu, kas nereti rada pārpratumus saskarē ar ārvalstu migrācijas dienestu amatpersonām," uzsvēra Nadežņikovs. "Mēs cenšamies šos jautājumus operatīvi risināt, bet ne vienmēr tas sekmējas, tāpēc mums ir ļoti svarīgi no Ārlietu ministrijas saņemt operatīvu un nepastarpinātu informāciju par vīzu, likumdošanas un migrācijas jautājumiem."

Kapteinis Nadežņikovs arī rosināja kapteiņus ļoti nopietni domāt par savām sociālajām garantijām, pensiju fondu uzkrāšanu, kā arī par nodokļu un pensiju likumdošanu Latvijā. Lai gan pašlaik neviens nav noskaņots ko būtiski mainīt vai pat atklāt diskusijas šajā jautājumā, tas nemazina problēmu, ka jūrnieki vecumdienās var nonākt sociāli neaizsargātu personu grupā.

Runājot par LKKA 2016. gada darbības virzieniem, J. Spridzāns uzsvēra, ka izglītības jautājums nekādā gadījumā nepaliks bez uzmanības, kas kā Nr.1 tika ierakstīts kopsapulces rezolūcijā. Vēl LKKA piedalīsies IFSMA 42. asamblejā, CESMA 21. asamblejā, kā arī uzsāks priekšdarbus CESMA 22. asamblejas uzņemšanai Rīgā 2017. gadā.■



STARPTAUTISKIE NOTIKUMI LATVIJAS KUĢU KAPTEIŅU ASOCIĀCIJAS ĢZĪVĒ

CESMA 21. ĢENERĀLĀ ASAMBLEJA

12.–13. maijā Īrijas ostas pilsētā Korkā norisinājās CESMA ikgadējās aktivitātes: 12. maijā Korkas ostas pārvaldes telpās notika CESMA Padomes sēde, bet 13. maijā Īrijas Nacionālās jūrnieceības koledžas telpās pati asambleja.

Padomē piedalījās 14 Eiropas kapteiņu asociāciju pārstāvji un CESMA vadība. Tika apspriesti pārskati, administratīvie dokumenti, veikts konfederācijas gada darbības izvērtējums, uzklausi nacionālo asociāciju pārstāvji. Nedaudz



CESMA Padomes sēde.

tika atjaunots CESMA valdes sastāvs, bet bez būtiskām izmaiņām. Apspriežot nākamo asamblejas norises vietu, Padome piedāvāja CESMA 22. ģenerālo asambleju rīkot Latvijā 2017. gada maijā. Tas uzliek LKKA lielu atbildību, mūs gaida nopietns sagatavošanās darbs.

Īrijas Kuģu kapteiņu asociācija bija labi organizējusi asambleju. Rīta sesijā uztājas pieaicinātie eksperti, kuri

stāstīja par ES projektu "Seahorse" un "Mona Lisa" attīstību. "Nautical Institute" (NI) prezidents iepazīstināja ar NI darbības rezultātiem, ziņoja par e-navigācijas projekta attīstību un ieviešanas perspektīvām. Pēcpusdienas sesijā izvērtās diskusijas par ciešāku sadarbību ar IFSMA, par jūrniecekrimīnālīzēšanās jautājumiem, kuģu komandu komplektēšanas problēmām, pārslodzēm darbā, kas negatīvi ietekmē drošību jūrā. Tika skarts arī kadetu prakses jautājums, jo ne tikai Latvijai ir problēmas iekārtot kadetus jūras praksē. Beļģija aizstāvēja ideju, ka dažus jūras prakses mēnešus varētu aizstāt ar apmācību uz simulatoriem, vairākas valstis, tostarp arī Latvija, iebilda pret tik brīvu STCW konvencijas interpretāciju. Asambleja stingri iebilda pret gadījumiem, kad uz piekrastes kuģiem kapteiņiem tiek uzlikta sardzes pildīšanas funkcijas, kritizēja sardzes organizēšanu pēc principa "6 on 6 off", kas rada papildu nogurumu un riskus kuģošanas drošībai. Šajā sakarā tika nolemts, ka asociācijas izdaris spiedienu



uz nacionālajām administrācijām, kuras atbalsta tādas prakses īstenošanu, kā arī sadarbībā ar IFSMA tiks iesniegti oficiāli dokumenti izskatīšanai IMO.

Nobeigumā asambleja pieņēma astoņas rezolūcijas, kuras pēc redakcionāliem labojumiem tiks publicētas mājas lapā. Pēc sesijas bija iespēja apskatīt koledžu un iepazīties ar jūras virsnieku sagatavošanas procedūru Īrijā.

IFSMA 42. ĢENERĀLĀ ASAMBLEJA

Asambleja notika 24.–25. maijā Stambulā, Turcijā. To organizēja Turcijas Okeāna kuģu kapteiņu asociācija. Tāpat kā Īrijā, arī Turcijā asambleja bija organizēta augstā līmenī, piedalījās apmēram puse nacionālo kapteiņu asociāciju – federācijas biedru. Ņemot vērā politiski saspringto situāciju Turcijā sakarā ar karu tuvajā Sīrijā un terorisma draudiem valstī, daļa kapteiņu asociāciju pārstāvu bija atteikušies ierasties.

IFSMA ir nomainījis ģenerālsekretārs, Džona Dikija vietā šo amatu tagad ieņem Džims Skorers.

IFSMA asambleja divu dienu garumā izvērtās interesanta un produktīva. Pirmajā dienā tika prezentēts Nākotnes stratēģijas plāns (*Future Strategy Plan*), kas piedāvā gan darba procedūru grozījumus, gan mainīt asambleju organizācijas kārtību.

Vairākums nacionālo asociāciju tomēr iestājās par asambleju organizēšanu pašreizējā formātā. Turpmāk IFSMA vēlas aktīvāku sadarbību ar nacionālajām asociācijām. Arī šajā asamblejā ļoti daudz laika tika dots diskusijām, lai rastu kopēju viedokli. Tika iztirzāti dažādi ar kuģošanas drošību saistīti aktuāli jautājumi un diskusiju procesā noskaidrota vairākuma pozīcija. IFSMA vadība, sevišķi Džims Skorers, ir ievērojami aktualizējuši sakarus ar IMO vadību, informē to par kapteiņu problēmām un piedāvā risinājumus. Ja nacionālās asociācijas vēlēšies aktualizēt kādus jautājumus IMO, IFSMA ir gatava iesaistīties procesā. Kopumā jāsaka, ka IFSMA ir notikušas pozitīvas pārmaiņas.

Nākamo IFSMA ģenerālo asambleju ir uzņēmusies rīkot ASV Kapteiņu asociācija, un tā notiks Čarlstonā, Dienvidkarolīnas štatā, 2017. gada aprīlī.■

J. Spridzāns

P.S. Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju abos forumos pārstāvēja asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns.



IFSMA asamblejas atklāšana.

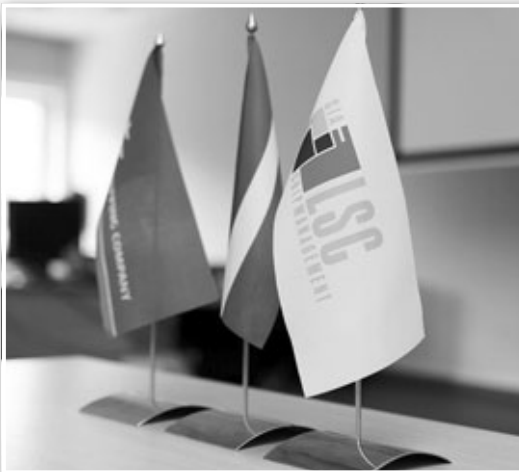


"LATVIJAS KUĢNIECĪBA" ATGRIEŽAS LATVIJAS APRITĒ

2011. gadā, kad no "LSC Shipmanagement" valdes priekšsēdētāja amata aizgāja Ansis Zeltiņš, viņš intervijā teica, ka kuģošanas biznesam – flotes darbībai – ir liela inerce, kura tai ļauj kādu laiku mierīgi turpināt strādāt ierastajā ritmā. "Bet, ja domājam par biznesu ilgtermiņā, tad, protams, tā nevar strādāt, jo, lai sasniegtu noteiktu rezultātu, ir jābūt stratēģijai, kas nosaka darbības principus, jābūt skaidram darbības mērķim. "Latvijas kuģniecība" jau ilgu laiku atrodas tādā kā puspakārtā stāvoklī, kas ilgtermiņā novājina kompāniju. Kuģošanas bizness ir balstīts uz ilgtermiņa līgumiem, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai kompānija būtu pareizi uzminējusi biznesa attīstību pasaulē ilgtermiņā," toreiz intervijā savas bažas pauda Zeltiņš.

Pēdējo piecu gadu laikā gan kompānijā "Latvijas kuģniecība" (LK), gan likum-sakarīgi arī tās meitas uzņēmumā "LSC Shipmanagement" ir notikušas lielas pārmaiņas: par kompānijas īpašnieku kļuvusi "Vitol" grupa visvairāk enerģijas velta aktīvai darbībai starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu tirgū, precīzi definējot gan savas darbības stratēģiju, gan darbības mehānismu, kas ļaus realizēt ieceres un sasniegt izvirzītos mērķus. LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups paudis viedokli, ka "Latvijas kuģniecība" ar ļoti līdzīgu struktūru kā tagad var pārvaldīt 30 līdz 36 kuģus, un tieši tad uzņēmuma struktūra darbosies ļoti efektīvi.

Vispirms gan jauna-jiem īpašniekiem nācās nopulēties, lai samazinātu zaudējumus, kas kompānijai bija radušies iepriekšējās darbības rezultātā. Tieši 2015. gads ienesa būtiskas pārmaiņas LK darbībā. Ar vairākām personām, to skaitā agrākajiem valdes un padomes locekļiem, tika noslēgts mierizlīgums, kas ļāva izbeigt gadiem ilgušos





strīdus un pavēra iespēju koncernam koncentrēties uz pamatdarbību – sniegt saviem klientiem pakalpojumus ar modernu tankkuģu floti, ko vada profesionālas Latvijas apkalpes un krasta darbinieki, kuri nodrošina augsti profesionālus pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem drošības standartiem. “Mēs pieliekam visas pūles, lai krava vienmēr tiktu pārvadāta droši un atbilstoši visaugstākajiem vides aizsardzības standartiem un precīzi laikā atbilstoši klientu prasībām,” teikts LK mājas lapā.

Kopš LK privatizācijas ir pastāvējušas bažas, ka “Latvijas kuģniecība” varētu neturpināt jūras kravu pārvadājumu biznesu un no kompānijas slavas pāri paliktu tikai atmiņas, tomēr tagad izrādās, ka bažas bijušas veltīgas, jo ar jaunā īpašnieka atnākšanu mainījusies koncerna politika: LK vēlas atgriezties Latvijas apritē un patiešām kļūt par Latvijas kompāniju, un tam apliecinājums ir jau realizētie un vēl tikai iecerētie projekti. “Esam ieinteresēti, lai Latvijā tiešām attīstītos jūrniecības nozare,” saka “LSC Shipmanagement” administratīvā direktore Ilze Bērziņa. “Un likumsakarīgi, ka kompānijas uzmanība vispirms tiek veltīta jauno jūrnieku sagatavošanai un šajā virzienā notiek aktīva darbība, veidojot dažādas programmas.”

LK sekmīga darbība un tālākā attīstība ir atkarīga no profesionāla un saliedēta krasta un jūras personāla darba. Par kompānijas krasta darbību un aktivitātēm stāsta “LSC Shipmanagement” administratīvā direktore ILZE BĒRZIŅA.

UZZIŅAI

“LSC Shipmanagement” ir AS “Latvijas kuģniecība” 100% piederoša sabiedrība ar ierobežotu atbildību. Tā veic kuģu pilnu tehnisko vadību un nodrošina efektīvu un drošu kuģu ekspluatāciju, piedāvā konsultācijas kuģu jaunbūvju projektu izstrādē un kuģu tehniskā stāvokļa novērtēšanā, kā arī komplektē apkalpes naftas un ķīmiskajiem tankkuģiem. “LSC Shipmanagement” tehniskajā pārraudzībā pašlaik ir 23 moderni tankkuģi.

KRASTA POLITIKA VĒRSTA UZ ILGTSPĒJĪGU ATTĪSTĪBU

– Kā varētu izskaidrot to, ka briti, kas tagad ir LK īpašnieki, bija tie, kas mudināja skatienu vērst uz Latvijas pusi? Kāda varētu būt viņu interese?

– Es nevaru komentēt kompānijas īpašnieku politiku, bet mēs tiešām izjūtam, ka ar “Vitol” grupas atnākšanu LK notiek attīstība. Tiek veidotas dažādas atbalsta programmas studentiem un jūrniecības nozares attīstībai, tiek papildināta flote. Šobrīd “LSC Shipmanagement” pārvaldībā ir divdesmit viens kuģis, līdz 2016. gada maija beigām mūsu tehniskajā pārraudzībā esošo floti papildināsim ar trim jaunbūvētiem kuģiem naftas un ķīmisko vielu pārvadāšanai. Pirmo no trim kuģiem – 183 metrus garo tankkuģi “Elandra Spruce” – saņēmām jau 11. janvārī. Nākamais

UZZIŅAI

Vidēji 88% (četrpadsmit kuģi) no LK koncerna flotes tiek nodarbināti laika nomā, vidējais izmantošanas laiks tai flotes daļai, kas strādāja laika nomā un saskaņā ar berbouta frakts līgumiem, bija 7,2 mēneši.



tankkuģis "Elandra Palm" floti papildinās aprīlī, bet maijā tai pievienosies "Elandra Oak". Kompānijas vadība sola arī 2017. gadā jaunus kuģus, un tas ir uzskatāms apliecinājums tam, ka kompānija attīstās un domā par turpmākajām iespējām un darbības paplašināšanu. Arī savā ikdienas darbā jūtam pārmaiņas, kas saistītas ar darba apstākļu uzlabošanu un krasta darbiniekiem sniedz pārliecību, ka viss attīstās.

– Kāda ir kompānijas kadru politika attiecībā uz krasta personālu?

– "LSC Shipmanagement" galvenokārt piesaista Latvijas speciālistus, jo esam pārliecināti, ka mums tiešām ir profesionāli speciālisti. Tehniskās uzraudzības un jūras drošības uzraudzības intendantu pārsvarā ir strādājuši mūsu kompānijā par kuģu kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem, tāpēc viņi ļoti labi pārzina visu darba specifiku un kvalitātes vadības sistēmas. Tā kā cilvēki ir bijuši gan vienā, gan otrā pusē, viņu kompetences līmenis patiešām ir augsts, viņi lieliski orientējas un pārzina kā krasta, tā arī jūras darba specifiku. Lai gan mums nav nepieciešamības meklēt speciālistus ārpus kompānijas, jāteic, ka darbā stājas arī cilvēki, kuri pirms tam strādājuši kādā no ārzemju kuģošanas kompānijām un, redzot mūsu darba piedāvājuma sludinājumu, ir izvēlējušies atgriezties Latvijā. Varam būt apmierināti, jo, kas attiecas uz mūsu kompāniju, reāli darbojas reemigrācijas plāns. Pašlaik jau divi augsta līmeņa speciālisti ir atgriezušies un strādā "LSC Shipmanagement".

– Ja augsta līmeņa speciālisti izvēlas strādāt "LSC Shipmanagement", vai tas varētu būt tāpēc, ka jūsu piedāvātais atalgojums ir konkurētspējīgs?

– Uzskatām, ka tas ir viens no aspektiem, un to apliecina speciālistu interese par darba iespējām.



S. Žurzdina (pa kreisi) un I. Bērziņa sarunā ar žurnālisti A. Freibergu.

– Teicāt, ka kompānijas politika paredz atbalstu jauniešiem, kuri izvēlējušies jūrnieka profesiju.

– Esam atjaunojuši ciešāku sadarbību ar Latvijas Jūras akadēmiju. Vispirms LK piešķir stipendijas, 300 eiro mēnesī, ko akadēmijas studenti saņem pusotru gadu. Protams, lai pretendētu uz stipendiju un mēs studentu varētu labāk novērtēt, ir noteikti kritēriji: pretendents jābūt pēdējā gada studentam, izgājušam praksi uz kāda no “LSC Shipmanagement” tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem, un vidējā studiju atzīme nevar būt zemāka par septiņi. Mūsu mērķis ir palīdzēt attīstīt jūrniecības izglītību un vairo studentiem vēlmi strādāt pašiem ar sevi, attīstīt sevi un pilnveidot zināšanas, bet stipendija ir stimuls to darīt. Esam pārliecināti, ka stipendijas ir viens no mūsu kompānijas ieguldījumiem Latvijas jūrniecības izglītībā. Vēl tikai vēlos piebilst, ka ar studiju stipendijas piešķiršanu mēs necenšamies studentu obligāti piesaistīt savai kompānijai, viņam tā nav noteikti jāatstrādā uz mūsu kuģa, tas nav mūsu uzstādījums. Bet, ja labi izglītots jaunais speciālists izvēlēsies darbu mūsu kompānijā, mēs par to būsim tikai priecīgi.

– Kāpēc uzmanību veltāt tikai LJA?

– Pirmais projekts, ko īstenojām LJA, bija tāds kā pilotprojekts, lai mēs paši pārliecinātos, kā tas darbojas. 2016. gadā izskatīsim iespēju piešķirt stipendijas Liepājas Jūrniecības koledžas studentiem un, lai gan “Novikontas” Jūras koledžai ir nedaudz cits profils, izvērtēsim iespēju sadarboties arī ar viņiem. Šīs mācību iestādes ir ļoti atšķirīgas, ar katru jāveido individuāla sadarbības forma, vienotu standartu nevar piemērot.



UZZIŅAI

Paredzams, ka ik gadus AS "Latvijas kuģniecība" stipendija 300 eiro apmērā tiks piešķirta četriem studentiem. To izmaksās reizi mēnesī laika posmā līdz piecpadsmit mēnešiem. Ar plašāku informāciju par stipendiju un stipendiju konkursa kritērijiem var iepazīties uzņēmuma mājas lapā <http://www.lk.lv/lv/karjera/as-latvijas-kugnieciba-stipendija>.

– Vai pilotprojekts ir attaisnojis jūsu cerības?

– Viennozīmīgi jā. Šo stipendiju mēs nodibinājām sadarbībā ar Vitolu fondu, un jāteic, ka fonds veic lielu darbu – novērtē studentu sekmes, izskata atskaites un reizi pusgadā veic tādu kā studenta sekmju auditu. Viena no Vitolu fonda prasībām ir, lai students uzraksta pārskata vēstuli par to, kā izlietojis piešķirto stipendiju. Saņemot no studentiem šīs vēstules, rodas pacilājoša sajūta, jo redzam, ka mūsu stipendija palīdz viņiem pilnveidot savi un attīstīties. Pārliecināties, ka nauda lielākoties tiešām tiek ieguldīta izglītībā, studenti apmeklē dažādus kursus. Ir prieks uzzināt, ka nau-

da tiek tērēta saprātīgi.

Latvijas Jūras akadēmijas prorektora Andreja Zvaigznes komentārs: "Mēs augsti novērtējam līdzšinējo sadarbību ar "Latvijas kuģniecību" un esam pārliecināti, ka kompānijas iniciatīva ar stipendijām papildus atbalstīt labākos jūrniecības studentus motivēs viņus pilnīgot savas profesionālās zināšanas un iemaņas. Nozares uzņēmumu atbalsts studentiem dod pārliecību, ka pēc studiju beigšanas viņiem būs iespējams dabūt darbu tepat Latvijā, kur savas zināšanas un profesionālās spējas likt lietā, stiprinot mūsu valsts labklājību un tautsaimniecību."

– Līdztekus stipendiju atbalsta programmai LK iegulda naudu arī LJA tehniskā aprīkojuma pilnveidošanā.

– 2015. gadā sadarbībā ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību Latvijas Jūras akadēmijā izveidojām kuģa komandtilta simulatoru. Mēs veidojām vizuālo fonu no mūsu kuģu fotogrāfijām, kas rada reālu kuģa atmosfēras iespaidu. Šā gada aprīlī LJA atklāja elektromehāniķu apmācības simulatoru, kura izveidi pilnībā sponsorēja mūsu kompānija. Šo speciālistu sagatavošanai mēs pievēršam īpašu vērību, jo, raugoties nākotnē, paredzam, ka elektromehāniķi varētu kļūt par deficītu darba tirgū. LJA izlaidumos ļoti uzskatāmi var pārliecināties, cik maz absolventu ir elektromehāniķu specialitātē salīdzinājumā, piemēram, ar kuģu vadītājiem. Jau tagad darba tirgū notiek ciniņi par šiem speciālistiem.

UZZIŅAI

SIA "LSC Shipmanagement" ir saņēmusi atbilstības sertifikātus piemērojamajam Starptautiskajam drošības vadības kodeksam (ISM kodekss), ISO 14001 un ISO 9001 standartiem. "Lloyd's Register" izsniegtais atbilstības dokuments apliecina, ka sabiedrība spēj vadīt naftas tankkuģus un ķīmiskos tankkuģus atbilstoši noteiktajiem drošības un kvalitātes standartiem. Sabiedrība un visi kuģi atbilst konkrētām drošības un vides aizsardzības prasībām visā pasaulē, tostarp ASV Krasta apsardzes kuģniecības standartiem un ASV vides aizsardzības normatīvajiem aktiem OPA-90, VGP utt.



LK pieteikums atgriezties Latvijas jūrniecības aprītē tiek apliecināts arī ar sabiedriskām aktivitātēm. Kompānija finansiāli atbalsta LJA zinātnisko konferenci, kas ik gadus notiek aprīlī, un LK valdes priekšsēdētājs šogad pirmo reizi atklāj šo konferenci. Kuģniecības speciālisti konsultē studentus par diplomdarbu tematu izvēli, ir diplomdarbu vadītāji, kā arī piedalās eksāmenu vērtēšanā. LJA 2016. gada izlaidumā kompānija trim saviem favorītiem dāvināja ādas aviomakus, kuros, dodoties jūrā, var salikt visus nepieciešamos dokumentus. Kompānija ir apņēmusies pilna iedibināto tradīciju turpināt, jo īpaši suminot savus stipendiātus. Vēl LK finansiāli atbalsta vidusskolēnu konkursu "Enkurs", ir iestājusies Latvijas Kruinga kompāniju asociācijā un godīgi atzīst, ka nav nemaz tik viegli atgriezties jūrniecības aktivitāšu aprītē, bet tas nenoliedzami ir ļoti patīkami.

DARBS JŪRĀ – NO KADETA LĪDZ KAPTEINIM UN VECĀKAJAM MEHĀNIĶIM

Par to, kā tiek veidota kadru politika darbam jūrā, stāsta "LSC Shipmanagement" Flotes personāla daļas direktore SANITA ŽURZDINA.

– Kompānijas politika bija, ir un arī būs audzināt savus kadrus no kadeta līdz kapteinim un vecākajam mehāniķim. Pilnīgi visi mūsu kompānijas vadītāji un superintendenti atzīst, ka tieši šī politika dod vislabākos rezultātus. Tā kā mūsu flote palielinās, pagaidām ar pašu spēkiem vien nepietiek, tāpēc nākas piesaistīt arī tā sauktos jaunpienācējus no citām kompānijām, un ne tikai ierindniekus, bet arī virsniekus, piedāvājot konkurētspējīgu atalgojumu un bonusu sistēmu, piemēram, apdrošināšanu un mācību kursu apmaksu. Par laimi jāteic, ka ir liels skaits interesentu, tāpēc mums ir iespēja izvēlēties vislabākos speciālistus. Tas, protams, notiek sadarbībā ar superintendentiem, jo tieši viņi vislabāk var novērtēt speciālistu atbilstību kompānijas un kuģošanas drošības prasībām.

KADETU PROGRAMMA

– Domājot par kompānijas attīstību un kadru politiku ilgtermiņā, "Latvijas kuģniecība" īpašu vērību velta jaunajai kadetu programmai, tāpēc ļoti nopietni attiecas pret sadarbību ar Latvijas Jūras akadēmiju, Liepājas Jūrniecības koleģiju, kā arī "Novikontas" Jūras koledžu. Tas tāpēc, lai mums būtu labi sagatavoti jaunie speciālisti, kuri pie mums iziet savu jūras praksi, apgūst praktiskās iemaņas un, kāpjot pa karjeras kāpnēm, izaug par vadošajiem speciālistiem. 2014. gadā uz mūsu kuģiem jūras praksi izgāja 123 kadeti, 2015. gadā bija 111 praktikanti. Aptuveni puse no visiem studentiem, kam vajadzīga jūras prakse, šo iespēju meklē tieši pie mums. Interese no studentu puses

UZZIŅAI

LK kapteiņu vidējais vecums ir 39 gadi (vidējais vecums var būt mainīgs atkarībā no apkalpes maiņas), kapteiņa vecāko palīgu vidējais vecums ir 36 gadi, mehāniķu vecāko un otro palīgu vidējais vecums ir 45 gadi.



ir tik liela, ka diemžēl apmierināt visu vajadzības mēs nevaram, tāpēc jūras praksei topošos speciālistus atlasām konkursa kārtībā.

– No kadetiem nereti nākas dzirdēt, ka prakses laikā darbs bijis atkarīgs no tā, ir vai nav paveicies ar kapteini un citiem kuģa virsniekiem.

– Atmosfēru uz kuģa tiešām veido vecākie virsnieki – kapteinis, tiltiņa virsnieks, vecākais mehāniķis un virsnieki mašīntelpā. Arī tas nav noslēpums, ka bieži vien kadetus uz kuģa grib izmantot mazāk kvalificētiem darbiem – iztīrīt, nomazgāt, nokrāsot, tomēr pēdējā laikā no dažādu paaudžu virsniekiem arvien biežāk nākas dzirdēt atziņu, tai skaitā arī no senioru vecuma kapteiņiem, ka kadets uz kuģa ir tāpēc, lai praksē apgūtu to, ko teorētiski iemācījies, nevis lai tikai veiktu palīgdarbus. Vismaz pusi no darba laika kadetam jāpavada, kārtējot kuģa dokumentāciju, apgūstot navigāciju vai mašīntelpas darbu, bet atlikušo laiku viņu var nodarbināt arī citos darbos, tādos kā klāja mazgāšana vai darbs kambīzē, un arī šie darbi disciplinē kadetu un māca darba mīlestību. Reizēm kāds sūdzas, ka uz kuģa bija daudz jāstrādā, bet tā taču tam jābūt, jo uz kuģa tiešām ir daudz jāstrādā. Droši varu teikt, ka arī LK augstākās amatpersonas piekoda kapteiņiem un citiem kuģa virsniekiem, ka kadetam, protams, ir jādara visi darbi, bet jābūt noteiktam laikam, kas atvēlēts mācībām. Un arī tad, ja kadeti nāk ar jautājumiem par viņiem neskaidrām lietām, uz šiem jautājumiem jārod atbildes. Kadetu programma nav tikai finansiāls atbalsts, bet arī iespēja topošajam speciālistam iegūt labas profesionālās iemaņas, jo mēs šos jaunos cilvēkus redzam kā savus nākamos darba ņēmējus, un kompānijai nav vienalga, kādi speciālisti strādās uz mūsu kuģiem, kāds nākotnē būs mūsu kuģa kapteinis un vecākais mehāniķis. Tieši tāpēc uzskatām, ka kadetu programma vispirms jau ir vērsta uz to, lai topošie speciālisti prakses laikā uz kuģa iegūtu visu iespējamo.



MEITENĒM ATVĒRTS CEĻŠ UZ JŪRU

– Meitenes attiecībā uz darbu jūrā, šķiet, vēl joprojām ir diezgan neapskaužamā situācijā, jo daudzas kompānijas ir paziņojušas, ka sievietes uz viņu kuģiem nestrādās.

– Varam lepoties, ka esam viena no tām, varētu teikt, nedaudzajām kompānijām, kas piedāvā prakses iespējas un vēlāk arī darbu meitenēm. Divas meitenes, kuras savulaik uz mūsu kuģiem izgāja jūras praksi, pagaidām gan vēl strādā par kapteiņa otro palīgu, bet jau ir saņēmušas kapteiņa vecākā palīga diplomu, kā arī paaugstinājumu amatā. Salīdzinoši daudz meiteņu uz mūsu kuģiem strādā par kapteiņa trešo palīgu, un ļoti iespējams, ka visai drīz varēsim ierakstīt LK vēsturē pirmo gadījumu, kad par mehāniķi, pagaidām par trešo mehāniķi, mūsu kompānijā strādās meitene, kura savulaik bija praksē uz mūsu kuģa, tad strādāja citā kompānijā, bet nu vēlas strādāt pie mums.

– **Kā ir ar LK kapteiņiem, vai jums viņi ļoti jāpierunā, lai būtu ar mieru ņemt uz kuģa meitenes?**

– Nevar teikt, ka gluži vajadzētu pierunāt. Mēs piedāvājam vairākas kandidātūras, piemēram, trešā palīga amatam, tai skaitā arī meitenes. Ir daži kapteiņi, kuri ir ar kategoriskāku nostāju šajā jautājumā. Mēs cenšamies respektēt visus viedokļus, jo kapteinim taču ir jāstrādā ar apkalpi. Tomēr jāteic, ka arvien retāk gadās tik kategoriska nostāja, jo daudzi vecāka gadagājuma kapteiņi, kuriem bija tāda nostāja, jau ir aizgājuši no aktīvā darba, bet jaunākie pat labprāt ņem savā apkalpē meitenes kā jaunākos virsniekus, jo viņas darbā ir akurātākas un pedantiskākas par vīriešiem. Daži jaunie kapteiņi atzīst, ka vienīgā problēma viņam kā vīrietim esot uzdot meitenei smagu, it kā vīrietim domātu darbu. Nākas pārkāpt savus principus. Savukārt meitenēm, kuras darbu saista ar jūru, vajadzētu apzināties, ka darbs jūrā ir ne tikai atbildīgs, bet mēdz būt arī smags, un tā jau ir pašas meitenes izvēle. Mūsu kompānija atbalsta dzimumu līdztiesību.

ZELTA VIDUSCEĻU MEKLĒJOT

– **Viens no visvairāk apspriestajiem un jūrniekiem svarīgajiem jautājumiem ir MLC konvencijas prasību ievērošana. Sadzīves un darba apstākļi, medicīniskā palīdzība, viss cits, kas saistīts ar šo konvenciju. Kā tas viss tiek ievērots uz LK kuģiem?**

– Jā, MLC konvencija ir jūrniekiem par labu vērsta, un mēs, protams, šīs prasības ievērojam. Visi mūsu kuģi ir saņēmuši MLC konvencijas atbilstības sertifikātus, tomēr tas nenožīmē, ka nav nekā, ko nevajadzētu pilnveidot un uzlabot. Piemēram, uz kuģiem, kuri 2015. gadā bija remontā, tika atjaunotas trenāziņu zāles. Lielu vēribu pievēršam jūrnieku veselības stāvoklim un medicīniskajām pārbaudēm pirms došanās jūrā. 2015. gadā veselības stāvokļa dēļ esam norakstījuši cilvēkus, un saslimšanai ir dažādi iemesli. Piemēram, kāds jūrnieks krastā uz slapja asfalta paslidēja un salauza kāju, kāds virsnieks lielā vētrā



LSC "Shipmanagement" par perspektīvu uzskata sadarbību ar Latvijas Jūras akadēmiju.

sardzes laikā uz tiltiņa krita un diezgan smagi traumēja galvu, tomēr visbiežāk gadās darba traumas – vai nu aiz neuzmanības, vai kādu apstākļu sakritības pēc.

Labus rezultātus ir devis sausais likums uz LK kuģiem. Kāds kapteinis, kurš pēc pieciem krastā nostrādātiem gadiem atgriezās jūrā, bija patīkami pārsteigts par to, kāds līmenis, pateicoties sausajam likumam, ir sasniegts. Jūrnieki nevēlas zaudēt darbu un sabojāt savu karjeru, tāpēc respektē kompānijas politiku šajā jautājumā, jo dzeršana uz kuģa draud ar diploma atņemšanu, kā arī aizliegumu strādāt jūrā, un jūrnieki to uztver ļoti nopietni. Bet sauso likumu nācās ieviest, jo pirms vairākiem gadiem ir bijuši starpgadījumi. Ir jāsaprot, ka jūrnieka darbs ir specifisks un darba drošība ir ļoti svarīga. Varbūt kāds domā, ka tā tiek pārkāptas viņa cilvēktiesības, bet te nekādu atlaižu nav un nevar būt.

UZZIŅAI

LK kapteinim un vecākajam mehāniķim kontrakts tiek slēgts uz 3+/-1 mēnesi, jaunākajiem virsniekiem 4+/-1 mēnesi, klāja apkalpei, mašintelpas darbiniekiem un reitingiem 5+/-1 mēnesi, kadetiem un praktikantiem uz 4 +/- 1 mēnesi.

Lai gan starptautiskajā jūrnieku darba tirgū trūkst jūras virsnieku, esam pateicīgi mūsu uzticamajiem jūrniekiem, ka mūsu kompānija pagaidām deficītu neizjūt. Varbūt vienīgi tuvojoties vasarai var manīt, ka kāds virsnieks labprāt paliktu krastā, tāpēc nākas meklēt zelta vidusceļu, lai visiem – gan tiem, kas jūrā, gan tiem, kas krastā, būtu labi.■



KUĢU VIRSNIEKI TIEKAS IKGADĒJĀ SEMINĀRĀ



2016. gada 5. maijā AS "Latvijas kuģniecība" meitas uzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" organizēja uzņēmuma flotes virsnieku ikgadējo semināru, kas vienkopus pulcēja vairāk nekā 100 dalībnieku. Pasākumu atklāja AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un SIA "LSC Shipmanagement" valdes priekšsēdētājs Alasters

Džeimss Makkī. Seminārā ar prezentācijām piedalījās SIA "LSC Shipmanagement" speciālisti, kuri dalībniekus informēja par aktualitātēm kuģniecības nozarē, uzlabojumiem uzņēmuma darbībā un turpmākajiem attīstības plāniem.

"Būt jūrnīkam ir nopietns un sarežģīts darbs. Šī profesija prasa daudz enerģijas, zināšanu un gribasspēka. Ikviens cilvēks, kas strādā SIA "LSC Shipmanagement", ir vērtība, jo tikai profesionāla un uzticama komanda kopīgiem spēkiem var sasniegt augstus rezultātus. Mums jā rūpējas, lai ikviens, kas strādā AS "Latvijas kuģniecība" komandā, justos novērtēts, piederīgs komandai un iedvesmots darbam jūrnīcībā," uzrunājot klātesošos, sacīja AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Seminārā flotes virsnieki tika iepazīstināti ar SIA "LSC Shipmanagement" iekšējās darba organizācijas sistēmas uzlabojumiem un aktuālākajiem darba drošības jautājumiem. Īpaši tika akcentēti jautājumi par saudzīgas un videi draudzīgas kuģniecības attīstību, kā arī labvēlīgas vides veidošanu jūrnīkiem darbā uz kuģiem. SIA "LSC Shipmanagement" speciālisti dalībniekus informēja arī par jaunajām satelītkomunikācijas tendencēm un digitālo mācību kursu iespējām.■

UZZIŅAI

AS "Latvijas kuģniecība" (NASDAQ RIGA: LSC1R) ir starp lielākajiem pasaules kuģu īpašniekiem vidēja izmēra un *handy* tankkuģu segmentos un pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma atrodas vadošajās pozīcijās starp līdzīgām kompānijām Ziemeļeiropā. Uzņēmumam pieder 16 moderni kuģi, nodrošinot darbu vairāk nekā 1300 profesionāliem un augsti kvalificētiem jūrnīkiem no Latvijas, un papildus tas tehniski pārvalda vēl sešus kuģus, kopumā vadot 22 kuģu lielu floti. LK flotes vidējais vecums ir astoņi gadi. Visi kuģi saņēmuši ISM (*International Safety Management*) sertifikātus.



“LATVIJAS KUĢNIECĪBAS” STIPENDIJAS LATVIJAS JŪRNICĪBAS ATTĪSTĪBAI

2016. gada 5. maijā AS “Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups, SIA “LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētājs Alasters Džeimss Makkī un administratīvā direktore Ilze Bērziņa, kā arī nodibinājuma “Vitolu fonds” valdes loceklis Artūrs Dzenis tikās ar Latvijas Jūras akadēmijas studentiem Indru Anniju Cekuli, Ievu Skrebeli un Arturu Spirinu, kuri 2015. gadā kļuva par AS “Latvijas kuģniecība” stipendiātiem. Tikšanās gaitā atzinīgi tika novērtēts studentu mācību darbs Latvijas Jūras akadēmijā un studentu vēlme veidot profesionālo karjeru jūrniecības nozarē.

“Stipendiju piešķiršanas mērķis ir sniegt studentiem materiālo atbalstu, tādējādi veicinot ne tikai jauniešu izaugsmi, bet arī jūrniecības izglītību Latvijā. Ar prieku veicam šo mecenāta darbu un turpināsim to. Svarīgi, ka sniegtais atbalsts jauniešiem ir bijis noderīgs un palīdzējis viņiem kļūt par kuģa augsta līmeņa darbiniekiem,” atzina AS “Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Stipendiāte Indra Annija Cekula: “Lielu paldies vēlos teikt AS “Latvijas kuģniecība” par iespēju būt vienai no stipendiātēm. Svarīga ir ne tikai materiālā puse, bet arī tā prieka un lepnuma sajūta, ko piedzīvoju, saņemot stipendiju. Stipendija ir kā alga par padarīto darbu, paplašinot zināšanas un krājot darba pieredzi.”

Nodibinājuma “Vitolu fonds” valdes priekšsēdētāja Vita Diķe: “Mūsu lielākā nacionālā bagātība ir cilvēks – viņa prāts, zināšanas, radošums, attieksme pret katru veicamo darbu. Liels paldies “Latvijas kuģniecībai” par ieguldījumu Latvijas izglītībā, paldies par sadarbību!”

AS “Latvijas kuģniecība” plāno arī nākamajā mācību gadā piešķirt stipendijas topošajiem jūrniekiem, lai sniegtu studentiem materiālo atbalstu, veicinātu jauniešu izaugsmi un jūrniecības izglītību Latvijā. Plašāka informācija par stipendiju konkursa kritērijiem būs pieejama uzņēmuma mājas lapā un sociālajos tīklos.■

Ketija Strazda, LK komunikācijas konsultante



KATRS DARA, KO VAR

AS "Rīgas kuģu būvētava" valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs, runājot par kuģu būves un remonta nozari, uzskata, ka valsts par šo nozari diemžēl neinteresējas nemaz, domājot aptuveni tā – ja var, lai dzīvo, ja nevar, lai mirst nost, paši vainīgi. Tomēr, lai kāda būtu valsts politika, Latvijā šīs nozares uzņēmējiem ir sīksta daba, spīts, izturība, biznesa intuīcija, bet pats galvenais, protams, ir darba kultūra, zināšanas, profesionalitāte un, kas zina, iespējams, arī kuģu būvētāju gēns.

Pārsteidzoši, bet izrādās, ka to uzņēmumu skaits, kuri Latvijā nodarbojas ar kuģu remontu un modernizāciju, ir visai iespaidīgs, par ko liecina ticama informācija Latvijas Jūras administrācijas mājas lapā. Savādāk ir ar kuģu būvi, jo ar to nodarbojas vien daži uzņēmumi: akciju sabiedrība "Rīgas kuģu būvētava", akciju sabiedrība "Tosmares kuģubūvētava", kuras akcijas 2000. gada martā iegādājās AS "Rīgas kuģu būvētava", un SIA "ASK", savukārt SIA "BJB" nodarbojas ar atpūtas kuģu projektēšanu, būvi un modernizāciju, bet mazos kuģus būvē arī vairāki mazie un vidējie uzņēmumi.



Kuģa zīmējums no hercoga Jēkaba arhīva.

VĒSTURISKA ATKĀPE

Kā V. Šmulders rakstīja "Kuģniecības gada grāmatā 1930./31.:", "kuģa vēsture ir tikpat veca kā pašas cilvēces vēsture. Kuģa rašanās ir miglā tīta. Par to varam tikai iedomāties. Ideju kuģim droši vien devusi pati daba. Pieķēries vajadzības brīdī peldošam koka stumbram, cilvēks atrada, ka peldēt kopā ar stumbru ir vieglāki, nekā bez tā." Nav pārbaudāmas liecības, vai un kā Latvijā būvēja kuģus pirms hercoga Jēkaba laikiem, bet Kurzemes hercogistē 17. gadsimtā kuģubūve attīstījās visai dinamiski, īpaši hercoga Jēkaba (1642–1682) valdīšanas laikā, kad tur darbojās sešas kuģu būvētavas, bet Ventspilī vien hercoga Jēkaba laikā uzbūvēja vairāk nekā 40 karakuģu un ap 80 tirdzniecības kuģu. 17. gadsimta beigās



Kurzemes hercogistes lielākais karakuģis "Das Wappen der Herzogin von Kurland". Māksliniece E. Viliama.



JŪRNICĪBA



Buru kuģu būve 20. gs. sākumā.



Vienģis kuģis, ko uzbūvēja Latvijas pirmās brīvvalsts laikā, bija ledlauzis "Krišjānis Valdemārs".

nelielas kuģu būvētavas darbojās arī Rīgā: 1672. gadā ierīkoja pirmo kuģu būvētavu Kundziņsalā, arī no Amsterdamas ieceļojušais tirgotājs E. Metsi fon Dannenšterns uzcēla kuģu būvētavu, un 1695. gadā viņam piederēja desmit kuģu.

19. gadsimta sākumā Krievijas impērijas valdība Vidzemes guberņā izplatīja vairākus likumus, kas bija labvēlīgi latviešu kuģubūves un jūrniecības attīstībai. Piemēram, tāds bija 1800. gadā izdots likums par kuģniecības un kuģubūves paplašināšanu, kas atļāva jūrmalniekiem būvēt kuģus savām vajadzībām, un 1806. gadā izdots papildu likums, kas atļāva būvniekiem pašu uzbūvētos kuģus arī pārdot. Ņemot vērā sentēvu pieredzi laivu būvē, Lat-

vijas piekrastē sāka būvēt liellaivas, brigas un "malkas jančus". Pateicoties Krišjānim Valdemāram, 19. gadsimta vidū sākās slavenā latviešu burinieku ēra.

1913. gadā dibināta "Mīlgrāvja kuģu būvētava, Rīga, J. K. Jessens", pēc Latvijas valsts proklamēšanas "Mīlgrāvja kuģu būves un mašīnu fabrika", bet vēlāk akciju sabiedrība "Vairogs". Līdz 20. gadsimta 30. gadu beigām "Vairogam" darba netrūka, tajā strādāja aptuveni 200 cilvēku, bet jau 1939. gadā rūpnīcai darba faktiski vairs nebija. 1940. gadā rūpnīcu nacionalizēja un iekļāva PSRS Jūras flotes tautas komisariāta uzņēmumu sistēmā. No 1947. līdz 1991. gadam Rīgas kuģu remonta rūpnīcā (RKRR) (tagad AS "Rīgas kuģu būvētava") uzbūvēja 316 kuģus, t.sk. 34 ostas velkoņus ar 150 ZS jaudu, kā arī jūras velkoņus ar 1200 ZS jaudu. Pirmo "Tehumardi" tipa pasažieru prāmi būvēja vairāk nekā divus gadus, jo tas RKRR bija jauns izaicinājums. Tie bija ledus klases prāmjī – 57 m gari un 12 m plati ar 4,5 m iegrīmi, kuri varēja uzņemt 120 pasažieru, 40 vieglo automašīnu un 10 kravas mašīnu. Šodienas skatījumā tāds kuģis varētu likties pavisam niecīgs, bet septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados tas bija liels sasniegums un jaunums.

Tik daudz par senāku Latvijas kuģubūves vēsturi.



INTERESE PAR VĒSTURI NEZŪD

Pirms dažiem gadiem Rīgas brīvostas pārvaldes konferenču zālē notika konference "Senie kuģi Latvijā – vakar, šodien, rīt", kas iepazīstināja ar Latvijas amatniecības zināšanām un prasmēm seno koka kuģu būvniecībā, papildinot kultūrvēsturiskā mantojuma daudzveidību un pieejamību.

Par senajiem kuģiem vēsta mūsu vēsturiskais mantojums dzelmē – kuģu vraki, kas ir gan muzeju krātuvēs, gan vēl jūras ūdeņos apslēpti. Latvijas amatniecība ir bāze seno koka kuģu būvei, par ko liecina ne tikai Latvijas vēsture, bet daudzās Pāvilostas, Grobiņas un Daugavas koka laivas un vikingu kuģi – ne muzeja eksponāti, bet veiksmīgi mūsdienu biznesa projekti.

Latvijas amatnieka Jura Ziles būvēts ir uz

Norvēģiju aizceļojušais septiņarpus tonnas smagais, 21,56 metrus garais un piecus metrus platais vikingu kuģis "Asa" un tā pēctecis vikingu kuģis "Indriķis", kas ir autentisks 9. gadsimta kuģim. To Juris Zile būvēja četrarpus gadus – no 2010. līdz 2014. gadam. Meistars kuģi izlika pārdošanā par 290 000 eiro. Sekoja vēsturiskā "Rīgas kuģa" rekonstrukcijas būve. Eiropā līdzīgi projekti ir pierādījuši ne tikai savu dzīvotspēju, bet, radot iespēju sabiedrības līdzdalībai šajos procesos, izrādījušies arī veiksmīgi biznesa projekti.



Juris Zile pie vikingu kuģiem "Asa" un "Indriķis".

KATAMARĀNU ĒRA

Jau 1959. gadā trīs studenti – Aldis Eglājs, Valdis Grenebergs un Vilnis Eglājs uzbūvēja jahtu ar diviem korpusiem un aizsāka katamarānu ēru Latvijā. Kad ar to aizburāts līdz tuvākajam jahtklubam, viņi uzzina, ka līdzīgas jahtas būvē arī citur un tās sauc par katamarāniem, bet pati katamarānu ideja nāk no Klusā okeāna saliniekiem. Tomēr jauno censonu katamarāns tehniski ir tālu no cerētā.



let laiks, studenti kļūst par vīriem, un arī viņu katamarānu konstrukcijas arvien pilnveidojas, tās tiek testētas visdažādākā līmeņa sacensībās. Pārbaudījumus iztur "Ako", "Gemini", "Vikings", "Gauja", "Venta", "Centaurus", bet vislielāko pārbaudījumu iztur katamarāns "Kaupo",

veicot braucienu apkārt pasaulei, kuģojot rietumu virzienā, apņemot Hornas un Labas Cerības ragus pretī valdošo vēju virzienam un 2003. gadā atgriežoties Latvijā. Savā otrajā pasaules apceļojumā "Kaupo" diemžēl pazūd bez pēdām, un pagājuši jau trīspadsmit gadi, kopš par to nekas nav zināms. 2004. gadā Vismārā "International Multihull Meeting" laikā tiek demonstrēts pirmais Eglāja projektētais un uzbūvētais trimarāns "Catri24".

JAUNĀKĀS TEHNOLOĢIJAS TIEK RADĪTAS LATVIJĀ

2016. gada 15. aprīlī uzņēmums "Latitude Yachts" paziņoja, ka radījis pasaulē pirmo elektrisko prāmi "BB Green", kura gaitas optimizācijai izmantota gaisa spilvena tehnoloģija.

Pasaulē jau darbojas prāmji ar elektrisko piedziņu, taču, kā informē uzņēmums "Latitude Yachts", vairumam ir lēna gaita un nepieciešams ilgs laiks akumulatoru uzlādei.





Projektu izstrādājusi norvēģu kompānija pēc pašu patentētās gaisa spilvena tehnoloģijas, bet prāmja būvēšanu uzticēja Latvijas uzņēmumam. Uzbūvētais kuģis ir prototips jeb izmēģinājuma modelis, kura mērķis ir apstiprināt teorētiskos aprēķinus.

Sērijeidā būvētie prāmji būs daudz jaudīgāki. Piemēram, ceļš no Vecākiem līdz 11. novembra krastmalai pie projektētā ātruma būs apmēram 14 minūtes.



MILJONUS EIRO VĒRTA LUKSUSA JAHTA

2016. gada 10. maijā uzņēmums "Latitude Yachts" Sarkandaugavā ūdenī nolaida Latvijā radītu unikālu jahtu – trimarānu.

Jahta ir vietējās, taču pasaulē labi zināmās firmas "Latitude Yachts" darinājums. Lai arī kompānija nesniedz plašāku informāciju par jahtu un tās pasūtītājiem, runas par šo unikālo būvi klīda jau labi sen. Luksusa klases jahtas nosaukums ir "Galaxy". Tai ir divi motori – katrs 16 cilindru un 2600 zirgspēku jaudas, un katra cena ir aptuveni divi miljoni eiro, un trīs luksusa jahtas kritērijiem atbilstoši klāji. Pēc plāna trimarānā ir arī garāža mazākam piecus metrus garam kuterim. Pašas superjahtas garums – 52 metri.■





VĀRDS STRĀDĀ KOMPĀNIJAS LABĀ

“Rīgas kuģu būvētavai” (RKB) pagājis vēl viens darba gads, kurā nav trūcis nedz problēmu un sarežģītu situāciju risināšanas, nedz uzvaras prieka un gandarījuma par paveikto. RKB valdes priekšsēdētājs JĀNIS SKVARNOVIČS atzīst, ka 2016. gadā no plānotajiem 24 miljoniem eiro diemžēl izdevies sasniegt vien 21 miliona eiro apgrozījumu un arī 2017. gads solās būt saspringta darba un izaicinājumu pilns, tomēr jau noslēgtie līgumi un iesāktie projekti ir pamats ar optimismu raudzīties nākotnē un vienlaikus arī milzīgs stimuls strādāt vēl aktīvāk.

Jānis Skvarnovičs: “2016. gadā plānoto kuģu būves apjomu mums neizdevās sasniegt objektīvu iemeslu dēļ, jo aizkavējās pasūtījuma līgumu noslēgšana, kam pamatā bija divi iemesli. Vispirms jau tas, ka pasūtītāji nespēja projektiem sagādāt finansējumu, kā bija plānots, un otrs iemesls bija tas, ka palielinājās darbu apjoms, ko pasūtītājs uzticēja veikt “Rīgas kuģu būvētavai”, tāpēc līgumus par jau iepriekš noslēgtajiem projektiem nācās papildināt un vēlreiz apstiprināt.

Arī 2017. gadā neplānojam ieņēmumu lielu pieaugumu, jo kuģu būves nozarei pašlaik nav tie labākie laiki, tāpēc ka visi kuģu īpašnieki cenšas taupīt līdzekļus, tomēr mēs ceram, ka izdosies sasniegt jau iepriekš izvirzīto mērķi – 24 miljonus eiro, no kuriem astoņi miljoni būs no kuģu būves pasūtījumiem, bet





sešpadsmit miljoni no kuģu remonta darbiem.

Darbi rūpnīcā rit pilnā sparā, jo jau līdz 2017. gada jūlijam mums pasūtītājiem jānodod septiņi jaunbūvēti kuģi. Arī kuģu remontētāji šajā ziemas sezonā strādā bez pārrāvumiem darbā, tomēr mums vienmēr jārēķinās ar to, ka kuģu īpašnieki ļoti piesardzīgi attiecas pret kuģu remontēšanu RKB ziemas mēnešos, jo nekad nevar paredzēt, cik barga būs ziema un vai viņu kuģi tāpēc, ka aizsalis Rīgas jūras līcis, nepalikīs Rīgā ilgāk, nekā plānots.



Jānis Skvarnovičs.

Ar optimismu un zināmām cerībām mēs skatāmies uz Starptautiskās konvencijas par kuģu notekūdeņu savākšanu un attīrīšanu prasību ieviešanu. Lai gan kuģu īpašniekiem šī konvencija neiet pie sirds, jo tā no viņiem prasīs ievērojamus finansiālos ieguldījumus, mēs savukārt šeit redzam savu izdevīgumu un jaunus pasūtījumus. Pavisam noteikti attīrīšanas ierīces drīz būs nepieciešamas tiem kuģiem, kuri iegriežas ASV ostās, tāpēc sadarbībā ar Somijas projektētājiem esam veikuši sagatavošanās darbus, un mums ir viss nepieciešamais, lai sniegtu kuģu attīrīšanas sistēmu būvniecības pakalpojumus.”

Kad intensīvā un saspringtā darbā ir pavadīti daudzi gadi, kad meklēti pasūtītāji un “Rīgas kuģu būvētavas” kolektīvs nenoguris strādājis, lai viņiem pierādītu, ka spēj pasūtījumus izpildīt noteiktajā laikā un teicamā kvalitātē, pienāk brīdis, kad ieguldītais darbs sāk nest augļus – pasūtītāji un sadarbības partneri izrāda arvien lielāku uzticēšanos. RKB galvenie pasūtītāji ir tādas Skandināvijas valstis kā Zviedrija, Dānija un Norvēģija, ar kurām uzņēmumam tagad jau izveidojusies tik cieša sadarbība, ka reizēm ir grūti formulēt, kas viņi vairāk ir – klienti vai sadarbības partneri.

ZVEJAS KUĢU BŪVE

“Mēs apzināmies savas spējas,” saka RKB kuģubūves daļas vadītājs Genādijs Sļozkins, “tieši tāpēc cenšamies darīt visu iespējamo, lai nostiprinātu savas pozīcijas nelielu, jo īpaši zvejas kuģu būvē, un esam gatavi strādāt ar katru kuģa īpašnieku individuāli, pielāgojoties viņa specifiskajām vajadzībām.”



Genādijs Sļozkins.

Dānijas sadarbības partneriem – kuģu būvētavai “Vestvaerftet”, ar kuru RKB strādā jau kopš 1998. gada, pašlaik rūpnīcā tiek būvēti piecu vidējo zvejas kuģu korpusi, kuru garums ir 30 metru un kuri domāti zvejošanai Ziemeļjūrā, Norvēģu jūrā un pat Atlantijas okeānā.

“Aizvadīto gadu laikā esam iemantojuši labu reputāciju un pierādījuši, kas spējām nodrošināt visaugstākos

drošības standartus. Mūsu sadarbības partnerus apmierina gan mūsu darba kvalitāte, gan, protams, arī cenas, tāpēc arvien pieaug to darbu apjoms, kurus veicam ārpus pašu korpusu būves: aprīkojam kuģus ar mašīntelpu iekārtām, montējam stūres mehānismus, veicam lielu apdares un izolācijas darbu apjomu, kā arī klāja ierīču uzstādīšanu, kas domātas zivju zvejai,” stāsta Genādijs. “Vēl pirms gadiem desmit mums uzticēja tikai korpusu būvi, tāpēc uzņēmumam “Vestvaerftet” vajadzēja vairāk nekā pusgadu, lai pabeigtu kuģa aprīkošanas darbus, bet tagad, kad kuģis no mūsu rūpnīcas aiziet aprīkots un pilnībā nokrāsots, dāņu partneriem nepieciešami vairs tikai pāris mēnešu, lai pabeigtu pēdējos aprīkošanas darbus un kuģis varētu doties pie sava jaunā īpašnieka.”

SERVISA KUĢI LAŠU DĀRZIEM

G. Sļozkins: “Esam saņēmuši pasūtījumu arī no Norvēģijas kompānijas “Folla Maritime” par samērā neliela izmēra katamarāna tipa kuģa būvi, kura garums ir 15 metri un platums 11 metri. Tas ir tā sauktais servisa kuģis, kas nodrošina apkopes darbus zivju audzētavās, pārsvarā lašu audzēšanas dārzos, kur regulāri jāveic apkope.”

Arī “Folla Maritime” ir “Rīgas kuģu būvētavas” sadarbības partneri, un Rīgā pasūtītie kuģi tiek būvēti, kā mēdz teikt, līdz atslēgai. Tieši tādu pašus kuģus “Folla Maritime” būvē arī Norvēģijā, un tas nozīmē, ka notiek reāla darba dalīšana, lai varētu izpildīt iespējami lielāku pasūtījuma apjomu. G. Sļozkins arī stāsta, ka servisa tipa kuģu būve zivju audzētavām ir ļoti perspektīva darbības niša. Līdz šim zivju audzētavas Norvēģijā tika ierīkotas piekrastes fjordos, bet jaunāko vides prasību ietekmē zivju audzētājiem, domājot par jūras vides



aizsardzību, nāksies piekāpties *zaļās* domāšanas priekšā. Pētījumi rāda, ka zivju audzētavas, kas šeit darbojas jau kopš astoņdesmitajiem gadiem, ir ievērojami piesārņojušas piekrastes ūdeņus, tāpēc tagad, ja zivju audzētāji vēlēsies saglabāt savu biznesu, zivju dārziem nāksies no fjordiem pārcelties tālāk uz atklātās jūras pusi un pat jūru.

G. Sļozkins: "Zivju audzētāji no sava ienesīgā biznesa nekādā gadījumā neatteiksies, tāpēc, pakļaujoties jaunajām prasībām, viņiem būs vajadzīgi pavisam cita tipa servisa kuģi, attiecīgi sertificēti un Norvēģijas Jūras administrācijas prasībām atbilstoši, un šādu kuģu būvi mēs varam nodrošināt. Viens no pēdējiem piedāvājumiem ir desmit šādu kuģu būve, par vienu miljonu eiro katrs, no kuriem pieci tiks būvēti Norvēģijā, bet piecus būvēsim mēs."

NOPIETNS AUDITS PIRMS LĪGUMA PARAKSTĪŠANAS

2016. gadā "Rīgas kuģu būvētava" saviem sadarbības partneriem pievienoja vēl vienu – Zviedrijas kuģu būves rūpnīcu "Docksta", kas atrodas Zviedrijā Botnijas līcī. Kuģu būves rūpnīca nav liela un pārsvarā specializējas nelielu kuģu, prāmju un velkoņu būvē.

"Mums ir parakstīts līgums par divu loču kuģu korpusu būvi Vācijai," stāsta Sļozkins. "Bet pirms šā līguma parakstīšanas Vācijas pasūtītājs veica ļoti nopietnu auditu, un mēs apliecinājām, ka esam spējīgi veikt šādus pasūtījumus un mūsu rūpnīcas jaudas, tehnoloģijas un kvalitātes standarti atbilst visaugstākajām prasībām. Jebkurā kuģu būves stadijā mēs varam parādīt, ka attiecīgā



detaļa ir ražota no konkrēta metāla, ka mūsu ražošanas process ir caurspīdīgs, tāpēc pasūtītājs var būt pilnīgi drošs un pārliecināts gan par metāla izcelsmi, gan par ražošanas procesā ievērotajiem standartiem.

Kuģu būves rūpnīcu "Docksta" uzskatām par potenciāli interesantu pasūtītāju, ar kuru turpmākā sadarbība varētu tikai paplašināties, par ko liecina mums jau tagad uzticētie pasūtījumi. 2016. gada decembra sākumā mēs viņiem nodevām pirmo pie mums uzbūvēto kuģa korpusu, kuram veicām arī pavisam



lielus aprīkošanas darbus. Otrā kuģa korpusu mums pasūtītājam vajadzēja nodot 2017. gada marta beigās, bet tad saņēmām papildu pasūtījumu par kuģa aprīkošanu, kas ievērojami palielina veicamo darbu apjomu, tāpēc darbu izpildes termiņš ir pagarināts līdz aprīļa beigām. Pasūtītājs pārliecinājās, ka spējam veikt dažādus darbus, tāpēc arī uzticēja lielāku darba apjomu, nekā bija plānots. Šāds scenārijs ļoti līdzinās tiem, kādi jau bijuši ar citiem pasūtītājiem, kuri, pārliecinājušies par mūsu darba kvalitāti un termiņu ievērošanu, palielina darbu apjomu."

NESTANDARTA PASŪTĪJUMI – IZAICINĀJUMS KUĢU BŪVĒTĀJIEM

Jau 2011. gadā rūpnīcas speciālisti uzbūvēja jūras vilņu konvektoru – peldošu elektrostaciju, kura elektroenerģijas ražošanai izmanto jūras vilņu spēku. Trīs gadus tā testa režīmā darbojās pie Skotijas ziemeļu salām. Projekts izturēja pārbaudi un saņēma Eiropas Komisijas atzinību. Protams, testa laikā tika apzinātas visas konvektora nepilnības un veikti projekta uzlabošanas un pilnveidošanas darbi, un tagad tas iekļauts Eiropas Savienības projektā "Integration 2020".



G. Sļozkins: "Mums šā Eiropas finansētā projekta ietvaros, strādājot kopā ar Somijas kompāniju "Vehu", līdz 2020. gadam jāuzbūvē desmit tādi konvektori, un otrā, nu jau uzlabotā konvektora būvei ir jāsākas līdz 2017. gada jūnijam. Līdz šim vislielākā interese par jūras vilņu konvektoriem ir bijusi Lielbritānijā, bet pēdējā laikā par to interesi izrādījušas arī citu Rietumeiropas valstu kompānijas, kuras ir ieinteresētas jūras vilņu enerģijas izmantošanā, tāpēc mums ir pamats domāt, kas šis ir perspektīvs projekts."



"RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVA" MEKLĒ PROBLĒMAS RISINĀJUMU

Gan "Rīgas kuģu būvētavas" vadība, gan ražošanā iesaistītie ir vienprātis, ka visi tie izaicinājumi, kas saistīti ar tehnoloģiskā procesa pilnveidošanu, tehniskā aprīkojuma uzlabošanu un ražošanas procesa modernizāciju, kā arī ar jaunu sadarbības partneru meklēšanu un pasūtītāju piesaisti, ir vieglāk atrisināmas problēmas nekā tās, kas rodas profesionālu kuģu būves speciālistu trūkuma dēļ. Tie ir speciālisti, kurus Latvijā nesagatavo neviena augstskola un profesionālās izglītības mācību iestāde. Rūpnīcas kuģubūves daļas vadītājs Genādijs Sļozkins atzīst, ka problēmas nerada speciālistu un apakšuzņēmēju piesaisti ražošanas procesiem, kur nav nepieciešamas profesionālās kuģu būves speciālistu zināšanas un darba iemaņas. Tādos gadījumos parasti priekšroka tiek dota vietējām Latvijas kompānijām, kas nozīmē, ka arī nodokļi paliek Latvijā. Genādijs arī uzsver, ka viņi ir patrioti, taču ražošanai ar patriotismu vien ir par maz, nepieciešami profesionāli speciālisti ar labām zināšanām kuģu būves jautājumos. "Protams, ir zināms skaits jaunu speciālistu, kurus mēs pieņemam darbā un paši apmācām," saka Sļozkins, "bet mēs nevaram atļauties rūpnīcā veidot mācību



Irina Leimane.

bāzi, tāpēc esam spiesti meklēt citas iespējas, lai risinātu problēmas.”

To, kā risināt kadru trūkuma problēmu, vislabāk zina rūpnīcas personāla dienesta vadītāja Irina Leimane: “Mēs ļoti nopietni risinām kadru jautājumu, jo rūpnīcā strādājošo speciālistu vidējais vecums ir sešdesmit gadu, un tā ir skaudra realitāte.

Vispirms, protams, apzinām to, kādus jaunus speciālistus varam atrast tepat Latvijā, un mūsu skatieni ir vērsti uz tiem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, kuri pēc pirmās jūras prakses saprot, ka darbs jūrā viņiem nav piemērots. Tādu nav daudz, jo uz LJA mācīties dodas tie, kuri savu darbu vēlas saistīt ar jūru, tomēr arī pie mums ir atnākuši jaunie speciālisti, kuriem vispirms piedāvājam praksi un pēc tam jau tālāko profesionālo izglītošanos savienot ar darbu rūpnīcā.

Lai gan ar lielu prieku esam atvērti sarunām ar visiem akadēmijas studentiem vai absolventiem, kuri izrāda interesi par darbu mūsu rūpnīcā, tomēr ar to vien ir stipri par maz, lai atrisinātu darbaspēka jautājumu, tāpēc meklējam arī citus iespējamus variantus. Pirms diviem gadiem sākām strādāt ar divām Ukrainas augstskolām: Nikolajevas Kuģu būves universitāti, kurā sagatavo kuģu būves inženierus un tehnologus, un Odesas Jūras universitāti, bijušo Odesas Jūras inženieru institūtu, kurā sagatavo krasta speciālistus – inženierus un ekonomistus un kura absolvente esmu arī es pati. Meklēt iespējas Ukrainā mums diktēja reālā situācija un nepieciešamība, lai neapstātos ražošanas process, protams, ņemām vērā arī to, ka Ukrainā ir senas kuģu būves tradīcijas un kuģu būvētāju profesija tur ir bijusi ļoti augstā līmenī, nostādīta uz zinātniskiem pamatiem.

Ar abām augstskolām esam parakstījuši sadarbības līgumu, kas nozīmē, ka piedāvājam triju mēnešu vasaras praksi šo augstskolu trešā un piektā kursa studentiem, kuras laikā mēs viņus nodrošinām ar darbu, maksājam stipendiju, sedzam dzīvošanas, ēdināšanas un transporta izdevumus. Pirmajā brīdī visi praktikanti vēlas sēdēt pie datora un nodarboties ar projektēšanu, bet mēs viņus ieliekam reālajā kuģu būves vidē, lai jaunie speciālisti pārbaudītu sevi un saprastu, kādā virzienā tālāk specializēties.

2016. gadā pie mums ieradās četrpadsmit praktikanti, pieciem no tiem esam piedāvājuši darbu mūsu rūpnīcā, un viņi savā jaunajā darba vietā ieradīsies



jau 2017. gada martā. Lai arī visi pieci februārī aizstāvēja diplomdarbus un ir ieguvuši maģistra grādu, tomēr viņi ir tādi, kā mēs sakām, pusfabrikāti, kuriem vēl nepieciešama darba pieredze, tāpēc liels paldies jāsaka mūsu pieredzējušajiem speciālistiem par to, ka viņiem ir interese un vēlme savu pieredzi nodot jaunajiem. Tajā pašā laikā pieredzējušie speciālisti, kuri šīs pašas augstskolas Ukrainā ir absolvējuši pirms gadiem trīsdesmit, atzīst, ka jaunie sev līdzīgi atnes arī jaunas vēsmas un liek uz šķietamo rutīnas darbu paskatīties citādāk, jo dzīvē viss tik dinamiski mainās, ienāk jaunas tehnoloģijas, kas sniedz jaunas iespējas.

Iesāktā sadarbība turpināsies un abu Ukrainas augstskolu studenti arī 2017. gada vasarā ieradīsies pie mums praksē. Tā kā atsauksmes par pirmo praksi aizvadītajā vasarā ir ļoti labas, studentu interese ir lielāka, nekā praksei paredzēto vietu skaits, kas nepārsniedz piecpadsmit.”

J. Skvarnoviča kungs daudzās problēmās, tai skaitā arī tajā, ka rūpnīcai darbaspēks jāmeklē ārpus Latvijas, lielā mērā vaino valsts politikas trūkumu. “Būtu tikai loģiski, ja valsts līmenī būtu izstrādāta jūrniecības attīstības stratēģija, ko veido vairākas sadaļas: ostas, kuģu remonts, vēl viss cits, kas šai nozarei piedēriņš, tai skaitā arī profesionālā izglītība, lai nodrošinātu nozari ar speciālistiem. Jāatzīst, ka šādas politikas nav, un mēs esam spiesti darbaspēku ievest no Ukrainas. Tā jau nav goda lieta, tā ir bezizejas diktēta nepieciešamība!

Ja kaut vai divu triju gadu laikā Latvijas Jūras akadēmijā atvērtu fakultāti, kurā sagatavotu kuģu būves speciālistus, tas ļautu izmantot vietējo potenciālu, bet tā vietā tiek runāts par Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, un tā nu ir pavisam tuvredzīga politika.”

PAR SADARBĪBU DOMĀJOT

Nezinātājam varētu likties, ka inženieris ir un paliek inženieris, ja var būt, piemēram, lidmašīnas, tad var būt arī kuģus. Nereti atslēgas vārds, runājot par izglītību, ir – viss būs, tikai maksājiet. “Varbūt ikviens inženieris arī var būt kuģus,” ar zināmu sarkasmu saka Skvarnoviča kungs, “bet es skaidri zinu, kāds speciālists un ar kādām zināšanām kuģu būves rūpnīcai ir vajadzīgs. Tas ir tehnologs, kurš var ieiet kuģī, kas nereti jau ir sasniedzis cienījamu vecumu, un saprast, kā to remontēt un vai tad, ja sānā izgriezis caurumu, no tā nāks degviela vai ūdens, un diezin vai lidmašīnas būvinženieris šīs lietas spēj saprast un novērtēt. To es saucu par politikas trūkumu. Tas, ka mēs ievadam darbaspēku, valstij īpaši nepatīk, bet tad radiet apstākļus, lai mums šis darbaspēks nebūtu jāieved. Mēs būtu gatavi piedalīties ar savu maksājumu, bet tas nav pareizi, ja valsts politika un izglītības sistēma balstās tikai uz naudas prasīšanu, jo mēs taču valstij maksājam nodokļus un par to vēlamies kaut ko saņemt arī pretī, kaut vai labi sagatavotus speciālistus.”

Kamēr valsts neizrāda ieinteresētību un neveido tālredzīgu politiku, par attīstības stratēģiju domā tie, kuri nevar vienaldzīgi noskatīties uz notiekošo.



Gaidis Andrejs Zeibots.

G. A. Zeibots: "Labi vērtējama ir tā sadarbība, kas ar mūsu rūpnīcas starpniecību veidojas starp Latvijas Jūras akadēmiju un Ukrainas kuģu būves augstskolām. Jau 2016. gada vasarā mēs kopā ar Latvijas Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu un prorektoru Andreju Zvaigzni devāmies uz Ukrainu, lai LJA noslēgtu nodomu protokolu ar Nikolajevas un Odesas augstskolām,

paredzot trīs galvenos sadarbības virzienus. Pirmais ir kopīgas apmācību programmas, tad divus gadus augstskolā Rīgā studenti varētu apgūt vispārizglītojošos priekšmetus, pēc tam Nikolajevā vai Odesā vēl pusgads, un studenti saņemtu Ukrainas diplomu, bet, ja mācītos vēl pusgadu Rīgā, tad saņemtu otru diplomu. Otrais virziens ir augstskolu programmu saskaņošana un studentu apmaiņa, kad Ukrainas studenti pilnu laiku mācās Rīgā, bet Latvijas studenti – Ukrainā. Un trešais virziens ir maģistrantūras programmas, kurās ļoti ieinteresēta ir Ukrainas puse, jo LJA diplomu atzīst Eiropas Savienībā, kas Ukrainas jauniešiem speciālistiem atvērtu ļoti daudzas durvis Eiropā, sniedzot iespēju tur strādāt."

IEINTERESĒT JAUNO PAAUDZI

Lai ieinteresētu Latvijas jauniešus izvēlēties kādu no kuģu būvētāju specialitātēm, "Rīgas kuģu būvētava" ir atvērusi savas durvis skolu jaunatnei, kas te ierodas, lai, iespējams, pirmo reizi savā mūžā tuvumā redzētu, kā tiek remontēti un būvēti kuģi.

G. A. Zeibots stāsta, ka RKB viesojušies Salacgrīvas, Ainažu un Liepupes skolēni, kurus šurp atvedis "Bibliokuģis". Skolēni tika iepazīstināti ar kuģu būves tradīcijām Latvijā 100 gadu garumā. Jaunieši arī uzzinājuši, ka trūkst labu kuģu būves meistarū, ka darbam rūpnīcā ir vajadzīgi augstas klases kuģu korpusu metinātāji, atslēdznieki un virpotāji, bet tā kā Latvijā šādu speciālistu nav, nākas ievest viesstrādniekus no Ukrainas, Baltkrievijas un Krievijas. Ekskursanti ielūkojās darbnīcās un cehos un varēja vērot, kā tiek būvēts kārtējais kuģa korpus Norvēģijas zvejniekiem.



AR PROBLĒMĀM JĀTIEK GALĀ PAŠIEM

Lai gan RKB ir devusi par sevi ziņu un izrādījusi vēlmi tikties ar ministriju ierēdņiem, lai apspriestu kuģu būves jautājumus, atsaucību un sapratni tā preti nav saņēmusi, tāpēc apzinās, ka arī turpmāk jādzīvo un jāstrādā, paļaujoties tikai pašiem uz sevi. Valdes priekšsēdētājs saka, ka tas nav pārmetums valdībai, bet fakta konstatācija. Paši kuģu būvētāji ir atvērti sarunām ar visiem, kam vien ir interese par šo nozari, tomēr nav noskaņoti lieki tērēt dārgo laiku, ja jau valstī nevienam viņu problēmas neinteresē. Viena pēc otras tiek risinātas un arī atrisinātas gan kredīvēšanas problēmas, gan darbaspēka jautājums, gan visas citas lietas, kas biznesu uzrunā ik dienas.

J. Skvarnovičs: "Jūrniecība jau nav tikai braukšana jūrā vai ostu attīstība, pie jūrniecības vistiešākajā veidā pieder arī kuģu būve un remonts, ko mēs šeit noturam un attīstām, neskatoties uz to, ka valsts nav izrādījusi interesi vai sapratni par nozares nozīmi Latvijas ekonomikā. Pagaidām vienīgais, kas mūs saista ar valsti, ir nodokļi, ko maksājam valsts budžetā.



Un tomēr, ja palūkojamies uz aizvadītajiem divdesmit pieciem Latvijas atjaunotnes gadiem, tad RKB veiksmē ir tā, ka mums pārmaiņu laikā izdevās mainīt kuģu remonta struktūru. Padomju gados šeit galvenokārt remontēja zvejas kuģus, pārsvarā ar PSRS karogu, bet tagad tiek remontēti ļoti daudzu valstu un dažādu karogu kuģi, un lielajā dokā varam remontēt arī *panamax* tipa kuģus. Tie, kuri paredzēja, ka, aizejot Krievijas kuģiem, darbība te apstāsies, ir maldājušies. Esam pierādījuši, ka pārmaiņu laiks mums ir bijis pozitīvs. Mūsu veiksmē ir arī tā, ka 2007. gadā te atsākās kuģu būve, un arī šajā jomā esam pierādījuši, ka spējam būt profesionāli kuģu būvētāji un droši sadarbības partneri, uz kuriem var paļauties. Mēs varam parādīt savu *reference list*, kurā ir tikai pateicības un nav nevienas reklamācijas. Mūsu nozarē ļoti augstu tiek vērtēta savstarpējā uzticēšanās, un esam pierādījuši, ka mums var uzticēties.

Tomēr pats lielākais ieguvums un veiksmē ir tā, ka Latvija ir brīva un neatkarīga. Ja tā nebūtu, tad nebūtu arī šīs sarunas."■

Anita Freiberga

LJG 2016



LATVIJAS KAPTEINIS EKVADORAS CIETUMĀ

Šis ir patiess stāsts par Latvijas kapteini, kurš strādā kādā Vācijas kuģošanas kompānijā un mēnesi pavadīja Ekvadoras cietumā, jo tika apsūdzēts narkotiku kontrabandā un pat turēts aizdomās par to, ka ir noziedzīga narkotiku pārvadātāju grupējuma organizētājs un vadītājs. Kapteiņa vārds netiek minēts, jo to publiskot nevēlas viņa darba devējs un arī pats kapteinis, lai pasargātu savu astoņdesmit vienu gadu veco māti no nevajadzīgiem pārdzīvojumiem, bet notikušais ir spilgts piemērs tam, cik neapskaužamā situācijā var nonākt kapteinis, kurš ir atbildīgs par visu, kas notiek uz kuģa. Arī tad, ja nav vainīgs.

Lūk, kapteiņa stāsts.

Situācija ar narkotiku kontrabandu Ekvadorā, arī Kolumbijā, Venecuēlā, Kostarikā, Hondurasā, Panamā, Gvatemalā un citās šā reģiona valstīs patiešām ir satraucoša, tāpēc tā ir normāla prakse, ka policija kopā ar speciāli narkotiku meklēšanā apmācītiem suņiem pārmeklē kuģi un visas kuģa telpas. Cik zinu, tad Ekvadora ir atteikusies no Interpola pakalpojumiem un paziņojusi, ka pati tiks galā, bet rezultātā tas narkotiku apkarošanā ir radījis pamatīgu robu, pa kuru šajā valstī ienāk un iziet narkotiku kontrabanda no Peru un Panamas, kā arī nelikumīgi tiek transportētas pašā Ekvadorā saražotās narkotikas, un tagad Ekvadora reāli slikt nelegālajā narkotiku kontrabandā.

Arī tajā dienā, pirms ar kravu pamest ostu, kā jau ierasts, mūsu kuģi pārmeklēja policija ar suņiem un atrada 31 kilogramu tīra kokaīna, kas bija paslēpts konteinerā. Nevis kravā – banānu kastēs, bet īpaši šādam nolūkam izveidotā slēpnī konteinerā iekšpusē tajā vietā, kur konteinerā atrodas aprikojums, kas saistīts ar ventilācijas lūku. IZRĀDĀS, ka vajag tikai atskrūvēt pāris skrūves, lai varētu atvērt vāku un paslēpt kontrabandas precī, tāpēc tiem, kas to izdarīja, nevajadzēja bojāt uzlikto plombu. Narkotikas tika atrastas tikai dažas stundas pēc tam, kad krava bija iekrauta kuģī.

Kad narkotikas tika atrastas, policija pasauca mani, un es, protams, nokāpu kravas nodalījumā, lai iepazītos ar situāciju, bet vecākajam stūrmanim liku visu nofotografēt, lai par notikušo varētu nekavējoties ziņot kompānijas vadībai. Kompānija nekādā veidā nav iesaistīta un nesadarbojas ar narkotiku kontrabandistiem, un par sevi biju pārliecināts, ka simt procentus neesmu vainīgs. Tikpat pārliecināts biju arī par savu apkalpi, jo kompānijai ir ļoti stingri speciālistu un darbinieku atlases principi.



Tālāk viss norisinājās, kā jau šādās situācijās paredz policijas procedūra: pieaicināja vietējo prokuroru un veica atrastās kravas analīzes.

Tika izskatītas vairākas versijas, kā nelegālā krava varēja nonākt konteinerā. Iesākumā bija aizdomas, ka vainojams šoferis, kurš konteineru ieveda specializētajā terminālī, no kura konteineri tiek krauti kuģos. Tas tiek īpaši apsargāts un tur uzstādītas novērošanas kameras, tāpēc tā vienkārši ienest trīsdesmit kilogramus nav iespējams, to var izdarīt tikai ar transportu. Tika izteikta versija, ka narkotikas konteinerā varēja ievietot tad, kad to no termināļa veda uz kuģi, jo bija agrs rīts, vēl bija tumšs un braucot bija apmēram piecas līdz septiņas minūtes laika, lai to varētu paveikt.

Visbeidzot policija mani aicināja krastā, lai nopratinātu un policijas birojā kārtotu formalitātes. Zvanīju kompānijai un tās pārstāvniecībai Ekvadorā, lai konsultētos, kā rīkoties, jo zināju – kamēr esmu uz kuģa, mani no tā nevar paņemt nost bez Interpola, bet, tiklīdz nokāpšu krastā, esmu uz svešas zemes un tieku pakļauts tās likumiem. Ko darīt – iet vai neiet? Kompānijas politika un nostāja bija, ka vajag



sadarboties ar vietējās varas pārstāvjiem. Es gāju sadarboties un tiku apcietināts.

Pratināja mani, divus tehniskos darbiniekus, kuri apkalpo konteinerus un veic to pārbaudes, kā arī vietējās apsardzes darbiniekus. Kad pratināšana bija beigusies, domāju, ka varēšu atgriezties uz sava kuģa, bet advokāts, ko pēc likuma man piešķīra, paziņoja, ka jābrauc uz centrālo policijas nodaļu. Protestēju – uz kāda pamata, bet policija piedraudēja, ka pielietos spēku, ja es pretošos. Sapratu, ka jāsauc "P&I" kompānijas apdrošinātāji, jo no kroņa advokāta nekas labs nav gaidāms.

Sazvanīju Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidentu Jāzepu Spridzānu, kurš man deva noderīgus padomus, skaidroja reālo situāciju un brīdināja, ka vairāki kapteiņi ir apcietināti un jau ilgu laiku netiek atbrīvoti, jo likums paredz, ja kaut kas notiek uz kuģa, par visu atbild kapteinis – vainīgs un viss. Tieši to pašu teica arī vietējās varas pārstāvis – apgabala prokurors: par visu, kas notiek uz kuģa, atbild kapteinis, un tieši kapteinis ir vainīgs kaut vai tikai tāpēc, ka ir kapteinis.

Jau tad, kad pēc visa notikušā laimīgi atgriezās mājās, devos uz Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, tikos ar tās prezidentu Igoru Pavlovu un rosināju viņu, lai tieši mūsu jūrnieku arodbiedrība caur ITF struktūru mudina starptautisko jūrniecību uzsākt cīņu pret šādu praksi, ka kapteinis tiek padarīts par vainīgo jebkurā situācijā, ja izmeklēšana nevar atrast un notiesāt patiesi vainīgo.



Bet, atgriežoties pie notikušā, varu teikt, ka arī šis bija raksturīgs gadījums, kad likumdošanas nepilnības ļauj turēt aizdomās un tiesāt nevainīgu cilvēku – kuģa kapteini. Viss bija sācies vienpadsmitos no rīta, tiesa notika divos naktī, un jau otrā rītā piecos es atrados cietumā. Viņi gan to nesauca par apsūdzību, bet par preventīvo aizturēšanu, kas var ilgt trīsdesmit dienas, un, ja šajā laikā neatrod pierādījumus, cilvēks ir jāatbrīvo. No kompānijas pārstāvja Ekvadorā uzzināju, ka arī tad, ja pierādījumus neatrod, bet prokurors tiesā apgalvo, ka noteikti tos atradīs, apcietinājumu var pagarināt līdz pat pusgadam.

Kad notika izmeklēšana, man jautāja, vai esmu šī nelegālā biznesa organizētājs, vai arī tas ir kāds no apkalpes. Mana atbilde bija noliedzoša. Piedevām man bija simtprocentīgs alibi, jo ostā nebiju nokāpis no kuģa, pat nebiju aizgājis uz otru mūsu kompānijas kuģi, kas stāvēja blakus piestātnē. Izmeklētāji jautāja, vai man ir bijuši kādi kontakti ar kravas nosūtītāju, uz ko atbildēju, ka esmu kontaktējies tikai ar aģentiem, tāpēc man nevienā punktā nebija kur piesieties. Mans lielais pluss bija tas, ka ne mirkli neatrados krastā, jo vēlāk jau cietuma apsargi stāstīja, ka kāds krievu kapteinis cietumā nosēdējis trīs mēnešus tikai tāpēc, ka bija nokāpis no kuģa.

Kamerā, kurā mani ievietoja, pateicoties advokātu pūliņiem, bija astoņi cilvēki, kas nebija recidivisti, bet cietumā atradās par sīkiem pārkāpumiem – braukšanu bez tiesībām un ātruma pārsniegšanu. Cietumā pret mani izturējās cilvēcīgi, ārsts sniedza nepieciešamo palīdzību, kad no pārdzīvojumiem uzlēca asinsspiediens. Izjutu, cik neiespējami ir dzīvot būrī, ja esi pieradis pie jūras plašumiem.

Kuģi atbrīvoja pēc trim dienām, un tas ar maiņas kapteini turpināja reisu. Pateicoties kompānijas un advokātu pūlēm, un arī tāpēc, ka pret mani nebija nekādu pierādījumu, mani no ieslodzījuma atbrīvoja pēc mēneša.

Trīs dienas pēc notikuma ar manu kuģi televīzijas ziņās rādīja, ka kādā Ekvadoras ostas terminālī konteinerā atrasti 120 kilogrami narkotiku. Kādam kapteinim paveicās, jo tas nenotika uz kuģa. Jautājums, kāpēc nenotiek reāla cīņa ar narkotiku kontrabandu, patiesībā ir pilnīgi lieks. Šo valstu, tai skaitā Ekvadoras, ierēdņu algas ir tik mazas, ka nav grūti pierunāt cilvēkus uz nelikumīgām darbībām, par kurām labi samaksā. Piemēram, aģenti pelna trīs simtus dolāru mēnesī, bet kaut cik normālai dzīvei būtu vajadzīgs vismaz tūkstotis.

Kad jau biju atceļā uz mājām, sazinājos ar kompāniju un sacīju, ka pagaidām Ekvadorā atgriezties nevaru, jo advokāti teica, ka būs vajadzīgs kāds laiks, lai iztīrītu visus failus, kuros figurē mans uzvārds. Un gadījumā, ja vēlreiz atgadisies kaut kas līdzīgs, tad ar mēnesi, pat trim mēnešiem cauri netikšu.

Aprīlī atkal došos jūrā. Lai gan jau pagājuši vairāk nekā trīs mēneši, zināma fobija tomēr ir, tāpēc lūdzu kompāniju, lai mani ieliek reisā Kolumbija – Kostarika – Filadelfija. Arī Kolumbija ir ļoti bīstams reģions, bet tur kuģis stāv uz enkura un to apsargā privāta apsardzes kompānija, tāpēc nav tieša kontakta ar krastu.■

Uzklausīja Anita Freiberga



JĀUZLABO JŪRNIEKU SOCIĀLAIS NODROŠINĀJUMS!

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) par svarīgiem uzdevumiem uzskata ne tikai koplīgumu noslēgšanu un jūrnieku darba tiesību aizsardzību, bet arī arodbiedrības biedru interešu aizstāvību sociālo jautājumu risināšanā.

LTFJA ir pārliecinājusies, ka ārkārtīgi aktuāls jautājums ir jūrnieku sociālā nodrošināšana un vispirms jau kompensāciju izmaksas darbaspēju zuduma gadījumā, kā arī pensiju nodrošinājums. LTFJA iepriekšējā kongresā šis jautājums tika aktīvi apspriests un delegāti pauda bažas par jūrnieku vājo sociālo nodrošinājumu, tai skaitā par to, cik liels būs viņu pensijas apmērs nākotnē. Mūsu valstī pastāvošā sociālā nodrošinājuma sistēma, kas attiecas uz pilsoņu materiālo nodrošinājumu vecumā, slimības gadījumā, pilnu vai daļēju darba spēju zuduma vai apgādnieka zaudējuma gadījumā, kā arī attiecībā uz ģimenēm ar bērniem balstās uz ikmēneša sociālajām iemaksām, bet šīs sociālās iemaksas nedrīkst sajaukt ar ienākuma nodokli, kuru jūrnieki maksā, iesniedzot gada ienākumu deklarāciju.

Situācija ar Latvijas jūrnieku sociālo nodrošināšanu šobrīd izskatās šādi. Ja jūrnieks strādā uz kuģa zem Latvijas karoga, piemēram, uz akciju sabiedrības "Tallink Latvia" kuģa, viņš ir nodrošināts ar sociālajiem maksājumiem un viņam ir tādas pašas tiesības uz sociālo nodrošinājumu kā krasta darbiniekiem. Ja jūrnieks strādā uz kuģa zem Norvēģijas (NIS) karoga, kuģa īpašnieks, pamatojoties uz Līgumu par jūrnieku sociālo nodrošināšanu, kas noslēgts starp Latviju un Norvēģiju, maksā sociālos maksājumus par darba periodu uz kuģa. Juridiski šie jūrnieki ir sociāli apdrošināti, un laika posms, par kuru tiek veiktas sociālās iemaksas, tiek ieskaitīts sociālajā stāžā un ietekmē pensijas apmēru. Tomēr arī šai jūrnieku kategorijai ne vienmēr ir iespējams realizēt savas tiesības. Piemēram, spēkā stājušies grozījumi attiecībā uz bezdarbnieku pabalstiem paredz, ka no 2017. gada 1. aprīļa uz pabalstu var pretendēt darbinieki, kas sociālos maksājumus ir veikuši ne mazāk kā 12 mēnešus pēdējo 16 mēnešu laikā. Pilnīgi saprotams, ka šādu nosacījumu, ņemot vērā jūrnieku darba režīmu, izpildīt ir ļoti grūti. Bet lielākajai daļai jūrnieku, kas strādā uz ārvalstu kuģiem, sociālie maksājumi netiek veikti, kas nozīmē tikai to, ka viņiem nav sociālā nodrošinājuma. Īpaši tas attiecas uz laiku, kad jūrnieks atrodas krastā, tāpēc rodas problēmas gan ar veselības aizsardzību, gan tad, ja tiek zaudēts darbs, gan daudzos citos gadījumos. Atrodoties uz kuģa, jūrnieks pirmskait jau tiek aizsargāts ar koplīgumu, daļēji arī ar darba līgumu, bet, darba līgumam beidzoties,



nekādas garantijas no valsts puses netiek piedāvātas. Arodbiedrība no savas puses iespēju robežās cenšas palīdzēt arodbiedrības biedriem, kas krastā nonākuši grūtā situācijā, piemēram, slimības gadījumā nodrošinot veselības apdrošināšanu, bet tas nevar aizstāt tās garantijas, ko nodrošina valsts sociālā apdrošināšana, kaut vai tādu svarīgu sociālo garantiju kā pensija. Mēs redzam, cik grūtās situācijās nonāk jūrnieki nesakārtotās sistēmas dēļ. Valsts sociālais pabalsts patlaban ir 64,03 eiro, minimālā pensija 2017. gadā noteikta 70,43 eiro, bet, zaudējot darba spējas, jūrniekam nav tiesību uz kompensācijām, un, dodoties pensijā, tās apmērs ir niecīgs vai minimāls, ar ko nav iespējams izdzīvot. Turklāt nedrīkst aizmirst, ka no 2025. gada apdrošināšanas stāžam pensijas saņemšanai būs jābūt 20 gadu, tāpēc, ja nekavējoties netiks kaut kas darīts, lai uzlabotu situāciju, jūrniekus sagaida ne visai iepriecinošas perspektīvas. LTFJA vēl un vēlreiz vērš jūrnieku uzmanību uz sociālās apdrošināšanas problēmām, tāpēc ir izstrādājusī informatīvu bukletu par iespējām veidot personiskos uzkrājumus savām pensijām. Pašu jūrnieku attieksme pret sociālās apdrošināšanas jautājumiem pamazām mainās, daudzi par to sākuši domāt, tai skaitā arī par savu pensiju. Tomēr šīs problēmas risināšanai nepieciešams pastāvīgs darbs, kurā būtu iesaistītas visas ieinteresētās puses – gan valsts, gan jūrniecības sabiedriskās organizācijas. Vajadzīgas izmaiņas likumdošanā, ņemot vērā jūrnieku nodarbinātību un nodrošinot viņiem sociālo aizsardzību vienādā līmenī ar citu kategoriju darbiniekiem.

ILO konvencijas “Par darbu jūrniecībā” (MLC, 2006) 4.5. punkts nosaka, ka valstij jāveic pasākumi, lai pakāpeniski panāktu aizvien plašāku sociālo aizsardzību jūrniekiem. Sociālais nodrošinājums jūrniekiem jāuzlabo.■



PAR SOCIĀLO AIZSARDZĪBU UN NĀKOTNI DOMĀJOT

Kamēr valstī nav mainīta likumdošana, kas regulē un nosaka kārtību jūrnieku sociālās nodrošināšanas jautājumos, lai arī jūrnieki varētu būt droši par savām sociālajām garantijām, ir jāmeklē cits risinājums. Un tādu piedāvā Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība "Jūrnieku forums" (JF).

"Strādāju par kapteiņa trešo palīgu," stāsta Santa Viksna. "Pavisam nesen iestājos Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā, jo no savu vecāko kolēģu stāstītā sapratu, kā šī faktiski ir vienīgā organizācija, kas steigsies palīgā grūtā brīdī, ja tāds rastos, strādājot jūrā.

Es ļoti mīlu savu darbu un ceru jūrā strādāt vēl daudzus gadus, tomēr dažas problēmas vieš bažas, un viena no nopietnākajām, protams, ir sociālo garantiju, arī pensijas jautājums. Esmu sociāli neaizsargāta, piemēram, slimības gadījumā, jo darba nespējas lapu man šobrīd neviens neapmaksātu. Ļoti labu risinājumu piedāvā arodbiedrības izveidotais "Jūrnieku forums", kurā atvērta īpaša programma – pensijas ieguldījums. Iemaksājot tajā savu naudu, jūrnieki par nākotni var neraižēties. Lai gan esmu vēl jauna, tomēr nolēmu jau tagad sākt veidot pensijas uzkrājumu, iemaksājot šajā programmā, jo šodienas iemaksas ir nenoziņīgas, bet pensija pēc gadiem būs visai pieklājīga."

Par LTFJA un JF piedāvātajām sociālajām garantijām padomājusi arī Alise Feduro, kura pašlaik ir Latvijas Jūras akadēmijas 4. kursa studente un vairāk nekā pusotru gadu arī LTFJA biedre. Lai gan nav dzirdēts, ka uz labu kuģošanas kompāniju kuģiem jūrnieki būtu saskārušies ar lielām problēmām, tomēr drošāk ir tad, ja piederī tādai organizācijai kā jūrnieku arodbiedrība, jo par savām tiesībām ir vieglāk cīnīties, ja neesi viens un tev aiz muguras



Santa Viksna.



Alise Feduro.



ir arodbiedrība, kura iesaistīsies un risinās ikvienu jūrnika problēmu. Piemērs tam ir pavisam nesensais atgadījums, kad divi jūrniki Nigērijā nokļuva pirātu gūstā un, pateicoties LTFJA palīdzībai, tika atbrīvoti.

“Jau vairākus reusus esmu pavadījis jūrā, un man ir pietiekami liels jūras cenzs, lai saņemtu darba diplomu. 2016. gada decembrī beidzu reisu uz “Latvijas kuģniecības” kuģa “Salacgrīva”. Jūrā jutos labi un esmu apmierināta ar profesijas izvēli, arī mācīties Jūras akadēmijā ir interesanti, vienīgais, kas rada satraukumu, ir jūrniku sociālā neaizsargātība. Tā vien šķiet, ka pašlaik vienīgā izeja ir pašam domāt par savu nākotni un izmantot JF piedāvātās iespējas,” atzīst Alise Feduro.



Anatolijs Guzenko.

Pavisam citāda situācija ir donkermanim Anatolijam Guzenko, kurš jau pirms vairākiem gadiem ir sasniedzis pensijas vecumu, bet, nevarēdams izdzīvot ar 90 eiro pensiju, joprojām ir spiests strādāt jūrā. “Tā kā daudzus gadus strādāju uz kuģiem zem tā sauktajiem lētajiem karogiem, par mani sociālās iemaksas netika veiktas, tāpēc arī pensijas fonds nav izveidojies. Diemžēl vecuma dēļ nevaru piedalīties JF piedāvātajā pensijas programmā, tomēr arī šādā situācijā nenokaru degunu, jo kā drošības spilvens man ir LTFJA, kura nepamet grūtā brīdī, un to es saku ar pilnu atbildības sajūtu, jo pirms dažiem gadiem kuģis, uz kura strādāju, piedzīvoja pirātu uzbrukumu. Komanda izjuta milzīgu stresu, bet, kad kuģis nonāca Kenijā, tā īpašnieks negribēja komandu nomainīt, jo uzskatīja, ka arī pēc tādiem pārdzīvojumiem, kādi mūs piemeklēja, ir jāturpina strādāt. Tikai pateicoties mūsu arodbiedrībai varējām atgriezties mājās, un tikai pateicoties mūsu arodbiedrībai kuģa īpašnieks, kaut nevēlējās to darīt, tomēr izmaksāja mums kompensāciju. LTFJA ir padomājusī arī par to, lai jūrniki, nokāpis krastā, varētu savest kārtībā savu veselību, un to palīdz izdarīt BTA veselības apdrošināšanas polise. Ja nepieciešams, arodbiedrība palīdz jūrnikiem atrast darbu un aizstāv viņu tiesības, slēdzot kolektīvos darba līgumus,” savā pieredzē dalās A. Guzenko.■

Vladimirs Novikovs

Jūrniecība – toreiz un tagad

IEGUVUMS – LATVIJAS KAROGS

1990. gadā, Latvijas teritorijā sākoties ostu, kuģošanas un jūrniecības uzņēmumu pārņemšanai LR jurisdikcijā, kuģu pārreģistrāciju zem LR karoga veica Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu kapteiņdienesti, bet jau 1991. gadā šo funkciju pārņēma Kuģu reģistrs. Kad 1994. gadā Latvijas Kuģu reģistrs iekļāvās Jūras administrācijā, tajā bija reģistrēti 154 kuģu īpašnieki, tai skaitā arī ārvalstu, un 656 kuģi.

Pirmais Kuģu reģistra vadītājs Staņislavs Šmulāns: "Teikšu pilnīgi atklāti, sākt bija ļoti grūti, jo mums vajadzēja pārkārtot savu domāšanu un no PSRS sistēmas, kur viss bija valsts īpašums, pārslēgties uz privāto saimniekošanas sistēmu. Mēs izglītību bijām ieguvuši PSRS laikos, kad nevienam pat sapņos nerādījās, ka nāks citi laiki un cita saimniekošanas sistēma. Par tādiem jautājumiem kā kuģu reģistrācija atbildēja pavisam citas institūcijas, kapteinis tikai zināja, ka uz kuģa atrodas karoga un īpašuma apliecība."

JA valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš: "Jūras administrācija, domājot par tālākās attīstības stratēģiju, ir nonākusi pie visai skarba secinājuma: lai Latvija kā kuģu karoga valsts varētu sekmīgi turpināt pildīt savas funkcijas, uzturēt kapacitāti un profesionālismu, mums ir nepieciešama moderna flote, kurā būtu aptuveni piecdesmit tirdzniecības kuģu. Tāpēc vajadzētu panākt, ka iespējami vairāk kuģu tiek reģistrēti zem Latvijas karoga, un tas, ko Jūras administrācija tagad var piedāvāt, ir ļoti labs produkts. Jāteic, ka mūsu Kuģu reģistra plānos neietilpst konkurēt ar Bahamu vai Libērijas karogu. Tas nav jautājums par *lēto karogu*, jo definīcija *lētais karogs* mūsdienās vairs neiztur kritiku. Mēs sevi pozicionējam kā nacionālo karogu, kā Eiropas Savienības karogu, un uz Eiropas valstu fona mūsu reģistrācijas principi un nodokļu sistēma ir konkurētspējīgi. Mēs varam! – tas ir viens no mūsu šodienas uzstādījumiem."

2016. gadā Latvijas Kuģu reģistrā bija reģistrēti 20 SOLAS konvencijas kuģi, kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits ar bruto tonnāžu virs 500, ieskaitot lielos zvejas kuģus un palīgfloti, sasniedzis 59, bet kopējais atpūtas kuģu skaits ir 616.





NO PAMATIEM LĪDZ JUMTAM

Mūsu saruna ar ULDI PĒTERSONU notiek Jūras administrācijas sarunu telpā, un viņš ir priecīgs pēc daudzu gadu pārtraukuma atkal te iegriezties. Savulaik, kad tika veidota jūrniecības nozares pārvaldes sistēma, tai skaitā arī Latvijas Jūras administrācija, tieši Uldis Pētersons bija viens no likumdošanas radītājiem. Pēc izglītības jurists, Pētersons jau astoņdesmito gadu beigās, kā pats saka, nonāca Autotransporta un šoseju ministrijā (tā tolaik sauca Satiksmes ministriju), kur iesākumā strādāja par juridiskās daļas vadītāju, bet vēlāk par satiksmes ministra Jāņa Janovska vietnieku.

Kurš gan vēl labāk par Uldi Pētersonu varētu zināt, kā tika rakstīti likumi un kādas batālijas notika ap likumdošanas radīšanas procesu. Bet vispirms jau nāca pats Latvijas neatkarības atgūšanas laiks. “Kad cēlās Atmosas vēji, visi saprata, ka vecā sistēma neglābjami grūst, un arī ministrijā notika visādas reorganizācijas. Janovskis padzina trīs savus vietniekus un paturēja divus – mani un Konoševicu, mani iecēla par savu vietnieku, bet Konoševics kļuva par vietnieku man. Tā nu man nācās apkalpot šo jauno vēsmu – Latvijas ekonomisko neatkarību,” atceras Pētersons.

Vecākās paaudzes lasītājs to ir piedzīvojis, bet jaunie pat iedomāties nespēj sistēmu, kas valdīja PSRS laikā. Visi savienoto republiku, arī Latvijas stratēģiskie objekti bija Maskavas pakļautībā, un pie tādiem, protams, piederēja arī kuģniecības un ostas, kas juridiski ietilpa kuģniecību sastāvā. Patiesībā mūsdienu izpratnē tas būtu milzu globalizēts koncerns robežās no Kamčatkas līdz Kaļiņingradai. Sistēma bija labi nostrādāta, bet tā darbojās tikai vienā virzienā. Piemēram, Latvijas jūras kuģniecībai, kas tagad pazistama kā “Latvijas kuģniecība”, bija pakļautas Latvijas ostas, un gan kuģniecība, gan ostas pelnīja valūtu, savukārt PSRS Jūras transporta ministrija, kam visa šī saimniecība bija pakļauta, nopelnīto valūtu, un tās bija milzīgas summas, savāca uz Maskavu, pavisam niecīgu daļu atstājot vietējiem.

Pēc 1990. gada 4. maija Neatkarības deklarācijas pieņemšanas ar Ministru Padomes lēmumu Nr. 12 apstiprināja LR Satiksmes ministriju, kas kļuva atbildīga par visu transporta kompleksu – auto, dzelzceļa, gaisa, jūras transportu un sakariem. Uldis Pētersons saglabāja ministra vietnieka amatu.

“Viens no svarīgākajiem jautājumiem bija par īpašumu pārņemšanu, un Janovskis divas reizes mēnesī pie sevis uz sanāksmēm aicināja tā laika aviācijas priekšnieku Birjukovu, dzelzceļa priekšnieku Mošenko un kuģniecības šefu Paderovu. Parasti viņi visi ieradās formās, sēdēja, klausījās ministra teiktajā un sapulces laikā Janovskim neiebilda, bet pēc sapulces gaitēņa galā pīpēja un



sprieda: "Ta' ko jūs klausāties, kas viņiem ļaus atdalīties no PSRS! Kā Maskava teiks, tā būs! Ja nav ko darīt, lai ņemas!" 1990. gada 7. jūlijā bija izveidots Jūrniecības departaments un, kamēr notika dažādas diskusijas, mēs ministrijā jau veidojām juridisko bāzi. Kopā ar Mihejevu, Šteinertu, Sarmuli un Kozačenko lauzījām galvu par Jūras kodeksu un prātojām, ko darīsim un kā tālāk viss notiks," stāsta Pētersons. "Ļoti smagi



Uldis Pētersons.

norisinājās saruna ar PSRS jūrlietu ministru Volmeru par Latvijas jūras kuģniecības pārņemšanu, jo tur apakšā bija valūta, ko Maskava nevēlējās pazaudēt. Beigu beigās panācām vienošanos, ka tie kuģi, kuri pierakstīti Latvijas ostās, paliek Latvijas īpašumā. Tad notika augusta pučs, kas visu nolika pa vietām: nāca Ministru Padomes 215. lēmums, pavēle Nr.5 par vissavienības tiesību pārņemšanu, un tūlīt no rīta sākās reāla īpašuma pārņemšana. Šteinerts brauca uz kuģniecību pie Paderova, kur stāvēja komisāri ar revolveriem, bet pārņemšana tomēr notika bez asins izliešanas. Pēc tam Paderovs esot teicis, ka agrāk no amata noņēma divdesmit četru stundu laikā, bet tagad to izdarīja divās stundās."

KO DARĪT, KĀ RĪKOTIES? ARĪ JŪRLIETU MINISTRIJA

Lai gan īpašuma pārņemšana notika strauji, jaunie īpašnieki īsti nezināja, ko tālāk darīt, jo iepriekšējā sistēma jaunajā dzīvē vairs nederēja. Visas ostas atradās Latvijas jūras kuģniecības pakļautībā, tāpat kuģniecībai pakļāvās visi ostu kapteiņdienesti, kas vienā balsī brēca, ka kuģniecība tos izvaro un liek ostās vest kuģus visnepiemērotākajos laika apstākļos. Toreiz kapteiņdienestus nodalīja no ostām, bet Pētersons ar nelielu ironiju piebilst, ka pēc gadiem tie atkal atgriezās ostās. Arī jautājums par struktūras izveidi jūrniecībā neesot bijis tik vienkāršs. "Visam jaunajam tolaik bija milzīgs pretspēks," tā Pētersons. "Jāņem vērā, ka jūrniecības nozare tobrīd bija viens liels interfrontes midzenis, kas tagad daudziem varētu likties tāds kā nenoziņmīgs fakts, bet, piemēram, jūrnieku arodbiedrība, kam bija ekonomiskās sviras un valūta, lai drukātu avīzes un musinātu tautu, ļoti pretojās jaunajiem procesiem.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



1997. gads. Satiksmes ministrs Vilis Krištopans (no kreisās), Valsts prezidents Guntis Ulmanis un Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons.

Pēteri Avotiņu iecēla par LK prezidentu, Juri Krivoju par Rīgas Tirdzniecības ostas šefu, tālāk notika plēšanās, plūkšanās un ķīvēšanās, bet to es nekādi nevaru komentēt, jo Satiksmes ministrija bija izslēgta no jūrniecības jautājumu risināšanas un man tas nebija īsti izprotams process.”

Te nu esam nonākuši līdz Jūrlietu ministrijas dibināšanai 1991. gadā, ko vieni uzskata par veiksmes stāstu Latvijas jaunāko laiku vēsturē, bet citi ir pārliecināti, ka dibināt ministriju bija kļūda. Uldis Pētersons pieder pie otrajiem, un jautāts, kā šis process izskatījās, no malas raugoties, atbilda, ka arī no malas skatoties par to nav īstas skaidrības.

“Mēs Satiksmes ministrijā strādājām pie struktūras izveides, juridiskas attiecību kārtošanas, un tad pēkšņi – badākš! – tiks veidota Jūrlietu ministrija, pat neskatoties uz to, ka satiksmes ministrs Janovskis bija vienota transporta kompleksa ideologs. Lēmums par Jūrlietu ministrijas izveidi, man šķiet, tika pieņemts Andreja Dandzberga dzimšanas dienā, uz kuras svinībām kādā no zvejnieku kolhoziem sapulcējās liela jūrniecības ļaužu grupa un bija uzaicināts arī Janovskis, kurš no saietā atgriezās ar dzelzainu uzstādījumu – būs Jūrlietu ministrija. Maigi sakot, es biju pārsteigts par šādu lēmumu, jo mēs jau strādājām pie jūrniecības likumdošanas. “Cauri! Tur vairs nav ko apspriest!” visus iebildumus strikti noraidīja Janovskis. Vispār jau bija dikti divaina situācija: Augstākajā Padomē, kurā bija savēlēti zvejnieku kolhozu priekšsēdētāji un kapteiņi, tika izveidota Jūrlietu apakšfrakcija, un bijušajā Satiksmes ministrijas ēkā, kas atradās pie Saeimas, ierādīta istaba, kur viņi sēdēja, gudri muldēja,



dzēra šnabi un tās lie-
tas perināja. Reizēm
izsauca arī Šteinertu,
bet citreiz neaicināja.
Uzmanības centrā bija
jautājums par gaidāmo
jūrniecības uzņēmumu
privatizāciju, un
Dandzbergs bija vīrs,
kurš turēja degunu vēja
virzienā. Arvien uzstāji-
gāk izskanēja viedoklis,
ka jūrniekiem jāņem
teikšana savās rokās, jo
citādi visu izprivatizēs
un pašiem nekas ne-
paliks. Lai gan lēmums
par ministrijas izvei-
di tika pieņemts jau
kādā saulainā rudens
dienā, pašu ministri-
ju izveidoja decembrī
pie budžeta veidoša-
nas, par ministru kļuva
Andrejs Dandzbergs
un par viņas vietnie-
ku Gunārs Šteinerts.
1993. gadā tikpat nesa-
protami, kā ministriju
izveidoja, to atkal likvi-
dēja, it kā aizbaidinoties

ar lielo pārvaldes aparātu. Bet privatizācija vēl tikai bija iesākusies, un toreizējais ārkārtas notikums – Šteinerta sašaušana, visticamāk, bija saistīts ar ķīviņiem par ostām. Jūrlietu ministrijas laikā notika dažādi darījumi ar “Ventbunkeru” un vēl citiem Ventspils uzņēmumiem, bet, kad KNAB sāka šīs lietas izmeklēt un mani kā Satiksmes ministrijas valsts sekretāru sauca uz liecību sniegšanu, es ar tīru sirdsapziņu varēju teikt, ka par tām lietām neko nezinu, jo jūrlietas šo neskaidro darījumu laikā nebija Satiksmes ministrijas pārziņā, un tā bija balta patiesība,” Uldis Pētersons neskopojas ar atmiņām.

Pētersons, domājot par Jūrlietu ministriju, nesaredz ieguvumus no tās pastāvēšanas. “Nezinu,” viņš saka, “kā tās darbības laiku toreiz un arī tagad



1994. gads. Viena no pirmajām Rīgas ostas valdes sēdēm, ko vada Rīgas mērs un RO valdes priekšsēdētājs Māris Purgailis (centrā), piedalās Uldis Pētersons.



Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas sēde 1994. gadā. Laimonis Strujevičs (no kreisās), Aivars Lembergs un Uldis Pētersons.



1995. gadā Uldis Pētersons Latvijas ostu stendā Latvijas ostu un tranzīta biznesa dienās Kopenhāgenā.

vērtē jūrniecības sabiedrība. Laikam jau vairāk balstās uz emocijām, ka tāda ministrija bija vajadzīga, jo kā gan mēs – jūras valsts – bez savas ministrijas! Tā sakot, bija psiholoģiskais moments: latvji, brauciet jūriņā! Bet 1993. gada rudenī mēs saņēmām atpakaļ nozari bez likumdošanas.”

FORMA BEZ SATURA

Tā varētu teikt par ostu un ne tikai ostu darbību deviņdesmito gadu sākumā. Vieni kaut ko lēma un domāja, ka pieņemtais tiks pildīts, bet citi tai pašā laikā visam šķaudīja virsū un neko nepildīja. Tā, piemēram,

bija pieņemts lēmums, ka ostas par katru pārkrauto tonnu valstij maksās vienu ASV dolāru, bet tas nenotika, jo augstākā līmenī pieņēma lēmumus, ko zemākā līmenī vienkārši ignorēja, savukārt Jūrniecības departaments nezināja, ko darīt, jo nebija noteikts pārvaldes rāmis, kā šai nozarei jāstrādā. “Finanšu ministrijā bija gatavās āmurgalvas, jo ieciklējās, ka var būt tikai budžeta iestāde vai uzņēmums, kas veic pārvaldes funkcijas, bet transporta un jūrniecības nozarē tas nav iespējams,” saka Pētersons. “Domājot par to, kā pārvaldīt jūrniecības nozari, mēs stingri lūkojāmies uz Zviedriju, kur ir maza ministrija un administrācija kā izpildinstitūcija. 1994. gadā izveidojām Latvijas Jūras administrāciju, kur salikām kopā visas atbilstošās struktūras – kuģu un jūrnieku reģistru, jūras meklēšanas un glābšanas dienestu, arī hidrogrāfijas dienestu.”

PASTĀSTS PAR TO, KĀ GANDRĪZ NOSLĪCINĀJA GŪTMANI UN PIEVIENOJA BURVI

U. Pētersons: “Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Imants Burvis turējās pretī un ne par ko nevēlējās pievienoties Jūras administrācijai. Kamēr pievienošanas



LJS kopsapulce 1998. gadā Ziemeļblāzmas kultūras namā.
V. Einiņš (no kreisās), I. Vīlpa un U. Pētersons.

jautājums vēl karājās gaisā, Burvis jau gribēja savam Hidrogrāfijas dienestam pirkt kuteri un, lai par pirkšanas nepieciešamību pārliecinātu tālaika satiksmes ministru Andri Gūtmani, bez kura ziņas kutera pirkšana nevarēja notikt, uzaicināja viņu apmeklēt Kolkas bāku. Aizbrauca, iesēdināja Gūtmani laivā un devās uz bāku, bet motors noslāpa, un laivu kā plostu nesa jūrā. Ko darīt? Toreiz jau nekādi glābšanas dienesti nebija izsaucami. Gūtmaņa šoferis Gints skrien pa krastu un nesaprot, ko iesākt, arī mobilie sakari nekādi. Beidzot šoferītim izdevās sameklēt bākas priekšnieku Visvaldi Feldmani, kurš ar motorlaivu viņus izdabūja krastā. Pirmdienas sapulcē pēc notikušā Gūtmanis pārskaities lamājās nelabā balsī, un līdz ar to arī Hidrogrāfijas dienesta jautājums bija izlemts – ar visu Burvi pievienot Jūras administrācijai!”

VEIKSMES STĀSTA PAMATS

Skatoties uz to, kā šodien strādā Latvijas Jūras administrācija, Uldis Pētersons ir pārliecināts, ka tas ir viens no Latvijas veiksmes stāstiem, jo tolaik iestrādātie pamati ir labi kalpojuši, lai uzbūvētu modernu un izturīgu ēku.

U. Pētersons: “Arī jau tolaik, pēc administrācijas izveidošanas, pārvaldes lietas kārtojās civilizēti. Tas bija laiks, kad Jūras administrācija dzīvoja labi no ostu nodevu ieņēmumiem, tāpēc varēja sakārtot dienestu darbību, arī pieklājīgi samaksāt darbiniekiem, un sākotnēji pat Finanšu ministrija neattapās, kas un kā notiek. Bet



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



BPO ģenerālā asambleja Rīgā 1996. gadā.



Viena no pirmajām Latvijas Ostu padomes sēdēm 1994. gadā, ko vada SM valsts sekretārs Uldis Pētersons.



1995. gads. Satiksmes ministrs Andris Gūtmanis cenšas pārliecināt Ventspils mēru Aivaru Lembergu par ministrijas viedokļa pareizību.

tad Jūras administrācijai no divām pusēm – no tiem, kuriem nepatika tās statuss, – nāca apdraudējums. Pirmkārt, no Finanšu ministrijas, otrkārt, no nelabvēļiem, kuru priekšgalā bija Aivars Lembergs. Jutu, ka nebūs labi un brīdināju administrācijas šefu Bruno Zeiliņu, lai kaut ko dara, lai uzsāk reorganizāciju un domā, ko mainīt. Bet Zeiliņš atrunājās: vai tad kaut ko vajag mainīt? Nodevas taču nāk un viss ir labi. Īsti vairs neatceros, bet, šķiet, bija kāda lemsana par mazajām ostām, piedāvām Rīgas osta kaut ko gribēja pirkt, un tad Lembergs sacēla jembastu, ka mazajās ostās tiek šķiesta Ventspils nauda un tam līdzīgi! Finālā notika arī Latvijas Jūras administrācijas reorganizācija, kā saka, pastāvēs, kas pārmainīsies. Tomēr Jūras administrācijas pamatus izpostīt vairs nevarēja.”

NAUDA UN VARA, VAI ARĪ STĀSTS NE PAR VISTU, NE OLU

Tas ir pašsaprotami, ka nauda un vara nav atdalāmi lielumi, un tās



1994. gads. Tiek apspriests Latvijas ostu pārvaldības modelis.
U. Pētersons (no kreisās), A. Poča un M. Elsbergs.

abas vieno arī īpatnība, ka nedz vienas, nedz otras parasti nevar būt par daudz. Arī stāsts par Latvijas ostu likuma pieņemšanu būtībā ir stāsts par naudu un varu. Kad Satiksmes ministrija no likvidētās Jūrlietu ministrijas saņēma atpakaļ jūrniecības nozari, šai nozarei joprojām nebija uzrakstīti likumi. Visa darbība notika gandrīz vai pēc džungļu likumiem – izdzīvo stiprākais. Pētersons atceras, ka, lai glābtu situāciju, 1994. gadā 81. panta kārtībā pieņēma Jūras kodeksu, bet ar Ostu likumu tik viegli negāja.

U. Pētersons: “No Jūrlietu ministrijas mēs mantojumā saņēmām vienu šausmīgu un nepabeigtu projektu – Likumu par ostām. Jau Jūrlietu ministrijas laikā bija izveidojušās un samilzušas ārkārtīgas pretrunas starp valsti un pašvaldību, kur vienā pusē stāvēja Lembergs, bet otrā pusē Šteinerts, kurš uzskatīja, ka ostām jābūt valsts pārvaldībā, un tā laikam bija viena no lielākajām deviņdesmito gadu sākuma pretrunām. Arī pēc Jūrlietu ministrijas likvidēšanas, jau tad, kad Šteinerts pēc sašaušanas un laimīgas atveseļošanās strādāja Londonā, nevarēja panākt vienošanos par ostu pārvaldības modeli, neviens nebija gatavs piekāpties ne soli atpakaļ, bet vajadzēja taču viņus visus reiz vest pie kaut kādas jēgas un samaņas! Lai izietu no situācijas, mums nekas cits neatlika, kā pētīt citu valstu pieredzi un pārvaldību Eiropā. Braucām pieredzes apmaiņā, piedalījāmies konferencēs un apmeklējām izstādes. Dzima doma, ka ostas pārvalde varētu būt sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kur piecdesmit



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

procenti piederētu valstij un piecdesmit procenti pašvaldībai. Ostas pārvalde iznomā zemi un piestātnes, jo tās nevar nodot privatizācijai. Topošajā Ostu likumā tas viss jau jauki bija iestrādāts, bet, kamēr likuma vēl nav, atnāk Kaža un saka: "Man ir viens banks, man vajag viens ostu!" Precīzāk, viņam vajadzēja piestātni Bolderājā, un veči piekrit, jā, jā, Kažam taču vajag, un Kaža dabūja vienu piestātni savā īpašumā. Līdzīgi Centrālajā terminālī piestātni ieguva Šķēle, par Ventspili nemaz nerunāsim.

Un tad notika nelaime. Kad likums jau bija gatavs un likumprojekts iesniegts Saeimā, avīzē parādījās raksts par kaut kādu SIA, kur notikusi blēdība, un žurnālisti sacēla tādu traci par mahinācijām un nelikumībām, kas notiek sabiedrībā ar ierobežotu atbildību, ka tad, kad likumprojekts nonāca lēmējvīru rokās, kaut notikušais nekādā veidā nebija saistīts ar mūsu ostu likumprojektu, šie kā traki sāka brēkt: ak, tu kungs, vai jūs saprotat, kas ir osta! Jūs neko nesaprotat! Jūrniekiem tādas blēžu lietas nevar būt! Un likumprojektu nozāģēja, bet bez Ostu likuma nevar, un satiksmes ministrs Gūtmanis jauna likuma radīšanai piesaistīja Lembergu, no Ministru kabineta tādu Freibergu, Vismani Valdi un no Jūrniecības departamenta Imantu Sarmuli. Kā saskaņot valsts un pašvaldību intereses? Lembergs pastāvēja uz savu, citi atkal nepiekāpās, un tad mūs, darba grupu, kas strādāja pie likuma, iespundēja uz "Varmas" un teica, ka ārā nelaidīs, kamēr nebūsim vienojušies. Diezgan ilgi villojāmies, kamēr piedzima šis diezgan kroplais Likums par ostām, kas pēc būtības ir ne vista, ne ola, un ko ar gariem zobiem tomēr pieņēma. Tūlīt izveidoja arī Nacionālo ostu padomi, jo nekādi nevarēja vienoties, kā ostu intereses tiks saskaņotas valsts līmenī. Izveidoja lielo valsts huralu, kurā kopā sanāk spriedēji, kaut ko lemj, un neviens nevar saprast, kurš šos lēmumus ņem galvā un pilda. Būtībā tas vairāk ir kā ventilis tvaika nolaišanai. Tāda padome manā skatījumā nebija vajadzīga, jo viedokļu saskaņošanu tikpat labi varēja pildīt arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, bet, kad to ierosinājām, Ventspils nekādā gadījumā nepiekrita un panāca, ka izveidoja Ostu padomi, ko vada pats Ministru prezidents, kas ir tāds kā mazais Ostu Ministru kabinets.

Tomēr ar Likuma par ostām pieņemšanu viss nebūt nebeidzās. Sākās liels cirkis ar brīvostu likumiem, ko sāka taisīt zem Likuma par ostām. Ekonomists Osis pierādīja, ka tādām uzņēmumam kā Rīgas Tirdzniecības osta ir jānosaka īpašs statuss, un pieņēma speciālo likumu par viena uzņēmuma statusu Rīgas ostā. Mūsdienu terminoloģijā runājot, Osis izlobēja cauri sev un Co interesējošu likumu sava biznesa attīstībai. Pagāja zināms laiks, un Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs pasūtīja pētījumu un saņēma atzinumu, ka Tirdzniecības osta jāiekļauj Rīgas ostas pārvaldībā, un perfekti to pierādīja, rezultātā Rīgas osta pārņēma visu infrastruktūru un norīja šo uzņēmumu. Kas attiecas uz Ventspili, tad tā vienmēr ir dzīvojusi pēc saviem likumiem, jo tur galveno lomu spēlē pašvaldība."



PELĒKAIS KARDINĀLS VAI BUFERA ZONA

Uldis Pētersons Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amatu ieņēma no 1994. gada līdz 2000. gada beigām, un šajā laikā strādājis kopā ar trim satiksmes ministriem – Andri Gūtmani, Vili Krištopanu un Anatoliju Gorbunovu. Vislabāk paticis strādāt ar Krištopanu, jo viņš bijis lietišķs. Kad valsts sekretārs no rītiem ziņojis, kas un kā notiek nozarē, Krištopans parasti jautājis, kas no viņa ir vajadzīgs. Valdībā vajadzētu virzīt to un to. Labi, būs, un tā arī esot noticis. Ir bijis arī ne mazums gadījumu, kad ministriem nācies pateikt: nē, tā nevar!

U. Pētersons: “Ja kāds ministrs pārāk aizrautīgi stāstīja par kādu projektu, darīsim tā un tā, tad es savukārt piebildu, ka Balzaka rakstos šajā vietā parasti ierodas tiesu izpildītāji, mūsu situācijā ap šo vietu parādīsies prokurors. Lai ministrs saprot pats, un ministrs parasti arī saprata. Kādam taču jābūt, kas pasaka, ka likums to nepieļauj. Tā vismaz bija manā laikā, bet tagad bieži vien šķiet – ja likums ko neļauj, tad tas ir jāmaina. Kā Šlesers mēdz teikt: “Kāds likums?!”

Bijušais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs ir gandarīts par Latvijas ostām, ko var uzskatīt par mūsu veiksmes stāstu, un priecātos, ja zem Latvijas karoga būtu vairāk kuģu, bet politikā vairāk jaunu cilvēku. Viņš pats tagad atpūšoties, gleznojot, rakņājoties pagātnes putekļos un rakstot atmiņas, lai pēcnācēji zinātu, kāds viņam ir bijis valsts darbs, par ko saņēmis valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni ar formulējumu: “Par valsts pārvaldes sistēmas izveidi”.

Anita Freiberga



LAIKS RĀDĪS

No 1995. gada decembra beigām līdz 1998. gada 26. novembrim, kad VILIS KRIŠTOPANS bija satiksmes ministrs, iznāca laikraksts “Jūras Vēstis”, un katru pirmdienu es vai mans kolēģis Gints Šīmanis gājām uz Satiksmes ministriju, kur trešā stāva sēžu zālē ministrs rīkoja preses konferences. Un cienāja žurnālistus ar kafiju un pīrādziņiem. Ne pirms viņa, ne arī pēc tam nekas tāds nav noticis. Mainījās laiki, un satiksmes ministri ar žurnālistiem sazinājās ar savu preses sekretāru vai preses reližu starpniecību, retu reizi sarīkojot dzīvu preses konferenci.



Vilis Krištopans tagad ir Latvijas Golfa federācijas prezidents.

Bet Krištopans žurnālistiem bija ļoti pieejams. Dažu labu reizi, atbildot uz žurnālistu visai provokatīvajiem jautājumiem, mēdza izteikt skarbus vērtējumus vai neglaimojošas nākotnes prognozes. “Laiks rādīs!” bija viens no viņa iemīļotākajiem teicieniem.

Šķirstot dzeltēt sākušos avīzes “Jūras Vēstis” sējumus un atsaucot atmiņā deviņdesmito gadu notikumus, konstatēju, ka savulaik diezgan daudz esmu intervējusi Vili Krištopanu, tāpēc klusībā cerēju, ka

viņš neatteiks sarunu Jūrniecības gadagrāmatai, lai gan nebijām tikušies kopš tām atvadu brokastīm, ko satiksmes ministrs sarīkoja žurnālistiem 1998. gada novembra beigās, pirms pameta šo amatu, lai kļūtu par premjerministru. Un Krištopans, kurš tagad ir prom no politikas un valsts amatiem, piekrita, uzaicinot mani uz brokastīm savas kundzes Aijas īpašumā esošajā restorānā Kaļķu ielā. Patiesībā iecere par interviju ar Krištopanu varēja īstenoties arī tāpēc, ka šoziem viņš, palīdzot kārtot biznesa lietas savai kundzei, ir Latvijā, nevis Amerikā, kur Floridā parasti mēnešus trīs pārlaiž Latvijas zienu, atpūšoties un spējējot



Viena no kārtējām pirmdienas preses konferencēm Satiksmes ministrijā ar kafiju un pīrādziņiem. Satiksmes ministrs Vilis Krištopans (centrā), viņa preses sekretārs Erenbergs un R. Svirska.

golfu, ko uzskata par vissarežģītāko sporta veidu. Jau sarunas laikā Krištopans atzīs, ka divas lietas šodien būtu darījis savādāk. Pirmkārt, ja tas būtu viņa spēkos, nebūtu pieļāvis, ka tiek likvidēts Autoceļu fonds, jo tad mēs tagad varētu braukt pa kaut cik civilizētiem ceļiem. Otrkārt, viņš būtu centies pierunāt Aivaru Lembergu visus tos miljonus, kurus ielika Ventspils biznesa centrā, ieguldīt golfa laukuma izveidē, tad Ventspilī būtu uzrāviens: brauktu golfa spēlētāji – ostnieki vai vienkārši turīgi cilvēki, bet Lembergs kā golfa kluba prezidents viņus uzņemtu. “Žēl, ka toreiz to nesapratu, bet tagad jau ir par vēlu,” nosaka Krištopans. Bijušais politiķis bieži uzturas savā lauku īpašumā Ēberģē, kur dzīvo mierīgu laucinieka un mednieka dzīvi, īpaši necenšoties satikties ar bijušajiem kolēģiem, jo, kā pats saka, ir pašpietiekams. “Varu dzīvot savā mežā nedēļām un man neviena nevajag. Pats savā nodabā varu pārdomāt lietas, lai saprastu, ko darīt tālāk. Ļoti daudzi tiekas, lai saklausītu, ko kāds saka, un saprastu, ko darīt, bet man to nevajag, es izlasu starp rindiņām,” par sevi saka bijušais politiķis, kurš vēl arvien rosās biznesā. “Ir cilvēki, kuri atrodas procesā, jo tas ir gēnos no vecākiem. Man pat neviens ceļojums nav bijis tikai atpūta.”

– Kā satiksmes ministrs jūs bijāt pieejams žurnālistiem, bet tie jūsu tikai cita starpā teikto nereti uztaisīja par sensacionālu ziņu. Cik lielu kaitējumu nodarīja šāda pieejamība?

– Kādā no pirmdienas preses konferencēm tā arī radās “mulķu zeme”. Es jau nedomāju, ka vienkāršā sarunā pateikto frāzi pacels tādos augstumos,



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Ventspils ostas stends kādā no tranzīta izstādēm 1996. gadā. V. Krištopans (no labās), A. Lembergs, O. Stepanovs, O. Berķis un J. Blažēvics.



LTBA sapulce 1996. gadā.

tas pat prātā nevarēja ienākt. Tomēr lai katrs atbild par savu rīcību, arī žurnālisti, bet es neko nenožēloju. Acīmredzot pasaule tā ir uzbūvēta: tu nedrīksti būt tik pieejams, jo tad kļūsti ievainojams, bet visiem tāpat neizdabāsi. Tolaik katru dienu bija jāpieņem tik daudz lēmumu, kuri vieniem patika, citiem nepatika, un, ja tu esi pieejams, tad tie, kuriem nepatīk, to arī izmanto. Un viss.

– Vai jūs gribētu atkal darboties politikā?

– Noteikti ne, neredzu jēgu. Protams, arī nenožēloju, ka biju politiķis, lai gan nekādu ieguvumu no tā man nebija, zaudēju tikai laiku un spēku, ko varēju veltīt savam biznesam.

– Kas jūs, veiksmīgu biznesmeni, vispār pamudināja doties politikā?

– Tas bija kā joks. Savam kompanjonam Anatolijam Blikam jautāju, ko darīt, mani aģitē uz piekto Saeimu, viņš saka, ej, vajag startēt. “Šutka, tak ir do premjera došutišja” (joks, tā līdz premjeram aizjokosies). Tā arī notika – pajokoju un aizspēlējās līdz premjeram.

– Kā notiek kāpšana pa politiskajām kāpnēm: tā ir spēle, likumsakarība vai mērķtiecība?

– Viss kopā. Tad, kad gāju politikā, man pret citiem politiķiem bija handikaps, jo biju Latvijas piektās lielākās bankas līdzīpašnieks, arī “Interbaltija” bija ļoti labs projekts, vīnu un dēļus tirgojām, gāja eksports un imports. Protams, tādi kā es toreiz politiķiem bija vajadzīgi. “Klubs 21” mani politikā uzaicināja ar domu, ka vēlēšanu kampaņai būs nauda. Tā arī bija, jo diezgan daudz personīgās naudas esmu politikā iztērējis. Tādi laiki bija.



Skultes Kokostas atklāšanas ceremonija 1998. gada augustā. Piedalās Valsts prezidents Guntis Ulmanis (centrā) un satiksmes ministrs Vilis Krištopans.

– Daudzi politikā gāja, lai būtu pie pīrāga dališanas, bet jūs bijāt paēdis...

– Biju paēdis, un varbūt tieši tāpēc spēju paskatīties uz lietām plašākā skatījumā, piedevām man vienmēr apkārt ir bijuši gaiši cilvēki ar gaišu skatienu uz lietām. Bet 5. Saeimā bija cilvēki, kuri nāca no padomju laikiem, sociālistiskās sistēmas, to laiku juristi un politiķi, un, lai gan daudzi no viņiem bija labi cilvēki, viņi neredzēja, kas būs uz priekšu, jo tirgus ekonomika viņiem bija pilnīgi sveša. Man kā vienam no pirmajiem tirgus ekonomikas pārstāvjiem bija visai grūti tajā vidē, jo bija jāpierāda elementāras lietas. Tagad padomājot, tā bija baigā laika nosīšana, no kā vispirms jau cieta ģimene. Kā Jūlijs Krūmiņš teica: kamēr tu politikā cīnījies, es pelnīju lielu naudu. Tā arī bija.

– Politikā jau nekad neiztiek bez interesēm, un deviņdesmitajos bija ne mazums interešu, kuras vajadzēja dabūt cauri, ko tagad dēvē par lobēšanu.

– Tā laika lielākā nelaime bija privatizācija, tās dēļ notika lielas cīņas. Būtībā no Ministru prezidenta amata biju spiests aiziet galvenokārt tieši "Latvijas kuģniecības" privatizācijas dēļ, jo skaidri pateicu: kamēr būšu premjerministrs, nepieļaušu, ka kuģniecību atdod par velti – pa lēto to neviens nedabūs. Tie, kuri pēc tam "Latvijas kuģniecību" arī noprivatizēja, saprata, ka es šajā spēlē esmu lieks. Nebiju interesants ne Ventspils grupai, ne Šķēles grupai, un sapratu, ka man tur vairs nav ko meklēt, tāpēc tinos projām.

– Kamēr dzīvs? Viens nav karotājs?

– Ne nu gluži. Man nepatika, ka kuģniecību paņēms par sviestmaizi, noprivatizēs un izputinās. Neredzēju jēgu karot. Ir tāds teiciens: ja visa rota soļo



Preses konference pēc LTBA sēdes 1997. gada sākumā. LTBA prezidents Aivars Lembergs (no kreisās), Ministru prezidents Andris Šķēle un satiksmes ministrs Vilis Krištopans.

nepareizi, bet viens cenšas soļot pareizi, tad vainīgs ir tas viens, kas visu jauc. Kuģniecības privatizācijā vajadzēja iegūt reāli lielu naudu, bet to noprivatizēja par sertifikātiem, kā rezultātā valsts neko neieguva. Ko tur, pārāk liela un vērtīga bija "Latvijas kuģniecība", un pārāk lielas ap to bija intereses.

VISAM JĀBŪT LOĢISKĀ SECĪBĀ

Deviņdesmito gadu vidū, kad Krištopans kļuva par satiksmes ministru, viens no svarīgākajiem jautājumiem bija Latvijas tranzīta koridora iezīmēšana Eiropas transporta tīklā, jo no tā varēja būt atkarīga Eiropas naudas apgūšana, tranzītkravu plūsmas palielināšanās un mūsu ostu tālākā attīstība. Ne mazums kārtojama bija arī pašas valsts iekšējā saimniecībā. Savā pirmajā intervijā "Jūras Vēstīm" satiksmes ministrs teica: "Ir pienācis laiks visas lietas sakārtot loģiskā secībā, neko neatliekot uz vēlāku laiku, jo katru nokavētu dienu varam norakstīt zaudējumos. Tagad ostas jau darbojas uz atsevišķa likuma pamata, gan lielajās, gan mazajās ostās ir izveidotas ostu pārvaldes, Jūrniecības departaments pārstāv Latviju starptautiskajās organizācijās, un, ņemot to visu vērā, atliek secināt, ka Satiksmes ministrijai paliek arvien mazāk funkciju un nekāda saimnieciskā darbība nav jāizvērs, tās uzdevums ir uzlabot likumus, arī jūrniecībā."

– Tomēr tolaik nācās ne tikai likumus uzlabot, bet arī noņemties ar dažādām reorganizācijām, un ko šajā ziņā uzskatāt par savu veiksmi?

– Kad 1995. gadā atnācu uz Satiksmes ministriju, tās pārziņā esošās struktūras vēl bija valsts uzņēmumi, tai skaitā arī Latvijas Jūras administrācija. Pie manis kabinetā ienāk Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš un saka: parakstiet, ministra kungs. Jautāju, kas jāparaksta. Mēs kuģi pērkam, Zeiliņš atbild. Labi, bet kāpēc man jāparaksta? Mēs esam valsts uzņēmums un bez



1998. gada augustā Skultes ostā Vilis Krištopans (no kreisās),
Māris Gailis un vides ministrs Indulis Emsis.

ministra atļaujas nevaram kuģi pirkt. Kāpēc jāpērk tieši tāds kuģis, ne lielāks, ne mazāks? Kā es to varu izsvērt, ja lieku savu parakstu? Tāda kārtība bija jāmaina, un mēs momentā visus valsts uzņēmumus pārveidojām par SIA vai akciju sabiedrībām. Jau daudzus gadus vēlāk pēc Satiksmes ministrijas parauga to darīja arī citas ministrijas, bet mēs bijām pirmie, kas savu saimniecību sakārtojām uz jauniem pamatiem. Vai to es varētu uzskatīt par savas darbības veiksmi? Drīzāk par darbu, kas bija jāizdara.

– Lai viss izdotos, ir vajadzīga spēcīga komanda, uz kuru var paļauties.

– Satiksmes ministrijā tiešām bija saprātīgi cilvēki. Vispirms jau liels paldies jāsaka iepriekšējam satiksmes ministram Andrim Gūtmanim, kurš bija pratis vienkopus savākt labus speciālistus, jo Dzelzceļa un Autoceļu departamenti bija milzīga saimniecība. Valsts sekretārs Uldis Pētersons bija *figūra*, viņam bija galva uz pleciem, viņš mācēja reaģēt uz visām iniciatīvām. Komanda ar Uldi Pētersonu priekšgalā bija ļoti spēcīgs instruments ministra rokās. Atlika pusstundas laikā izklāstīt situāciju, un viņi visu saprata. Ne velti es Uldim Pētersonom un Autoceļu departamenta direktoram Tālim Straumem izcīnīju Triju Zvaigžņu ordeni, viņi ir vieni no retajiem valsts ierēdņiem, kuri šo valsts apbalvojumu ir saņēmuši. Ļoti spējīgs bija Vigo Legzdiņš, kurš, kad atnācu uz ministriju, bija referenta vietnieks ar simt četrdesmit latu lielu mēnešalgu. Un kā viņš pacēlās – kļuva par Investīciju departamenta direktoru, vēlāk par valsts sekretāru. Es viņu virzīju, jo redzēju potenciālu, kas pilnībā sevi apliecināja, kad pirms nu jau divdesmit diviem gadiem sākām apgūt PHARE naudu.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



1997. gadā B. Zeiliņš (pa labi) iepazīstina satiksmes ministru V. Krištopanu un ES pārstāvjus ar jaunā Rīgas Kuģu satiksmes vadības centra projektu.

– Ja palūkojamies uz divdesmit piecos gados pēc neatkarības atgūšanas Latvijā paveikto, vai mūsu ostas var uzskatīt par veiksmes stāstu?

– Ar ostām viss ir kārtībā. Galu galā to galvenais vērtējums ir kravu daudzums. Kad sāku strādāt ministrijā, Liepājas ostā krāva divarpus miljonus tonnu, Rīgā – septiņarpus, vienīgi Ventspils tolaik bija rekordiste ar teju četrdesmit miljoniem tonnu. Loģiski izskaidrojamu iemeslu dēļ tagad Ventspils ostas apjomi ir kritušie, toties Liepājas un Rīgas apjomi ievērojami pieauguši. Ja Rīgai šodien ir tik labi rādītāji, tad acīmredzot pareizi darīju, ka 1998. gadā apstiprināju Leonīdu Loginovu ostas pārvaldnieka amatā. Viens cilvēks ir bijis pareizā vietā! Protams, viņam nav bijis viegli atrasties šajā amatā, jo valdē ir gan valsts, gan pašvaldības pārstāvji, kas nosaka daudz, bet, ja viņš ir pratis visus šos deviņpadsmit gadus noturēties amatā, piedzīvojot gan daudzus Ministru prezidentus, gan Rīgas mērus, tad jāatzīst, ka viņš ir bijis cilvēks savā vietā. Ostu bizness ir ļoti smalks bizness, kur jābūt ārkārtīgi uzmanīgiem.

– Mēs taču allaž lepojamies, ka esam jūras valsts ar senām jūrniecības tradīcijām, tad gan jau pratisim savas ostas noturēt!

– Vajadzētu tomēr apzināties, ka ostas un jūrniecība ir divas dažādas lietas. Ostas bija un, ja saprātīgi pratis vadīt biznesu, arī būs, bet, ja domājam par jūrniecību, tad tās nākotne ir atkarīga no Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšanas. Ar kuģu ipašniekiem Latvijā diemžēl kā ir, tā ir, bet kuģniecības jau vispār



atrodas tādā kā virtuālā vidē un to īpašuma forma ir margināla.

Domāju, ka veiksmes stāsts ir mūsu jurniecības izglītība. Daudzi jaunie jūras virsnieki, kuri akadēmiju beidza vēl manā laikā, tagad jau kļuvuši par kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem. Tas ir tas lielākais ieguvums, jo, kamēr šie cilvēki vago jūru, viņi ir materiāli nodrošināti un nodrošinātas ir viņu ģimenes. Esmu pārliecināts, ka neviens tā pa īstam nav novērtējis, cik prestiža un gan pašiem, gan valstij ekonomiski izdevīga ir šī profesija. Un tas nav tikai naudas izteiksmē, tas ir arī intelektuālais kapitāls, ko mums nevar atņemt, un tas ir nopietni.

– **Diemžēl Latvijas Jūras akadēmijai pašlaik nemaz nav tik drošs ledus zem kājām, jo gaisā virmo ideja par tās pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei.**

– Nesaprotu, ko tur varēs ietaupīt, ja nu vienu rektora algu, bet vai tā mēs nepazaudēsim visu pārējo? Lai gan pats esmu bijušais sportists,



Meklēšanas un glābšanas kuģa "Astra" izmēģinājuma braucienā devās gan satiksmes ministrs V. Krištopans, gan Jūras administrācijas direktors B. Zeiliņš, gan LJS valdes priekšsēdētājs M. Elsbergs, gan daudzi citi.



Ventspils Tirdzniecības ostas 100 gadu svinībām veltīta preses konference 1997. gadā. Ventspils ostas pārvaldnieks I. Sarmulis (no kreisās), VTO prezidents O. Stepanovs un satiksmes ministrs V. Krištopans.



Kāda no pirmdienas preses konferencēm Satiksmes ministrijā.



Latvijas Ostu padomes sēdē vides ministrs M. Gailis (no kreisās), satiksmes ministrs V. Krištopans un Ministru prezidents A. Šķēle.

īpaši neuztrauktos, ja Sporta akadēmiju gribētu kādam pievienot, bet Jūras akadēmija ir tik vajadzīga, specifiska, pasaulē atpazīstama, ka to apvienot būtu neprāts. Vidējais Jūras akadēmijas izglītības līmenis noteikti ir augstāks, jo šie speciālisti ir konkurētspējīgi starptautiskajā darba tirgū.

KĀPĒC NOZĀĢĒT ZAĻOJOŠU ZARU?

Reizēm tā vien šķiet, ka Latvijā tiek uzņemta filma, bet tās pamatā ir ļoti nožēlojams scenārijs, par ko liek aizdomāties kaut vai ap Latvijas Jūras akadēmiju notiekošais, kad tie, kuri ir pie teikšanas, visiem spēkiem vēlas nozāģēt zaļojošu zaru, kas vēl palicis. Cik tādu zaru jau sadedzināts jaunāko laiku vēstures sārtā? "Cilvēki diemžēl nav pieraduši valstiski domāt un veidot nākotnes stratēģiju. Mēs joprojām protam art taisnas vagas, bet ar rēķināšanu vēl ir pagrūti. Lai artu jūru, nepieciešams krietni palauzīt galvu, un tas vislielākā mērā attiecas uz Latvijas politiķiem." Šos vārdus Krištopans laikrakstam "Jūras Vēstis" teica 1996. gada 23. maijā. Pagājuši vairāk nekā divdesmit gadi, bet mainījies nav gandrīz nekas. "Visnožēlojamākais ir tas, ka politiķi būvē savu nākotni uz citu kauliem un mēģina izpatikt pūlim, bet KNABi, SAABi, prokuratūra un arī masu mediji ir kā instrumenti politisko grupējumu rokās," saka bijušais politiķis, un viņam grūti nepiekrīst. Piemēram, "Providus" veiktais pētījums liecina, ka gandrīz 70% aptaujāto lielāko daļu informācijas iegūst no otršķirīgiem avotiem, tai skaitā no masu medijiem, tāpēc vienmēr svarīgi izvērtēt, vai informācija, piemēram, nav parādījusies "īstajā brīdī", kad, sējot aizdomas, kādu var novākt no ceļa. Tā



Vilis Krištopans un LDz prezidents Andris Zorgevics.

1997. gada pavasarī laikraksts "Diena" bija ķēries klāt satiksmes ministram, tāpēc loģiski, ka parādījās publikācija, kurā tika izteiktas aizdomas, ka Krištopans pārkāpis Korupcijas novēršanas likumu. Pēc publikācijas Ģenerālprokuratūra sešas nedēļas vētīja viņa lietu, tauta brēca pēc asinīm, bet žurnālisti neļāva kaislibām norimt, pieprasot ministra demisiju. Prokuratūra neko neatrada, un ministrs no amata neatkāpās. Tolaik viņš publicēja atklātu vēstuli: "Nekad neesmu slēpis, ka politikā esmu ienācis no biznesa. Tāpēc arī ir daudzie uzņēmumi, no kuriem lielākā daļa jau likvidēti vai arī es no tiem esmu izstājies. Vainīgs nejutos ne tad, kad šī lieta aizsākās, ne arī tagad. Šobrīd man neviens nevar pateikt, kad es būtu kļūdījies, kaut ko darījis pret savu sirdsapziņu vai apzināti ko slēpis, pārkāpis, jebkāda veidā kaitējis Latvijas valstij. Man jāatvainojas sabiedrībai par nepārdomātajiem izteikumiem, jāatzīstas, ka reizēm ir grūti savaldīties, uzklautos apvainojumus. Gribētu aicināt visus pārtraukt raganu medības un daudz lielāku vērību pievērst lietām, kur ar neapbruņotu aci redzama reāla korupcija."

– Arī tagad uzrodas skaļas lietas, par ko tauta šūmējas, tad tās atkal noklust. Pēdējā laikā tā kā pieklususi arī cīņa ar oligarhiem. Vai tā ir cīņa ar vējdzirnavām?

– Kāda jēga cīnīties? Ja domājam kaut vai par "Latvijas kuģniecības" vai kāda cita liela bijušā valsts uzņēmuma privatizāciju, kas to zina, ja tas viss būtu dārgāk pārdots, kā šī nauda būtu tērēta. Ja viss aizietu ārzemniekiem, kas zina, ko Latvija no tā iegūtu. Piemēram, Šķēle naudu investē Latvijā un nauda tepat vien



griežas. Varbūt tas arī ir pareizākais ceļš. Un nedrīkstētu būt tā, ka, imitējot cīņu ar oligarhiem, notiek bezjēdzīgas lietas, kaut vai domājot par Aivaru Lembergu: lai tad viņu notiesā vai attaisno, bet nedrīkst būt situācija, ka padsmīti gadus notiek tiesas process. Tas ir stulbums

Bet politiķi savukārt turpina ņemties ap politiku, un arī tas ir stulbums. Deviņdesmit procentus laika visi ņemas ap to, kam vēl kaut kas būtu atņemams, lai vēl papildus iekasētu nodokļus, bet deviņdesmit procentus laika vajadzētu veltīt, lai domātu, kā pacelt ekonomiku, kā raut iekšā investīcijas. Mums vajadzētu būt pirmajā desmitniekā starp pasaules valstīm ar ekonomisko brīvību, lai viss būtu maksimāli vienkārši. Diemžēl Latvija nav viegli atvērta ekonomika, un vislielākā nelaime bija un ir tā, ka visos līmeņos ir ļoti zems profesionālais līmenis, valdību un valsts aparātu ieskaitot. Likumsakarīgi, ka arī iedzīvotāji nesaprot ekonomiskos procesus, un viņi savus vadītājus izvēlas atbilstoši savai sapratnei.

– Tad jau patiesībā iznāk, ka cīņa ar stulbumu ir cīņa ar vēdzirnavām?

– Esmu diezgan skeptisks par Latvijas izdzīvošanas iespējām. Ļoti kļūdījies, kad pirms kāda laika teicu, ka tagadējais Līvu laukums pēc gadiem piecdesmit par godu latviešu piemiņai tiks nosaukts par Latviešu laukumu. Tas notiks daudz ātrāk, pēc gadiem divdesmit. Trakākais ir tas, ka četrdesmit miljoni kurdū bez savas valsts ir izmētāti pasaulē, vienam miljonam latviešu ir sava valsts, bet viņi diemžēl nespēj saprast, ko ar šo valsti iesākt, nemāk ar to bagātību un brīnumu rīkoties. Jaunie bēg no savas valsts, brauc projām, jo dzīves līmeni šeit nevar salīdzināt ar dzīves līmeni citur pasaulē. Divdesmit piecos gados ir izdarītas arī daudzas labas lietas, daudz ko vispār nevarēja izdarīt vai varēja izdarīt savādāk, bet tas, ka šajā zemē dzīvojošajiem vajadzētu dzīvot un justies daudz labāk, ir fakts.

– Bet kāpēc tā nav?

– Latvijā ir ļoti vājš genofonds, kas tika nīcināts, sākot no 1940., 1941., 1949. gada, arī vēlākos gados. Mums nav domātāju, tāpēc diemžēl mēs nekad, nekad nenoķersim Zviedriju, un tas tikai vājā genofonda dēļ. Mēs, protams, varētu ķert, ja cilvēkiem būtu galva uz pleciem, bet galvenā masa ir gatava kopēt Eiropas Savienību, darīt, kā Vācijā dara, bet tas notiek pēc ļoti ilga laika, piedevām slikti kopējot, vai vēl trakāk – sākam paši izdomāt. Vai tad apdraudējums Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšanai nav lielisks piemērs, kā var visu salaist grīstē?

– Kā izglābties?

– Pats esmu mednieks un ļoti labi saprotu: ziema ir bijusi barga, ne visi mežakuļi izdzīvoja, bet tie, kas izdzīvoja, nostiprināja populāciju. Tas izklausās nežēlīgi, bet patiesi. Tas nepieciešams arī ekonomikā. Vajadzētu mēģināt būt labākiem pasaulē vai vismaz Eiropā. Ar kājām uz dzimtās zemes un skatienu pasaulē, tad viss būs!■



REIZ RĪGAS OSTĀ

Nav divu vienādu ostas pilsētu, nav divu vienādu situāciju, tāpēc nevar būt arī vienotas receptes modernas ostas pilsētas attīstībai, projektu realizācijai vai problēmu risināšanai. Taču kopīgas, nenoliedzami, ir tendences un pieredze, kas gan būtu tā vērtas, lai ieklausītos, zinātu un nepieļautu nevajadzīgas kļūdas.

Bijušais "Rīgas Tirdzniecības ostas" direktors Juris Krivojs par deviņdesmito gadu sākumu Rīgas ostā kādā intervijā teica: "Vispirms ostai vajadzēja izdzīvot, tas bija pirmais un svarīgākais uzdevums. Situācija ilgu laiku bija neskaidra. Pats biju pārliecināts un arī citiem teicu, ka pirmie gadi būs ļoti grūti, vēlāk situācija mainīsies, jo Latvija un Rīgas osta tomēr atrodas ellīgi labā vietā, uz ceļa, kam garām paskriet gandrīz nav iespējams. Bet, lai situācija tiešām mainītos, būs krietni vien jānopūlas un jāiegriež sev līdz kaulam. Jau tolaik visos līmeņos izteicu viedokli, ka mūsu valsts politikai jābūt ļoti izsvērtai un gudrai. Tā nebija mana fantāzija, tā spriest lika veselais saprāts."

Kopš tā laika pagājuši 25 gadi, Rīgas osta strādā civilizēta biznesa apstākļos, bet reiz Rīgas ostā... Lūk, dažas atmiņu ainas.

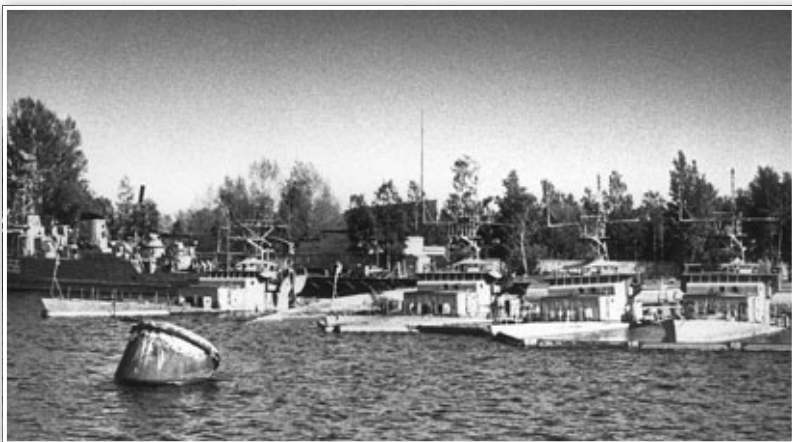
VALSTS VALSTĪ – KRIEVIJAS ARMIJA JOPROJĀM RĪGAS OSTĀ

Būtu bijis tikai loģiski, ja pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas 1990. gadā Daugavgrīvas ostas daļa nonāktu Latvijas valdījumā, taču tā līdz pat 1994. gadam palika tāda kā Krievijas teritorija. Kā saka, viņi bija palikuši ienaidnieka





JŪRNIECĪBA – TOREIZ UN TAGAD



1992. gada maijā Daugavgrīvas ostu uzdrošinājās apmeklēt Zviedrijas aizsardzības ministrs Andreass Bjorgs.

aizmugurē. 1992. gada maijā uz šīs zemes savu kāju uzdrošinājās spert Zviedrijas aizsardzības ministrs Andreass Bjorgs, bet jūlijā ANO Ģenerālās asamblejas prezidents S. Gaņevs. Pēc kara ostas apskates abi Latvijas kolēģiem zināja stāstīt ko vairāk: tās bijušas visistākās šausmas, viņiem patiesi licies, ka aiz vārtiem Baltijas kara flotes teritorijā bijis karš, jo

miera laikos kaut ko tādu sataisīt nemaz nav iespējams. Mūsu valsts vadītāji par šādu karu neko nezināja, tāpēc ļoti vēlējās teritoriju apskatīt. Bet, kā saka, gribēt nav kaitīgi, viņu viesošanās laiks kara ostā vēl nebija pienācis, to vajadzēja pagaidīt līdz 1994. gada februārim, kad arī Latvijas Valsts prezidents Guntis Ulmanis Ministru prezidenta Valda Birkava pavadībā spēra pirmo soli uz izpostītās zemes. Abi valstsvīri bija šokēti, jo pirmajā brīdī nesaprata, kur viņi ir atvesti, teica taču, ka brauks uz kara ostu Daugavgrīvā, bet šī taču ir Rīgas galvenā izgāztuve. Personām, kas pavada, izdevās pārliecināt, ka šī tomēr ir Krievijas armijas atstātā kara osta.

Bet tas jau bija pēc tam, vispirms bija mēģinājumi Daugavgrīvu no Baltijas kara flotes atgūt, taču daudzie mēģinājumi nekādus rezultātus nedeja. Tā laika dokumentos var atrast ziņu, ka 1992. gada 9. decembrī Aizsardzības spēku



komandieris Dainis Turlais un Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots apmeklēja kara ostu, lai mēģinātu vienoties par šā objekta nodošanu LR Aizsardzības ministrijai, bet sarunas bija nesekmīgas. Pāris dienu vēlāk Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots tikās ar Krievijas armijas Baltijas flotes štāba priekšnieku viceadmirāli Grišanovu, lai turpinātu nesekmīgi beigušās 9. decembra sarunas. Un atkal nekā!

Bet pa to laiku kreisais bizness kara ostā Daugavas kreisajā krastā netraucēti plauka un zēla. Uzsvars te liekams uz *kreisais bizness un netraucēti*.

Lūk, neliels piemērs, lai uzrakstītais neliktos tukši vārdi. Bija 1992. gada 11. decembris. Jūras lietu ministrija saņēmusi signālu, ka no Bolderājas kara ostas notiek krāsaino metālu un kūdras kontrabanda, jo citādi nevarēja apzīmēt to, kas šeit notika. Speciāla ministrijas komisija ar Latvijas Galvenā kapteiņdienesta vadītāju Bruno Zeiliņu un Rīgas ostas galveno kapteini Konstantīnu Gailišu priekšgalā ar loču kuģi "Pilots-2" devās uz notikuma vietu un izkāpa Bolderājas kara ostas 6. komercpiestātnē. Viss bija skaidrs bez komentāriem: jā, komercdarbība šeit tiešām iet plašumā un apzīmējums "komercpiestātne" savu nosaukumu tiešām attaisno. Lai komercdarbība veiktos vēl labāk, Bolderājas kara ostas saimnieki divu dienu laikā bija pagarinājuši Bolderājas dzelzceļa atzaru, tā kravu varēja dabūt tuvāk ostai. Piestātnē sakrauti čuguna lējumu kalni gaidīja iekraušanu kuģi. *Komercpiestātnē stāvēja komerckuģis "Zond", kurš gan, kā izrādījās, nebija reģistrēts nevienā ostā.*

Taču komisijas iesākto darbu drīz vien pārtrauca Krievijas karavīri, kuri ieradās virsnieku pavadībā. Viņi bija saņēmuši pavēli arestēt Rīgas ostas loču kuģi. Pie tā pietauvojās Krievijas flotes mīnu traleris Nr. 284 pilnā kaujas gatavībā. Aresta iemesls bija pavisam vienkāršs – Latvijas varas pārstāvji nelikumīgi atradās Krievijas kara ostā. Te galvenais uzsvars uz vārdiem *nelikumīgi* un *Krievijas*.

Tad vienu brīdi, tas bija 1993. gada janvāra vidus, jau likās, ka divpusējās attiecībās iestājies atkusnis, jo Baltijas kara flotes pavēlnieks V. Jegorovs deva tādu kā rīkojumu komandierim Berezuckim uzsākt nepieciešamos darbus, lai Daugavgrīvas kara ostu varētu nodot LR Aizsardzības ministrijai.

Kamēr Latvijas puse priecājās par Krievijas puses iejūtību un izrādīto sapratni, gāja mēneši – februāris, maijs, augusts. 1993. gads kā negudrs traucās uz priekšu, bet jūtamu rezultātu vēl arvien nebija, vien tāda kā tukša grabēšana – pavisam drīz Daugavgrīva nonāksot Latvijas Jūras spēku pārziņā.

Pirmais konkrētais paziņojums nāca 1993. gada 6. oktobrī. Daugavgrīvas bāzes sakaru centrs, kura vērtība esot aptuveni 300 tūkstoši latu, tiek nodots Latvijas Jūras spēkiem, bet visa teritorija, kā solīja Baltijas flotes Rīgas garnizona priekšnieka vietnieks Genādijs Statinovs, Latvijas pārziņā nonāksot, sākot no 1994. gada 1. janvāra. Varētu teikt, ka tā arī notika, ja nu vien kādi divdesmit objekti palika Krievijas valdījumā. Materiālā ziņā nekas liels jau tas nebija, tikai kādas mazmājiņas, bet zināma vara tomēr tika izrādīta.



Taču arī tad, kad Krievija teritoriju atdeva, Latvijā nevarēja vienoties, kam tad īsti tā piederēs. Likuma “Par īpašuma atjaunošanu juridiskām personām” vēl nebija, un nebija arī īstas pārlicības, ka tagadējā Aizsardzības ministrija ir kādreizējās Kara ministrijas mantiniece. Lai arī bija Saimnieciskās tiesas lēmums, kas noteica, ka īpašuma tiesības jāatjauno tieši Aizsardzības ministrijai, strīdi turpinājās.

KARINŠ KARA OSTĀ

Kādā senā sarunā 1994. gada pavasarī toreizējais Jūras spēku komandiera vietnieks komandkapteinis Jānis Ādamsons stāstīja, kas notiek Daugavgrīvas ostā. J. Ādamsons: “1994. gada 5. janvārī saņēmām informāciju no Aizsardzības ministrijas Operatīvās pārvaldes, ka Bolderājā notiekot gandrīz vai karadarbība. To bija ziņojis Krievijas Federācijas bruņoto spēku izvešanas kontroles vadītājs Ilgonis Upmalis. Privāto firmu apsardze veikusi kaut kādas operācijas tai rajonā Daugavgrīvā, kuru jau pārņēmuši mūsu Jūras spēki. Esot pat šauts uz civilpersonām. Krievija gatavojoties izteikt protestu par Latvijas Jūras spēku nelikumīgu darbību šajā rajonā.

Izrādās, ka 4. janvārī policija un Jūras spēki kopīgi organizēja reidu, lai visas firmas, kas nelikumīgi darbojās Daugavgrīvā, no šīs teritorijas izraidītu. Bet firmas bija noslēgušas puslikumīgus līgumus ar Krievijas jūras kara flotes virsniekiem par darbību viņu teritorijā un arī viņu aizsegā.”

Te nu varam tikai zīlēt, kas bija patiesie iemesli, kāpēc tā tika vilcināta Krievijas armijas aiziešana no Rīgas ostas. Bet par to, ka tas bija izdevīgi visiem, kas šajā procesā bija iekšā, gan varētu nešaubīties.

Vieni cīnījās, lai firmas no Daugavgrīvas izsvēpētu, citi, pat augstākajos varas gaitenēs, kā tagad pieņemts teikt, centās lobēt firmu intereses. Toreiz tik smalku vārdu kā lobēšana gan nelietoja, bet mājieni: ja, lūk, tā un tā firma varēs strādāt no Krievijas armijas atgūtājās un nu Jūras spēkiem piederošajās piestātnēs, tad...

Bet realizēt komercdarbību Daugavgrīvā bija grūti, jo kara osta bija praktiski nelietojama. Tā kā vairākus gadus piestātnes izmantoja nelikumīgi un arī nesaimnieciski, kuģi pie tām piestāt faktiski vairs nevarēja. Bet kamēr *auseklīši* cīnījās par iedomāto taisnību, īstais bizness lūkojās nākotnē. Tolaik klīda pastāsts, ka kāda firma, kurai darbošanās kara ostā jau bija iepatikusies, par 200 metru garu piestātnes gabalu bija gatava maksāt miljonu dolāru. Atcerēsimies, tas bija 1994. gads, tātad arī 1994. gada dolāra svars. Viņiem esot bijis viss sakārtots arī valdībā, lai vajadzīgās atļaujas nebūtu šķērslis. Kādas ir šī pastāsta beigas? Gan jau kāds arī varētu tās uzrakstīt.

Pēc Krievijas armijas aiziešanas tika noteikts, ka Daugavgrīvu izmantos LR Jūras spēku Centrālais rajons, Hidrogrāfijas dienests, Latvijas Jūras akadēmija un naftas terminālis, paliks Daugavgrīvas cietoksnis un privātā



zeme tiem, kam Kara ministrija to piešķīra no valsts zemes par piedalīšanos Brīvības cīņās.

KONFLIKTS, KAS VARĒJA NEBŪT

1996. gadā sanaidojās divi Demokrātiskās partijas “Saimnieks” stūrakmeņi – SIA “Rikonts” valdes priekšsēdētājs Andrejs Dandzbergs un toreizējais ekonomikas ministrs, akciju sabiedrības “Rīgas kuģu būvētava” padomes priekšsēdētājs Ēriks Kaža. Naida cēlonis nebija nekāda nieka lieta – sadūrās biznesa intereses. Sadursmes pamatā bija nesakārtotā Rīgas ostas saimniecība. Labā roka nezināja, ko dara kreisā. Varbūt arī zināja, bet izlikās nezinām.

1995. gada beigās tika privatizēta Rīgas kuģu remonta rūpnīca. Par tās saimniekiem kļuva senie partneri Ēriks Kaža un Vasilis Meļņiks, pārņemot no valsts ražošanas iecirkņus līdz ar 2000 cilvēkiem, kas tur strādāja.

Savukārt no 1994. gada 5. decembra toreiz vēl neprivatizētās Rīgas kuģu remonta rūpnīcas teritorijā darbojās SIA “Rikonts”, kas īrēja zemi no valsts uzņēmuma un tapa ar satiksmes ministra Andra Gūtmaņa 1994. gada 7. oktobra vēstules un ostas pārvaldnieka Gunāra Rosa svētību. “Rikonts” steidza kārtot zemes nomas formalitātes, un 1996. gada 10. maijā zemes nomas līgums uz 27 gadiem tika iereģistrēts zemesgrāmatā.

“Rikonts” nodarbojās ar konteineru biznesu, tā partnere bija Holandes konteineru pārvaldījumu sabiedrība ECT, kas sekmīgi strādāja arī Roterdamas ostā. Biznesa aprindās zināja stāstīt, ka šī firma ļoti nopietni atlasa sadarbības partnerus un kuram katram neuzticas, jo biznesā nav draugu, ir intereses.

Ērika Kažas un Vasilija Meļņika intereses apliecināja privatizācijas darījums, un šajās interesēs neieklāvēs vēl kāds cits biznesa uzņēmums, kas turpinātu darboties viņu privatizētajā teritorijā. Abi īpašnieki pastāvēja uz to, ka, privatizējot rūpnīcu, nav bijuši informēti par iespējamiem apgrūtinājumiem. Ja valsts uzņēmumam varbūt bija izdevīgi, ka tā teritorijā kāds darbojas, tad jaunajiem īpašniekiem tas nepavisam nebija vajadzīgs, vēl jo vairāk tāpēc, ka konteineru bizness bija arī viņu interešu sfēra, turklāt, kā paši teica, šis bizness viņiem iet no rokas un dod peļņu. Ēriks Kaža toreiz publiski uzdeva jautājumus: “Ar kādām tiesībām Rīgas ostas valde atļāva manis privatizētajā uzņēmumā, kur esmu ieguldījis desmitiem miljonu latu, paplašināt SIA “Rikonts” teritoriju un slēgt ar viņiem līgumu vēl uz 27 gadiem? Ar šo līgumu mums ir nogrieztas visas ražošanas teritorijas. Kā lai mēs strādājam? Vai lai atlaižam cilvēkus? Vai lai lidojam? Mēs nemākam.”

Kaža sākumā vēl it kā pielāva domu, ka varētu rast kompromisu ar Dandzbergu, piedāvājot meklēt kopīgas intereses. Dandzbergs šādu priekšlikumu noraidījis, sakot, ka Rīgas kuģu remonta rūpnīcas jaunajiem īpašniekiem par “Rikonts” teritoriju nav nekādas daļas. Uz to Kaža reaģējis konkrēti: viņi nav mūsu partneri, viņi te nestrādās.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Andrejs Dandzbergs.



Ēriks Kaža.

Diemžēl strīds izgāja no mājām, jo tajā bija iejaukta ārzemju firma, kas paziņoja: radusies situācija ir tik nepatīkama, ka tā padara neiespējamu ārzemju partneru līdzdarbību Rīgas ostā, līdz ar to šeit netiks ieguldīti līdzekļi kravas laukumam labiekārtošanā un konteineru pārkraušanas tehnikas iegādē. Par to, vai tad, ja šī strīda nebūtu, Rīgas kuģu remonta rūpnīcas teritorijā tagad darbotos varens konteinerterminālis, var tikai zīlēt – kā būtu, ja būtu.

Ari šis strīds ir ierakstīts Rīgas ostas vēsturē un piepūlējās citiem, kuru pamatā ir amatpersonu tuvredzība un likumdošanas nesakārtotība.

Firma "Rikonts" zaudēja cīņu par Rīgas kuģu remonta rūpnīcas teritoriju un tika likvidēta 1997. gadā. Ārvalstu investīcijas konteinertermināļa attīstībai rūpnīcas teritorijā Rīgu nesasniedza.

SVARĪGĀKA PAR VISU IR MĪLESTĪBA

Atceras Jūlijs Krūmiņš: "Astoņdesmit devītajā gadā nodarbojos ar kooperatīva lietām, tās tolaik bija modē. Parādījās arī pirmie ārzemnieki, bet vienīgā firma, kur tolaik strādāja ārzemnieki, bija "Interlatvija". Tieši no turienes arī sāka veidoties Latvijas un ārvalstu kopuzņēmumi. Man tajā laikā bija diezgan labas attiecības ar "Interlatvijas" direktora vietnieku Juri Rubeni, abi kādreiz kopā sportojām. Tieši viņš mani iepazīstināja ar firmas "Tess" īpašnieku Magnusu Vislanderu, ar kuru sākām apspriest, ko tad mēs varētu no Latvijas pārdot uz Zviedriju. Izrādījās, ka zviedriem lielākā interese bija par kokiem. Toreiz nebija runa par kokmateriāliem, bet gan tikai par papīrmalku, jo kokmateriālu apstrāde



prasa noteiktu standartu stingru ievērošanu, bet Latvijā ar krievu tehniku nekādus standartus noturēt nevarēja.

No Krievijas nomāju "Volgo-Balt" un "Ladoga" tipa kuģus, iepirku apaļkokus un vedu uz Zviedriju. Par šo naudu Singapūrā pa lēto sapirkos dažādu tehniku, *videomaģus*, visu ko citu un vedu uz Latviju, atvesto precī pārvērtu rubļos, atkal pirkto kokus, un tik uz priekšu! Lieta gāja labi. Bet tad ar kompanjonu sākām apspriest, kāpēc vest gaisu, jātaisa kokzāģētava. No runām pie darbiem! Nopirkām lietotus darbgaldus, ko uzstādījām Mangaļsalā. Kā tiku pie Mangaļsalas? Tas atkal atsevišķs stāsts par veciem sakariem. 1978. gadā vēl nodarbojos ar kino, filmējām



Jūlijs Krūmiņš.



"Tilu Pūcesspiegeli", biju šīs filmas direktora vietnieks. Filmu taisījām apmēram trīs gadus, un tajā laikā man bija labas attiecības ar Bolderājas admirāli Aistovu, bet Mangaļsalā viņiem bija rezerves teritorija, kuru lūdzu izīrēt. Blakus bija zvejnieku kolhozs "9. maijs", tur par priekšnieku bija Gunārs Saltais. Kolhozs filmas vajadzībām pārdeva divus vecus zvejas kuģus, kurus mēs uztaisījām par buriniekiem. Toreiz tuvāk iepazīnos ar Salto un citiem kolhoza cilvēkiem. Vēlāk viņi nāca man palīgā pirmos baļķus ielādēt kuģos. Kad tagad atceros, kā mēs tolaik kuģus krāvām, goda vārds, mati ceļas stāvus! Žēl, ka toreiz tas viss netika uzfilmēts, tagad varētu parādīt, būtu ko šausmināties un brīnīties.

Vēlāk, jau pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas, šo Mangaļu zemes gabalu pieprasīju lietošanā. Ziemeļu rajonā man to uz desmit gadiem arī piešķīra.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Sāku būvēt piestātņi un pat neiedomājos, ka to vajadzētu būvēt dziļāku, mēs uztaisījām septiņus metrus, bet vēlāk padziļināt vairs nevarējām. Tā bija pirmā piestātne, ko būvēju par savu naudu, un būvdarbus veica firma BMGS. Viss notika. Sakari gāja plašumā un arī ražošana attīstījās. Sākām gatavot paletes. Tad Vācijā radās vajadzība pēc kūdras, jo pie viņiem aizliedza kūdras rakšanu. Es tūlīt meklēju un arī atradu kopīgu valodu ar Olaini, ar Misu, ar Sedu. Uzlikām kūdras pakotavu, pakojam un sūtījām uz Vāciju.

1991. gadā man piezvanīja kāds Maskavas kolēģis un jautāja, vai negribu nopirkt dīzeļdegvielu, desmit tūkstošus tonnu, kas viņam stāvēt Ventspilī vagonos. Par cik, jautāju. Cena bija ļoti pieņemama. Ar šo vienu darījumu nopelnīju miljonu. Faktiski tas bija miljons par vienu telefona zvanu. Varu teikt, ka viss gāja, pateicoties veciem sakariem, jo man ar daudziem Krievijā bija labas attiecības. Arī ar jaunajiem un topošajiem Latvijas politiķiem man veidojās labas attiecības.

Deviņdesmito gadu sākumā viss bija daudz vienkāršāk. Toreiz biznesu varēja vieglāk uzsākt, lai tagad to izdarītu, nepieciešama milzīga nauda. Taču ir vēl kas ļoti svarīgs, ko par naudu nevar nopirkt. Tā ir mīlestība. Es ļoti mīlu Latviju, tā mani pievelk kā magnēts. Nezinu, vai tas ir saucams par patriotismu vai kā citādi, bet ir kas tāds, ko vārdos nevar izteikt. Man ir bijuši fantastiski piedāvājumi uztaisīt naudu, laisties prom no Latvijas un nopirkt skaistu māju siltās zemēs. Nē, es to nevēlos, es gribu tikai Latvijā un tikai Rīgā. Kriminālās lietās neesmu ielaidies, jo man ir bijis svarīgi nesabojāt tēlu. Cilvēki par mani runā dažādi, vieni labu, otri sliktu, bet man neviens nevar pārmest, ka es Rīgai neko neesmu devis. Esmu atstājis sakoptas vietas.”



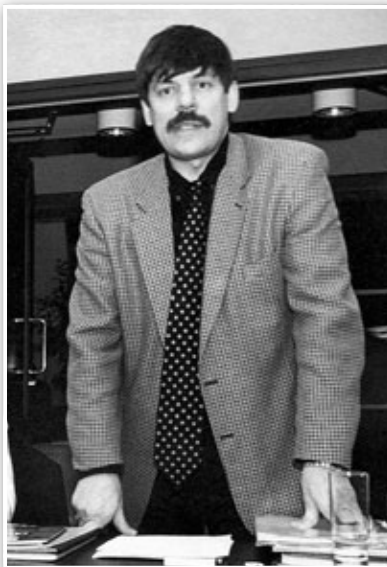
NO DILETANTISMA PIE NOPIETNA DARBA

Stāsta korporācijas "Magnāts" īpašnieks Aleksandrs Osipkovs:

"Kad deviņdesmito sākumā sāku strādāt ostā, šķiet, nebiju tur vienīgais, kas neko no ostu biznesa un ostu darba nesaprata. Varētu pat teikt vairāk: interesantākais bija tas, ka mēs īstenībā nemaz nezinājām, kas ir ostas iekārtas un kā tās darbojas. Bet varbūt tieši tāpēc mums bija daudz vieglāk nekā īstajiem ostniekiem, jo mēs pat nenojautām, kā patiesībā jābūt, un visu darijām, balstoties tikai uz savām izjūtām, intuīciju, klāt pieliekot lielu avantūras devu.

Kad nolēmām – jā, nodarbosimies ar ostas biznesu, sapratām, ka ir vajadzīga piestātne, un mēs to uzbūvējām. Tā kā toreiz neviens nekādas atļaujas vai saskaņošanas no mums neprasīja, cēlām, kā mācējām un uzskatījām par pareizu. Ūdens malā uzlikām sliedes, uz sliedēm celtniecības celtnus un priecājāmies, ka viss darbam sagatavots. Vēlāk izrādījās, ka ostas darbos kuģu kraušanai šādu tehniku laikam izmantojām pirmie pasaulē. Īstie ostu speciālisti mums saka, ka ar šādiem celtniem kuģu kraušana nav iespējama vienkārši tāpēc, ka nav iespējama, bet mēs to darijām.

Par pašu piestātņi runājot, bija skaidrs, ka kuģim taču kaut kur jāpietauvojas, tāpēc pie sliedēm, uz kurām



Aleksandrs Osipkovs.

bija uzlikti celtni, piemetinājām tā sauktās fermas, kuru gali bija izbīdīti uz ūdens pusi. Pēc mūsu saprašanas piestātne bija gatava darbam. Pirmais mūsu piestātnē pietauvojās zviedrs, kas bija atbraucis pēc zāgmateriāliem. Bija pārmaiņu laiks, nekādi stingrie noteikumi, arī kuģošanas drošības un kontroles ziņā pie mums vēl nebija, tāpēc arī ārzemnieki atļāvās to, ko tagad vairs neatļaujas. Toreiz zviedru kapteinis bija kārtīgā štimē. Pamatīgi sizdamies gar mūsu izliktajām fermām, viņš pienāk piestātnē, bet tajā brīdī ģeniālā piestātne kopā ar visiem celtniem pagriežas par deviņdesmit grādiem. Zviedrs novērtē situāciju un saprot, ka ir par daudz ierāvis, nedaudz atiet nost no piestātnes un pienāk vēlreiz. Piestātne kopā ar celtniem nostājas savā vietā. Oh, viss kārtībā! Kad otrā rītā zviedrs saprata, ka izdertais alkohola daudzums nebija vainojams piestātnes divainajās manipulācijās, viņam nekas cits neatlika, kā vien saķert galvu.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

Sapratām, ka kaut kas šajā piestātnē būtu uzlabojams, tāpēc uzaicinājām hidroceltniekus. Arī viņi tāpat kā zviedrs saķēra galvu un teica, ka gluži tā vis piestātne nav būvējama, ka tam nepieciešamas īpašas konstrukcijas un tamlīdzīgi.

Bet mums šīm īpašajām konstrukcijām nebija naudas, tāpēc mēģinājām tās veidot paši. Bija nepieciešamas caurules, kas bija dārgas. Uzzinājām, kur dabūjamas vecas caurules un izmantojām tās piestātnes pāļiem. Mums likās, ka ir labi pastrādāts. Tā kā biju lidotājs, sapratu, ja kaut ko celj, tad noteikti stabili, lai gan ar ostu hidrotehnisko celtniecību tam visam nebija nekāda sakara. Lai cik arī tas būtu dīvaini, savas funkcijas šī pilnīgi diletantiski uzbūvētā piestātne, kurai blakus tagad ceļam jaunu, ir pildījusi.

Būdams lidotājs, zināju, ka lidmašīna spēj lidot jebkurā augstumā, un domāju, ka līdzīgi ir ar kuģiem – tie ver peldēt jebkurā dziļumā. Toreiz vēl nezināju, ka kuģiem mēdz būt dažādas iegrimis. Bija interesants atgadījums ar kādu Krievijas kuģi. Tas atnāk pie mums uz ostu, un kapteinis jautā, kāds ir dziļums. Atbildu, ka normāls, krauj tik! Kādu laiku kuģis tiek krauts, bet tad mani izsauc kapteinis un saka: viņam esot aizdomas, ka dziļums tomēr nav pietiekams. “Kāpēc tev tā liekas?” jautāju un lieku galdā divas pudeles, protams, ne jau tēju. Sākam apspriest lietas, taču kapteinis paliek pie sava – tas dziļums tomēr par mazu. Labi, saku, vēl pa vienam, un kā tagad ar dziļumiem? Kapteinis paliek pie sava: “Man liekas, ka esam uzsēdušies.” Es atkal jautāju, kas vajadzīgs, lai viņš paliktu mierīgs? Vajagot, lai ūdenslīdējs pasaka, ka viss kārtībā. Labi, būs! Izsaucu ūdenslīdēju un saku, ka parādā nepalikšu, lai viņš ienirst, bet izniris nodedonstrē, ka, stāvot uz grunts, ar izstieptām rokām kuģa dibenu nav varējis sasniegt. Ūdenslīdējs ienirst, ūdenslīdējs iznirst un demonstrē, kas un kā. Kuģi uzkrāva, izsaucām divus velkoņus, aizvilkām nost no piestātnes un pamājām kapteinim atvadu sveicienus, bet viņš mums vēl sauc, šim tomēr licies, ka kuģis ir bijis uz sēkļa. Atvaino, bet es par to neko nezinu!

Paldies Dievam, ka mūsu totālās nezināšanas dēļ netika nodarīti zaudējumi, kas varēja ļoti dārgi maksāt. Tā nu ostas gudrības apguvām, uzdauzot pamatīgus punus un noberžot ceļus. No vienas puses, jāteic, ka tomēr bijām priekšzīmīgi skolnieki, jo no kļūdām mācījāmies. Lai gan visus kraušanas darbus veicām ar dēļiem apsisā sešus metrus garā piestātnē, kas bija iesaukta par *trjoh piskarej* piestātni, piedevām ar celtniecības celtni, visi atzina, ka mūsu darba ātrums nav mazāks kā Roterdamas ostā. Kā nekā miljonu kubikmetru kokmateriāla šajā piestātnē esam pārkrāvuši.

Tādi bija pirmsākumi, bet tad sapratām, ka no diletantisma jāpāriet pie nopietna darba.”■

Anita Freiberga



CETURTDALGADSIMTS KOPĀ AR SIA "STREK"

"Laikā, kad šai zemē viss bruka, plisa pa vilēm, kad privatizēja un prihvatizēja, saujiņa cilvēku cēla. Ne jau kārtējo savrupnamu vai vasarnīcu, nē, viņi cēla... ostu!" Šos vārdus aizvadītā gada nogalē kultūras pili "Ziemeļblāzma" teica Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs. Un atzinības vārdi bija veltīti Rīgas brīvostas stividorkompānijai "Strek", kuru 25 gadus sekmīgi vada ostu profesionālis Mihails Gaņevs.

AR GRIBASSPĒKU PĀRI LAIKAM

Svētku reizē netrūka labu vārdu un rosinošu vēlējumu. Bet kā bija toreiz, pirms 25 gadiem?

Pilsumižas dīķis nav svešs Rīgas ostas akvatorijas zinātājiem. Te padomju gados gaitas ar Latvijas jūras kuģniecības roļeriem uz Eiropu uzsāka *ladas*, jo tā galā atradās rampa un stāvlaukums Āfrikas jaunattīstības valstīs un Kubā tik pieprasītajiem *žiguljiem*. Kad 1994. gada 1. janvārī ar tālbraucēja kapteiņa Māra Mertena vadīto roļeri "Inženieris Nečiporenko" devos savā pirmajā tāljūras braucienā uz Roterdamu, pa labi pamanīju lielus ogļu kalnus, taču toreiz par "Strek" aktivitātēm man maz kas bija zināms.

Mihails Gaņevs un viņa komanda Pilsumižas dīķi sāka apgūt 90. gadu sākumā. Daudzi neticēja, ka Lakstīgalu salā varēs ko jēdzīgu uzcelt. Viņi pat runājuši Staņislavska vārdiem: "Tas nenotiks, un tas nebūs nekad!" Taču aktivisti atbildējuši tikpat strupī: "Mēs ticam, un tam būs notikt!" Gaņeva komanda ticēja, pirmkārt, pati saviem spēkiem, un iecerētais izdevās! 1991. gada rudenī tika piekrauts pirmais kuģis, ogles atrada savu termināli, un kravu plūsma sākās.

Visu panākumu pamatā, protams, bija mērķtiecīgs darbs. Akcionāru izvēle, katra individuālais pienesums. Celtniecība sākās vēl PSRS laikā. Bija



M. Gaņevs.



nepieciešami materiāli, vajadzēja "izsist" fondus. To itin labi atceras "Strek" veterāns Jānis Šneiders. Vēl šodien būdams darba ierindā, viņš atgādina par termināļa celtniecību laikā, kad katastrofāli trūka cementa, bruka Vissavienības pakļautības uzņēmumi un cīņai par Latvijas ekonomisko patstāvību reizēm bija bumeranga efekts.

Tomēr lielākie pārbaudījumi jaunajai stividorkompānijai vēl bija tikai priekšā. Nāca gadi, kad akmeņogļu plūsma apsīka. "Strek" krāva kokmateriālus, metālu, netika brāķēta neviena ģenerālkrava. Par folkloru kļuvuši Gaņeva vārdi: "Ogles pazuda, bet vēlme strādāt palika!" Par laimi ogļu deficīts beidzās, un toreizējais Latvijas – Krievijas – Francijas kopuzņēmums varēja turpināt to darbu, kam tas bija paredzēts.

IZAUGSME LĪDZ PANAMAX TIPA KUĢIEM

Kā vēsta statistikas krājumi, 1993. gadā kopuzņēmums "Strek" apstrādājis 475 tūkstošus tonnu kravas, gandrīz tikpat daudz, cik strauji augošā valsts stividoru kompānija "Rinūži", kura drīzumā kļuva par privatizētāju iekāres vis-saldāko augli. Savukārt 1997. gadā lielākais kravu apgrozījuma pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu Rīgas ostā bija SIA "Strek" – par 82%. Augot pārkraušanas jaudām, bija nepieciešama Pīļumuižas akvatorijas padziļināšana. Tā, lūk, "Latvijas jūrnieceības gadagrāmātā – 2002" lasām, ka 2002. gada maijā Rīgas brīvostas pārvaldnieks L. Loginovs ticies ar SIA "Strek" vadību, lai vieno-tos par Pīļumuižas baseina padziļināšanu, kas nepieciešama ogļu iekraušanai



panamax tipa kuģos. Līdz tam SIA "Strek" strādāja divās piestātnēs – PM-20 (garums 218 m, dziļums 8,7 m) un PM-21 (garums 350 m, dziļums 10,06 m), bet pēc akvatorijas padziļināšanas 2012. gadā tur jau varēja taivot kuģus ar 12 metru iegrimi, katru dienu apstrādājot līdz 30 tūkstošiem tonnu ogļu. (Vienlaicīgi kompleksā varēja uzglabāt 150 tūkstošus tonnu ogļu, kas tika arī šķirotas un smalcinātas.)

Ja SIA "Strek" darbības pirmsākumi saistāmi ar 40 tūkstošu tonnu kravnesības kuģiem, tad tagad *panamax* tipa kuģu apstrāde jau kļuvusi par termināļa ikdienu. Neapšaubāmi, tas ir kompānijas veiksmes stāsts, kura pamatā ir augsts profesionālisms. Kuzbasa ogļu šahtu īpašnieku un SIA "Strek" augstā profesionālā sadarbība ir tā panākumu atslēga, kas nodrošina kompānijas darba nepārtrauktību. Ne velti 25 gadu jubilejā sadarbības partneri no Kuzbasa SIA "Strek" dāvāja papildus vienu miljonu tonnu ogļu, ko uzreiz izjuta arī VAS "Latvijas dzelzceļš".



2005. gadā Rīgas osta atzīmēja 805 gadu jubileju, un pirmo reizi ostas vēsturē tika piešķirta Stīvidora balva. Beramkravu kategorijā par labāko atzina SIA

"Strek". RO valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis, satiksmes ministrs Ainārs Šlesers un RO pārvaldnieks Leonīds Loginovs pasniedz balvu M. Gaņevam.

Gadā SIA "Strek" termināli pārkrauj no 4,5 līdz 6 miljoniem tonnu ogļu. Ikdienā kompānijā ir nodarbināti ap 300 strādnieku – dažāda gadagājuma vīri. Viņi ir kā viena liela ģimene, un tas izskaidro arī zemo personāla mainību. Ir tiešām tā, kā uzsvēr projektu vadītājs Vladimirs Makarovs: katrs darbinieks zina savu vietu. Viņš izskaitļojis, ka "Strek" termināļa apkalpošana dod darbu līdz 2250 strādniekiem saistītajos uzņēmumos, bet visa gada griezumā sešu miljonu tonnu ogļu pārkraušanā ir iesaistīti turpat 13 000 cilvēku Latvijā un ārpus tās.

PAŠPIETIEKAMI UN KONKURĒTSPĒJĪGI

Kāds tad šobrīd ir SIA "Strek" potenciāls šajos sīvās konkurences apstākļos? Pīļumuižas piestātnēs var iekraut kuģos līdz 55 tūkstošiem tonnu ogļu. Tālāk *panamax* tiek taivoti Mangaļsalā, kur ogles no 17 tūkstošu tonnu tilpības baržas papildina kuģa kravu līdz maksimāli iespējamajai. Šajā 2013. gadā uzceltajā pāļu piestātnē ogļu pārkraušanu nodrošina trīs portālceltņi. Savukārt



Piljumuizās baseina pietātnēs strādā 25 portālceltņi ar celjspēju no 6 līdz 63 tonnām, kuru kausu ietilpība ir līdz 18 kubikmetriem, 16 mobilie šķirošanas un smalcināšanas kompleksi, kuri diennaktī apstrādā līdz 30 tūkstošiem tonnu ogļu. Termināli darbojas jaudīga tehnika – “ZP-170 GIPO”, “Titan-1800”, “Terex”, “DSB” un “Flex coal”. Visas iekārtas ir mobilas, viegli pārvietojamas un apgādātas ar magnētiskajiem separatoriem, lai no oglēm atsijātu metāla daļas. “Strek” atklātajos kravas laukumos 250 tūkstošu kvadrātmetru platībā vienlaikus var uzglabāt līdz 150 tūkstošiem tonnu ogļu. Diennaktī te gatavi kuģi iekraut līdz 16 tūkstošiem tonnu, taču maksimāli ir sasniegti 30 tūkstoši vienā dienā.

Patlaban SIA “Strek” aizņem tikai 8,7 ha no Rīgas brīvdostas teritorijas, kur diennaktī var apstrādāt 25 tūkstošus tonnu ogļu. Lai gan tā ir neliela platība, tomēr SIA “Strek” ieņem otro vietu starp stivdorkompānijām pēc kravu apgrozījuma Rīgas brīvdostā.

Uzņēmuma tuvākā nākotne neapšaubāmi ir saistīta ar pārcelšanos uz Krievu salu. Kompānija 2016. gada vasarā pašu spēkiem tur jau pārvietoja divus portālceltņus, kas nepieciešami iekārtu izkraušanai jaunā terminālā aprikošanai. Nav noslēpums, ka pašiem stivdoriem te daudz kas jāuzlabo, lai 2018. gadā varētu uzsākt akmeņogļu pārkraušanu jaunajās dziļūdens pietātnēs. Rīgas brīvdostas pārvaldnieks L. Loginovs uzskata, ka “Strek” ļoti civilizēti un dabai draudzīgi pārcēlas uz Krievu salu, zināmā mērā pat apsteidzot grafiku.

Mihails Gaņevs regulāri tiekas ar projektētājiem, izvēloties optimālos risinājumus iekārtu novietošanai un kravas laukumu aprikošanai. Grūti pat pateikt, kā visā šajā nerimstošajā darbībā ir vairāk – pragmatisma vai spīts, bet pilnībā skaidrs ir viens – “Strek” tiks galā ar jebkuru jaunu izaicinājumu!■

Gints Šimanis



LIEPĀJAS OSTA: VISTĀLĀKĀ RIETUMOS, VISTUVĀKĀ EIROPAI

“Lejaskurzemes liedagos, pēc sakseņa vētras dzintaram krastā nākot, tā lasītāji, paceļot ik graudiņu, ik spriekstīti, izjūt, ka tas nav vien zaigojošs pusdārgakmens, bet tam ir dziļāka saistība ar mūsu tautas vēsturi un likteni. Mēs dzīvojam Dzintarkrastā pie Dzintarjūras. Vārda “Latvija” sinonīms aizvien mēdz būt “Dzintarzeme”, un mums saistībā ar dzintaru ir tūkstošiem gadu gara vēsture,” tā par šā krasta ļaužu saknēm aizrautīgi teicis jūrmalciemnieks Olafs Gūtmanis, viens no Liepājas skartajiem, par kuriem būs šis stāsts.

Atrodot krastā izskalotu dzintara graudu, kurā pirms daudziem tūkstošiem gadu paslēpies kāds ods vai skudriņa, mēs priekā gavilējam – esam uzgājuši saules asarā ieslēgtu pagātnes liecību – iedzintarojumu, inkluzīvu. Vai stāsts par šodienas Liepāju arī nav laikmeta inkluzīvs, kur pilsētas skartajiem ir sava un īpaša nozīme? Kā tauriņam dzintarā, kas lidojumam papletis spārnus un tā, saules apmirdzēts, iestindzis uz mūžiem?!

CAUR VĒSTURI – PRETIM NĀKOTNES VĪZIJĀM

Liepājniekus raksturo spīts. Par to daudzkārt pārliecinājos, kad veidoju rakstus avīzei “Jūras Vēstis” un sižetus raidījumam “Latvji, brauciet jūrīnā!”. Viņu lepnums par savu pilsētu ir apbrīnas vērts. Vēsturnieks Juris Kriķis, kura rokām un prātam pieder daudzās ar Liepājas ostu un zvejniecības vēsturi saistītās ekspozīcijas un ceļojošās izstādes, par “pilsētu vētru un dzintara krastā” var stāstīt aizgūtnēm stundām ilgi. Bez jebkādiem špikeriem un tradicionālā “paskatīsimies pa labi un tagad paraudzīsimies pa kreisi”. No senlaikiem līdz mūsdienām, no lielās tautu staigāšanas caur Liepājas ostu līdz kuģu sagriešanai un hercoga Jēkaba laika burinieka “Libava” būvei.

Un tādi viņi ir visi – arī Vilnis Brikmanis un Anatolijs Molokanovs, kuru vadīto grezno “Libavu” iepazinuši nu jau simti pašmāju un tālzemju viesu, vienmēr apbrīnojot ne tikai puīšu uzņēmību un dzīvesprieku, bet arī lielzmēra Latvijas karogu burinieka mastā un spēju savas pilsētas un tautas vēsturi atklāt tik dziļi un pamatīgi.

Kur ir šīs Dzintarzemes skarto patriotisma saknes? Varbūt apziņā, ka par šo krastu un šo zemes strēli starp ezeru un jūru ir atdots tik daudz dārga un nenovērtējama, kas šo lieso kāpu un smilšaino liedagu nūdien liek turēt zelta vērtē...

Tautsaimnieciskā aspektā, protams, Liepājas zeme un ļaudis ir savā un īpašā statusā, jo pēc Krievijas militāristu aiziešanas daudz kas te bija jāsāk no jauna – ja



ne gluži no nulles, tad tomēr citā un pilnīgi atšķirīgā kvalitātē. Tādēļ, par ostas atdzimšanu runājot, vienmēr prātā pirmā ostas pārvaldnieka tālbraucēja kapteiņa Aivara Bojas lūkojums uz karakuģu pamestajām piestātnēm – viņš zināja un saprata šo potenciālu, ko vēlāk lika pamatā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzplaukumam. Jā, tieši uzplaukumam, jo droši vien likumsakarīgi Liepājai bija laimējies ar cilvēkiem: pirmais un ilggadējais LSEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš (1964–2016), ostas kapteinis Eduards Raitis, reklāmas un mārketinga speciālists Armands Birznieks, LSEZ tēla veidotāji Gunārs Kazeks (1943–2009) un Guntis Beļskis – viņi veidoja šo sākotnēji pirmo komandu, kas tuvu un tālu lika noticēt Liepājas ostas un pilsētas nākotnes veiksmei.

SEZ – LIEPĀJAS VEIKSMES STĀSTS

Brīvo ekonomisko zonu Latvijā koncepcijas autors toreizējais Latvijas Attīstības aģentūras ģenerāldirektora vietnieks Aleksandrs Kapusts 1996. gadā "Jūras Vēstīm" stāstīja: "Pasaulē ir zināms vairāk nekā 20 nosaukumu, kas tā vai citādi apzīmē brīvās ekonomiskās zonas Latvijas sabiedrības izpratnē.

Latvijā jautājums par SEZ tika skatīts jau 1921. gadā, bet 1930. gadā pieņemts likums par Liepājas brīvostu. 1989. gadā Juris Bojārs uzrakstīja darbu, kas veltīts SEZ darbībai PSRS. Savukārt 1993. gadā ekonomisko reformu ministrs Aivars Kreituss izsludināja konkursu par SEZ koncepcijas izstrādāšanu. Ja Latvijā veidosies SEZ, tad vajag, lai tas apmierinātu sabiedrību. Šeit liela loma būs pašvaldībām, kas būs iniciatori SEZ ierīkošanai savā teritorijā."

Kad 1997. gadā Saeima pieņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu, pilsētai un ostai jau bija drošs tautsaimnieciskais pamats šādas zonas izveidei – SEZ teritorijā tika iekļauta osta un tai piegulošā rūpnieciskā zona un svarīgākie transporta mezgli – dzelzceļš, lidosta un noliktavu saimniecība.

Te nu nebūtu lieki pieminēt dažas vēsturiskas lietas. Proti, 1967. gadā Liepājas ostu pilnībā atdeva PSRS Jūras kara flotei. Tā palika slēgta tirdzniecības kuģiem līdz pat 1992. gadam, jo civilā aprītē varēja izmantot tikai nelielu daļu tirdzniecības kanāla, kurā darbojās Jūras zvejas osta ("Piemares" teritorija), Okeāna zvejas flotes Liepājas bāze un zvejnieku kopsaimniecība "Boļševiks" (tagad AS "Kursa"), lai gan 1966. gadā Liepājā kā tirdzniecības ostā pārkrāva 1508 tūkstošus tonnu dažādu kravu.

1991. gadā tika atjaunots Liepājas kā tirdzniecības ostas statuss, 1992. gada 1. janvārī atjaunotajā ostā ienāca pirmais ārzemju tirdzniecības kuģis, un šajā gadā kopumā Liepāju jau apmeklēja 63 tirdzniecības kuģi, atvedot un aizvedot ap 100 000 tonnu dažādas kravas. Pēc 1994. gada 1. jūnija, kad no Liepājas ziemas ostas aizbrauca pēdējie trīs Krievijas kara flotes raķešu kuģi, sākas ostas kapitālā atjaunošana. Tobrīd akvatorijas kopplatība bija 810 ha, sauszemes teritorija – 370 ha, ostas dziļums jāva ienākt kuģiem ar iegrimi līdz 8,5 m un garumu līdz 200 m.



Kad 1997. gada martā sāk darboties Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likums, aiz muguras ir iepriekšējais gads ar 1,6 miljoniem tonnu pārkrauto kravu – autotreileriem, kokmateriāliem, metālu, naftas produktiem un dažādām beramkravām un ģenerālkrauvām. Tikai 30. septembrī tiek izskatīti pirmie uzņēmēju pieteikumi par vēlmi darboties SEZ režīmā. LSEZ izveide simboliski sakrīt ar Liepājas ostas trīsdesmitgadi, ko svinīgi atzīmē Liepājas teātra greznajās telpās. Ostas izbūve bija vēsturisks pagrieziena punkts Liepājas attīstībā, kam īpašu impulsu deva Liepājas – Romnas dzelzceļa celtniecība laikā no 1871. līdz 1876. gadam.

1997. gada oktobrī Aivars Boja rezumē: “Liela nozīme būs kuģu satiksmes vadības sistēmas nodošanai pilnīgā ekspluatācijā. Šajā sakarā Roterdamā kursos mācās vairāki darbinieki, arī mūsu ostas kapteinis Eduards Raitis. Viņa pieredze un atbildība spēj nodrošināt kuģošanas drošību Liepājas ostā, sabalansēt ostas kapteiņa un uzņēmēju intereses.”



LIEPĀJAS OSTA – VISTUVĀK EIROPAS SAVIENĪBAI

“Kartē viegli pamanāma, Liepājas osta neapšaubāmi atrodas atslēgas pozīcijā transporta un tranzīta darījumu sfērā,” tā 1998. gadā Liepāju izstādē “Trans-Russia” Maskavā reklamē Liepājas SEZ pārvaldes projektu menedžeris Armands Birznieks.

Un patiesi – Liepājas galvenā priekšrocība ir labais ģeogrāfiskais stāvoklis attiecībā pret Eiropas tirgu. To lielā mērā nosaka arī attīstītā infrastruktūra – dzelzceļa un autoceļu tīkls, kas saista Liepāju ar visiem svarīgākajiem Krievijas un NVS izejvielu un rūpnieciskās pārstrādes rajoniem. Lai kravas no Liepājas sasniegtu jebkuru Ziemeļeiropas ostu, ir vajadzīgas tikai 24–48 stundas, turklāt osta var strādāt 365 dienas gadā, jo tā ir neaizsalstoša. Tāpat kā tagad, arī 1998. gadā jau darbojās divas prāmju līnijas: Liepāja–Rostoka (Vācija) un Liepāja–Kārlshamna (Zviedrija). 1999. gada vasarā tika veikti vērienīgi ostas padziļināšanas darbi, nodrošinot dziļumu kuģu ceļos līdz 11 m un piestātnēs – 10,5 m. Un panākumi neizpaliek.

2001. gada nogalē Aivars Boja secina: “Pirms gadiem pieciem varējām tikai sapņot, ka sasniegsim triju miljonu tonnu kravu apgrozījumu gadā. Tagad pavisam reāli varam tuvojies piecu miljonu tonnu robežai. Ostā jau vairākus gadus



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



strādā 17 stividoru kompānijas, un tas liecina, ka osta ir atvērta biznesam.”

To apstiprina arī Oļegs Bambuļaks, SIA “Terrabalt” mārketinga menedžeris: “Vācijas linijā piesaistām lielāku kuģi “Ask” no dāņu “Scandline”. Ceļš no Liepājas līdz Rostokai vienā virzienā pasažieriem divvietīgā kajītē maksā ap 290 vācu marku, cenā iekļaujot četras maltītes.”

Gunvaldis Vēsmiņš, SIA “Laskana” direktors, akcentē aso konkurences cīņu kokmateriālu tirgū: “Latviešu zemnieks kā cirtis, tā cirtis mežus. Taču tirgū strādā ne jau

viņš, bet gan koku pārpircēji, privāto mežu izstrādātāji (lasi: izcirtēji).”

Viņu papildina otrs savas nozares profesionālis, SIA “Duna” direktors Andris Ivanovs: “Kūdra patlaban ir samērā laba tirgus prece. Kurzemes pusē purvus ir pārņēmušas skandināvu firmas, taču tās nesteidzas tos apgūt, acīmredzot gaida laiku, kad kāps cenas, jo pieprasījums pēc kūdras ir liels. To ved uz Spāniju, Itāliju, Vāciju, Holandi, Skandināvijas valstīm, un ne jau tikai šampinjonu audzēšanai.”

Tomēr lielāko Liepājas ostas kravu apgrozījumu veido pašu pilsētā ražotais metāls. 2001. gadā AS “Trans-Liepāja” maina īpašniekus un par jaunās kompānijas “Liepājas osta LM” kontrolpaketes (89,9%) turētāju kļūst AS “Liepājas metalurģs”. Jaundibināto uzņēmumu turpina vadīt profesionālis – tālbraucējs kapteinis Pēteris Iesalnieks, īsts jūras vilks, kurš 1993. gada 1. novembrī uzņēmās AS “Trans-Liepāja” vadību. P. Iesalnieks konstatē: “Galvenais mūsu kravu veids ir un paliek metāla produkcija. Pirms gada ASV tirgus metāla kravām bija praktiski slēgts. Metāla produkcijas tirgus atgūšanā lielu darbu ieguldīja “Liepājas metalurģs”. Tagad ar prieku varam teikt, ka šis tirgus atdzīvojas un metāla kravas no Liepājas jau tiek sūtītas uz ASV.”

Kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas par Liepāju, īpaši Karostu, interesējas vairākas ārvalstu kompānijas. Tā 1996. gadā dāņa Torbena Banka biznesa partneri nolūkojuši Karostu sava termināļa celtniecībai, un jau 2000. gadā



beramkravu terminālīs SIA "Baltic Transshipment Center" ir gatavs pieņemt pirmos kuģus. Gaudus no tā eksportē uz Skandināvijas valstīm, no ES ievēd iesalu Baltijas valstu alus darītavām, no Dienvidāfrikas, Amerikas un Rietumeiropas – sojas spraukumus, savukārt zivju milti uz Baltkrieviju, Ukrainu un Krieviju caur BTC ceļo no Peru, Islandes, Marokas un Dānijas. Termināļa vadītājs T. Banks slavē liepājniekus un atzinīgi vērtē mērķtiecīgo Karostas atdzimšanu.



G. Krieviņš.

2011. gada izskaņā Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš ar optimismu atzina: "Osta ir atradusi savu vietu gan vietējā, gan arī starptautiskā mērogā. Pagājuši divdesmit gadi, un mums vairs nav jāstāsta, kas ir Liepājas osta, kur tā atrodas un kādas ir ostas iespējas. 2011. gads ir pirmais, kad Krievijas uzņēmēji izrādīja nopietnu interesi par Liepājas ostu. Ja 1992. gadā ostā pārkrāva nieka simt tūkstošus tonnu, tad 2011. gadā kravu apgrozījums jau sasniedzis piecus miljonus tonnu. 1992. gadā osta apkalpoja 63 kuģus, bet 2011. gadā jau 1551 kuģi. Izaugsme pēdējos divdesmit gados ir jūtama, esam ieņēmuši savu vietu starptautisko kravas pārvadājumu tirgū, un par to mums ir liels prieks."

2009. gada novembrī sāktie ostas padziļināšanas darbi ietilpa vairākus gadus, jo vajadzēja sasniegt plānoto mērķi – kuģu ceļa dziļumu līdz 12,5 m un brīvdostas akvatoriju līdz 12 m. Pavisam bija paredzēts izsmelt 5,2 miljonus tonnu grunts un izbērt to jūrā speciāli tam paredzētās vietās.

2012. gada jūnijā sākumā Liepājas SEZ pārvaldnieka amatā atkārtoti uz trim gadiem tika iecelts G. Krieviņš, kurš pārvaldi vadīja kopš tās izveidošanas. Par Guntaru jāteic īpaši – viņš gadu gaitā spējis savienot vairākus pienākumus, bijis Liepājas domes deputāts, domes Finanšu un attīstības komitejas loceklis, Latvijas Transīta biznesa asociācijas valdes priekšsēdētāja vietnieks, Liepājas partijas valdes loceklis un Eiropas Savienības Reģionu komitejas loceklis. Vienmēr atvērts sabiedrībai, draudzīgs žurnālistiem un konkrēts secinājumos un izteikumos.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

Pēc viņa pāragrās aiziešanas mūžībā Liepājas SEZ vadību uzņēmies ilgga-dējais pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš. Pārmaiņas skārušas arī kompāniju “Liepājas osta LM”, kas beigusi darbību pēc AS “Liepājas metalurģis” slēgšanas. Vēl 2012. gadā ziņojām, ka tā sasniegusi rekordlielu kravu apgrozījumu – 2,7 miljonus tonnu, kāpinot ražīgumu par 58,7%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Atmiņā palikuši Guntara Krieviņa vārdi par SEZ vēsturisko lomu pēdējo gadu Liepājas vēsturē: “Ja nebūtu SEZ, osta nespētu attīstīties. Tā nespētu arī konkurēt ar citām ostām, jo Liepāja 50 gadus bija slēgta tirdzniecībai. Tāpēc vajadzēja instrumentu, kas piesaistītu uzņēmumu un klientu interesi.”

Pašreizējā komanda Jāņa Lapiņa vadībā turpina Guntara Krieviņa iesākto. Ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, liekot lietā savu gadu gaitā uzkrāto profesio-nālo pieredzi, atzinīgi vērtē jauno kuģu satiksmes vadības sistēmu, ko ieviesa 2012. gadā, un elektroniskās loču kvītis, ko liepājnieki pirmie ieviesuši Baltijas jūras reģionā.

Vēl, protams, ir desmitiem un simtiem lietu, ar ko var lepoties Liepājas osta. Caur to atkal iet apjomīgas graudu kravas no tālās Kazahstānas kā cariskās Krievijas laikos, ir palielināta dzelzceļa kapacitāte, kas ilgu gadus bija problēma numur viens. Milzu darbu prasīja Karostas kanāla attīrīšana un piesārņojuma likvidēšana. Kā pēdējie no kanāla tika izcelti vairākus desmitus tonnu sma-gie betona balsti, kas savulaik tika izmantoti kuģu un zemūdeņu tauvošanai. Muzeja speciālistu uzmanību piesaistījis vecs koka kuģa vraks, koka laiva ar kniedētu korpusu un koka pāļi, kas, iespējams, saglabājušies no Karostas kanāla būvniecības laikiem.

Šis vēstures mantojums, gluži tāpat kā Liepājas SEZ izveide, ir kā tāds in-kluzīvs zeltainā dzintarā, ko nevar izdzēst ne konkurentu skaudīgums, ne laika dzirnas. Eiropas lielostām tuvākā Latvijas osta ar savu nākotnes vīziju un vēs-tures mantojumu droši iekļaujas Latvijas simtgadē. Tieši Liepājā, raugoties, kā pie Dienvidu mola dzintara zoķētāji turpina tēvutēvu aizsākto nodarbi, varam vislabāk apjaust, ka esam dzintara latvieši.■

Gints Šimanis



AR VĪZIJU PAR NĀKOTNI

Kopš 2016. gada 10. jūnija JĀNIS LAPINŠ ir Liepājas speciālās zonas (LSEZ) pārvaldnieks. Tas gan nenozīmē, ka viņš šeit ir jauniņais, jo SEZ pārvaldē nostrādāti jau četrpadsmit gadi, no tiem desmit pārvaldnieka vietnieka amatā.

“SEZ valdes sēdē visi bija vienprātis, ka Jānis Lapiņš ir pietiekami pieredzējis, lai ieņemtu šo amatu. Viņš desmit gadus nostrādājis Liepājas SEZ pārvaldē par pārvaldnieka vietnieku, šajā laikā viņam ir radusies skaidra izpratne par pārvaldes darbību, nākotnes attīstības redzējums,” tā valdes lēmumu pēc sēdes komentēja Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks.

“Esmu dzimis un audzis Liepājā, laimīgi precējies, triju dēlu tēvs,” par sevi saka Jānis. “Desmit gadus nostrādāju Rīgā banku sektorā, bet, kad man piedāvāja darbu Liepājas SEZ, ne mirkli nešaubījos un pieņēmu piedāvājumu, jo abi ar sievu, kura arī ir dzimusi Liepājas pusē, vēlējamies šurp atgriezties. Lai gan man jau bija darba pieredze, tomēr jūrniecības un ostu nozare bija pilnīgi jauns izaicinājums, tāpēc vislielākā atzinība tā



Jānis Lapiņš.

laika SEZ vadībai, nu jau aizsaulē aizgājušajam Guntaram Krieviņam par to, ka jaunam speciālistam tika uzticēta Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcijas projekta vadība. Iešūpoties nebija laika, tāpēc vēl jo vairāk noderēja kolēģu pieredze, kuri neskopojās ar padomiem un neatteica palīdzību. Liels paldies jāsaka Aivaram Bojam, kurš ilgus gadus bija Liepājas ostas pārvaldnieks un LSEZ pārvaldnieka vietnieks, arī bijušajam Liepājas ostas kapteinim Eduardam Raitam un tagadējam ostas kapteinim Pēterim Gudkovam, kā arī citiem kapteiņdienesta speciālistiem.

Daudz deva iespēja klātienē skatīt, kas notiek un kā strādā citur pasaulē. Liepājas ostai ir lieliska sadarbība ar Antverpenes ostu, un iespēja redzēt,



JŪRNIECĪBA – TOREIZ UN TAGAD

kā noris procesi vienā no lielākajām Eiropas ostām, bija nenovērtējama pieredze.”

– Ostas pilsētu vadītāji un ostu uzņēmēji parasti lepojas ar savu pieensumu valsts un pašvaldību budžetā, bet pašiem pilsētniekiem nereti šķiet, ka osta tiem ir par apgrūtinājumu un traucē dzīvot – smagais transports, apdraudējums videi, neizprotamas darbības ostas teritorijā.

– Osta ir SEZ aktīvākā daļa, tāpēc jau, protams, pirmkārt tiek domāts par tās infrastruktūras sakārtošanu, kas saistīta ar ostas darbību un tālāko attīstību, lai celtu ostas konkurētspēju. Tie ir ikdienas darbi, kas jāveic, lai piesaistītu ostai investīcijas un jaunas kravas, bet ne tikai. Ir pietiekami daudz jautājumu, kurus vēlamies akcentēt un publiski pateikt, vispirms jau to, ka Liepājas osta ir SEZ sastāvdaļa, nevis otrādi.

Par vienu no saviem pienākumiem uzskatām dialogu ar sabiedrību. Ir ļoti svarīgi, lai liepājnieki saprastu, ko pilsētai dod SEZ darbība un attīstība. Rīkojam dažādus konkursus un atvērto durvju dienas, lai mūsu pilsētas cilvēkiem SEZ un osta ar noslēgto teritoriju, norobežojošo žogu un īpašo drošības režīmu nebūtu nesaprotams veidojums. Ja cilvēki kaut ko nezina un nesaprot, viņiem bieži vien veidojas nepareizs un nepamatots priekšstats. Sliktākais, kas var būt, ir uz izdomājumiem balstīta informācija, tāpēc vislabāk ir atvērt vārtus un parādīt, kā tad tur iekšpusē izskatās, kas tur tiek darīts, un, pateicoties mūsdienu tehnoloģijām, tas ir lieliski izdarāms.

Ļoti veiksmīgs un jauks pasākums Liepājā parasti ir Jūras svētki, jo tajos izdodas kopā sasaistīt vēsturi un mūsdienas. Aizvadītajā vasarā svētki izdevās īpaši labi, cilvēku atsaucība bija liela un arī atsauksmes labas. Diena bija piesātināta ar visdažādākajiem pasākumiem, sākot ar lietām, kas liek apstāties un padomāt. Ļoti emocionāls izvērtās piemiņas brīdis pie pieminekļa bojā gājušajiem jūrnikiem, kam sekoja citi pasākumi, bet vakarā svētki beidzās ar jautru ballīti. Svētku ietvaros aizsākām arī jaunu tradīciju – airēšanas sacensības kanālā, kas šādam pasākumam ir ļoti piemērots.

Kopā ar Liepājas pašvaldība mēs aktualizējam tādu jau sen cilātu jautājumu kā Karostas projekts, kur saskaņā ar pilsētas detālplānu paredzēta rūpniecības attīstība. Var teikt, ka Karostas industriālā parka projekta tēma tiek reanimēta, lai meklētu labāko risinājumu trīsdesmit hektāru lielas pilsētas teritorijas racionālai izmantošanai.

– Visticamāk, nepietiek tikai ar to vien, ka Karostas industriālā parka projektu aktualizē Liepājā. Labam projektam ir nepieciešama lielāka publicitāte.

– Visu cieņu Satiksmes ministrijai, kura iesaistās un palīdz popularizēt Liepājas piedāvājumu iespējamiem stratēģiskajiem investoriem. Lai cik labi mēs strādājam un stipri jūtamies, tomēr jāmeklē iespējas veidot vienotu Latvijas ostu piedāvājumu.



Nenoliedzami, Latvijas ostas ir konkurentes, katrai ir savi plāni un mērķi, bet lielās lietās ir jābūt vienotiem. Arī Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē mēs esam skatījuši šos jautājumus, lai ostas, to uzņēmumi un "Latvijas dzelzceļš" veidotu vienotu piedāvājumu, kas būtu interesants pat tik lielam spēlētājam kā Ķīna. Arī Vidusāzijas reģions pašlaik ir ļoti aktuāls, un Latvijas vienotais stends izstādēs apliecina mūsu intereses, un tam agrāk vai vēlāk ir jādod rezultāts. Tagad, kad Baltkrievijā top lielais loģistikas centrs, mums jābūt gataviem piedāvāt mūsu iespējas, un šajā ziņā ļoti atbildīgi strādā Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departaments.

– Cik gatava Liepājas osta ir konkurencei ar savu tuvāko kaimiņu – Klaipēdas ostu?

– Klaipēdu, protams, uzskatām par lielāku konkurentu nekā pārējās Latvijas ostas, bet ir zināmas kopsakarības, ko nevaram ignorēt. Ja runājam par dzelzceļa kravu pārvadājumu iespējām, tad, protams, nevaram ignorēt jautājumu par demontētā dzelzceļa posma Mažeiki–Reņģe atjaunošanu, kas jau daudzus gadus ir diskusiju objekts starpvaldību sanāksmēs. Šis ir izrādījis ļoti sarežģīts jautājums, kur katrai pusei ir savi argumenti, intereses un motivācija. Jāatzīst, ka Klaipēdas osta pēdējos gados ir audzējusi kravu apgrozījumu, pārspējot vienu rekordu pēc otra, tomēr arī Klaipēdas ostai bez milzīgiem ieguldījumiem jau vistuvākajā laikā neiztikt. Faktiski te vajadzētu runāt par jaunas ostas celtniecību, jo jau tagad Klaipēdas jaudas ir izmantotas ļoti tuvu maksimumam. Savukārt, lai Liepājas osta varētu palielināt pakalpojumu apjomu, jau tagad ir ļoti nopietni jārisina pilsētas infrastruktūras jautājumi, lai visi būtu ieguvēji no pieaugošajiem apjomiem un pilsētniekiem nekristos komforta līmenis. Pašreizējās Liepājas ostas iespējas ir seši septiņi miljoni tonnu kravu gadā, bet septiņi miljoni jau būtu tā robeža, ko bez papildu uzlabojumiem infrastruktūrā nevarētu pārsniegt. Patiesībā osta varētu uzņemt arī deviņus miljonus, veicot nelielus rekonstrukcijas darbus pašās pietātnēs, bet tas gan būtu milzīgs slogs gan autoceļiem, gan dzelzceļam, tomēr nepieciešamības gadījumā arī šo jautājumu varētu risināt un sakārtot. Gribēt jau var daudz, tomēr mēs nevaram bezatbildīgi paziņot, ka spējam uzņemt desmit miljonus, tas nebūtu pareizi.

– Vai Liepājas osta ir atguvusies no zaudējumiem, kas saistīti ar "Liepājas metalurga" maksātnespēju?

– Protams, kravu apgrozījuma ziņā ostai lielu robu iecirta "Liepājas metalurga" bankrots un līdz ar to kravu kritums uzņēmuma "Liepājas osta LM" pietātnēs. Bet mēs esam pieraduši raudzīties nākotnē, nevis lūkoties pagātnē. Jaunais uzņēmums "Liepājas osta LM" saimnieks ir atnācis ar jaunām kravu grupām, kas sekmīgi aizstāj no ostas aprītes aizgājušās metāla kravas. Jauna krava, piemēram, ir ogles, kas pirmajā brīdī liek domāt par ogļu putekļiem un netīrību ostā, tomēr jāteic, ka tās ir ogles, kas nerada šos milzīgos putekļus.



– Un vēl jautājums par Eiropas vēlēšanos ar direktīvu palīdzību ietekmēt procesus arī Latvijas ostās. Kā jūs raugāties uz šo procesu?

– Vienmēr roku rokā iet jautājums par Eiropas prasībām un Eiropas finansējumu: prasības mums nepatīk, bet finansējums šķiet pievilcīgs. Patiesībā ir skaidri noteikumi, kurus esam uzņēmušies pildīt un vēl uzņemsimies saistībā ar ES fondu finansējumu, un būtu muļķīgi neizmatot visas iespējas. Stājoties Eiropas Savienībā, mēs piekritām noteikumiem, un tagad mūsu pienākums ir sekot, lai jau spēles gaitā tie netiktu mainīti, tostarp viss, kas saistīts ar jaunās Ostu regulas ieviešanu, kas arvien tiek aktualizēta, jo šajā jomā darbojas spēcīgi lobiji. Uzskatu, ka tas, kā reaģēja mūsu ostas un kāda šai jautājumā bija Latvijas nostāja, bija ļoti pareizi. Profesionālās asociācijas iesniedza savu skatījumu un komentārus, Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departaments sagatavoja Latvijas nacionālo politiku, un Satiksmes ministrija to izmantoja kā spēcīgu argumentu, diskutējot ar ES institūcijām. Protams, Latvijas viedoklis ne vienmēr sakrīt ar sākotnēji piedāvāto variantu, tāpēc jāizmanto visi mūsu rīcībā esošie un pieejamie instrumenti, tai skaitā arī mūsu Eiropas parlamentārieši. Diemžēl ir arī lietas, kuras mēs nevaram ietekmēt, taču tas nenozīmē, ka mums savs viedoklis nebūtu jāpauž.■

Anita Freiberga



ATMIŅU MOZAĪKĀ SKATOTIES

Kas ir divdesmit pieci gadi jeb gadsimta ceturksnis cilvēka vai neliela kolektīva dzīvē? Protams, kā uz to skatās, it sevišķi lielu vēsturisku pārmaiņu posmā tas ir nozīmīgu notikumu laiks. Šādi negaidīti pavērsieni skāruši arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas kolektīvu.

Jau iepriekšējos gadagrāmatas laidienos ir rakstīts par mūsu darbu, vācot, vērtējot un saglabājot jūrniecības vēsturisko materiālu, tiekoties ar interesantiem, pat iepriekš nezināmiem kuģu vadītājiem, mehāniķiem, citiem ar jūras lietām saistītiem cilvēkiem. 90. gados apgūts liels informatīvais materiāls, nodaļas krājums papildināts ar vērtīgām liecībām – gan lietiskām, gan rakstiskām, gan vizuāli fiksētām. Tas bija nepieciešams, jo vajadzēja radīt pamatīgu, apkopojošu darbu – Latvijas jūrniecības enciklopēdijas divus sējumus. Tie bija kā pamats mūsu nodaļas darbībai, jo bijām, esam un būsīm atvērti sadarbībai ar Latvijas jūrniecības pārstāvjiem. Šis darbs noteikti turpināsies.

Atmiņu mozaīka. Pieredzes bagāti jūrnieki un jūrniecības darbinieki, citi jūrniecības vēstures interesenti un viņu devums, lai saglabātu un papildinātu nodaļas krājumu. Apskatīsim dažus šos krāsainos mozaīkas fragmentus.

Bruno Kondruss. Cilvēks, kurš neprasa komentārus. 1993. gadā muzejam dāvina tvaikoņa "Kotlass" zīmogu, sava jūras kara flotes leitnanta formas tērpa uzplečus un rokas uzšuves, kā arī citus vērtīgus priekšmetus. Harijs Līdaks. Viņš dāvināja PSRS tālbraucēja kapteiņa un 1. šķiras mehāniķa krūšu nozīmes un vēlāk arī Latvijas Republikas tālbraucēja kapteiņa un 1. klases mehāniķa grāmatiņu paraugus. Vērtīgs papildinājums bija kādreizējā Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāja Miķeļa Elsberga saglabātais Mērsraga ostas priekšnieka Indriķa Feldmaņa dokumentu kopojums, kas attiecas uz pagājušā gadsimta 30. – 40. gadiem. To nosaucām par "Indriķa Feldmaņa fondu", un tajā ir 882 oriģinālās vienības, kuras atspoguļo Mērsraga ostas darbību gan Latvijas neatkarības laikā, gan padomju un vācu okupācijas apstākļos. 1995. gadā krājums saņēma ļoti vērtīgu papildinājumu – K. Valdemāra jūrskolas absolventa tālbraucēja kapteiņa Rūdolfa Pēkšēna zelta pulksteni un 28 citas vienības – gan fotogrāfijas, gan dokumentus. Ar jūrniecību saistītie cilvēki labi zina, ka šādus pulksteņus saņēma jūrskolu ar izcilību beigušie. Atsevišķi jāpiemin laika posmā no 1992. līdz 1995. gadam Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai nodotais Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs, kura pirmsākumi meklējami 1966. gadā Kārdifā (Lielbritānija). Tā pirmais glabātājs bija tālbraucējs kapteinis Arvalds Kalniņš. Pašreiz trimdas jūrniecības vēstures izpēti nodaļā pārņēmis tās jaunais darbinieks Dāvis Beitlers, kurš strādā gan ar iepriekšminēto arhīvu, gan



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

meklē un apkopo informāciju par trimdas jūrniekiem un organizācijām Latvijas arhīvos un bibliotēkās. Šis arhīvs tomēr ir neviendabīgs, jo starp vērtīgiem priekšmetiem, fotogrāfijām, oriģināldokumentiem sastopami arī avižu izgriezumi, kopijas un noraksti. Toties 1995. gadā nodaļas krājums papildinājās ar memoriālu priekšmetu – Irenas Vikmanes dāvēto 1852. gadā darināto sudraba kausu. To pazīstamais kuģu īpašnieks Fricis Grauds 1940. gada aprīlī uzdāvināja Latvijas Kredītbankas direktoram Andrejam Bērziņam.

90. gadu vidū nodaļai bija laba sadarbība ar kuģu modelistu un Rīgas Kinostudijas bijušo mākslinieku Viktoru Šildknehtu. Lai arī Meistars jau labu laiku aizsaulē, par viņu atgādina gan krājuma novietnēs glabātie kuģu modeļi, gan kuģu modeļi suvenīru veidā – stikla pudelēs ievietoti mazi kuģu modeļi. Jāpie-min arī tālbraucēja kapteiņa Friča Freienberga (1892–1941) monētu depozīts, kurš pēc viņa nāves līdz pat 1997. gadam glabājās Latvijas vēstniecībā Lielbritānijā un 1999. gadā tika nodots Kuģniecības vēstures nodaļai. Depozītu veido 251 dažādu valstu un nominālu 20. gs. pirmās puses monēta. Katrs priekšmets, kas nonāk nodaļā, ir ar savu stāstu vai leģendu. Ar laiku dažādu notikumu iespaidā mēs to jau aplūkojam citādi. Piemēram, 2000. gada septembrī Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš dāvāja fragmentu no akadēmijas jaunā mācību korpusa svinīgās atklāšanas ceremonijā izmantotās lentes. Tad arī tika nodota rektora formas tērpa poga, kura iztrūka tās pašas ceremonijas laikā 2000. gada 5. septembrī. Tas bija lielo cerību laiks, bet tagad Bērziņa kunga vairs nav mūsu vidū, un arī pašas akadēmijas liktenis ir neskaidrs.

Ģatavojot abus Latvijas enciklopēdijas vēstures sējumus, mums, nodaļas darbiniekiem, bija vēl tā vienreizējā iespēja tikties ar K.Valdemāra jūrskolas absolventiem, vēlākajiem pieredzes bagātajiem tāljūru kuģu kapteiņiem un mehāniķiem, iepazīt viņus kā daudzveidīgas, garīgi bagātas personības. Šeit jau runa nav par nodotajiem un dāvinātajiem priekšmetiem, bet gan par savstarpējo garīgo kontaktu un uzticēšanos starp mums un viņiem šo gadu laikā. Nav iespējams te pieminēt visus, bet atcerēsimies kaut vai Aleksandru Kārkliņu, Hugo Legzdiņu, Rūdolfu Lagsbergu, Leopoldu Kļaviņu, arī citus, kam svēta bija jūrniecības lieta un tās mantojuma saglabāšana muzejā. Te nevar nenosaukt jūrnieku dinastiju pārstāvjus Laimoni un Andri Kļaviņus, Hariju Līdaku, kurš savus dēlus Eināru un Arti izaudzina par augstas klases profesionāliem jūrniekiem.

Gadu gaitā izveidojušās noturīgas un lietišķas attiecības arī ar mūsdienu jūrniecības iestāžu un sabiedrisko organizāciju pārstāvjiem. Muzeja krājums papildinājies ar vērtīgu kartogrāfisko materiālu, ko nodeva Latvijas Jūras administrācijas pārstāvis, un par to liels paldies administrācijas vadītājam Jānim Krastiņam. Jāpateicas Antonam Vjateram, Latvijas Jūrniecības savienības vadītājam, par palīdzību krājuma veidošanā un par sadarbību dažādu ar jūrniecību saistītu pasākumu rīkošanā. Te varētu teikt, ka ikgadējās Jūrniecības savienības sanāksmes muzeja Kolonnu zālē un pavasara atnākšana ir cieši saistītas un



lieliski papildina viena otru. Kā aktīvs Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darba veicinātājs, protams, ir minams Antons Ikaunieks, kuram bija liela loma jūrniecības enciklopēdijas otrā sējuma veidošanā.

1990. gadā Latvijas Jūras kuģniecība nodibināja Sociālās iniciatīvas centru, kurš kļuva par pamatu 1992. gadā izveidotajai Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrībai "Enkurs". Tad arī sākās nodaļas darbinieku sadarbība ar šīs biedrības pārstāvjiem, it sevišķi ar tās ilggadējo vadītāju Luīzi Šigabutdinovu. Tā turpinās joprojām – 2016. gadā tagadējais biedrības priekšsēdētājs Pēteris Daugulis nodeva nodaļas pamatkrājumā vērtīgu materiālu – 26 eļļas gleznas, kuru autors ir "Latvijas kuģniecības" darbinieks Jurijs Lotockis. Tajās attēloti "Latvijas kuģniecības" motorkuģi, un tas, manuprāt, ir krietns pienesums mūsu nodaļas gleznu kolekcijā.

Hugo Legzdiņš. Mūsu leģendārais komandkapteinis, kurš aktīvi iesaistījās visos jūrniecības nozares pasākumos, cik viņam ļāva jau cienījamais vecums. Atmiņas par viņu pašreiz glabā arī nodaļas krājums, jo Hugo dēls Kārlis mums dāvinājis gan komandkapteiņa navigācijas instrumentus, gan jūrnieka maisu, gan arī formas tērpu un citas ar Hugo Legzdiņu saistītas lietas. Kārlis Legzdiņš visus pirmos gadus pēc neatkarības atjaunošanas līdz pat tēva aiziešanai mūžībā bija viņa neatņemamais pavadonis un palīgs. Viņš bija un ir palīgs arī mūsu darbā.

Kā interesanta, unikāla un savdabīga personība jāmin diemžēl arī jau mūžībā aizgājušais "Latvijas kuģniecības" kuģu kapteinis, jūrniecības un arī Rīgas vēstures interesents un zinātājs Andris Raņķevics. Ar viņu bija patikami tikties ikdienas darbos, kad Andris ieradās pie mums un izstāstīja savus jaunumus vēstures izpētes laukā un kā viņam klājas kolekcionāra aktivitātēs, veidojot savas sadzīves priekšmetu kolekcijas, kas saistītas ar Rīgas senvēsturi. Par vienreizēju notikumu – jahtas "Milda" ceļojumu apkārt pasaulei muzeja ekspozīcijā stāsta 2003. gadā izgatavotais kuģa modelis, kura autors ir pazīstamais kuģu modelists A. Šarga. Arī tas ir nozīmīgs atmiņu mozaīkas fragments.

Vēl viena atmiņu mozaīkas daļa saistās ar pirmo Latvijas Hidrogrāfijas dienesta priekšnieku un sabiedrisko darbinieku Imantu Burvi, kurš muzejam dāvinājis gan savus formas tērpus, gan Daugavgrīvas bākas optisko lēcu sistēmu un ir gatavs joprojām palīdzēt mūsu darbā. Tāpat 2016. gada vasarā lielisku veltījumu nodaļai sagādāja mūsu ilggadējie sadarbības partneri – tālbraucējs kapteinis un bāku uzraugs Visvaldis Feldmanis un jau pieminētais Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. Lībiešu svētku laikā Mazirbē mēs saņēmām kā dāvinājumu Kolkas bākas memoriālo piemiņas plāksni. Šim notikumam veltīts atsevišķs raksts žurnālā "Jūrnieks". Krājumu vērtīgi papildināja Elmāra Kelles, viena no vecākajiem latviešu jūrniekiem, dāvinātie dokumenti un linmetējs, kas paredzēts tauvas izšaušanai kuģa avārijas gadījumā. Ar Elmāra Kelles dzīvesstāstu varat iepazīties "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas" 2010. gada



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



izdevumā. Diemžēl 2016. gadā sirmais Latvijas jūrniecības vēstures izpētes atbalstītājs devās mūžības ceļos. Krājuma veidošanā mums daudz ir palīdzējuši Latvijas Jūrniecības savienības sekretāre Māra Mihejeva un tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks.



Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas ilgu gadu nemainīgais sastāvs: Inta Kārkliņa, Andris Cekuls, Ilze Bernsone (nodaļas vadītāja), Aigars Mīklāvs.

Šie 25 gadi mūsu Kuģniecības vēstures nodaļas dzīvē ir kā kaleidoskopa krāsainie stikliņi, kur atsevišķi gabaliņi kopā veido vienu ainu. Mūs visus darbam iedvesmoja un turpina to darīt Ilze Bernsone, ilggadējā nodaļas vadītāja, kura tagad devusies pelnītā atpūtā. Šis amats šobrīd uzticēts šo rindu autoram, un kopā ar saviem kolēģiem turpināsim

noteikto kursu – krāt, saglabāt un eksponēt mūsu valsts jūrniecības vēstures zīmes. Lai mums visiem izdodas darbs!■

A. Cekuls



JŪRNIKU TIKŠANĀS UZ PAREIZĀM ĀDERĒM

Kopš 1969. gada 21. jūlija vecajā kapteiņa Jura Veides kalpu namiņā darbojas muzejs, kurā ne tikai tiek vākti un glabāti materiāli par Ainažu jūrskolu un kuģošanu, bet arī popularizēta latviešu jūrā braukšanas ideja. Muzejs rūpējas, lai latviešu jūrniecības gars turpinātu dzīvot. Ainažu jūrskolas muzejs ir vieta, kur ik gadus tiekas dažādu paaudžu jūrnieki un Ainažu jūrskolas absolventu radinieki.

Sākumā uz salidojumiem brauca Ainažu jūrskolas absolventi. Muzeja bijuši darbinieki V. Vētra atceras: "Pirmā tikšanās ar Ainažu jūrskolnieku notika jau 1969. gada rudenī. Uzaicinājām kapteini Jāni Putniņu no Skultes, viņš atbrauca kopā ar dzīvesbiedri un Ainažu jūrskolas absolventa tālbraucēja kapteiņa Pētera Muskara dzīvesbiedri (pats kapteinis jau kuģoja citā saulē). Putniņš pastāstīja par savām gaitām sagatavošanas klasē jaunajā jūrskolas ēkā. Skolotāji bijuši stingri, ar augstām prasībām gan pret sevi, gan pret audzēkņiem. No skolas laikiem kapteinim bija saglabājušās tikai formas tērpa pogas (šobrīd atrodas muzeja krājumā). No formas tērpa biksēm sieva sev esot pašuvusi svārkus, kas tāpat kā žakete novalkāti. Kapteinis Putniņš bija ļoti sirsnīgs, atsaucīgs un labsirdīgs. Arī viņa mājā valdīja sirsnīga gaisotne."



Kapteini Braškis, Kunstbergs, Fogelis un muzeja vadītājs A. Vētra 1979. gada salidojumā Ainažu muzejā.



Kapteini B. Kondruss, J. Štālbergs un J. Skolis 1979. gada salidojumā.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



1994. gada salidojums. Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolventi un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa (centrā).

Salidojumi kļuva regulāri. Ainažu jūrskolas absolventiem pievienojās K. Valdemāra Rīgas jūrskolas beidzēji.

Nevarām aizmirst laiku, kad notika šie salidojumi, – tie bija padomju okupācijas gadi, bet kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu darba gaitas bija pagājušas zem brīvās Latvijas karoga kuģiem. Salidojumos tika pārcilāti gan pagātnes notikumi, gan tābrīža nebūšanas, tika runāts par to, ka nepieciešamas jūrskolas ar latviešu mācību valodu, ka netiek ieinteresēti vietējie puīši jūrnieka arodā, protams, arī par to, ka pastāv barga vīzu sistēma, kurā pēta radu rakstus pat čet-rās paaudzēs, kas liedz latviešu puīšiem ceļu uz jūrnieka profesiju. Vecos vīrus ļoti skumdināja tas, ka darba tikuma, mīlestības pret jūru vietā ir nākusi mig-rantu zemā darba kultūra. Daudz tika runāts, ka K. Valdemāram nepieciešams piemineklis, par K. Valdemāra vārda atdošanu toreizējai Gorkija ielai Rīgā. Biežs salidojumu viesis muzejā bija Egons Līvs, kuru ļoti satrauca visas šīs problēmas.

Viens no pēdējiem dzīvajiem Ainažu jūrskolas bijušajiem audzēkņiem bija igauņis Āvo Sādre, kurš muzejam nodeva savas atmiņas.

Nozīmīgs gan vecajiem jūras vilkiem, gan arī mums, muzejniekiem, bija 1988. gads, kad 14. oktobrī muzeja brīvdabas ekspozīcijā tika atklāts K. Valde-māra krūšutēls. Svinīgais brīdis bija sapulcinājis daudzus Vidzemes jūrmalas piekrastes iedzīvotājus un jūrnieku cilts dižozolus – zvejas flotes un jūras kuģ-niecības kapteiņus Hariju Līdaku, Igoru Vītolu, Oskaru Staltu, Hugo Legzdiņu, Aleksandru Gailīti, Ādolfu Glazovski, Edgaru Misku, Imantu Vikmani un daudzus citus. Šajās svinībās pirmo reizi Ainažos mastā tika uzvilks mūsu sarkanbaltsar-kanais karogs. Tas bija ne tikai svētku brīdis, bet arī solis preti K. Valdemāram un



viņa aicinājumam "cilvēci pievest pie daļākiem mērķiem".

"Esmu laimīgs, ka šodien sperts pirmais solis, lai Krišjānim Valdemāram ierādītu to vietu vēsturē, kas viņam pienākas," teica K. Valdemāra Rīgas jūrskolas absolvents Aleksandrs Kārklīšs.

1989. gads mums, salidojuma organizētājiem un dalībniekiem, bija prieka pilns, jo kopā ar Latvijas tirdzniecības un zvejas flotes veterāniem bija topošās Latvijas Jūras akadēmijas nākamie studenti, kuri tikai toruden guva iespēju mācīties jūrnieka arodu dzimtajā valodā.

Kapteinis H. Legzdiņš savā uzrunā aicināja jaunatni nest tālāk latviešu jūrnieku tradīcijas, vēltīgi nedzīties pēc spožām lietām un materiālām vērtībām, bet zem sarkanbaltsarkanā karoga godam nest Latvijas vārdu pasaulē. Slavenais kapteinis O. Stalts savu runu teica lībiski, viņš runāja par latviešu valodu, aicināja to turēt godā, lai tā nepazustu tāpat kā lībiešu valoda. Kapteiņa Jura



Gājiens uz Ainažu vecajiem jūrnieku kapiem 1989. gada 14. oktobrī.



Jūras transporta flotes veterāni Čiževskis (no labās), Taupmanis, Legzdiņš, Fogelis un Lagsbergs 1988. gada 14. oktobrī.



Kapteinis E. Zālītis sniedz interviju Latvijas radio 1988. gada 14. oktobrī, priekšplānā I. Brante.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Ainažu jūrskolas 125 gadu jubilejas pasākums 1989. gada 14. oktobrī. Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolvents A. Virza (no kreisās), Ainažu muzeja vadītāja I. Brante (tagad Erdmane) un komandkapteinis H. Legzdiņš.

Veides mazmeita Ksenija Lazarēviča, uzrunājot jaunatni, atgādināja, ka muzejs ir tā vieta, kur nākt un padomāt par latviešu tautu. H. Legzdiņš Ainažu jūrskolas muzeju nodēvēja par jūrnika sirdi.

1989. gada salidojums bija veltīts Ainažu jūrskolas 125. gadadienai. Uz svētkiem sabrauca jūrniecības draugi no visiem Latvijas novadiem. Apsveikuma telegrammu vecajiem

jūras vilkiem bija atsūtījis maestro Raimonds Pauls, kura dziesmas tovakar dziedāja Liepājas teātra aktieri.

Salidojumu kuplināja topošo Latvijas Jūras akadēmijas studentu stingrā aizmugure, celmlauži, kuri spēja panākt tik radikālas pārmaiņas Latvijas jūrniecības sistēmā: Gunārs Ozoliņš, Ģertrūde Aniņa, Juris Leimanis un daudzi citi, kuri saprata, ka gaisma, ko pirms 125 gadiem Ainažos iededza K. Valdemārs un K. Dāls, ir sargājama un tālāk nesama.

Regulāri uz salidojumiem brauca jūrniku dinastijas pārstāvis tālbraucējs kapteinis Laimonis Kļaviņš, kurš teica, ka jūra ir skaista, tikai no malas skatoties, bet darbs jūrā sūrs un skarbs, tomēr aicināja latviešu puisi turpināt latviešu jūrniecības tradīcijas. Jūras akadēmijas ilggadējais rektors Jānis Bērziņš, kurš netika izlaidis nevienu salidojumu, atzina, ka jauniešiem ir liels gods un arī nepieciešamība tikt ar pieredzējušajiem jūrnikiem, uzklaustīt viņu gudrību un iepazīt tās vietas, no kurienes sākušās latviešu jūrasbraucēju slavenās gaitas.

Visi salidojumi vienmēr sākās ar piemiņas brīdi Ainažu vecajos kapos, lai godinātu mūsu jūrniecības celmlaužus. Tālbraucējs kapteinis, ilggadējs Ainažu jūrskolas muzeja atbalstītājs Antons Ikaunieks 2015. gadā Ainažu vecajos kapos teica: "Šeit, Ainažos, mēs godinām ne tikai jūrniecības celmlaužus, bet visus savus darbiniekus, biedrus, draugus, kuri aizgājuši viņšaulē dažādās pasaules jūrās." LJS priekšsēdētājs Antons Vjaters piebilda: "Braucam uz Ainažiem, lai godinātu aizgājušās jūrniku paaudzes un iedvesmotu sevi turpmākajam darbam. Tradīcija turpinās, mēs vienmēr nāksim uz šejieni un pēc mums nākamās paaudzes."



1994. gada salidojums.

Pirmskara jūrskolu audzēkņiem Alfrēdam Zemtiņam, Emīlam Paijem, Lai-monim Milleram un citiem ciemakukuli vienmēr bija pa kādam vecam jūras vilku stāstam.

Jūrnieku salidojumi ir rīkoti ne tikai muzejā, 1998. gadā tas notika Ainažu jūrskolas absolventa tālbraucēja kapteiņa Pētera Šnores dzimtajās mājās “Ūķos” Liepupē. Liepupes jūrmalā 1886. gadā tika uzbūvēts slavenais burukuģis “Rota”, kas P. Šnores vadībā 1887. gadā pirmais no latviešu buriniekiem šķērsoja ekvatoru. Salidojuma laikā visi devāmies uz vietu, kur kuģis bija būvēts, un katrs ar savu akmeni iezīmējām “Rotas” kontūru. Turpat tika atklāts arī piemiņas akmens “Buru kuģu būvvieta 19. gs.” (tēlnieks V. Titāns). Toreiz svētkus organizēt un vadīt palīdzēja mūsu novada slavenais zvejnieks Roberts Spuriņš, iesaukts par Bubi.

Pasākumu kuplināja vitrāžistu Luda Bērziņa un Gundegas Strautas vitrāžu izstāde muzeja dārzā. Bet viss sākās ar kuģa zvanu un aktiera Ulda Dumpja lasītajām K. Valdemāra atziņām: “Tāds darbs, pie kura vajadzīgi savienoti spēki, ir kuģniecība. Panākumi ar dalītiem spēkiem dažkārt šajā ziņā gan ievērojami, bet priekš tagadējiem laikiem tie nepietiek. Priekš tam ir vajadzīga daudzu spēku apvienošanās. Pat mūsu kaimiņi igauņi šai lietā aizsteigušies priekšā.”

Ainažu jūrskolā draudzīgi plecu pie pleca mācījās latvieši un igauņi, un 1998. gada salidojumā Igaunijas vēstnieks Latvijā Juhans Haravē teica: “Ainažu jūrskola – tā bija brīnišķīga igauņu un latviešu partnerība, kas varētu būt mums paraugs šodien un nākotnē.”

Mūsu salidojumus vienmēr kuplinājuši igauņu jūrnieki un zvejnieki, bijušas iekārtotas igauņu mākslinieku izstādes un igauņu mākslinieki snieguši dažā-
dus koncertus.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



2009. gada salidojums.



2008. gada salidojums.

1994. gadā uz salidojumu Ainažos bija ieradies mūsu toreizējais Valsts prezidents Guntis Ulmanis, kurš savā uzrunā sacīja: “Kad Krišjānis Valdemārs mira, kādam citam latvietim, kas turpināja viņa iesākto darbu, bija tikai četri gadi. Tas bija Kārlis Ulmanis. Ir cieša saistība starp šiem diviem dižgariem, kas jūta, ka cariskās impērijas dzīlēs dzims jauna valsts. Zemnieki un jūrnieki ir šīs valsts apliecinājums.”

Latvijas brīvvalsts kara flotes karogu uz Ainažiem atveda zemūdenes “Ronis” kapteinis Hugo Legzdīņš un mehāniķis Rūdolfs Griguls. Salidojuma organizēšanā piedalījās tālbraucēji

kapteiņi Harijs Līdaks, Miķelis Elsbergs, Aleksandrs Kārklīšs un Jūrniecības fonda priekšsēdētājs Vilnis Keris. Šie kapteiņi, kuri nesavtīgi ziedoja savu laiku, gudrību un mīlestību, lai palīdzētu muzejam, ir ierakstīti Muzeja labvēļu Zelta grāmatā.

K. Valdemārs savulaik ir teicis: “Apvienojoši spēki nepieciešami arī vēsturiskās atmiņas kopšanā.” Ainažu jūrskolas muzejs bez atsaucīgiem ļaudīm nebūtu varējis ne grāmatas izdot, ne skulptūras pasūtīt, ne salidojumus noorganizēt. Un visi tie vīri, kas nav žēlojuši līdzekļus un palīdzību, ir ierakstīti Muzeja labvēļu Zelta grāmatā. Tie ir mūsu Latvijas jūrniecības organizāciju pārstāvji, pastāvīgie jūrnieku salidojumu dalībnieki: LTFJA prezidents Igors Pavlovs, viņa vietnieks Aleksandrs Umbraško, Latvijas Jūras administrācijas direktori Bruno Zeiliņš, Ansis Zeltiņš un tagadējais direktors Jānis Krastiņš, “Latvijas kuģniecība”, tās vadītāji Andris Kļaviņš, Imants Vikmanis, Ģirts Apsītis (SIA “LASCO Investment” valdes loceklis), Ventpils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, kapteiņi Gunārs Šteinerts, Antons Ikaunieks, “Hanza jūras aģentūra” direktors Andris Jurdžs, JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns un citi.



1994. gada salidojumā pie mikroфона LJA rektors J. Bērziņš un prorektore Ģ. Ainaņa.

Arī šiem cilvēkiem Ainaži ir vieta, kur uz brīdi apstāties no dienu skrejas un padomāt. Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš: “Jūrnieku salidojumi ir ļoti pozitīvs pasākums. JA vienmēr ir tos atbalstījusi. To darīsim arī turpmāk. Kā saka, ja nav pagātnes, tad nav arī nākotnes. Ja mēs negodāsim savu muzeju, nākotnē būs grūti kaut ko produktīvu izdarīt.”

Aizsaulē jau aizgājuši gan Ainažu jūrskolas absolventi, gan Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolventi un lielākā daļa no Rīgas jūrskolas pirmā pēckara izlaiduma, bet paaudžu stafete nav pārtrūkusi. Latvijas jūrniciības veterāni ir priecīgi tikt Ainažos. 2016. gada salidojumā vecākais kuģu mehāniķis, garā joprojām mundrais salacgrīvietis Gunārs Nartišs atzina, ka ir prieks piedalīties salidojumos un satikt cilvēkus, ar kuriem jaunībā būts kopā.

Gaidīti pasākuma viesi ir Latvijas jūrniciības organizāciju vadītāji un darbinieki un mūsu muzeja tā dēvētie “dzīvie eksponāti”, Ainažu jūrskolnieku bērni un mazbērni – Lilita Līce, Linda Ieviņa, Gunvars Iluss, Māriete Mežgaile, Ilga Sūna un citi. Tā mums ir pēdējā dzīvā saikne ar bijušajiem jūrskolniekiem, daudzi no viņiem ir muzejam nodevuši savas rakstītās atmiņas par tēviem, vectēviem.

Teātra režisors Edmunds Freibergs par savu vectēvu Artūru Martinsonu teica: “Savu vectēvu nekad neesmu redzējis, viņš mani nekad nav ucinājis, nav stāstījis stāstus par jūrā braukšanām. Otrā pasaules kara laikā traģiski gājis bojā, apglabāts Kronštātē. Bet Ainažos jūtamies it kā ar viņu satikušies, jūtamies kā mājās.”

2016. gada salidojumā tālbraucējs kapteinis Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris Antons Ikaunieks ar gandarījumu runāja par paaudžu maiņu: “Piedaloties Jūras



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



2013. gada salidojums.

akadēmijas darbā, redzu, ka aug cienīga, veco jūrniecības tradīciju spārnota paaudze – ar zināšanām, azartu, ar izaugsmes vēlmi.”

Ainažu jūrskolas muzejs veido kartotēku par Salacgrīvas novada jaunajiem jūrniekiem un jūrniecēm, kuri savulaik beiguši LJA jūrskolas Salacgrīvas filiāli, pēcāk Latvijas Jūras akadēmiju un šobrīd aktīvi darbojas jūrniecības laukā un ir bieži viesi salidojumā “Paaudžu stafete”. Lūk, tikai daži no viņiem: Emīlija Sendija Repele, Ivo Logins, Normunds Vilkaušs, Normunds Taurītis, Edgars Gobiņš, Ginta Bērziņa, Ivars Brauns, Imants Kollis-Valters, Kārlis Šrenks, Ēriks Povics.

2001. gada salidojumā tolaik LJA 5. kursa students Jānis Kleinbergs sacīja: “Akadēmijā palicis tāds mazumiņš. Tagad iešu jūrā, novembrī atgriezīšos, nomācīšos trīsarpus mēnešus, un tad diplomdarbs. Būšu tālbraucējs kuģu vadītājs, bet vēl ir nodoms iegūt otru diplomu – pabeigt hidrogrāfus ārzemēs.” Uz jautājumu, kad kļūsi par kapteini, pūsis atbildēja: “Līdz kapteinim vēl jāizaug.” Un visi tovar šķīrās ar pārliecību, ka Latvijas jūrniecība pastāvēs, tai būs nepieciešami jauni Latvijas Jūras akadēmijas absolventi un būs atkal jākrāj ziņas par viņu gaitām pasaulē.

Muzeja ilggadējais draugs tālbraucējs kapteinis Miķelis Elsbergs 1994. gada jūrnieku salidojumā teica: “Man ir ļoti patikami būt Ainažos, būt muzejā. Ainažu muzeju pavada veiksmes. Varbūt tas atrodas uz pareizām āderēm.”■

I. Erdmane



AHOI! LATVIJA – JŪRAS VALSTS!

Toreiz, kad zuda Dzelzs priekšgars un mums atvērās visa neiedomājami plašā pasaule, mēs bijām milzīga devītā viļņa virsotnē. Tas mūs nesa kā Dullos Daukas pretī plašajiem apvāršņiem neaptverami trakā ātrumā. Mēs bijām jaunu, līdz šim neizbaudītu emociju un iespēju pārpilni. Mūsu kuģa buras bija ceļavēja nospriegotas un mēs jutāmies kā tie dzelzs vīri, kas burinieku laikos ar koka kuģiem devās jūrā, spītējot visām vētrām un briesmām...

Glūži likumsakarīgi, ka bija jātop kam jaunam, līdz šim nebijušam visās sfērās. Arī televīzijā. Mums jau bija visai populāri un iecienīti raidījumi par laukiem un druvu kuģu stūrmaņiem, nu bija pienācis laiks parunāt par jūras arājiem! Maija Migla, žurnāliste ar pieredzi zvejnieku un jūras lietu atspoguļošanā televīzijā, bija satikusi Arvi Popi, cilvēku, kuru interesēja jūrniecības vēsture un kurš tobrīd vadīja Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopu. Bija vajadzīgs vēl trešais – cilvēks, kurš to visu varētu apvienot vienotā vizuālā veselumā, tad TV jaunā kuģa komanda būtu nokomplektēta. Es no šī piedāvājuma neatteicos, un nākamie gadi, kas tika pavadīti šādā vienotā komandā, bija vieni no interesantākajiem un aizraujošākajiem manā TV mūžā.

Kad jauns kuģis ir uzbūvēts, tam vajadzīgs veiksmīgs nosaukums. Ilgi meklējām atbilstošu un skanīgu vārdu, bet tas mums nekādi nedejās rokās. Tad ar negaidītu un lielisku priekšlikumu mums talkā nāca Arvja Popes meita Kristīne, ierosinot nosaukt raidījumu par "Ahoi!", sena un skanīga starptautiska jūrnieceku sveiciens vārdā. Pie tā arī palikām, nu varēja uzvilkt buras un doties jūrā! Ar Latvijas Jūrniecības savienības morālu un finansiālu atbalstu sākums bija iecementēts, bija jāsāk darbs. Te gan jāsaka, ka mūs atbalstīja arī toreizējā Jūras lietu ministrija un ministrs Andrejs Dandzbergs, "Latvijas kuģniecība", mazās ostas, uzņēmēji, kuri tajās darbojās. Arī Rīgas brīvosta, Rīgas kuģniecība, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, kurš neliedza savu palīdzību, jūras vēstures lappuses pāršķirstot. Tāpat Ainažu jūrskolas muzejs un vēl ļoti daudzi citi, kurus visus te nav pat iespējams uzskaitīt. Paldies visiem par to, ka mēs bijām! Latvija taču bija Jūras valsts, par jūrniecību bija jārunā un tā bija jārāda TV!

Pirmais mūsu raidījums tapa 1992. gada pavasarī, tas bija marts. Braucām uz Salacgrīvu veidot raidījumu par "Brīvo vilni", zvejniekiem, zivju pārstrādi un zivju resursu aizsardzību. Kuģi nāca malā ar zivīm, šprotu bundžiņas ripoja kā labi apmācīti zaldāti pa konveijera līnijām, smaržoja un degustācijā viss gardi garšoja! Rādījām zvejnieku dzīvi tādu, kāda tā bija, bez izskaistinājumiem un ķīseļu upēm debesmannas krastos. Bijām pirms tam vienojušies, ka nebūsim tie, kas tikai viesojas pie karbonādēm, šķovētiem kāpostiem un svaigiem pīrāgiem klāta



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Arvis Pope un Maija Migla 1992. gadā Liepājas ostā intervē Latvijas robežsargus.



Maija Migla 1992. gadā Jūrmalciemā sarunājas ar dzejnieku Olafu Gūtmani.

svētku galda. Iebraucām arī pie Kuivižu zvejniekiem, ar kuriem bija doma izbraukt jūrā, taču iegriezies asais ziemelis piespieda palikt krastā. Vīri, mūs iepriekš neredzējuši un nepazīstot, bija lakoniski skarbi un tieši: pag, pirms filmēšanas jāpasēž tepat tiklu šķūnī un jāparunā par dzīvi! Jāsaka, ka eksāmens bija pamatīgs, bet mēs to izturējām! Kopš tās reizes Skuju Andrs un Roberts Spuriņš, saukts par Bubi, un vēl citi, ieraugot "Ahoi!" komandu, uzskatīja mūs par labiem paziņām, gandrīz vai par draugiem. Bubis pat vienmēr steidza skaitīt savu dzejoli: "Re ku tā kā kaija žigla, ostā iesteidz Maija Migla!" Uz Salacgrīvu braucām bieži, tie vienmēr bija interesanti braucieni. Salacas krastā tikāmies ar nēgu karali

Menniku, tur pie nēgu tača filmējām nēgu zveju. Turpat mājiņā bija krāsns, kur uz restēm virs oglēm nēgi tika arī cepti. Nēgu karalis mums mācīja, kā pareizi jāēd nēgi – jāpaņem aiz astes, jāpaceļ visā garumā virs mutes un tad – ham!, mutē iekšā! Zivju inspekcijā Salacas krastā Aigars Pūšilds mums stāstīja savus piedzīvojumus maluzvejnieku ķeršanā un kā sargājama mūsu unikālā lašupe Salaca. Fantastiski mirkli tika piedzīvoti pie vecā jūrnieka Aleksandra Virzas jeb Sašas viņa vasaras dārza laubītē. Acīm spoži mirdzot, viņš dungoja senu latviešu jūrnieku dziesmu vēl no burinieku laikmeta: "Mēs esam jūrnieki, ne zemes rūpuļi..." Saša stāstīja par saviem piedzīvojumiem tālās jūrās un svešzemju ostās. Gremdējoties jaunības dienu atmiņās, viņš atcerējās kādu skaistu spāņu meiteni, ko kādreiz satīcis Spānijas ostā. Vecais vīrs uz mirkli piekusa, un varēja



tikai nojaust, kādu atmiņu kamolu viņš tobrīd ir atritinājis. Likās, ka atmiņas par skaisto spānieti vēl joprojām ir ļoti dzīvas un Sašas sirdī dziļi saglabātas. Šādi veco jūrnieku stāsti bija kā malks svaiga ūdens mūsu reizēm tik vienmuļajā un garlaicīgajā vēstures atreferējumā, kuru parasti atrodam akadēmiskajos rakstos. Tagad šie vecie vīri kuģo debesu jūrās un vētrās un varbūt tur satiek tos, kurus jau sen ir ļoti gribējuši satikt. Jāsaka, ka Arvim Popem labi padevās seno laiku un stāstu atritināšana. Ne velti viņš vēlāk tapa par vairāku lielisku grāmatu autoru, un tajās netrūka labu un senu stāstu par jūru un mūsu vēsturi, arī bākām. Interesanti, ka, vēl nepazīstot Arvi, jau biju izlasījis divas viņa grāmatas – par burinieku tapšanu Latvijas piekrastē un par bākām, kuras viņš poētiski bija nodēvējis par Zvaigznēm krastā.

Gluži likumsakarīgi, ka neiztikām arī bez bāku stāstiem. Izbraukājām visas mūsu bākas no Daugavgrīvas līdz Ainažiem un līdz Papei. Kur varējām, tur kāpām augšā un filmējām, arī mūsu augstākajā bākā – Miķeļbākā. Intervējām Hidrogrāfijas dienesta toreizējo vadītāju Imantu Burvi un braucām uz Kolku, kur Kolkas bākas priekšnieks Visvaldis Feldmanis ar motorlaivu aizveda mūs uz savu valstību. Tas patiesi bija neaizmirstams piedzīvojums – pieskarties unikālajai Kolkas



Pirmais Latvijas Jūras spēku kuģis "Sams" 1992. gadā.

bākai, aplūkot tās uguni, blakus stāvot, un uzklaustīt Visvalža Feldmaņa stāstus par bāku un dzīvi ap to mūžīgi mainīgajā Kolkasragā, kur vēji un straumes jau no seniem laikiem dara kuģošanu bīstamu. Kopš tās reizes vismaz vienu reizi katru gadu braucu uz Kolku, vērot no krasta bāku uz tālās saliņas. Redzams tik, ka jūra nesaudzīgi grauj vecās bākas drupas krastā, ar katru gadu tās sarūk un arvien vairāk pakļaujas jūras pārspēkam. Bet Krišjāņa Valdemāra samērītais Eiropas centrs joprojām ir te! Žēl tik, ka mēs to neizmantojam, bet mēģinām nemitīgi izgudrot saukļus par dejojošu vai dziedošu zemi. Mēs esam Eiropas centrā, draugi! Valdemārs bija ļoti izglītots un gudrs cilvēks, viņam var ticēt!

Pirms 25 gadiem dzima mūsu Jūras spēki, daudz stāstījām arī par jūras robežas sargāšanu. Te palīdzīgu roku mums sniedza Gaidis Zeibots, toreiz topošo Jūras spēku komandieris. 1992. gada pavasarī braucām uz Liepāju, kāpām uz mūsu pirmā karakuģa "Sams". Tas bija pārbūvēts zvejas kuģis un apbruņojuma ziņā nevarēja ne tuvu līdzināties vēl Liepājā stāvošajiem PSRS Baltijas flotiles kara



JŪRNIECĪBA – TOREIZ UN TAGAD

kuģiem. Bet – tas bija mūsu pirmais, ar mūsu Jūras spēku karogu mastā! Bija toreiz arī kāds komisks piedzīvojums. Aizbraucām uz Karostu, kur vēl stāvēja krievu karakuģi. Atradām vienu iebrauktuvi, sataisījām sejas platā smaidā un braucām iekšā! Ar kalašņikova automātu bruņots sargzaldāts, stāvot pie *šlagbauma*, atdod mums *čestj* un ielaiž, neko nesakot. Piebraucam pie vienas piestātnes un ieraugām visai divainu skatu. Malā stāv neliels sargkuģis, bet tā pakalģals iekārts krasta celtni. Nesaprotam, kāpēc tā, bet mums līdzī paņemtais vietējo taku zinātājs pastāsta anekdotisku gadījumu. Kuģim malā stāvot, jaunākajiem virsniekiem paliek garlaicīgi, un tie klievē garlaicību, iedzerot *vodka*. Bet *vodka* ir tāds dīvains šķidrums, kurš lietošanas laikā ātri mēdz izbeigties. Tad nu tiek pasaukts jauns zaldātniņš, kam nesen sācies dienests, un tiek sūtīts uz veikalu papildināt *vodkas* krājumus. Taču tad atklājas, ka nevienam nav naudas, par ko to pudeli nopirkt. Tā kā tajos laikos Latvija ir teju lielākā krāsaino metālu eksportētāja Eiropā un



TV operators Ints Ivans 1993. gadā filmē Mērsraga bāku.

uz katra stūra nomalēs atrodami krāsaino metālu uzpirkšanas punkti, jaunajam kareivim tiek dota komanda: noej lejā, tur un tur noskrūvē to un to misiņa gabalu, ej, nodod uzpircējiem un atpakaļceļā nopērc *vodka*! Jaunkareivis pavēli izpilda, un svētki uz kuģa var turpināties. Bet tad notiek kas negaidīts – kuģis pēkšņi sāk grimt,

jo tā pakalģalā strauji ieplūst ūdens. Izrādās, ka jaunkareivis noskrūvējis ne to misiņa verķi, kuru drīkstēja, bet citu – to, kas paredzēts kuģa pašnogremdēšanai... Tā nu kuģa pakalģals joprojām karājas, iekārts celtnī, bet ostā pēc tam nolijis bagātīgs zvaigžņu lietus! Gan ne no debesīm, bet no virsnieku uzpleciem! Vēl toreiz izstaigājām jau atstātās Karostas būves, bijušo kādreiz krāšņo virsnieku klubu un pēckara dzīvojamo ēku cieši ieskauto pareizticīgo katedrāli.

No Liepājas devāmies tālāk leišmales virzienā un Jūrmalcēmā tikāmies ar dzejnieku un rakstnieku Olafu Gūtmani. Viņš pastāstīja gan par sevi, gan vietējo zvejnieku skarbo dzīvi. Arī to, ka strādā pie grāmatas par šīs piekrastes dārgumu – dzintaru. Tas būšot stāsts par dzintaru no senseniem laikiem līdz mūsdienām – kā tas vāks, kā apstrādāts, kā tirgots un vērtēts. Grāmata "Dzintars", šķiet, klajā nāca 2006. gadā. Tikāmies vairākkārt arī ar mūsu slaveno mežonīgā kapteiņa Kihnu Jena lomas atveidotāju aktieri Kārlī Sebri. Braucām viņu filmēt pie mūsu laba drauga kapteiņa Aleksandra Kārkliņa, kurš mīta nelielā mājīnā



pie Ķīšezera ar visai jūrniecisku interjeru. Šeit bieži runājām par vēsturi un notikumiem visa 20. gadsimta garumā. Neizpalika arī tikšanās ar kinorežisoru Ēriku Lāci, kurš bija veidojis divas lieliskas filmas par jūrnieku un zvejnieku dzīvi – “Meldru mežs” (1971) un “Zem apgāztā mēness” (1977).

Filmējām arī ārpus Latvijas – Tallinā braucām skatīt igauņu leģendāro zemūdeni “Lembit” un tvaika ledlauzi “SuurToll” jeb “Lielo Tilu”. Tie tagad iekļauti Hidroplānu ostas jaunajā ekspozīcijā un tos brauc skatīt tūristi no visas Ziemeļeiropas. Uz vecā ledlauža satikām gandrīz tikpat vecu tā kapteini, kurš mums izstāstīja, kā viņam izgājis



Maija Migla intervē Latvijas Jūras spēku jūrniekus.



Normunds Smalinskis Liepājas ostā 1992. gadā.

melnajā piektdienā, 13. datumā. Agrāk neviens kuģis neesot gājis ārā no ostas piektdienā, ja bijis 13 datums, jo jūrnieki vienmēr bijuši ļoti mānītīgi. Reiz jaunībā sagadījies tā, ka viņš braucis uz tvaikoņa, bet ogļu iekraušana aizkavējusies. Kuģis izgājis no ostas pēc pusnakts, bet jau bijusi piektdiena un zīmīgi nelaimīgais datums. Tad nu jūrnieki tajā braucienā piedzīvojuši tādu vētru, kādu viņš savā garajā mūžā uz jūras nekad nebija pieredzējis. Kā toreiz palikuši dzīvi un kuģis nav nogrimis, vēl tagad nesaprotot.

Sadarbība ar Rīgas Tirdzniecības ostu un tās šefa Jura Krivoja labvēlīgā atieksme ļāva mums kopā braukt uz Stokholmu, kur notika ikgadējais Baltijas jūras ostu forums. Filmējām Zviedrijas karali, kurš ar uzrunu par Baltijas ostu sadarbību atklāja šo pasākumu. Toreiz vēl bijām jauni spēlētāji ostu starptautiskajā apritē un tas mums visiem bija ļoti nozīmīgs pasākums. Arī brauciens ar prāmi no Tallinas caur ledus apņemto Somu jūras līci un pāri Baltijas jūrai



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

līdz Stokholmai mums toreiz šķita interesants piedzīvojums. Kad mūsu prāmis sāka lauzties caur lediem pēc Helsinku ostas atstāšanas un tā vareno korpusu satricināja ledusgabalu riboņa, mūsu Maija Migla, ēzdama vakariņu karbonādi, nervozi ierunājās: “Nu jau iet gandrīz kā uz Titānika...”

Aizmirsuši neesam arī tos laikus, kad trakajos deviņdesmitajos izbaudījām degvielas trūkumu un daudzu TV raidījumu veidotāji nespēja pat izbraukt no Zaķusalas, lai kaut ko nofilmētu. Tad mums palīdzēja biznesmenis Jūlijs Krūmiņš, kuram uzņēmumā Mangaļsalā benzīna netrūka. Pateicoties viņam, vairākus raidījumus izdevās nofilmēt tā, kā bijām iecerējuši. Viņam bija jauns kuģis “Mika”, ar kuru pēc tam izbraucām unikālo Ķīles kanālu visā garumā. Tuvojās kanāla 100 gadu jubileja, un mums tapa iespaidīgs stāsts par to. Gadā pa šo kanālu vēl šobaltdien izbrauc ap 30 000 kuģu, satiksme tā ūdeņos ir visai aktīva



A. Pope (no labās), J. Bērziņš, E. Delvers, I. Deņisovs un M. Migla.

un intensīva. Darbojas vesela slūžu sistēma, bez kuras neiztikt, un bija interesanti vērot, kā tas viss tehniski darbojas un tiek realizēts. Galapunktā bija gluži vai saldaiss ēdiens – Brēmene Ziemassvētku laikā ar snieguputeņiem un garšvielām bagātinātu karstvīnu senajā tirgusplacī.

Visgrandiozākie iespaidi joprojām palikuši no jūras brauciena ar “Latvijas kuģniecības” kuģi “Inženieris Nečiporenko” kapteiņa Māra Mertena vadībā. Maršruts bija iespaidīgs – uz Viborgu, Antverpeni un Roterdamu. Lai nonāktu Somu jūras līča ostā Viborgā, nācās krietni pasvīst biežajā ledū. Mūsu *Inženieris* lauzās cauri lediem kā īstens Lāčplēsis, līdz ledus biezums pārspēja mūsu kuģa ledus klasi, kas gan nebija īpaši augsta. Apstājāmie ledos, gaidot palīdzību. Netālajā salīnā rēgojās robežsargu tornis, kura galā uz vakts stāvēja biežā vate-nī satuntuļojies robežsargs ar *ušanku* galvā un *kalašņikovu* plecā. *Obzervējām* viņu binoklī un mierinājām sevi, ka mums kajītē tomēr ir siltāk nekā viņam, valējā tornī stāvot brāzmainajos jūras vējos. Kad prasījām kapteinim Mārim, cik ilgi var iznākt ledos stāvēt, viņš atbildēja, ka to neviens īsti pateikt šeit nespēj. Sarīkojām īsu kara apspriedi un no kuģa nosūtījām uz Zaķusalu kodolīgi īsu telegrammu: “Esam iesaluši ledos, kad atgriezīsimies, nav zināms!” Pēc tam devāmies pusdienot – ēst šķovētus kāpostus ar kartupeļiem un šmorētiem vīstu stilbiņiem. Kad vēlāk atgriezāmies Rīgā, pa TV jau klejoja nostāsti, ka ap mūsu ledos iesalušo kuģi klejojuši izsalkuši leduslāči un asinskāri pingvīni, tīkojot



"Ahoi!" komanda Zaķusalā – Arvis Pope, Maija Migla un Normunds Smaljniskis.

mūs visus apēst. Mēs nopietni mājām ar galvu – jā, tā ir balta patiesība, tā bija! Tagad varam atzīties, ka mūs pēc nepilnas diennakts atbrīvoja neliels, bet ļoti enerģisks ledlauzītis, vārdā "Kapitan Moškin", un mēs laimīgi sasniedzām Viborgu jeb seno Vīpuri, somu Karēlijas galvaspilsētu.

Tālāk ar alumīnija kravu devāmies uz Antverpeni. Dānijas šaurumos kapteinis Māris Mertens gribēja parādīt Arvim Popem kādu vientuļi jūrā stāvošu skaistu bāku. Šķiet, tā bija Drogdena, ja neklūdos pēc tik daudziem gadiem. Tā nu mūsu *Inženieris* tuvojās bākai, bet mēs binokli saskatām, ka tās sargs sācis ēst omulīgas brokastis – pankūkas! Kādu brīdi bākas sargs mierīgi ēda, līdz pēkšņi pamanīja, ka viņa bākai tuvojās kuģis. Pielecis kājās, viņš sāka satraukti māt ar abām rokām, vienā joprojām bija dakšiņa ar pusēsto pankūku! Izskatījās, ka viņš kaut ko satraukti saka vai pat kliedz, bet par laimi mēs to nedzirdējām. "Inženieris Nečiporenko" ar slaidu loku cienīgā attālumā paslīdēja garām bākai, bet pieklusušais sargs turpināja mūs pavadīt ar izbiedētu skatienu, un viņa acis šķita tikpat lielas kā brokastīs ēstās pankūkas.

Dānijas šaurumos mums uz brīdi vajadzēja piestāt, lai veiktu nelielu remontu kuģa dzinējam. Tad iepazināmies ar dāņu gaisa spēkiem. Vispirms mums pļaujošā lidojumā divreiz virs mastu galiem pāri pāršāvēs viņu reaktīvais iznīcinātājs, atstādams aiz sevis apdullinošu dārdoņu un mūsu ciet aizkritušās ausis. Iznīcinātāju nomainīja lēnāka četrmotoru patruļlidmašīna, kas tik skaļi nedārdēja, bet tāpat lidoja, gandrīz skardama mūsu mastu galus. Varbūt tā bija atreibība par mūsu uzbrukumu bākai? Lidotāju sejas bija labi saskatāmas, varēja pat redzēt, ka viņi ir svaigi skuvušie – tik zemu tie lidoja!

Ziemeļjūra mūs sagaidīja ar vētru. Kajītē viss lidoja pa gaisu – grāmatas, fototehnika, trauki un somas. Šķēlot viļņu kalnus, priekšvadnis meta šļakatas pāri visam kuģim līdz pat stūres mājas logiem. Paralēlā kursā ejoši mazāki kuģi



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

rakās vilņu vālos un vairāk atgādināja no jūras dzelmes iznirušas zemūdenes, ne kuģus. Tobrid filmēju, un šie kadri vairākkārt pavidēja mūsu raidījumā, jo ko tādu bieži negadās redzēt. Mēs visi varonīgi turējāmies vētras laikā, arī mūsu mūždien omulīgais rakstošais kolēģis Gints Šimanis no laikraksta “Jūras Vēstis”. Nākdams no Kuivižiem, viņš ar jūru allažiņ bija draudzīgās attiecībās, pat skar-bajā Ziemeļjūrā.

Laimīgi sasniedzām Antverpeni. Atsaucām atmiņā cietzemes sajūtas, izstaigājot Jūras vēstures muzeju, un izbaudījām savdabīgo kanālu noskaņu. Daudzi te dzīvoja baržās un nelielos senos kuģīšos arī ziemā, laiks te nebija pārāk auksts un arī sniega gandrīz nebija. Vasarā ar tādiem peldlīdzekļiem un reizē dzīvesvietu pa kanālu tiklu varēja izbraukāt visu Eiropu. Maija un Arvis fantazēja, ka tā nemaz nebūtu slikta dzīve – padzīvo Antverpenē, tad pārbrauc uz Parīzi vai kur citur...

Roterdamas osta, kas ir viena no lielākajām pasaulē, mūs pārsteidza ar kuģu daudzumu un satiksmi, kas šķita nebeidzama – baržas mijās ar kuteriem un kuģīšiem, turpat bija kravas kuģi, naftas un gāzes vedēji, arī pasažieru prāmjī. Kustība ne mazāk intensīva kā Brīvības ielā Rīgā. Piestātnes mijās ar kuģu būvētavām, senu noliktavu kvartāliem, dzīvojamo apbūvi, sausajiem dokiem. Varena osta tā Roterdama! Žēl tikai, ka Otrajā pasaules karā Roterdamas skaisto vecpilsētu bombardēja gan vācieši, gan sabiedrotie un no tās nekas vairs nebija palicis pāri. Toties piepilsētās vēl saglabāties senatnes šarms un romantika – pašauras ieliņas ar vecām noliktavām, slūžām, skaistiem ķieģeļu tiltiņiem un spārnotām vējdzirnavām. Šādu skaistumu un senlaicīgu vidi atradām Roterdamas priekšpilsētā Šīdamā.

Atpakaļceļā apkopojām brauciena ieguvumus un safilmēto materiālu un domājām, cik raidījumus ar šo materiālu varēsīm aizpildīt. Jūra bija mums labvēlīgi mierīga, vēl nofilmējām mūsaprāt trūkstošās intervijas ar kuģa komandu un pašu kapteini Mertenu. Iespaidiem pārbagāti atgriezāmies Rīgā, un daudzi mirkļi no šā brauciena vienmēr ritinās mūsu atmiņu kamolus.

Vēl stāstījām par mūsu burātāju pirmajiem tālburājumiem pāri okeānam Kolumba pēdās, ciemojāmies pie topošajiem jaunajiem jūrnikiem viņu augstskolā. Un vēl, un vēl... Tagad varu teikt ar pilnu pārliecību – tas bija skaists laiks! Pasaule mums plaši atvērās, un tagad nāk prātā Arvja Popes stāstītais, ka reiz kāds angļu bocmanis teicis vienam latviešu jūrniekam: “Jūs, latvieši, gan esat viena liela tauta! Lai kādā pasaules ostā iebrauktu, tur vienmēr jau būs kāds latviešu jūrnieks priekšā!” Tas gan tika teikts senajos burinieku laikos, kad uz koka kuģiem brauca dzelzs vīri. Taču to pašu droši vien var attiecināt arī uz to skaisto un iedvesmojošo laiku, no kura jau aizritējuši veseli 25 gadi. Vēlreiz liels paldies visiem jūrnika aroda pratējiem, kuri toreiz mūs atbalstīja un ar kuriem joprojām bieži iznāk tikties! Ahoi!■



"LAPA" – STABILITĀTE UN LABA REPUTĀCIJA

Kompānija "LAPA Ltd" – jūrnieku darbā iekārtošanas un jūrnieku apmācības uzņēmums – 2016. gada nogalē atzīmēja savu 25. gadskārtu. "LAPA" ir stabila kompānija ar labu reputāciju, kas neaizmirst rūpēties par saviem darbiniekiem, ko apliecina ļoti zemā kadru mainība.

IZTURĒTI GAN LABIE, GAN SMAGIE GADI

Vispirms jautājums "LAPA" ģenerāldirektoram kapteinim Aleksandram Nadežņikovam: ko īsti nozīmē nosaukums "LAPA"? Izrādās, tas ir jautājums, uz kuru nav atbildes, ir tikai vairākas versijas. Viena no tām – tie ir sākuma burti no nosaukuma "Latvijskoje parahodstvo", pa diviem pirmajiem burtiem no katra vārda.

"LAPA" radās brīdī, kad "Latvijas kuģniecība" sāka drupt. 90. gadu sākumā mēs domājām, ka tai pieder Latvijas kuģi, taču izrādījās, ka tā nemaz nav. Jau no 1990. gada kuģi tika pārdoti, karogi mainīti, jūrnieki sāka pierast strādāt zem citu valstu karogiem. Darba attiecības ar jūrniekiem strauji mainījās. Kuģniecībā tika izveidots atsevišķs departaments, lai to visu mēģinātu sakārtot. Uz



Aleksandrs Nadežņikovs.

šā departamenta bāzes tad arī izveidojās "LAPA", skaidro kapteinis Nadežņikovs.

Taču, turpinot par kompānijas nosaukumu, šī nav vienīgā versija. Tiek pieļauts, ka "LAPA" varētu būt arī kompānijas dibinātāju Leifa Andersena un Pētera Avotiņa iniciāļi. "Andersens bija pirmais Norvēģijas pārstāvis jaunajā uzņēmumā, ilgus gadus arī valdes loceklis. Viņš bija norvēģu firmas "Bergessen" tehniskais direktors, un tieši šī kompānija iesaistījās "LAPA" dibināšanā, sākotnēji tas bija Latvijas un Norvēģijas kopuzņēmums. Pēc tam gan gadu gaitā mūsu



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

“mātes uzņēmumi” ir mainījušies, tagad esam Nīderlandes kompānija,” saka “LAPA” vadītājs.

25 gadu laikā kompānijai bijuši gan izaugsmes posmi, gan arī sāpīgi kritieni, atzīst A. Nadežņikovs. “Kritieni bija tad, kad no mums aizgāja kompānijas ar saviem kuģiem. Taču mēs to esam izturējuši. Situācija uzlabojās, kad sākām sadarboties ar kompāniju “Stolt” – tā joprojām ir mūsu stabilākais un uzticamākais partneris.”

1995. gadā, redzot, ka “Latvijas kuģniecības” mācību centrs nav spējīgs sagatavot jūrniekus atbilstoši starptautiskajām prasībām, tika nolemts “LAPA” darbību paplašināt, izveidojot mācību centru. 2002. gadā uzņēmums iegādājās zemi, lai izveidotu praktiskās apmācības bāzi. “Tolaik tā teritorija izskatījās vienkārši briesmīgi, nekopta un aizlaista. Mēs visu sakārtojām un sakopām, izveidojām mācību centru, kas ir sertificēts un atbilst visām mūsdienu prasībām. 2005. gadā atklājām mūsu kompānijas pārstāvniecību Sanktpēterburgā, 2007. gadā – Odesā,” atceras A. Nadežņikovs.

Šobrīd “LAPA” apkalpo ap 1300 jūrnieru, faktiski tie visi ir virsnieki, apmēram 40% no viņiem – vecākie virsnieki.

CEĻŠ UZ JŪRU SĀKĀS NO “EKVATORA”

Kapteinis Nadežņikovs par sevi stāsta: “Es par jūrnieru esmu strādājis tikai divās kompānijās – “Latvijas kuģniecībā” un norvēģu “Bergessen”. Laikā, kad kuģniecība sāka brukt, saņēmām ļoti konkrētu ziņu – vai nu aizejiet pats, vai mēs jūs atlaidīsim! Bija skaidrs, ka ar šo uzņēmumu man vairs nav pa ceļam, un es pārgāju pie norvēģiem. Atgriezoties jau kompānijā “LAPA”.”

Bet kapteiņa ceļš uz jūru ir saistīts ar jauno jūrnieru klubu “Ekvators”, kas kādreiz darbojās Rīgā. “Esmu šim klubam ļoti pateicīgs, tā bija īsta dzīves skola. Man bija 12 gadi, kad iestājos klubā. Mums tur bija apmācība – viss tas pats, ko tagad cilvēki apgūst matrožuursos. Vēlāk tas viss ļoti noderēja jūrskolā. Vasarā bija prakse. Es pirmo reizi izgāju jūrā, pirmo reizi izbaudīju īstu vētru – piecas balles. Pirmo reizi biju pilnībā un uz ilgāku laiku atrauts no mājām, no ģimenes. Ar visu bija jātiek galā pašiem. Bija arī jāstāvē sardzē, tā nopietni, ar īstu automātu. Saprātu, ka *kalašņikovs* ir ļoti interesants ierocis, bet, ja tas divas stundas karājas tev kaklā, tad ir vienkārši sasodīti smags. Uz kuģa bija stingra disciplīna, taču bija arī sava “ģedovščina”. Tas norādīja, deva jau pavisam jauniem puikām stingru pamatu zem kājām un pārliecību par saviem spēkiem.”

Tālāk nākamā jūrnieru ceļš veda uz Bolderājas flotes jahtklubu un pēc skolas beigšanas uz Rīgas jūrskolu. “Skolā ļoti labi mācījās, un, kad paziņoju vecākiem, ka turpināšu mācības jūrskolā, viņi bija vienkārši šokā. Viņi to kategoriski nevēlējās, tomēr cienīja manu lēmumu. Padomju laikos bija ļoti stingra jūrnieru sagatavošanas sistēma, bija militāra disciplīna. Tie, kuri neizturēja, mācības pameta, kuri izturēja, tie tad arī strādāja jūrā. Tikai naudas dēļ vien



jūrā strādāt nevar, ir jābūt jūrnieka dvēselei – vai nu jau no dzimšanas, vai ar audzināšanu iegūtai. Ir jāatrod romantika arī ikdienas darbā. Kas tad vispār ir romantika? Tas ir dvēseles stāvoklis. Man patīk, kā sacījis Visockis: kas okeānā redz tikai ūdeni, tas uz sauszemes neredz kalnus. Ja cilvēkam pret jūru nav labu jūtu, tad jūra atriebjas, un tas var notikt dažādos veidos,” ir pārliecināts kapteinis Nadežņikovs.

PĒC BRĪVDIENĀM GRIBAS ATGRIEZTIES DARBĀ

Atgriežoties pie stāsta par kompāniju “LAPA”, tās vadītājs nenoturas neuzsvēris, ka visam pamatā ir cilvēki, kuri palikuši uzticīgi kompānijai gan vieglākās, gan arī smagos gados. “Mēs to nekad neaizmirstam un par saviem cilvēkiem rūpējamies. Pats galvenais, lai cilvēki justos droši. Kaut gan liela daļa mūsu darbinieku kompānijā strādā jau ilgus gadus – ne velti, atzīmējot jubileju, mēs sveicām gan tos, kuri nostrādājuši vairāk nekā 20 gadus, gan arī tos, kuri vairāk nekā 15 un vairāk nekā 10, – kolektīvs vecuma ziņā tomēr ir samērā jauns. Visu laiku turpina augt bērnu skaits. Protams, kompānijai tās ir papildu izmaksas, taču reizē arī rādītājs, ka cilvēki jūtas droši, stabili, sociāli aizsargāti. Mēs gādājam arī par bērniem, viņiem ir pasākumi, dāvanas. Pats esmu četru bērnu tēvs, mani bērni gan jau lieli, tomēr es labi saprotu, cik svarīgs ir uzņēmuma atbalsts ģimenēm,” uzsver A. Nadežņikovs.

Viņš piebilst, ka medicīniskā apdrošināšana “LAPA” darbiniekiem bija jau tad, kad citi uzņēmumi par kaut ko tādu vēl pat nerunāja. Ir arī regulāras profesionālās veselības pārbaudes un, protams, stabils atalgojums un viss, kas nepieciešams normālam darbam.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

“Man ir prieks un lepnums par savu darba vietu. Uzskatu, ka tad, ja pēc brīvdienām gribas atgriezties darbā, tad tu esi savā īstajā vietā!” saka Andris Goldšteins, viens no “LAPA” darbiniekiem. Viņš kompānijā nostrādājis astoņus gadus un savu izvēli nekad neesot nožēlojis.

“Patiesībā es pats kādreiz gribēju kļūt par jūrnieku, taču tā nu sanāca, ka no šā sapņa nācās atteikties. Esmu ventspilnieks, mācījos Ventspils augstskolā, pēc mācībām strādāju Ventspils ostā, pēc tam kompānijā “Estma”. Taču mani vienmēr ir interesējis tieši darbs ar cilvēkiem. Kompānijā “LAPA” bija vakance, es pieteicos, un man palaimējās. Tā kā man ir daudz paziņu jūrnieku, jau pirms tam biju dzirdējis ļoti labas atsauksmes par šo kompāniju. Varu droši teikt, ka reputācijas ziņā mūsu uzņēmums ir numur viens starp līdzīgiem!” ir pārliecināts Andris.

Viņaprāt, ļoti svarīgs ir labs un draudzīgs kolektīvs. “Mūsu attiecības nav tikai koleģiālas, es teikšu, ka tās tiešām ir draudzīgas. Vienmēr esam gatavi cits citu atbalstīt un cits citam palīdzēt. Man ļoti patīk, ka tas, ko daru, nav rutīnas darbs. Vienmēr ir kas jauns – jauni projekti, jauni darba pienākumi. Lai strādātu ar cilvēkiem, noteikti jābūt arī mazliet psihologam. Vienmēr ir interesanti! Un esmu ievērojis, ka ne tikai man, bet arī pārējiem kolēģiem svarīgs ir pats cilvēks, jūrnieks, un nav svarīgi, kādu amatu viņš ieņem. Protams, nekad jau nav tā, ka neko vairs nevar uzlabot, un ir lieliski, ka tev vienmēr ir dota iespēja izdarīt vēl labāk un sasniegt vēl vairāk,” skaidro Andris.

Valdis Fiļimonovs, “LAPA” datu bāzes operators, ir mazrunīgāks. Viņš kompānijā strādā kopš pašiem tās pirmsākumiem. “Strādāju “Latvijas kuģniecībā”, tie bija tādi juku laiki. Norvēģi, kuri nopirka kuģniecības gāzes kuģus, gribēja saglabāt mūsu apkalpes. Kuģu pāreja zem ārzemju karogiem sākās vēl agrāk, jau ap 1987. gadu. Kad veidojās “LAPA”, sākumā mēs bijām tikai trīs un mums bija viens dators. Pirms tam strādāju par kapteiņa otro palīgu. Šķiet, ka šo darbu man piedāvāja tāpēc, ka esmu latvietis – tolaik jūrniecībā nebija daudz latviešu, īpaši tādu, kuri būtu gatavi strādāt krastā. Tā nu savā mūžā esmu nostrādājis 20 gadus “Latvijas kuģniecībā” un 25 – kompānijā “LAPA”. Man nav bijusi vēlēšanās mainīt darba vietas,” īsi nosaka Valdis un tad ar smaidu piebilst: “Kas cits atliek? Mēs, stūrmaņi, neko īpaši daudz nemākam...”

Kamēr sarunājamies ar “LAPA” cilvēkiem, ciemos atnākušas divas darbinieces – jaunās māmiņas ar saviem dēlēniem. A. Nadežņikovs viņām pasniedz uzņēmuma un kolēģu sarūpētās veltes. Gribot negribot vēlreiz jāatceras viņa teiktais par bērniem, kuri nāk pasaulē, tā apliecinot arī kompānijas “LAPA” stabilitāti.■



VISS IR BIJIS TĀ, KĀ IR BIJIS

ANITAS FREIBERGAS vārds jau ilgu laiku nav svešs nevienam kaut cik pieredzējušam mūsu valsts jūrniekam un jūrniecības darbiniekam. Anita ir labi zināma Latvijas Jūrniecības savienībā, Latvijas Jūras administrācijā, mūsu ostās, Latvijas Jūras akadēmijā, Latvijas Jūras medicīnas centrā, ar jūrniecības tematiku saistītos muzejos un vēl, un vēl. Viņa ir viena no tiem, kas slaveno kuģinieku dzīves un darba ceļu saglabā vēsturei.

2016. gada rudenī Anita svinēja lielu, skaistu, atzīmēšanas cienīgu jubileju. Pazīstu Freibergu gandrīz gadsimta ceturksni, tāpēc sapratu, ka nevaru neuzrakstīt par viņu gadagrāmatā. Tā nu iznācis, ka esam mainītās lomās un esmu nevis intervējamā, bet intervētāja. Gaviļniece manu nodomu uztvēra bez entuziasma: “Nu, ko tad es, es taču neko tādu ievēribas vērtu neesmu izdarījusi, varbūt labāk parunāsim par problēmām jūrniecībā”, bet es no sava lēmuma neatkāpos. Pirms ķēros pie rakstu darba, nācās aizdomāties, ko tad es (un droši vien arī jūs) zinu par Anitu Freibergu ārpus darba? Mūsu sarunas atklāja daudz jauna par cilvēku, kuru pazinu tik ilgu gadus.



Anita Rudzīte dzimusi Rīgā 1956. gada 7. novembrī. Ģimene no mātes puses ir katlakalnieši, kuru dzimta zināma kopš 1635. gada, un tajā bijuši daudzi kuģinieki. Mamma strādāja par grāmatvedi Ķekavas zvejnieku kopsaimniecībā (tolaik kolhozs) “Sarkanais daugavietis”, kas vēlāk kā Daugavas nodaļa pievienota kolhozam “9. maijs”. Tēvs nācis no Madonas puses. Anita viņu raksturo kā ļoti muzikālu Gaiziņkalna puiku. Beidzot vietējo mūzikas skolu, absolventu koncertā no Ēvalda Rudzīša vijoles stīgām skanēja Emīla Dārziņa “Melanholiskais valsis”. Šis skaņdarbs pavadījis visu Anitas mūžu. Tēvs muzicēja, arī dienot armijā, viņš kara orķestrī spēlēja klarneti. Šad tad nācies uzspēlēt ballītēs, arī Katlakalna tautas namā. Tur acis iekrita glītā Dzidra Sloka, kas kļuva par Ēvalda Rudzīša sievu. Anita ģimenē bija pirmdzimtā, pēc sešiem gadiem pasauli ieraudzīja jaunākā māsa Iveta. Papum



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Anita vēl pavisam maza.

mūziķa karjerai bija jāpieliek punkts, jo ar to ģimenei iztiku nevarēja nodrošināt. Par darba lauku kļuva dažādas Rīgas fabrikas, kur bija jāuzstāda jauni darbgaldi.

Anitas bērnība un pusaudzes gadi aizritēja Pārdaugavā, ar vienaudžiem spēlējot tam laikam piederīgas spēles un sportojot. Skolas gaitas sākās Rīgas 31. pamatskolā, tad 59. vidusskolā. Ar labām sekmēm tika pabeigta astotā klase, un grūti izskaidrojamu iemeslu dēļ kāds spēks spieda meiteni ar diplomu kabatā iekāpt trolejbusā, kas devās uz pilsētas centru. Nonākot 3. vidusskolā un uzrādot atestātu ar ļoti labām atzīmēm, viņa šai skolā tika uzņemta. "Tā bija milzīga veiksmē, kas ietekmēja visu turpmāko dzīvi," tā Anita. Ne vien prestiža skola (toreiz gan

par tādu prestižu daudz nedomāja), bet arī ļoti draudzīga klase un nopietna pieeja mācību procesam. Vēl šodien sarunu līmenī komunikācija vācu valodā nesagādā grūtības, bet sacerējumi parasti saņēma augstāko vērtējumu. 1975. gadā, kad skolas gaitas bija aiz muguras, atkal iejaucās nejaušība (bet varbūt likumsakarība?) – neizskaidrojamu jūtu vadīta, absolvente devās uz Latvijas Valsts universitātes (tagad Latvijas Universitāte) Filoloģijas fakultāti Visvalža ielā. Acis iekrita fakultātes Žurnālistikas nodaļā. Bez prakses tur klātienē nodaļā neuzņēma, tāpēc studijas tika uzsāktas neklātienē. Jau pirmajā mācību gadā ar kursa biedra palīdzību Anita atrada darbu žurnālā "Dadzis", arī amats kā jau iesācējai – mašīnrakstītāja. Šo māku jaunā darbiniece bija apguvusi vidusskolas gados, jo tolaik tā saucamā profesionālā orientācija paredzēja, ka vidusskolniekiem mācību gaitā jāapgūst kāda profesija – pārdevēja, pavāra, medmāsas, stenogrāfistes... Anitai tā bija mašīnrakstīšana. Sekoja ceļš uz augšu pa karjeras kāpnēm – vēstulju nodaļas vadītāja un atbildīgā sekretāre. Jau kopš 1991. gada žurnāliste darbā sāka izmantot datoru, kas tolaik daudziem vēl nebija pazīstams, bet "Dadzis" to bija sagādājis. Ieņemt padomju preses izdevumos augstus amatus bez piederības komunistiskajai partijai bija gandrīz neiespējami. Atkal dažādu laimīgu apstākļu sakritība, un Anita tā arī nekad neklūva par PSKP biedri. Studijas Latvijas Valsts universitātē turpinājās no 1975. līdz 1981. gadam, bet darbs "Dadzī" līdz 1993. gadam. 1985. gadā Anitu uzņēma Latvijas Žurnālistu savienībā, kas tai laikā bija profesionalitātes rādītājs.



Vēl būdama tehniska darba darītāja, viņa sāka likt lietā savu žurnālistes talantu, par ko saņēma gan uzslavas, gan arī kāda pieredzējuša kolēģa aizrādījumu – ko tā mašīnrakstītāja atļaujas! Ne vien studijas un pirmā darba vieta, bet arī īpaši nozīmīgas pārmaiņas personīgajā dzīvē raksturo šos gadus. Mammas darba vietā sāka strādāt jauns, tikko no armijas atgriezies slaidis, izskatīgs puisis vārdā Āris. 1977. gada 11. jūnijā Āra Freiberga krustvecāku mājā tika svinētas kāzas. Jaunās ģimenes reģistrācija notika Ķekavas dzimtsarakstu nodaļā, bet pēc tam divdesmitgadīgā Anita un divdesmit četrus gadus vecais Āris ar visiem simt svinību viesiem devās uz Katlakalna baznīcu, kas ir Rīgas 18. gadsimta arhitektūras lepnums – apaļas formas dievnams, celts 1794. gadā pēc Kristofa Hāberlanda projekta. Jaunos salaulāja mācītājs Roberts Feldmanis (1910–2002, viens no ievērojamākajiem 20. gadsimta evaņģēliski luteriskās baznīcas darbiniekiem, jaunās teologu maiņas audzinātājs, Triju Zvaigžņu ordeņa virsnieks (no šī titula gan viņš atteicās). Viņš kristījies, iesvētījis un laulājis daudzus Anitas dzimtai piederīgos, arī Anita iesvētības mācību apguva pie viņa). Bija ļaudis, kuri brīdināja, ka tāds padomju jauniešu *izgājiens* bez sekām nevar palikt, bet palika, un jaunie bez liekām problēmām sāka kopējo dzīves ceļu. 1978. gadā piedzima meita Dace, 1980. gadā ģimenei pievienojās meita Līga. Ģimene, studijas, darbs un vēl māja. Jaunie savā īpašumā saņēma puspabeigtu celtni, kurā būvdarbi nu bija pašiem jāpabeidz. Dzīve tajā sākās 1981. gadā.



Anita un Āris kāzu dienā 1977. gada 11. jūnijā.



Lietuvas žurnāla "Mūsu Jūra" redaktore Zita Telakkelpšaite, Gints Šimanis, Anita Freiberga un Āris Freibergs transporta un loģistikas izstādē Leipcīgā.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Intervija ar Ministru prezidentu Māri Gaili.



Kopā ar Ģertrūdi Aņiņu.



"Latvijas kuģniecības" biznesa partneru tikšanās reizē 1995. gadā kopā ar Pēteri Avotiņu un Gintu Šimani.



Intervija ar Ministru prezidentu Ivaru Godmani.

Atjaunojoties neatkarīgai Latvijas valstij, daudziem preses izdevumiem sākās grūti laiki, tai skaitā arī Preses nama 17. stāva iemītniekam žurnālam "Dadzis". Un atkal dzīves nejaušība – tai pašā stāvā, kur "Dadzis", tikai otrā pusē mājvieta bija avīzei "Jūras Vēstis". 1993. gadā laikrakstā sāka strādāt jauns galvenais redaktors Gints Šimanis. Savā komandā viņš aicināja arī Anitu Freibergu, kurai jūrnieceības tematika bija tuva un pazīstama no bērnības. No 1993. līdz 1998. gadam viņa bija avīzes atbildīgā sekretāre, tad galvenā redaktora vietniece un SIA "Jūras vēstis" izpilddirektore.

Avīzes sagatavošanā savu roku regulāri pielika arī Āris. Viņa fotogrāfijas atrodamas daudzos izdevumos par kuģniecības tematiku. Tā nu Freibergi automašīnā no Ķekavas uz darbu parasti devās abi. 2003. gadā Anita nokārtoja auto vadīšanas eksāmenu, un to izdarīja ne tikai "papīra dēļ". Nu reizēs, kad Ārim tikai kā šoferim būtu jāveic ceļš uz centru, lai aizvestu sievu, šoferēja Anita pati un turpina to darīt joprojām.

Jūrnieceības jautājumos mūsu ceļi krustojās 1993. gadā, bet pirmā nopietnākā darba saskare bija, veidojot enciklopēdiju "Latvijas jūrnieceības vēsture 1950–2000", kad palūdzu viņu veidot šķirkļus par Rīgas brīvostu, Rīgas tirdzniecības ostu, SIA "Magnāts", SIA "Jaunmīlgrāvja osta", SIA "Krievu salas termināls", SIA "Rīgas jūras osta "Voleri"", Rīgas jūras zvejas ostu, SIA "Hanza", akciju sabiedrību "Latvijas Jūras medicīnas centrs", vairākiem ostas darbiniekiem un vēl citus. Jau tai



laikā pārliecinājos par viņas prasmi ne vien pētīt jautājumus un par tiem rakstīt, bet arī veidot domubiedru grupu kopējo darbu realizācijai. Šo cilvēku palīdzību Anita neliedza arī man, sagatavojot enciklopēdiju, un par tās redaktori kļuva Valda Rūtiņa, par datorgrafiki Kaspars Vēveris, tulkotāju Žanna Ezīte. Tā kā Anita dzīvo Ķekavā, Valda Ķengaragā, bet Kaspars Čiekurkalnā, viņi sevi nosaukuši par “Bermudu trijstūri”. Joprojām nav iedomājams neviens Freibergas veidots izdevums, kurā savā vieta neatrastos visiem “Bermudu trijstūra” locekļiem. Savulaik tādi bija žurnāls “Porti i Transport Latvii”, žurnāls “Jūras Vēstis”, Rīgas brīvostas gadagrāmata, bet kopš 2013. gada arī Latvijas Jūras administrācijas žurnāls “Jūrnieks”, kur Anita ir redaktore.



Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ārgalis un grāmatas “RĪGAS OSTA 1990 – 2005” autore Anita Freiberga.

Darbā gadījušies arī kuriozi, piemēram, kādā rakstā par valstī godājamu tālbraucēju kapteini un jūrniecības darbinieku Staņislavu Šmulānu neizskaidrojamu iemeslu dēļ slavenajam jūrniekam bija ielavījies cits priekšvārds – Jāzeps. Kļuva pamanīta tikai tad, kad raksts jau bija nodrukāts. Anita ar drebošu sirdi devusies pie Staņislava, lai pirmā paziņotu par misēkli. Šmulāns tikai pasmaidījis un teicis, ka nu viņam būs jauna krustmāte, un kopš tā laika viņš raksta autori tā arī uzrunā.

Darbā gadījušies arī kuriozi, piemēram, kādā rakstā par valstī godājamu tālbraucēju kapteini un jūrniecības darbinieku Staņislavu Šmulānu neizskaidrojamu iemeslu dēļ slavenajam jūrniekam bija ielavījies cits priekšvārds – Jāzeps. Kļuva pamanīta tikai tad, kad raksts jau bija nodrukāts. Anita ar drebošu sirdi devusies pie Staņislava, lai pirmā paziņotu par misēkli. Šmulāns tikai pasmaidījis un teicis, ka nu viņam būs jauna krustmāte, un kopš tā laika viņš raksta autori tā arī uzrunā.

Manuprāt, Anitai īpaši nozīmīgi ir darbi par Rīgas vārtiem – ostu. Tai veltīti daudzi raksti, intervijas, šķirkļi enciklopēdijā un 2005. gadā izdotā 130 lappušu biezā grāmata “RĪGAS OSTA 1990 – 2005”. Tās pēcvārdā autore raksta: “Rīgas ostas pēdējos piecpadsmit gadus uzlikt uz papīra nūdien nebija ne maz tik viegli, taču interesanti gan. Un, lai arī šim darbam pielikts punkts, patiesībā punkts ir jauna stāsta sākums, osta dzīvo un strādā, un gribētos ticēt, ka mēs visi ļoti vēlamies, lai ostai būtu ne tikai bagāta pagātne, bet arī vēl bagātāka nākotne.” Pagājuši vairāk nekā 10 gadu, un Freiberga turpina sekot norisēm ostā, par tām runājot ne tikai Latvijas jūrniecības gadagrāmatās, bet arī citās publikācijās.

Anita Freiberga ir Latvijas Jūrniecības savienības biedre, un savienības ikgadējais izdevums “Latvijas jūrniecības gadagrāmata”, manuprāt, ieņem īpašu vietu Anitas dzīvē. Tās pirmsākumi meklējami Latvijas brīvvalsts laikā, kad Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola no 1925. līdz 1931. gadam izdeva



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

Kuģniecības gadagrāmatas piecus laidienus. 1972. gadā, sākot strādāt Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, man (tolaik stipri nezinošai) viens no galvenajiem izziņas avotiem par jūrniecību bija tieši šie izdevumi. Atjaunojoties Latvijas valstiskumam, aktuāla kļuva ar jūru saistītas gadagrāmatas sagatavošana un izdošana. Mērķis tika sasniegts, un pirmais Latvijas Jūrniecības vēstures kopas izdevums bija "Latvijas jūrniecības gadagrāmata 1989/1990". Manuprāt, tas ir viens no retajiem (vai pat vienīgais) neatkarīgās valsts ikgadējiem izdevumiem, kura iznākšana pārsniegusi gadsimta ceturkšņa robežu. Četrus pirmo laidienus ko-



Kopā ar Gintu kādā no laikraksta "Jūras Vēstis" svinību reizēm.

pējais lappušu skaits sasniedza 800 (katrā ap 200 lappusēm). Tajās īpaša uzmanība bija pievērsta vēstures tematikai, Latvijas brīvvalsts gados publicēto rakstu pārpublicējumiem, jūrnieku dzejai, dziesmām u.c. 1994. gadā izdošanu pārņēma Latvijas Jūrniecības savienība, un šajā darbā iesaistījās arī Anita Freiberga, kura ne vien piedalījās grāmatas veidošanā, bet, laikam ritot, kļuva par galveno "toņa noteicēju" – sastādītāju, atbildīgo redaktori, daudzu rakstu autori. Viena no

viņas pirmajām intervijām šajā izdevumā bija saruna ar toreizējo Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāju Miķeli Elsbergu. Tai autore gatavojās ļoti rūpīgi un bija stipri satraukusies: "Ierados uz tikšanos galīgi bāla." Bailes bijušas veltīgas, jo tālbraucējs kapteinis ļoti labdabīgi izturējies pret žurnālisti. Turpmākajās gadagrāmatās ir neskaitāmas viņas intervijas ar ļoti dažādiem cilvēkiem. Var tikai apbrīnot jubilāres prasmi strādāt ar intervējamo, viņas spēju atrast cilvēkus, prast viņus uzklaustīt. Par Anitu mēdz teikt, ka no viņas pildspalvas tinte pati plūst.

Pēc Anitas stāšanās pie darba gadagrāmata no pārsvarā vēsturisku rakstu krājuma pārvērtās par valsts jūras transporta (tirdzniecības un zvejas kuģi, cilvēki, organizācijas, remonta bāzes, kara flote, izglītības iestādes) galveno problēmu un notikumu atspoguļotāju, protams, neaizmirstot arī vēsturi.

Pieauga ne vien grāmatas apjoms (katra ap 500 lpp.), bet arī aplūkojamo tematu loks, izpētes pamatīgums, parādījās interesi raisoši, drosmīgi problēmraksti, vēsturiskas izziņas, nodaļu ievadi. Kopš tā laika dienasgaismu ieraudzījušas 20 gadagrāmatas (no kopā iznākušajām 24), to kopējais lappušu skaits pārsniedz 8000, tajās publicēti vairāk nekā 2000 materiālu. Laiki mainās, darbā iesaistās citi cilvēki, ar citiem uzskatiem, nopietnas pozīcijas ieņem globālais tīmeklis (tā vietnēs par



kuģiem un jūrniekiem, jūrniecības organizācijām bieži izmantoti dati no gadagrāmatas), bet tas, kas izdarīts, ir kuģniecības vēstures un mūsdienu notikumu zelta fonds, un paveikusi to ir Anita. 2013. gada Jūrniecības gadagrāmatā rakstīts: "... Kamēr Anita raksta un Antons (domāts A. Vjaters, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs) gādā naudu, droši varam teikt – Latvijas jūrniecības gadagrāmata bija, ir un būs." Pašlaik gan iespējamās lielas pārmaiņas Latvijas Jūrniecības savienībā, kura savus pirms ceturtdaļgadsimta izvirzītos uzdevumus pārsvārā ir izpildījusi. Kādu ceļu izvēlēsies daudz pieredzējuši kuģinieku organizācija? Lai kā arī turpmāk risināsies notikumi, izdarītais nepazudīs, un cerams, ka pēc gadiem jauni jūrniecības vēstures pētnieki savas darba gaitas sāks ar Latvijas jūrniecības gadagrāmatas studēšanu un būs pateicīgi cilvēkiem, kas pēc labākās sirdsapziņas darbojās tās izveidē, un pirmkārt, protams, Anitai Freibergai.

Lai rakstītu un sagatavotu publikācijas, nepieciešams nemitīgi pētīt un būt notikumu dalībnieci – kontaktēties ar cilvēkiem, regulāri piedalīties dažādās sēdēs, konferencēs, formālās un neformālās sanāksmēs un apspriedēs. Nu jau bagātīgā žurnālistes pieredze ļauj izdarīt secinājumu, ka nezinošs vai pēc sensācijām kārs rakstītājs jebkuru netīši vai tišuprāt var "pataisīt par muļķi". Apskauzama ir arī Anitas prasme uzrunāt lielākas vai mazākas auditorijas – interesants saturs, lieliska māka pasniegt materiālu, laba valoda bez liekvārdības, viņā ir interesanti klausīties.

Dzīve rit uz priekšu, arī pēc jubilejas viss turpinās. Pašu celtajā mājā abi Freibergi palikuši divatā, abas meitas ir ieguvušas labu izglītību – Dace ir advokāte, Līga pedagoģe, un nodibinājušas savas ģimenes. Tas gan nenožīmē, ka Ķekavas



Kopā ar Gintu intervijā pie satiksmes ministra Andra Gūtmaņa.



Mikēlis Elsbergs, Anita Freiberga un Gints
Šīmanis pie lasītājiem Salacgrīvā.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



mājā valdītu klusums. Ļoti bieži pie vecmāmiņas un vectētiņa “dzīvojas” četri mazbērni (katrai meitai ir divas atvases): mazmeitas Linda (12 gadi) un Paula (5), mazdēli Ernests un Roberts (abiem 7 gadi). Arī ar znotiem esot veicies. Bieži jubilejās pulcējas tuvākie radnieki, kuru kuplajā saimē ir vairāki desmiti. Teicu, ka dzimšanas un vārda dienās pie viņas ierodas tik daudz cilvēku, kā citiem uz kāzām, un, lai celtu ko galdā, jāpieliek lielas pūles. Anita atzinās, ka viņai patīk gatavot un pamatīgi pacienāt viesus. Šī māka mantota no saimes iepriekšējo paaudžu sievietēm,

īpaši vīra omammas, kura bieži kā saimniece klājusi galdus dažādos godos. Jubilejās labprāt tiek izmēģināti jauni ēdieni, bet bieži patīk atgriezties pie pārbaudītām vērtībām. Par savu meistarstiķi viņa min īpaši pagatavotus gaļas rullīšus ar sīpoliem. Arī pēc tortēm nav jādodas uz kafejnīcu, tās top turpat Ķekavas mājā.

Saspringtajā darba ritmā brīvu brīžu paliek maz, bet, ja tādi ir, patīk palasīt kādu grāmatu (tas var būt arī detektīvs), apmeklēt teātra izrādi, paskatīties TV ekrānā intervijas ar interesantiem cilvēkiem. Atrodas laiks arī dzimtajam Katlakalnam, tā vēsturei. Anita ir Katlakalna baznīcas draudzes padomes locekle. 2014. gadā dienasgaismu ieraudzīja viņas sagatavotā un augstu novērtējumu guvusī grāmata – svētku izdevums, kas veltīts luterāņu dievnama divsimt divdesmitajai gadadienai.

Anita ir apbrīnojams cilvēks. Ilgajā mūsu pazišanās laikā ne reizi neesmu dzirdējusi, ka viņa paceltu balsi, apvainotu kādu vai nicīgi izteiktos par kādu līdzcilvēku. Prasme “pievaldīt mēli” un neuzskatīt, ka ir tikai viens pareizs viedoklis – savējais, piemīt ne katram (diemžēl arī es ar to ne vienmēr varu lepoties). Anitu raksturo latviska stabilitāte. Viņas paņiņu loks ir plašs, bet īsta draudzene tikai viena – no skolas laikiem.

Piedod Anita, ka raksts nav veltīts šodienas jurniecības peripetijām, bet šoreiz gribēju runāt par Tevi.

Vairāku mūsu sarunu nobeigumā Anita Freiberga teica: “Esmu laimīga, ka viss ir bijis tā, kā ir bijis, un tas noticis ar mani.” Lai arī turpmāk šie vārdi pavada Tavu dzīvi!■

Ilze Bernsone,

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja

zinātniskā līdzstrādniece un nodaļas vadītāja (1972–2015),

Latvijas jurniecības gadagrāmatas redaklēģijas locekle (1989–2015)



KOMPĀNIJA AR POZITĪVU REDZĒJUMU

AS “Tallink Latvija” 2016. gads bijis īpašs. Pirmkārt, apritēja 10 gadu, kopš “Tallink” sākusi darbu Latvijā. Otrkārt, pēc ilgākas prombūtnes linijā Rīga – Stokholmu atgriezies kuģis “Romantika”, līdz ar to no Rīgas ostas “Tallink” prāmji atkal atiet katru dienu.

Kaut gan “Tallink Grupp” ir Igaunijas kompānija, gan uz tās kuģiem, gan krastā strādā ļoti daudz Latvijas cilvēku, kuri ar pārliecību “Tallink” sauc par savu kompāniju. Tādēļ šoreiz saruna ar dažiem no viņiem. Ar cilvēkiem, kuri ikdienā rūpējas par to, lai pasažieri uz kuģiem justos labi un droši, lai kruīzs uz Stokholmu sagādātu tikai patīkamas atmiņas un gribētos atgriezties.

Par katru uzņēmumu vislabāk liecina cilvēki, kas tur strādā. Varbūt pat ne tik daudz tas, ko viņi saka, bet gan viņu attieksme. “Tallink” cilvēki ir dažādi, taču, sarunājoties ar viņiem, nevar nejust, ka attieksme gan pret darbu, gan apkārtējiem cilvēkiem ir ļoti pozitīva. Tas rada pārliecību, ka arī “Tallink” noteikti ir kompānija ar pozitīvu redzējumu.

PASAŽIERI – TĀ IR ATBILDĪBA

Juris Lēmanis, kapteiņa otrais palīgs, darba gaitas uz “Tallink” kuģiem sācis, strādādams par matrozi.

“Pēc devītās klases aizgāju mācīties uz Liepājas jūrskolu un savu izvēli kļūt par jūrnieku nekad neesmu nožēlojis. “Tallink” gan nebija mana pirmā darba vieta, strādāt sāku uz kravas kuģa, bet, pārnākot darbā “Tallink”, pavērās karjeras iespējas, varēju mācīties un kļūt par kuģa virsnieku. Tagad kārtoju dokumentus, lai kļūtu par kapteiņa vecāko palīgu. Process nav ātrs, taču visam savs laiks. Var gadīties, ka pienāks laiks arī kļūt par kapteini. Mācībām darbs uz “Tallink” kuģiem ir ļoti izdevīgs – ik pēc divām darba nedēļām divas nedēļas krastā, un, ja arī darba laikā, kad kuģis atrodas Rīgas ostā, ir kaut kas jānokārto, to var izdarīt,” stāsta Juris.

Gandrīz desmit gados, ko Juris nostrādājis “Tallink”, viņš paguvus iepazīt vairākus kuģus, sākot ar “Regina Baltika” un “Festival”, kur strādājis par matrozi, pēc tam uz prāmja “Romantika” jau par kapteiņa trešo palīgu, tad uz “Isabelle” par otro palīgu un nu atkal uz “Romantika”.

“Būtu vajadzīgs kāds ļoti nopietns iemesls, lai izlemtu pāriet darbā citā kompānijā. Šeit ir ļoti labi darba apstākļi, labs nodrošinājums ar visu nepieciešamo, labi sadzīves apstākļi un ēdināšana, un, kas pats svarīgākais, te ir lielisks kolektīvs, ļoti draudzīgs. Lielākā daļa virsnieku ir igauņi, taču mums



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Juris Lēmanis.

jau tās mentalitātes līdzīgas, sastrādāties ir viegli, nekādas problēmas nerodas,” vērtē Juris.

Tā kā Jurim ir pieredze darbā gan uz kravas, gan pasažieru kuģiem, viņš var salīdzināt. “Protams, par pasažieriem ir nesalīdzināmi lielāka atbildība nekā par kravu, lai cik vērtīga tā būtu. Gribas jau arī, lai cilvēki paliktu apmierināti. Baltijas jūra ir vētraina, gadās, ka kuģi stipri šūpo. Dabai neko nepadarīsi. Pasažieri pēc tam saka, ka bija briesmīga vētra, taču patiesībā līdz tai robežai, kad būtu jāsāk uztraukties par kuģa un cilvēku drošību,

ir bijis vēl bezgala tālu. Lai nu kā, ja darbs patiek, tad nekas nav neizdarāms.”

Uz “Tallink” kuģiem un krastā strādājošajiem regulāri tiek organizēti kursi un mācības par dažādiem tematiem: kā saprasties ar klientiem, kā risināt konfliktus, kā rīkoties sarežģītās situācijās. Paši *tallinkieši* to dēvē par “Travel Experience”. Juris ir viens no treneriem, kas vada šādas nodarbības. Arī tas ir papildu darbs paralēli tiešajam darbam un mācībām. “Taču paliek laiks arī atpūtai, saunai, sporta zālei. Stūrmanim jau darbs patiesībā ir samērā mazkustīgs, tādēļ kārtīga izkustēšanās nepieciešama. Stokholmā ir jūrnieku klubs, tam blakus futbola centrs jūrniekiem, ja ir laiks, tur noteikti aizejam un sportojam,” piebilst virsnieks.

Mājās tēti gaida ģimene – sieva un divi dēli. “Mans darba grafiks – divas nedēļas jūrā, divas mājās – ir ideāls arī ģimenei. Kamēr esmu mājās, nav laika strīdiem, bet, kamēr esmu jūrā, paspējam sailgoties! Ģimene arī reizēm brauc kruīzos. Puikas ir braukuši ar visiem kuģiem, uz kuriem esmu strādājis. Vēl jau tās domas mainās nepārtraukti, taču bieži vien saka, ka būšot jūrnieki. Es dzīvoju Saldū, pašlaik remontēju, varētu pat teikt, ka renovēju vecu dzīvojamo māju, tas ir mans vaļasprieks un reizē atpūta,” stāsta Juris.

Uz jautājumu, vai šajos desmit gados ir bijuši arī nepatīkami atgadījumi vai sarežģījumi darbā, Juris atbild īsi – prātā paliekot tikai pozitīvie notikumi un piedzīvojumi.



RADĪSIM NOSKAŅOJUMU!

Andželika Skābarde uz "Tallink Latvija" kuģiem strādā jau gandrīz desmit gadus un par savu darba vietu saka, ka tā esot visskaistākā vieta uz kuģa, kurai vienkārši nevarot paiet garām, – kuģa parfimērijas veikals!

"Pirms tam es strādāju par administratori skaistumkopšanas salonā. Kad Latvijā ienāca "Tallink" un sāka meklēt darbiniekus, mana meita ar draugiem sadomāja pieteikties. Es teicu, ka arī gribu! Rakstīsim iesniegumus kopā! Nu jau meita ir apprecējusies, dzīvo Norvēģijā, bet es joprojām strādāju uz kuģa un uzskatu, ka man ir vienkārši fantastisks darbs. Daudzus pasažierus jau pazīstu, jo viņi brauc atkal un atkal, un cilvēki ir priecīgi, ja viņus atceras. Man nav svarīgi par katru cenu kaut ko pārdot, ir svarīgi, lai cilvēks patiešām būtu apmierināts un priecīgs. Atnāk vīrietis un saka, ka esot nopircis to, ko es ieteicu, un sievair tas ļoti patīcis. Tad man ir milzīgs gandarījums, tad zinu, ka esmu īstajā vietā," saka Andželika.

Andželika tāpat kā lielākā daļa cilvēku no "Tallink" kuģu apkalpēm divas nedēļas strādā un pēc tam divas atpūšas. "Taču es nekad nesaku, ka divas nedēļas esmu prom no mājām. Manas mājas ir tur, kur esmu un kur jūtos labi! Parastā parfimērijas veikalā ir savādāk, tur cilvēks ieiet, izvēlas, nopērk. Pie mums nāk vairākkārt visa brauciena laikā, kaut ko ievēro, izmēģina, tad aiziet un pārdomā un nāk atkal. Bieži vien cilvēki atnāk satraukti, varbūt iznācis kavēties pa ceļam uz ostu, varbūt kādas citas problēmas. Tad es saku: iesim, radīsim noskaņojumu! Es palīdzu sievietei uzkrāšoties, iesaku, kas viņai der un kas piestāv, viņa paskatās spogulī un brīnās, vai tiešām tā ir viņa?! Citreiz sieviete ienāk veikalā un saka, ka neko nepirkšot, tikai paskatīšoties. Protams, tā taču ir jūsu izvēle! Bet es parādu, izstāstu, kas būtu piemērots, un tad viņa aiziet pie kases un saka, ka rakstīšot par mani sūdzību, manis dēļ tagad tik daudz naudas jātērē! Saku, ka viss jau nav jāpērk! Jā, bet viņai to visu vajagot!" smejas Andželika.

Nereti gadoties arī tā, ka atnāk uz veikalu pāris, visu izpēta, izstaigā, bet pēc tam atnāk vīrs viens pats un saka, ka gribot nopirkt sieviņai dāvanu, bet tikai tā, lai viņa to nepamana. Vēl pēc brīža atnāk sieva un saka, ka gribot nopirkt vīram dāvanu, kamēr viņš neredz, lai būtu pārsteigums!

"Agrāk īpaši jau lauku cilvēkiem aizbraukt uz ārzemēm šķita kaut kas neiespējams. Kaut Zviedrija tepat blakus, tā šķita kā tāls sapnis, ja nu vienīgi televizorā redzēta. Bet "Tallink" prāmji to ir padarījuši sasniedzamu. Daudzi cilvēki tiešām ar prāmi pirmo reizi dodas uz ārzemēm. Reiz brauca māte, meita un mazmeita. Māte staigā, skatās. Viņa jau neko nepirkšot, ko tad pensionārs var atļauties! Bet vai drīkst tikai paskatīties? Nu, protams! Vakarā redzu – viņa atkal staigā un skatās. Prasu, kāda bija diena. Fantastiska, viss šis brauciens, Stokholma, viss tik skaisti! Man ir krēmu, smaržu paraudziņi, paskatos, kas viņai derētu, dodu un saku, ka tas atmiņai par šo braucienu. Sieviete gandrīz sāka raudāt."



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD



Andželika Skābarde.

Andželika atzīst, ka milzīga nozīme ir kursiem, ko “Tallink” regulāri organizē saviem darbiniekiem. “Pirmkārt jau mums māca, kā risināt problēmas, kā rīkoties konkrētā situācijā, gandrīz tādi kā psiholoģijas kursi. Mums arī stāsta, kas ir jauns katrā sezonā, kas ir topā, mēs to vienmēr varam cilvēkiem pastāstīt un ieteikt. Arī zviedru valodu mums māca. Zviedri ir ļoti priecīgi, ja runā viņu valodā, uzreiz rodas kontakts. Dažādu tautību cilvēki ir atšķirīgi. Latvieši nereti uz veikalu atnāk kā uz muzeju, visu apskata, izpēta. Zviedri, protams, pērk vairāk, bet arī viņi nav visi vienādi, vieni pērk, neskaitot naudu, citi meklē, kas ir izdevīgāks. Gadās, ka cilvēks ir redzējis reklāmu un dodas ceļojumā, lai nopirktu vienu konkrētu lietu. Janvārī, februārī, piemēram, kuģa veikalos ir *Super Sale*, tad iepirkties ir vēl izdevīgāk, daudzām labām precēm atlaides līdz pat 50%, un ir cilvēki, kuri speciāli tad brauc.”

Andželika augstu vērtē kompānijas vadības attieksmi pret darbiniekiem. “Menedžeri vienmēr jautā, ko mēs varam ieteikt, kā būtu labāk. Mēs redzam, ka mūsu domas tiek ņemtas vērā, un tas cilvēkam ir ļoti svarīgi, lai viņš nejustos tikai kā skrūvīte lielā mehānismā, lai viņš justos novērtēts! Mums nerada lieku stresu: jā, darba ir daudz, bet tu pats vari visu saplānot, ar tevi neapietas kā ar mazu bērnu. Un mums tiek nodrošināts viss, kas vajadzīgs produktīvam darbam.”

Strādājot uz kuģa, ir jāreķinās arī ar grūtībām, ar vētrām, lieliem viļņiem. Andželika bilst, ka pie visa varot pierast. Turklāt vētru laiks, kopā sarēķinot, sanāk labi ja divas trīs nedēļas pa visu gadu. Protams, pēc intensīva darba ir arī



nogurums. Kad pienāk divas atpūtas nedēļas, pirmās dienas gribas veltīt tikai sev, lai atjaunotu spēkus. Andželika labprāt pastāsta, ka viņas ģimenei pieder vasarnīca un dārzs, tieši darbs dārzā, klusumā, saskare ar dabu esot vislabākā atpūta.

Andželika uzskata: ja darbā piesakās jauns cilvēks, tad galvenais, lai viņš milētu cilvēkus un būtu gatavs strādāt no sirds. "Un lai būtu godīgs! Svarīgi ir visu laiku iejusties klienta ādā – tavai attieksmei pret cilvēku ir jābūt tieši tāda, kādu tu gribētu saņemt pret sevi. Mēs esam ļoti dažādi, bet, ja darām kopīgu darbu, mums ir jābūt vienotai komandai. Jāatceras, ka noskaņojums ir atkarīgs no katra. Jāuzvedas tā, lai būtu komfortabli strādāt gan pašam, gan pārējiem. Es uzskatu, ka mums ir lielisks kolektīvs!" ar pārliecību saka Andželika Skābarde.

MAN PATĪK PARUNĀT AR CILVĒKIEM!

Jānis Zeps, restorāna administrators, uz "Tallink" kuģiem strādā jau kopš kompānijas ienākšanas Latvijā.

"Es esmu no Jēkabpils, tātad var teikt, ka no provinces. Deviņdesmitajos gados darbs uz pasažieru kuģiem vispār šķita kaut kas nebijis, romantisks un ļoti aizraujošs. Mans pirmais kuģis bija "Ruši". Tas bija īsts juku laiks – algas nemaksāja, kuģi arestēja, es īsti nesapratu, kas notiek. Pēc tam nonācu uz "Baltic Kristina", tā arī bija mana istā dzīves skola. Gadījās piedzīvot pavisam reālu trauksmi, kad tika izsists kuģa iluminators un applūda otrais stāvs. Pēc tam es pavisam citādi sāku skatīties uz visiem drošības pasākumiem, mācībām, mācību trauksmēm. Līdz tam nešķita, ka tas viss ir nopietni ņemams. "Tallink" nonācu jau ar pamatzināšanām un elementāru apjausmu, kas ir kuģis," atceras Jānis.



Jānis Zeps.

Kompāniju "Tallink", kurā drīz būs nostrādāti vienpadsmit gadi, Jānis raksturo īsi – stabila darba vieta, labs atalgojums, sociālās garantijas, mācības un semināri, tātad rūpes par saviem cilvēkiem.

Jānis ir studējis komunikāciju zinātni Latvijas Universitātē, paralēli apguvis zviedru valodu, sarunāties varot brīvi. "Radās iespēja braukt strādāt uz Zviedriju. Tomēr ātri vien sapratu, ka tur, ārzemēs, mūs neviens ar atplestām



rokām negaida. Es vismaz tur nekad nejostos kā mājās. Ar darbu jau ir tā – vai nu tev tas patīk, un tad viss ir kārtībā, vai nepatīk. Man mans darbs noteikti patīk. Man ļoti patīk strādāt ar cilvēkiem. Ir tādi, kurus es jau pazīstu, viņi bieži brauc, šķiet pat tādi kā savējie. Man arī patīk, ka varu izmantot savas zviedru valodas zināšanas, un zviedri to ļoti novērtē. Ir jau cilvēki, kas saka: tev gan jauka dzīve, visu laiku tikai uz klāja sauļojies! Pirms kļuva par restorāna administratoru, biju viesmīlis, un viesmīļa darbs ir ļoti smags. Gan fiziski smags, gan arī jābūt labam psihologam. Administrators vairāk visu pārrauga, sagaida viesus, bet, ja gadās problēmas, tad tās man ir jārisina, tam jābūt gatavam visu laiku,” skaidro Jānis.

“Man ļoti patīk ar cilvēkiem parunāt, uzzināt, kas viņus interesē, kas patīk. Brauc grupas ar konkrētu mērķi. Piemēram, opermīļi. Viņiem jau ir savs maršruts – Rīgas opera un Rundāles pils. Bet nevar taču visu laiku braukt un skatīties vienu un to pašu. Es viņiem pastāstu par Cēsīm, Siguldu, vēl citām vietām, un viņi pēc tam ir ļoti priecīgi. Stokholmā arī esmu dzīvojis, kursos mācoties, tāpēc varu ieteikt, ko Stokholmā apskatīties. Ja jau būtu uz mutes kritis, tad nebūtu studējis komunikāciju!”

Jānis atzīst, ka viņa darbā milzīga nozīme ir kolektīvam. “Ja varam sastrādāties, tad tas ir vienkārši super! Tad gan noskaņojums labs, gan darbs veicas. Neapgalvošu, ka mums būtu ģimeniskas attiecības, nē, mēs esam ļoti labi kolēģi! Uz kuģa strādā daudz cilvēku no lauku rajoniem. Alga ir pat ļoti konkurētspējīga, sevišķi jau cilvēkiem no provinces. Un arī tas ir labi, ka divas nedēļas ir brīvas. Divas strādā – divas brīvas, nav jādomā par braukāšanu uz darbu katru dienu. Es darbu varu apvienot ar lietām, kas mani interesē. Es vadu biedrību “Jēkabpils mantojums”, mēs nodarbojamies ar kultūrvēsturiskiem pētījumiem, ir dažādi projekti, pie kuriem strādājam, organizējam pasākumus. Es to nevarētu pilnvērtīgi darīt, ja brīvas būtu tikai stundas vakarā pēc darba. Vēl arī pa kādam rakstam vietējai avīzei uzrakstu, lai žurnālista iemaņas nezaudētu.”

Vēl viena Jāņa aizraušanās ir ceļošana. “Mēģinu ieplānot vismaz divas reizes gadā kaut kur paceļot. Man noteikti vajag tādus ceļojumus, kur varu redzēt un uzzināt kaut ko jaunu. Es nevarētu pavadīt laiku, gulšņājot Turcijas pludmalēs. Arī komforts man nepavisam nav svarīgs, ja ir kur izgulēties un nomazgāties, tad viss kārtībā. Lai tikai būtu interesanti! Tagad tuvākajos plānos ir ceļojums uz Portugāli. Esmu sīki un smalki izdomājis, kur gribu aizbraukt un ko redzēt. Tas, ko esi redzējis un piedzīvojis, tā ir lielākā bagātība, to neviens nevar atņemt.”

DARBS JŪRĀ IR KĀ INFEKCIJA

“Ja cilvēks ir strādājis jūrā, viņam parasti rodas tāda kā “jūras infekcija”. Tad ir ļoti grūti strādāt krastā, jūra velk atpakaļ. Es zinu, esmu to mēģinājis, un man noteikti ir vajadzīgs darbs jūrā,” saka **Andris Engers**, vecākais kruīza vadītājs.



Par kruīza vadītāju viņš esot kļuvis gluži nejauši, pat prātā neesot nācis, ka varētu strādāt šajā sfērā. "Mana kolēģe Elīna, ar kuru kopā strādāju "Rīgas jūras līnijā", bija sākusi strādāt uz "Tallink" prāmja, un nebija, kam viņu nomainīt. Viņa izmisīgi mēģināja kādu atrast un piezvanīja man. Es protestēju. Tu ko? Es ar mikrofonu? Uz skatuves? Nekad! Kompānijā "Rīgas jūras līnija" es biju viesnicu vadītājs. Taču Elīna pierunāja mani pamēģināt, un tā tas aizgāja. Maijā būs jau vienpadsmit gadu," stāsta Andris.

Sākot strādāt par kruīza vadītāju, Andris visu laiku meklējis un mēģinājis izdomāt, ko darbā var uzlabot, ko izdarīt interesantāk. Pēc diviem nostrādātiem gadiem šķitis, ka nu ir sasniegts līmenis, kad īsti vairs nav ko uzlabot. "Tad aizgāju krastā, bet jau pēc pusgada jutu, ka man tomēr vajag jūru, es nevaru strādāt astoņas stundas piecas dienas nedēļā. Aizgāju pie "Tallink Latvija" vadības un piedāvāju savu vīziju, ko un kā darīt, lai uzlabotu izklaides programmas uz kuģa. Mans ierosinājums atrada dzirdīgas ausis, un 2008. gadā es atgriezos "Tallink". Tagad esmu vecākais kruīza vadītājs un strādāju gan uz kuģa, gan arī krastā, meklējot ansambļus un šovu programmas, lai būtu interesanti, lai būtu tā, kā ir tikai pie mums. Pavasarī mums atkal būs Kubas programma. Mēs braucam uz Kubu, mums tur jau ir laba sadarbība ar viņu aģentūru, valsts aģentūru, mēs skatāmies visu, ko viņi piedāvā, un izvēlamies, ko mums vajag. Un tad mums uz kuģa ir patiešām īsti kubieši, nevis tikai grupa, kas tēlo kubiešus. Tas pats ir ar braziliešiem, ar afrikāņiem. Visi mūsu projekti ir ekskluzīvi, jo mēs paši meklējam, nevis izvēlamies to, ko piedāvā tirgū. Mūsu līnijā ir tādi priekšnesumi un šovi, kādi nav nekur citur," labprāt pastāsta Andris.



Andris Engers.

Pasažieriem nereti rodas priekšstats, ka kruīza vadītājam nūdien ir apskaužama dzīve – pāris reizes vakarā iziet ar mikrofonu uz skatuves, parunā, pajoko, un viss! Taču lielākā daļa darba ir pasažieru acīm neredzama. "Izklaides nodaļā vienlaikus mēdz būt ap trīsdesmit cilvēku, un kruīza vadītājs atbild par viņiem. Sākot jau ar visiem kuģošanas drošības jautājumiem – mācības, mācību trauksmes, treniņi, rīcība un katra pienākumi ārkārtas situācijās. Uz "Tallink" kuģiem



JŪRNIECĪBA – TOREIZ UN TAGAD

visi šie jautājumi ir ļoti sakārtoti. Tad visa apkalpošanas kultūra, ko drīkst un ko nedrīkst darīt, arī visa sadzīve. Taču tā ir tikai viena kruīza vadītāja darba daļa. Reāli darbs sākas divas stundas pirms kuģa atiešanas, bet beidzas ne ātrāk kā divos naktī, jo jāsakārto visas atskaites, jāsapatavojas nākamajai dienai. Daudz darba jāpaspēj paveikt pa dienu, pirms pasažieri sāk kāpt uz kuģa,” skaidro vecākais kruīza vadītājs.

“Man darbs sagādā prieku, un tas ir fantastiski! Darbs jūrā – tā ir tāda visu-ma sajūta, to nevar izskaidrot. No malas skatoties, varbūt šķiet, ka jūrā tu esi kā būrī – tikai tas metāla korpuss apkārt, un vairāk nekā. Bet patiesībā kuģis ir īpaša pasaule. Tā ir kā vesela valsts, ir sava noteikta kartība. Man krastā pietrūka lielās auditorijas un arī kontakta ar cilvēkiem, atgriezeniskās saites. Te, uz kuģa, tu strādā un jūti, vai tev ir izdevies cilvēkiem radīt fantastisku vakaru,” saka Andris.

Kruīza vadītāji, strādājot ar pasažieriem, ņem vērā nacionālās īpatnības. Pat darba stils tiek mainīts atbilstoši dominējošajai nacionalitātei. “Vienmēr jāatceras, ka joki, humors var tikt uztverti dažādi. Visu laiku ir jāpiedomā, lai vieniem ir smieklīgi, bet otri neapvainojas. Protams, ar latviešiem strādāt ir vieglāk. Ļoti atšķiras lietuviešu uztvere un komunikācija. Zviedri ir intravertāki, taču viņi novērtē to, kas viņu labā tiek darīts, viņi ir ļoti pateicīgi. Ir arī pavisam citas mentalitātes, piemēram, lai saprastos ar Āzijas klientiem, vispirms jāiekaro viņu uzticība. Mums ir viegli strādāt arī ar igauņiem, patiesībā viņu domāšana un uztvere ir līdzīga mūsējai, tas tā jau vēsturiski ir izveidojies.”

Kruīza vadītāji darba grafiku saskaņo atsevišķi, saka Andris. Visbiežāk iznākot aptuveni nedēļu strādāt un tikpat arī atpūsties. “Brīvajā laikā es daudz ceļoju. Katrs brauciens mani bagātina, es satieku jaunus cilvēkus, redzu kaut ko jaunu. Un tam nemaz nav obligāti jābūt tālam braucienam, reizēm pietiek aizbraukt uz Liepāju vai Daugavpili. Izdevīgas cenas uz dažādām tuvākām un tālākām vietām piedāvā arī aviokompānijas, vajag tikai sekot līdz piedāvājumam. Daudz baudu vietējo kultūras dzīvi – teātrus, koncertus, kino. Tiekos ar draugiem, dalos ar viņiem savā pieredzē. Kad esmu krastā, nav tādas reizes, kad pamostoties nezinātu, ko šodien darīšu!”

Sevi Andris dēvē par analizētāju. “Man ir viegli strādāt, ja ir skaidra loģika. Man neder – dari tā, jo tā vajag! Jau no bērnības man patikušas transporta un loģistikas lietas, kad biju mazs, spēlējos ar daudziem maziem vilcieniņiem, mazām mašīnītēm un kuģīšiem un zināju, ka mans darbs būs saistīts ar to visu. Tagad bieži domāju par transporta lietām Latvijā. Nu kāpēc mums viss ir tik ačgārni? Tajā pašā laikā mani ļoti satrauc Latvijas cilvēku attieksme pret savu valsti. Cik var gānīt valdību, valsts taču esam mēs paši! Nav tā, ka tie 100 cilvēku visu izlemj, viņi tikai lemj par kārtību, bet mums pašiem ir jābūt uzņēmīgiem un uzstājīgiem! Ir jāiet uz priekšu ar savām domām un iecerēm. Man ir liels prieks par jauniešiem, kuri aizbrauc uz ārzemēm studēt un tad atgriežas ar



savu redzējumu, ar jaunām idejām. Nu nevajag aizbraukt un kaut kur mēģināt saņemt visu gatavu, vajag radīt pašiem, šeit uz vietas. Esmu lepns, ka esmu piedzimis Latvijā un esmu šīs valsts daļa! Turklāt, ja visi aizbrauks prom, kas tad kuģos ar maniem kuģiem?” ar smaidu sarunu pabeidz Andris.

IESPĒJAS IR NEIEROBEŽOTAS

“Es “Tallink Latvija” esmu darbiniece ar līgumu numur viens. Mēs sākam trijātā – Hillards Tauris, AS “Tallink Latvija” ģenerāldirektors, es un vēl viena kolēģe, kura strādāja tikai iesākumā, uz līnijas atvēršanas laiku. Mēs darbu sākam 2006. gada februārī, pirmais kuģis atnāca aprīlī. Taču nevaru apgalvot, ka mēs sākam pilnīgi tukšā vietā – “Tallink Grupp” jau bija ieguldījusi lielu darbu, lai atvērtu maršrutu Rīga – Stokholma,” atceras “Tallink Latvija” pārdošanas un mārketinga direktore **Baiba Muceniece**.

“Tolaik, kad sāku šeit strādāt, neviens no maniem paziņām neticēja, ka “Tallink” Latvijā uzkavēsies ilgāk par 2006. gada vasaras sezonu. Tagad var droši teikt, ka “Tallink” ir Latvijā ieviesusi pilnīgi jaunu izpratni par to, kas ir kruīzs, radījusi jaunas tradīcijas un ceļošanas iespējas. Līdz tam ļoti daudziem īsti nebija izpratnes, ko nozīmē ceļot kruīzā jeb doties turp un atpakaļ, izmantojot šādu ceļojumu kā lielisku atpūtas un izklaides iespēju. Prāmju satiksmes piedāvājums ir gana plašs: ceļojumi kā atpūta individuāli, kopā ar ģimeni, draugiem, kā korporatīvs biznesa pasākums, tūrisma iespēja grupām, pārvietošanās pasažieriem ar transportlīdzekļiem, kravu pārvadājumi. Mēs strādājam dažādos virzienos, uzrunājam un nodrošinām pakalpojumus dažādām interešu un mērķu grupām. Vienpadsmit gadi ir paskrējuši ļoti ātri, un ne brīdi nav bijis garlaicīgi, jo visu laiku kaut kas notiek, mainās, visu laiku ir jārada un jāīsteno idejas. Rodas jauna pieredze, paveras jaunas iespējas,” skaidro Baiba.

Kompānijā “Tallink Latvija” krastā strādā aptuveni 70 cilvēku, un apmēram puse no viņiem ir pārdošanas un mārketinga daļas darbinieki. “Mans uzdevums ir nodrošināt pietiekamu pārdošanas apjomu un darba kvalitatīvu izpildi, veicināt atpazīstamību, veidot “Tallink” tēlu, uzturēt komunikāciju. Mums ir ļoti svarīgi, lai ceļotājs būtu kopā ar mums ne tikai vienu reizi, bet atgrieztos vēl un vēl – ar ģimeni, draugiem, kolēģiem vai citādi, gūstot uz kuģa aizvien jaunu



Baiba Muceniece.



JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

atpūtas un izklaides pieredzi. Ārkārtīgi svarīgs ir komandas darbs un milzīga nozīme ir katram darbiniekam mūsu komandā. Visam ir jānotiek maksimāli precīzi, pozitīvi un ar prieku,” saka Baiba.

Ja vien “Tallink” darbinieks ir gatavs augt un attīstīties, iespējas ir gandrīz neierobežotas, viņa uzsver. Kompānija dara visu iespējamo, lai nodrošinātu katram darbiniekam gan profesionālo, gan personisko izaugsmi. Ne katrs ir gatavs visas piedāvātas iespējas izmantot, taču lielākā daļa noteikti. Īpaša “Travel Experience” mācību programma sniedz zināšanas gan par to, kā strādāt ar klientiem, kā viņus iepriecināt, gan par to, kā risināt problēmas, kā rīkoties dažādās situācijās. Tāpat ir iespējams iesaistīties dažādos vietējos un starptautiskos projektos. “Mūsu pamatprincipi – prieks, sadarbība, profesionalitāte, piederība. Tieši piederības apziņai ir milzīga nozīme. “Tallink Grupp” savus darbiniekus motivē ar dažādiem pasākumiem, lai katrs cilvēks apzinātos sevi kā daļu no uzņēmuma. Katru gadu janvārī tiek pasniegtas balvas labākajiem visās darbinieku grupās – šefpavāriem, pārdevējiem, menedžieriem, pārdošanas speciālistiem un citiem. Tas ir ļoti vērienīgs un labi sagatavots pasākums, un saņemt balvu ir patiešām liels gods, cilvēki to saprot un novērtē. Ja darbinieks pierāda, ka ir gatavs izrādīt iniciatīvu, izdarīt mazliet vairāk, nekā no viņa prasa, to noteikti pamana un novērtē. Ja ir nepieciešams jauns speciālists, tad vispirms tiek izvērtēti mūsu pašu cilvēki un tikai pēc tam izsludināts publisks konkurss.”

Nereti uzņēmēji neriskē ieguldīt naudu savu darbinieku izaugsmē, jo viņi pēc tam var aiziet citur. “Tallink” princips ir izvērtēt, kas tad ir lielāks risks – ieguldīt naudu cilvēkos, kuri var aiziet, vai neieguldīt cilvēkos, kuri paliks?

Baiba par sevi saka: “Mans darbs man nav tikai darbs, tas patiesībā ir dzīvesveids. Iespējams, ka ne visi savu darbu izdzīvo tik absolūti, bet man ir lieliska komanda – gan cilvēciski, gan profesionāli atsaucīgi un gudri kolēģi. Viss atkarīgs tikai no paša cilvēka. Ja attieksme pret darbu ir negatīva, tad arī strādāt ir grūti gan pašam, gan citiem. Ja strādā ar prieku, darbs padodas ļoti viegli.”

Ne jau vienmēr viss notiek ideāli, gadās arī smagāki brīži gan uzņēmumam, gan cilvēkiem. “Es pilnīgi noteikti esmu līdzatbildīga par ļoti daudz ko, kas uzņēmumā “Tallink Latvija” noticis pa šiem gandrīz vienpadsmit gadiem. Tāda ir mana attieksme pret darbu, tā es esmu audzināta. Katra cilvēka dzīvē milzīga nozīme ir tam, kas viņam iemācīts ģimenē. Mani vecāki vienmēr ir daudz strādājuši, viņu attieksme pret jebkuru darbu vienmēr ir bijusi maksimāli atbildīga. Un tas ir viņu ieguldījums manī, tas, ko esmu paņēmusi no viņiem. Man nekas nav dāvināts tāpat vien, visu esmu sasniegusi ar savu darbu, attieksmi, piedzivojot veiksmes un neveiksmes. Dieva dāvana, protams, ir tā, ka manā dzīvē un darbā, un uzņēmumā, kurā es strādāju, kopumā viss ir veidojies pozitīvi,” atzīst Baiba Muceniece.■

Jūras spēki

IEGUVUMS – LATVIJAS JŪRAS SPĒKI SARGĀ MŪSU DROŠĪBU

Tas, ka Latvijai būs savi Jūras spēki, bija pašsaprotami, jo, pateicoties savas jūras robežas garumam, Latvija ir bijusi un būs jūras lielvalsts. Jūra. Lūk, mūsu lielākā bagātība! Bet bagātība ir pienācīgi jāsargā. 1991. gada 4. septembrī, kad Gaidim Andrejam Zeibotam vajadzēja ierasties pie Ministru prezidenta Ivara Godmaņa, lai pieņemtu jauno izaicinājumu – veidot Latvijas Jūras spēkus, teletaips sitis ziņu, ka Krievija atzinusi Latvijas neatkarību. 1943. gadā būvētā somu bruņulaiva, kas tika pārbūvēta Mangaļu kuģu remonta rūpnīcā, kļuva par pirmo Latvijas flotes kuģi "Gauja". Bijušais Jūras spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots: "1992. gada jūnijā notika Latvijas Jūras spēku vizīte Zviedrijā. Kuģa komandai, četrpadsmit cilvēkiem, bija uzšūtas formas. Ejam pa ielu, mums jautā: no kādas valsts jūs esat? No Latvijas, ar lepnumu atbildam. Bet kādas valsts forma tā ir? Latvijas Jūras spēku forma!

Mums Jūras spēkos bija uzstādījums – nekādi dzelži nav svarīgāki par cilvēkiem. Dzelžus mēs dabūsim, ja vajadzēs, bet mums ir jābūt izglītotiem virsniekiem. Vispirms ir izglītība!"

Atbilstoši Nacionālo bruņoto spēku likumam Jūras spēku flotiles (JSF) uzdevums ir meklēt un iznīcināt jūrā sprādzienbīstamus priekšmetus, nodrošināt krasta apsardzi, koordinēt un veikt cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā, nodrošināt ekoloģisko uzraudzību un likvidēt jūrā notikušo avāriju sekas, tajā skaitā novērst naftas produktu piesārņojumu u.c. Kopš Jūras spēku dibināšanas 1992. gadā no sprādzienbīstamiem objektiem ir attīrīta 891 kvadrātjūdze Baltijas jūras – Irbes jūras šauruma un Rīgas jūras līča apgabali. Pavisam atrasti un iznīcināti 845 objekti – gruntsmīnas, dziļuma lādiņi, torpēdas, bumbas, enkurmīnas, no tiem 347 Rīgas jūras līcī, 468 Irbes jūras šaurumā un 24 Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Komandkapteinis Hugo Legzdīņš 2003. gada decembrī, savas simtās dzimšanas dienas priekšvakarā, Jūras spēku virsniekiem izteica savu novēlējumu: "Turēt kara jūrnieka stāju! Un esiet cienīgi jūrnieku deviņi: "Mūs vieno Latvijas svētais vārds!"





KĀ PASARGĀT PASAULI NO TERORISMA DRAUDIEM?

“Drošības situācija Eiropā kļūst arvien sarežģītāka, un tam iemesls ir Krievijas agresija un masu migrācijas izaicinājumi,” Rīgā pēc ASV Eiropas spēku un Eiropas ziemeļu valstu bruņoto spēku vadības konferences žurnālistiem teica ASV Eiropas spēku komandieris ģenerālis Filips Brīdlovs.



Filips Brīdlovs.

Ģenerālis Filips Brīdlovs uzsvēra, ka konferences gaitā notika ļoti produktīvas diskusijas, kuru galvenais temats bija tas, kādā veidā varētu ne tikai stiprināt aliansi, bet arī veidot divpusējās attiecības. Dalībnieki apsprieda drošības situāciju Eiropā un pauda bažas, ka tā kļūst arvien sarežģītāka.

“Mēs turpinām sastapties ar tiešiem drošības izaicinājumiem pamatā no diviem virzieniem. No austrumiem un ziemeļiem turpinām piedzīvot agresīvo Krieviju, turklāt Krievija arvien

mēģina izvērst ietekmi savā perifērijā un arī tālāk. Otrs virziens ir Dienvideiropa, kas piedzīvo masu migrācijas izaicinājumu ar nestabilitātes risku, kā arī maskētu noziedznieku un teroristu pārvietošanos. Reģionā notiekošie konflikti ļauj teroristiskajai organizācijai “Islāma valsts” izplesties kā ļaundabīgam audzējam, iebiedējot Eiropas valstis ar terorisma draudiem un reāliem teroristu uzbrukumiem,” sacīja Brīdlovs.

Skaidrojot ASV lēmumu uz Eiropu nosūtīt Sauszemes spēku brigādes kaujas grupu, Brīdlovs norādīja, ka no 2017. gada februāra ASV nodrošinās pastāvīgu ar modernu ekipējumu bruņotas kaujas komandas klātbūtni. Tas nodrošinās triju bruņotu armijas brigāžu klātbūtni Eiropā.

“Tas tiek darīts, lai nepieciešamības gadījumā mēs būtu gatavi cīņai un uzvarai. Tas rāda mūsu spēcīgo, sabalansēto pieeju un ir uzticības apliecinājums Eiropai. 2017. gadā mēs atvedīsim bruņotu brigādi, kas būs pilnībā aprīkota ar jaunāko ASV ekipējumu, karavīrus, kas ir apmācīti un gatavi cīņai, izmantojot šo jauno ekipējumu. ASV ar NATO un partneriem turpinās uzlabot NATO spēku gatavību, lai varam būt pārliecināti, ka spējam pretoties jebkādiem draudiem un destabilizējošām situācijām,” norādīja ģenerālis.



Ģenerālis Filips Bridlovs izteica apņēmību stiprināt arī saites starp ASV un Latviju.

“Mūsu sabiedrotie un partneri redzēs lielāku militāro potenciālu, redzēs biežāku bruņutehnikas brigādes klātbūtni un vairāk modernas tehnikas savās valstīs,” piebilda Bridlovs.

Bruņutehnikas brigādes kaujas grupas ieradīsies uz deviņus mēnešus ilgu rotācijas posmu no ASV, un tām līdzī būs modernais bruņojums, lai varētu piedalīties manevros operācijas “Atlantic Resolve” valstīs, teikts pavēlniecības paziņojumā.■

NATO SĀK OPERĀCIJU EGEJAS JŪRĀ

“Lai palīdzētu apturēt migrantu plūsmu no Turcijas uz Grieķiju, NATO ir sākusi operāciju Egejas jūrā,” paziņoja NATO ģenerālsekretārs Jenss Stoltenbergs.

NATO štāba izplatītajā paziņojumā teikts, ka NATO ir saskaņojusi nosacījumus, ar kādiem alianse atbalsta Eiropas Savienības reakciju uz bēgļu problēmu un migrācijas krīzi.

“NATO valstu aizsardzības ministri pirms divām nedēļām pieņēma ātru lēmumu, atbildot uz Vācijas, Grieķijas un Turcijas priekšlikumiem. Kopš tā brīža jau notiek saspringts darbs. Mēs piedalīsimies starptautiskajos centienos nogriezt nelikumīgas aprites un nelikumīgas migrācijas ceļu Egejas jūrā, jo šī krīze skar mūs visus un mums visiem ir jāatrod risinājums,” teikts paziņojumā.

Paziņojumā pavēstīts, ka divu diennakšu laikā pēc aizsardzības ministru pieņemtā lēmuma Egejas jūrā ieradusies NATO 2. pastāvīgā Jūras spēku grupa, kas veic izlūkošanu, kontroli un uzraudzību. Alianses kuģi sniegs informāciju Grieķijas un Turcijas krasta apsardzei un citām nacionālajām institūcijām. NATO ģenerālsekretārs pauda viedokli, ka tas palīdzēs tām vēl efektīvāk cīnīties



Jenss Stoltenbergs.





JŪRAS SPĒKI



pret nelegālās migrācijas tīkliem.

Egejas jūrā Vācijas vadībā izvietoti četri kuģi, kuru personālā ir pārstāvji arī no Grieķijas, Kanādas un Turcijas.

NATO arī nodibina tiešus sakarus ar ES robežapsardzes aģentūru "Frontex".

Paziņojumā uzsvērts, ka NATO uzdevums nav migrantu kuģu pagriešana atpakaļ. Alianse tikai sniegs informāciju, lai palīdzētu Grieķijas un Turcijas krasta apsardzes dienestiem efektīvāk pildīt darbu.

Stoltenbergs saskatīja šā lēmuma pievienoto vērtību tai ziņā, ka NATO spēj nodrošināt ciešāku sadarbību informācijas apmaiņā starp Grieķiju un Turciju, jo abas valstis ir NATO dalībvalstis, bet Turcija atšķirībā no Grieķijas nav ES dalībvalsts. Viņš pauda uzskatu, ka panāktā vienošanās nozīmē arī to, ka Ziemeļatlantijas alianse sadarbojas ar ES ciešāk nekā jebkad agrāk.

NATO ģenerālsēkretārs arī uzsvēra nepieciešamību palīdzēt cilvēkiem, kas nonākuši nelaimē jūrā, un sacīja, ka tā ir universāla atbildība. "Tas attiecas uz visiem kuģiem neatkarīgi no tā, vai tie ir NATO vai nacionālas operācijas daļa," atzīmēja Stoltenbergs.

Nelegālie imigranti, kurus NATO kuģi izglābs Egejas jūrā, tiks nogādāti atpakaļ Turcijā, paziņoja alianses ģenerālsēkretārs.

NATO paziņojumā teikts, ka alianses dalībvalstis, pildot savus uzdevumus, ievēros valstu un starptautiskās tiesības.■



PRIORITĀTE – TIE IR CILVĒKI

Jau no 2016. gada aprīļa Jūras spēku flotilei ir jauns komandieris – flotiles admirālis Ingus Vizulis. Ar Jūras spēkiem I. Vizulis bijis saistīts ilgus gadus, jau no savas virsnieka karjeras pirmsākumiem, pēc tam dienējis arī citās bruņoto spēku struktūrās, bijis militārais atašejs ārvalstīs.

Tagad, kad jaunajā amatā aizvadīti pirmie mēneši, šķiet, pienācis laiks pajautāt, kādas ir komandiera prioritātes un kādus viņš redz būtiskākos Jūras spēku izaicinājumus.

“Manas prioritātes un Jūras spēku izaicinājumi saskan – tie ir cilvēki. Ir pagājuši krīzes laiki, kad daudzi jaunieši izvēlējās bruņotos spēkus, lai iegūtu labu izglītību. Nu lielai daļai no viņiem iet uz beigām piecu gadu kontrakts, ekonomika valstī ir nedaudz atplaukusi, un virsnieki meklē labākas vietas civilajā dzīvē. Es to nevienam nepārmetu – cilvēkam nedrīkst aizliegt gribēt dzīvot labāk. Jāatzīst, ka arī izaugsmes iespējas Jūras spēkos ir ierobežotākas nekā civilajā flotē. Lai saņemtu nākamo pakāpi, ir vajadzīgs arī augstāks amats, bet militāro kuģu mums ir tik, cik nu ir, un tie nav arī tik lieli. Uz paaugstinājumu kandidē vismaz trīs četri virsnieki, un visi ir ļoti labi. Mūsu uzdevums ir atrast iespējas, kā cilvēkus noturēt, kā motivēt dienestam Jūras spēkos.”



Ingus Vizulis.



JŪRAS SPĒKI



I. Vizulis atzīst, ka tieši attieksme pret cilvēkiem ir tas, ko mēs varam mācīties no Lielbritānijas un ASV – valstīm, kurās viņš dienējis kā militārais atašējs. “Tehnika, tehnoloģijas, arī menedžments – tas viss atšķiras. Mēs nevaram pateikt, ka vajag tā, kā ir pie viņiem! Tā ir kļūda, ko savulaik pielāva vairāki Latvijas politiķi – tautieši no ārzemēm. Pie mums tieši tā nevar būt, jo cilvēku domāšana atšķiras, tā ir veidojusies laika gaitā, atšķirīgos apstākļos. Taču attieksme pret cilvēkiem ir ļoti svarīga. Mums nereti vēl palikušas iezīmes no padomju laika, kad cilvēki tika uzskatīti tikai par izpildītājiem, attieksme bija nievājoša. Viens no maniem priekšgājējiem, nu jau mūžībā aizgājušais Ilmārs Lešinskis ir teicis – nav neizmantojamo cilvēku! Tas nozīmē, ka katram cilvēkam var atrast viņa īsto vietu, viņam piemērotu un atbilstošu darbu. Katrs cilvēks ir individuāls, tāpēc katram jāpieiet individuāli. Es negribu, lai katrs aiziet gulēt, domājot par savu darbu, vajag, lai viņš, no rīta pamostoties, zinātu, kas viņu šodien darbā interesants sagaida un ko labu un derīgu viņš izdarīs! Lai gan ir arī tādi cilvēki, kuri ļoti labi zina savas tiesības, ir iemānījušies izdarīt tikai nepieciešamo minimumu un vēl pieprasīt – man pienākas! Taču nereti arī tas ir tādēļ, ka cilvēks nav savā īstajā vietā. Protams, ideāli, ja cilvēka darbs sakrīt ar viņa hobiiju!”

JS flotiles komandieris ir pārliecināts, ka viens no veidiem jaunu cilvēku piesaistīšanai ir kuģu un aprīkojuma modernizācija, jo jauniešiem patiek mūsdienīgas tehnoloģijas. “Mūsu jaunie katamarāna tipa kuģi tika būvēti krīzes laikā. Tiem bija paredzēts ļoti mūsdienīgs aprīkojums, taču naudas pietika vien kuģu pabeigšanai. Tagad mēs visu modernizējam pakāpeniski, soli pa solim. Ejam uz



sākotnēji paredzēto moduļu aprīkojumu, kad katram kuģim nepieciešamības gadījumā tiek uzliktas iekārtas, piemēram, naftas produktu savākšanai, cilvēku glābšanai vai citu uzdevumu veikšanai. Pašlaik mēs eksperimentējam ar minū meklēšanu – vai un cik iespējams šim nolūkam izmantot zemūdens sonāru. Ir arī citas aktuālas lietas.”

Jūras spēki netaupa laiku un resursus, lai par savu darbu informētu skolu jauniešus. “Piedalāties atvērto durvju dienās, izstādē “Skola”. Demonstrējam galvenokārt savu aprīkojumu, arī ūdenslidēju ekipējumu. Arī ūdenslidēji ir vajadzīgi, un tā ir interesanta profesija, tikai tur nepieciešama ļoti laba veselība. Taču arī tad, ja ir kādas veselības problēmas vai nav pietiekamas fiziskās sagatavotības, var izvēlēties Jūras spēkus un strādāt apgādes, štāba vai jūras novērošanas un sakaru dienestā. Iespēju ir daudz.”

Runājot par ģeopolitisko situāciju Eiropā un pasaulē, I. Vizulis atklāj, ka ir jautājumi, kas dara bažīgu ne tikai viņu, bet arī citu valstu jūras spēku komandierus. “Aizvien vairāk un vairāk militārie kuģi tiek iesaistīti policejisko funkciju veikšanā. Runa, protams, ir par migrācijas jautājumiem. Taču kara kuģi tam nav piemēroti, turklāt kuģu apkalpes tiek atrautas no savu tiešo uzdevumu veikšanas, tai skaitā no gatavošanās aizsardzībai militāra uzbrukuma gadījumā. Mēs dzīvojam blakus ļoti aktīvam kaimiņam, tāpēc zinām, ka jābūt gataviem dažādiem scenārijiem.”

“Baltijas jūra ir maza, bet spēlētāju ir daudz! Mums ir laba sadarbība ar ES valstu jūras spēkiem, bet visciešākā, protams, ar tuvākajiem kaimiņiem. Ar Lietuvas Jūras spēku komandieri es 2001. gadā pat kopā mācījos. Ar austrumu kaimiņa floti gan mums sadarbība nav izveidojusies. Bet noteikumi jāievēro visiem. Man reizēm bērni prasa, kas jūrā notiek. Tad es internetā uzlieku “MarineTraffic” programmu – tur var redzēt, ka kuģu tik daudz, ka biezs! Visiem jāsadzīvo draudzīgi!” piebilst JS komandieris.■

Sarma Kočāne



TAKTISKĀS MANEVRĒŠANAS MĀCĪBAS BALTIJAS JŪRĀ

Latvijas Jūras spēku flotile kopā ar NATO kuģiem piedalījās taktiskās manevrēšanas mācībās Baltijas jūrā. 23. martā vairāki Latvijas Jūras spēku flotiles un NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas kuģi piedalījās kopīgos treniņos. Pēc treniņiem NATO kuģi kopā ar Latvijas un Lietuvas kuģiem ienāca Rīgas ostā, kur uzturējās līdz 27. martam. Tā ir daļa no grupas izvēršanas Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā, kas demonstrē alianses solidaritāti un saliedētību ar reģiona valstīm.



Mācības jāva pilnveidot grupas reaģēšanas spējas un savietojamību ar citām vienībām.

“Grupas pirmā vizīte Rīgā šogad sniegs iespēju sākt sadarbību ar vietējām institūcijām un ļaus kuģu komandām izbaudīt vēstures un kultūras iespējas laipni uzņemtajā vizītē Latvijā,” sacīja flotiles admirālis Hosē Enrike Delgado. “Kuģu grupa turpinās sekmēt sadarbību un mācību iespējas ar NATO sabiedrotajiem Baltijā.”

Arī Latvijas Jūras spēku flotiles kuģi regulāri veic uzdevumus NATO sastāvā, darbojoties alianses 2. pastāvīgajā jūras pretmīnu kuģu grupā, kas reizē ir daļa no NATO Reaģēšanas spēkiem.

Šogad NATO Reaģēšanas spēku sastāvā kopumā iekļauti 527 Latvijas karavīri: flotiles kuģis ar 45 karavīru komandu 2. pastāvīgajā jūras pretmīnu kuģu grupā, Militārās policijas vads 37 karavīru sastāvā un 140 karavīru lielā kājnieku rota Apvienoto reaģēšanas spēku sastāvā Tūlītējas reaģēšanas spēkos, kā arī 240 karavīru lielais Latvijas kontingents (kājnieku rota, kaujas atbalsta elementi, štāba personāls) Baltijas bataljona sastāvā un Speciālo operāciju vienība ar 65 karavīriem



M-08 “Rūsīņš”.

UZZIŅAI

Taktiskajā manevrēšanā kuģu grupās Jūras spēku flotili pārstāvēja četri kuģi – M-08 “Rūsīņš”, A-53 “Virsaitis”, A-90 “Varonis” un P-09 “Rēzekne”. Treniņos piedalījās arī vairāki Lietuvas Jūras spēku kuģi.



Rezerves spēkos. "Alvaro de Bazan" un "Cantabria" no Spānijas, kā arī "Iron Duke" no Lielbritānijas ir NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas kuģi, kas pēdējās dienās piedalījušies mācībās Baltijas jūrā.

Ši ir viena no četrām NATO Jūras spēku grupām, un visu triju kuģu apkalpēs kopā ir gandrīz 600 NATO jūrnieku. Šo kuģu pamatfunkcija ir aizsardzība, bet tā kā uz tiem ir plašs ieroču klāsts, strāvas ģenerators, mediķi un arī helikopters, tie ir piemēroti plaša profila misijām.

"Sākotnēji mūsu kuģis tika projektēts zemūdeņu medībām, bet tagad, kad pasaulē ir mierīgāk, tas darbojas daudz plašāk – dodas humānajās misijās, glābj cilvēkus jūrā. Šādus kuģus redzēsiet arī Vidusjūrā, kur tie dara visu nepieciešamo saistībā ar bēgļiem," pastāstīja britu fregates "Iron Duke" komandieris Bens Aldoss.

Flotiles komandieris šogad rotācijas kārtībā ir spānis – admirālis Hosē Enrike Delgado. Viņš draudu līmeni Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionā raksturo kā zemu un mācības kopā ar Latvijas un Lietuvas karavīriem, kā arī flotiles vizīti Rīgā sauc par simbolisku žestu, norādot – ir svarīga regulāra NATO karoga klātbūtne Baltijas jūrā.

"Mēs vēlamies, lai mūsu sabiedrotie skaidri redz, ka mēs vienmēr būsime gatavi nepieciešamības gadījumā aizstāvēties ar labākajiem NATO kuģiem," sacīja Hosē Enrike Delgado. ■



NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas komandieris flotiles admirālis Hosē Enrike Delgado un kuģu komandieri 24. martā tikās ar Nacionālo bruņoto spēku komandieri ģenerālleitnantu Raimonu Graubi.



A-53 "Virsaitis".

UZZIŅAI

Pašreiz NATO 1. pastāvīgajā Jūras spēku grupā ir trīs kuģi: flagmanis Spānijas F100 klases fregate "Alvaro de Bazan", Lielbritānijas 23. tipa fregate "Iron Duke" un Spānijas kaujas apgādes kuģis "Cantabria".



M-04 "IMANTA" PIEVIENOJAS NATO 1. PASTĀVĪGAJAI JŪRAS PRETMĪNU GRUPAI

21. jūlijā Norvēģijā, Håkonsvernas ostā, Jūras spēku flotiles Minu kuģu eskadras minu kuģis M-04 "Imanta" pievienojās NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu grupai, kas ir daļa no alianses Reaģēšanas spēku jūras komponentes. Dežūras aktivā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz decembra beigām.



NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas galvenais uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi piedalās mācībās, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņus, piedalās arī militārajās mācībās, kurās

iznīcina mīnas. Viens no pakārtotajiem uzdevumiem ir patrulēšana, kuras laikā NATO klātbūtne tiek demonstrēta gan jūrā, gan krastā, ostu vizišu laikā. Šajā grupā iekļauti astoņi kuģi no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Beļģijas, Lielbritānijas, Nīderlandes, Norvēģijas un Vācijas.

UZZIŅAI

2016. gada maijā Latvijas ūdeņos notika ikgadējās starptautiskās Baltijas valstu jūras spēku mācības "Baltic Fortress", kurās piedalījās ne tikai Jūras spēku flotiles un Baltijas valstu kuģu eskadras (BALTRON) kuģi un personālsastāvs, bet arī divas NATO kuģu grupas – NATO 1. pastāvīgā Jūras spēku grupa un NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa.

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām, kas veido Reaģēšanas spēku jūras komponenti un darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālām vienībām, kas speciāli izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai, un tā ir spējīga nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā. Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada.■

Baltijas jūra un vide

IEGUVUMS – STARPTAUTISKĀ PIEDERĪBA

Jau gadiem Baltijas jūras aizsardzības jautājumi tiek nopietni risināti. Pēc Eiropas Savienības paplašināšanās šķita, ka Helsinku komisija pārtrauks darbību, jo visus jautājumus skatīs Eiropas līmenī, tomēr tā nenotika. Helsinku komisija saņēma, ieguva otro elpu, tās darbā iesaistījās jauni cilvēki, un arī Latvija aktīvi darbojas Helsinku komisijā, kuras izveidotā sistēma tiek uzskatīta par labu, jo visi svarīgie Baltijas jūras jautājumi tiek izskatīti un izdiskutēti komisijas ietvaros. Lielajās starptautiskajās institūcijās, kāda ir, piemēram, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO), nonāk profesionāli sagatavoti un reģiona vajadzībām atbilstoši dokumenti, kas tur jau tiek apstiprināti kā starptautiski dokumenti. Katra reģiona valstis pašas vislabāk zina, kādas problēmas risināmas un kā labāk to darīt. Bet politiķi jau tāpēc ir politiķi, lai laiku pa laikam paustu savu viedokli un apņemtos rīkoties, bet lielākais darbs Baltijas jūras vides aizsardzības jautājumos, protams, notiek Helsinku komisijas ietvaros.

Bijusī Jūras administrācijas vecākā eksperte vides aizsardzības jautājumos Ģertrūde Aniņa: "Daudzi domā, ka Eiropa mūs regulē un visu nosaka, bet viņi maldās. Sev un arī Jūras akadēmijas studentiem saku – viss ir atkarīgs no mums pašiem, no mūsu intelekta, gribēšanas un mugurkaula. Protams, arī Eiropā jāmeklē domubiedri, jo vieni paši mēs neko neiespēsim. Darbs ar ārvalstu kolēģiem sniedz jaunas atziņas, ļauj uz daudzām problēmām paskatīties no cita skatu punkta. Visbiežāk tieši Latvijas ierēdņi nespēj pietiekami kompetenti analizēt situāciju un risināt jautājumus, tāpēc arī parādās vienkāršāks un primitīvāks viedoklis un tiek kultivēta doma: Eiropa mums to liek ieviest, Eiropa mums to liek darīt. Tā nav taisnība, mēs paši varam izvēties, kā viena vai otra prasība interpretējama un ieviešama Latvijā. Bet pie visa ir ļoti sirsnīgi jāstrādā, ko mūsu ierēdniecība reizēm nevēlas, reizēm nav spējīga darīt, bet dažkārt pietrūkst spēcīga mugurkaula. Pamatā, protams, jābūt profesionālām zināšanām un savas jomas perfektai pārzināšanai, un tas nepieciešams ikvienā jomā. Patiesībā Baltijas jūras reģiona valstīm ir kopīga problēma, līdzīga izpratne un tuva vēsture."





AKTUALITĀTES VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ

IMO MEPC 70. sesijā pieņemti vairāki svarīgi lēmumi.

Pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, kas skar kuģu radīto CO2 emisiju apjoma noteikšanu. Prasība veikt kuģa degvielas patēriņa datu ievākšanu un ziņošanu stāsies spēkā 2019. gada 1. janvārī kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk.

Baltijas jūra un Ziemeļjūra tiks noteiktas par slāpekļa oksīdu emisiju kontroles rajoniem (NECA). Paredzams, ka šo rajonu NECA statuss varētu stāties spēkā 2021. gada 1. janvārī. Prasības, kuģiem kuģojot NECA, paredz stingrākus slāpekļa oksīdu emisiju ierobežojumus kuģu dzinējiem, kur katra dzinēja jauda ir virs 130 kW. Šo NECA statusu noteikšana paredzēta nākamajā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā (2017. gada pavasarī).

Pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas V pielikumā, kuri stāsies spēkā 2018. gada 1. martā. Šie grozījumi ietver:

- atkritumu novadišanas noteikumu papildināšanu ar nosacījumiem beramkravām, kas ir kaitīgas jūras videi;

- atkritumu uzskaites žurnāla formas uzlabošanu, ņemot vērā nepieciešamību tajā atsevišķi nodalīt informāciju par kravas pārpalikumu novadišanu jūrā/ nodošanu ostas pieņemšanas iekārtās. Tajā būs divas daļas: I daļa paliek līdzīga šobrīd esošajai, II daļa – Kravas pārpalikumi (*HME* un *Non-HME*);

- atkritumu uzskaites žurnāla papildināšanu ar jaunu kategoriju “e-waste”;

- atkritumu uzskaites žurnāla papildināšanu ar tabulu ierakstiem par atkritumu ārkārtas novadišanu/izgāšanu vai nozaudēšanu (*Exceptions*);

- atkritumu uzskaites žurnāla aizpildīšanas instrukciju uzlabošanu.

Ir veikti arī atbilstoši grozījumi Standarta paziņojumā par atkritumu nodošanu ostas pieņemšanas iekārtās (MEPC cirkulārs MEPC.1/Circ.834). Papildus paredzētas attiecīgas izmaiņas IMO GISIS (*Global Integrated Shipping Information System*) PRF datu bāzes modulī.

Notiek aktīvs darbs pie elektronisku kuģu sertifikātu un MARPOL konvencijā noteikto žurnālu lietošanas vadlīniju izstrādes. Šajā kontekstā Libērijas kuģu reģistrs sadarbībā ar “Prevention at Sea Ltd” (Kipra) ir izstrādājis elektronisko Naftas operāciju žurnālu – “e-ORB”. Plašāka informācija par šo produktu atrodama tā izstrādātāja mājaslapā: www.e-orb.com.cy.

2017. gada 8. septembrī jastājas spēkā 2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību. Šobrīd Latvija to vēl nav ratificējusi. Konvencijas mērķis ir novērst kaitīgu ūdens organismu un patogēnu pārnasi ar kuģu balasta ūdens starpniecību un sekmēt bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un ilgtspējīgu izmantošanu. Konvencijas prasību



ieviešana kuģu īpašniekiem prasīs būtiskus finansiālus ieguldījumus tuvāko gadu laikā. Tādēļ nākamajā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā (2017. gada pavasarī) vēl turpināsies diskusijas par konvencijas prasību ieviešanas termiņiem.■

Juris Skrube,
Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta
eksperts vides aizsardzības jautājumos

KLIMATA PĀRMAIŅU MAZINĀŠANA – PRIORITĀTE NUMŪR VIENS

Lai īstenotu Parīzes nolīgumā noteiktos klimata pārmaiņu mazināšanas mērķus, ir svarīgi arī starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, tika norādīts šā gada 18. maijā Bonnā notikušajā klimata pārmaiņu konferencē.

Zinātnieki ir brīdinājuši: ja siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas turpinās pieaugt, mēs pārkāpsim sliekšni, kad globālā sasilšana kļūs katastrofāla un neatgriezeniska. Ir aprēķināts, ka temperatūras paaugstināšanās par diviem grādiem pēc Celsija salīdzinājumā ar līmeni, kāds bija pirms rūpniecības laikmeta, ir pēdējā pieļaujamā robeža. Ja neko nedarīsim, tad jau pašreizējais emisiju apjoms var paaugstināt temperatūru par pieciem grādiem, kas varbūt nešķiet nemaz tik daudz, bet jāatceras, ka temperatūras starpība starp mūsdienu pasauli un pēdējo ledus laikmetu arī ir tikai apmēram pieci grādi. Šķietami nenozīmīgas temperatūras izmaiņas var radīt lielas pārmaiņas uz Zemes.



Francijas vides ministre Segolēna Rojāla atklāj Bonnas klimata pārmaiņu konferenci.



UZZIŅAI

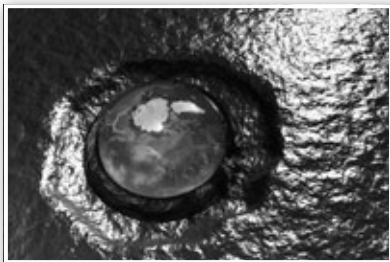
Prognozē, ka kuģniecības izraisītās oglekļa dioksīda emisijas līdz 2050. gadam pieaugs par 50 līdz 250 procentiem.

“Neviens cits jautājums nevar būt svarīgāks par klimata pārmaiņu samazināšanu, tā ir prioritāte numur viens pasaulē,” Bonnas klimata konferences atklāšanas runā sacīja konferences vadītāja Francijas vides ministre Segolēna Rojāla.

Oglekļa dioksīda izmeši aviācijas un kuģniecības nozarēs pieaug par trim līdz pieciem procentiem gadā, tāpēc ANO, kas uzrauga šīs nozares, aicina iespējami ātrāk vienoties un pieņemt stratēģijas, lai risinātu klimata pārmaiņu problēmu.■

PAR ZAĻU UN ILGTSPĒJĪGU KUĢOŠANU

No 2016. gada 18. līdz 20. maijam Leipcigā notika “International Transport Forum” organizēts samits “Par zaļu un ilgtspējīgu kuģošanu”. Samitā piedalījās IMO ģenerālsekretārs Lims Kitacki, kurš savā runā uzsvēra, ka IMO jau pieņemti un apstiprināti jauni energoefektivitātes pasākumi, kā arī divas tehnoloģiju programmas, lai paaugstinātu energoefektivitāti kuģniecībā un palīdzētu nozari nākotnē virzīt uz zemu oglekļa emisiju līmeni.



Samita vadītājs Edmunds Hjūzs vairākkārt uzsvēra, ka šis jautājums ir ļoti aktuāls, tāpēc aicināja arī kuģu konstruktorus un inženierus, strādājot pie jauniem tehnoloģiskajiem risinājumiem kuģu konstrukcijās, nopietni domāt par to, kā apgādāt kuģniecības nozari ar kuģiem, kas nodrošina zemu oglekļa emisiju līmeni.■

LATVIJA IZSTRĀDĀ KLIMATA UN ENERĢĒTIKAS POLITIKU

2016. gada 19. maijā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) pārstāvji iepazīstināja ar klimata un enerģētikas politikas ieviešanu laika posmā no 2020. līdz 2030. gadam.

Pagājušā gada beigās klimata pārmaiņu konferencē Parīzē tika panākta vienošanās, ka līdz 2030. gadam ES savas siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas samazinās par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu.

“Pašreiz sākas ratifikācijas process un vistuvākajā laikā Eiropas Komisija nāks klajā ar priekšlikumiem, kā šo 40% samazinājumu sadalīt starp dalībvalstīm. Pirms Latvija ratificē Klimata konvenciju, mums jāzina, kādas būs iespējamās



dalībvalstu saistības. Turklāt jāņem vērā Latvijas īpašā situācija, jo kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem jau esam samazinājuši izmešus par aptuveni 58%," teica vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards.



"Laika posmā līdz 2020. gadam Latvija savas saistības izpildīs, jo ir atļauts emisiju palielinājums. Tomēr attiecībā uz 2030. gada saistībām Latvijas pozīcija ir nulles procentu samazinājums salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Jāņem vērā, ka tādā sektorā kā lauksaimniecība emisiju apjoms jau pašlaik ir ievērojami lielāks nekā 2005. gadā, tādēļ, lai sasniegtu 2030. gada mērķi, būs jāpārplāno lauksaimniecības politika.

Ir svarīgi iepazīstināt uzņēmējus ar klimata un enerģētikas politiku, jo valdībai drīzumā būs jāpieņem ļoti nopietni lēmumi un jāizvēlas, kurš no tautsaimniecības sektoriem būs ekonomiski efektīvākais Latvijas attīstības ceļš. Vai orientējamies uz lauksaimniecisko ražošanu, transportu vai citām jaunām nozarēm. Līdzsvaru varēsīm atrast, ja visi iespējamie dalībnieki – gan valdība, gan uzņēmēji, gan sabiedrība – būs informēti un lēmumi visiem būs pieņemami," sacīja ministrs. ■

LATVIJA UZSĀK PARĪZES NOLĪGUMA PAR KLIMATA PĀRMAIŅU IEROBEŽOŠANU RATIFIKĀCIJU

2016. gada 25. oktobrī Ministru kabineta sēdē akceptēja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavoto likumprojektu "Par Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgumu". Latvijas pienākums Parīzes nolīguma ratifikācijas gadījumā būs īstenot saistības, ko paredz Eiropas Savienības (ES) dalībvalstu kopīgā apņemšanās līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tas nepieciešams, lai noturētu globālās temperatūras pieaugumu būtiski zem 2°C, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta vidējo temperatūru.



Parīzes nolīgums stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī.

Parīzes nolīgums ir ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām līgumslēdzēju pušu konferences 21. sesijā (COP21) Parīzē, Francijā, 2015. gada 12. decembrī apstiprināts

starptautisks līgums, kura mērķis ir stiprināt globālo rīcību klimata pārmaiņu novēršanai un: 1) noturēt globālo sasilšanu būtiski zem 2°C robežas, salīdzinot ar pirmsindustriālo līmeni, un censties ierobežot temperatūras pieaugumu 1,5°C robežās, jo tas būtiski samazinās klimata pārmaiņu izraisītos riskus un ietekmes; 2) uzlabot pielāgošanos klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un sekmēt noturīgumu pret klimata pārmaiņām; 3) sekmēt investīciju novirzi saskaņā ar oglekļa mazietilpīgu un pret klimata pārmaiņām noturīgu attīstību.

Parīzes nolīgums tiek uzskatīts par līdz šim nozīmīgāko starptautisko vienošanos klimata pārmaiņu ierobežošanai, ko ar 195 valstu vienbalsīgu lēmumu apstiprināja 2015. gada nogalē Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām dalībvalstu sanāksmē. Papildus emisiju samazināšanas mērķiem Parīzes nolīgums nosaka mērķus arī saistībā ar pielāgošanos klimata pārmaiņām un investīciju novirzi oglekļa mazietilpīgā attīstībā periodā pēc 2020. gada.

UZZIŅAI

Līdz 2016. gada decembrim Parīzes nolīgumu bija ratificējušas 84 valstis, kas atbildīgas par aptuveni 61% pasaules SEG emisiju, starp tām arī lielākās emitētājas pasaulē – ASV, Ķīna un Indija. Arī vairākas ES valstis ir pabeigušas ratifikāciju, to skaitā Vācija, Francija, Polija, Ungārija u.c.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards: “Šobrīd Eiropas Savienības iekšienē noris sarunas par katras ES dalībvalsts ieguldījumu Parīzes nolīguma prasību par SEG emisiju ierobežošanu un klimata pārmaiņu novēršanu īstenošanā. Latvija sarunās līdz šim panākusi

sev būtiski izdevīgākus nosacījumus, nekā sākotnēji tika piedāvāti, proti, tagad Latvijai piedāvātais mērķis ir 6% samazinājums, salīdzinot ar 2005. gadu, kas ir trešais zemākais starp visām 28 Eiropas Savienības dalībvalstīm, taču sarunas vēl turpinās.” ■



LIEKAIS BALASTS PASAULES JŪRĀS

Pasaule mainās, un tas ir fakts. Austrumāzijas krabji, kopā ar balasta ūdeņiem izlieti no konteinerkuģa, kas kādā no pasaules ostām ieradies no Singapūras, omulīgi plūncājas Eiropas un Amerikas ūdeņos. Ķīnas krabis ir migrants, kas lieliski iedzīvojas Eiropā un arvien biežāk, tepat noķerts, tiek celts galdā vietējos restorānos.

Pasaules Dabas fonda Starptautiskās jūras nodaļas galvenais speciālists Saimons Valmslejs: "Balasta ūdens ir milzīga problēma, bet to tā pa istam neviens vēl neapzinās. Invazīvās sugas, kas nonāk svešos ūdeņos, ir ļoti agresīvas, tās ietekmē bioloģisko daudzveidību un iznīcina vietējās sugas, kuras nevar *ienācējiem* pretoties. Diemžēl tad, kad šī problēma būs pilnībā apzināta un mēs izjutīsim ekonomiskus zaudējumus, būs jau par vēlu ko mainīt."

Uzmanību sugu invāzijai ar balasta ūdeņiem sāka pievērst tikai deviņdesmito gadu sākumā, kad šīs problēmas apzināšanā iesaistījās Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO). 2004. gadā IMO pieņēma Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu, un problēmas tālākā risināšana jau bija saistīta ar šīs konvencijas ratifikāciju.

Transporta un kruīza kuģi kā balastu pārvadā tūkstošiem tonnu jūras ūdens, un, kad šis ūdens tiek izliets jūrā, miljoniem zivju ikru, baktērijas un citi mikrobi,



kā arī mazie bezmugurkaulnieki nokļūst svešā vidē, kur, mēģinot izdzīvot, uzvedas agresīvi.

Saskaņā ar Singapūras jūras ostas pārvaldes pētījumiem ik gadus tiek pārvadāti no trim līdz pieciem miljardiem tonnu balasta ūdeņu, kopā ar tiem no vienas vietas uz citu pārceļo 10 tūkstoši dažādu sugu,

nodarot miljardiem dolāru lielus zaudējumus. Tiek lēsts, ka kaitējums, ko nodara tikai Āzijas ēdamais gliemezis, ko uzskata par pasaulē agresīvāko invazīvo sugu, rada aptuveni vienu miljardu ASV dolāru lielus zaudējumus gadā.

Kaitējums, ko nodara ar balasta ūdeņiem ievestās invazīvās sugas, rada ekonomiskas un arī ekoloģiskas problēmas. Piemēram, Vācijas zinātnieki ir aprēķinājuši, ka ekonomiskie zaudējumi, ko nodara Ķīnas krabis, ik gadus ir lēšami aptuveni 80 miljonu eiro apmērā, jo kaitējums tiek nodarīts gan infrastruktūrai, gan zivsaimniecībai. Toksiskās vielas, ko izdala bruņvicaiņi, kas galvenokārt veido jūras planktonu, izsauc aļģu masveida ziedēšanu. Aļģes strauji aug un patērē lielu daudzumu skābekļa, kas savukārt graujoši ietekmē ūdens organismus.

BALTIJAS JŪRAI VĒL JOPROJĀM NAV INVAZĪVO SUGU SARAKSTA

Pagaidām nav īpaša Baltijas jūras invazīvo sugu saraksta, jo nav izstrādāti kritēriji, kā noteikt sugu invazīvumu. Līdz šim zināmās metodes, kā noteikt svešzemju sugu risku kļūt par invazīvu sugu, ir balstījušās tikai uz ekspertu vērtējumu, kas pieļauj lielu subjektivitāti. 2015. gada augustā tika izveidota HELCOM ekspertu darba grupa, kas izstrādā kritērijus Baltijas jūras kaitīgo sugu saraksta veidošanai Balasta ūdeņu konvencijas ietvaros.

Par invazīvām sugām Baltijas jūras Latvijas ūdeņos tiek uzskatītas: dinoflagellāts (*Prorocentrum minimum*), planktona vēzītis (*Cercopagis pengoi*), apaļais jūrasgrundulis (*Neogobius melanostomus*), Ķīnas cimdiņkrabis (*Chinese mitten crab*), dubļu krabis (*Rhithropanopeus harrisii*), amfipods (*Gammarus tigrinus*), Eiropas akmeņu garnele (*Palemon elegans*).

UZZIŅAI

Kopš 19. gs. sākuma Baltijas jūrā reģistrētas 118 svešzemju sugas. Tikai maza svešzemju sugu daļa kļūst invazīva. Ekoloģiskā ietekme dokumentēta tikai 43 svešzemju sugām, kas ir mazāk par 50% no visām reģistrētajām. Jūras vides sākotnējā novērtējumā (2012) Latvijas ūdeņos sastopamas 35 svešzemju sugas.



ZAUDĒJUMI UN IEGUVUMI

2016. gada 10. jūnijā konvenciju bija ratificējusi 51 valsts, kas pārstāv 34,87% no pasaules tirdzniecības flotes kopējās tonnāžas. Prognozes liecina, ka nepieciešamā tonnāža tiks sasniegta 2016. gadā, un tas nozīmē, ka BWM konvencija stāties spēkā jau 2017. gadā. Visi, kas iesaistīti kuģošanas biznesā, ir vienisprātis, ka konvencijas stāšanās spēkā ir nenovēršama, tomēr diskusijas par milzīgiem apgrūtinājumiem, kas līdz ar to gulsies uz kuģu īpašnieku pleciem, arvien turpinās. Tiek lēsts, ka vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu būs jāuzstāda attīrīšanas iekārtas atbilstoši konvencijas prasībām, kas kuģu īpašniekiem izmaksās vairāk nekā piecus miljonus ASV dolāru par katru kuģi.

Kuģošanas konsultāciju kompānijas "Cut" direktors Adonis Jeungs: "Jauno balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtu uzstādīšana un apkalpošanas sistēma, kas varētu izmaksāt aptuveni divdesmit līdz trīsdesmit procentus no kuģu ekspluatācijas izmaksām, atstās milzīgu ietekmi uz kuģošanas biznesa nozari. Īpaši grūti klāsies nelielo kuģošanas kompāniju



īpašniekiem, jo viņu peļņas daļa ievērojami samazināsies, kas radīs problēmas noturēties šajā tirgū. Patiesībā mazo kompāniju īpašniekiem pat nebūs pa spēkam pielāgot savus kuģus jaunajām prasībām. Zaudētāji būs gan kuģu īpašnieki, gan pircēji un pārdevēji, bet ieguvēja, protams, būs jūras vide."

Otrs svarīgs jautājums, kas, tuvojoties konvencijas prasību spēkā stāšanās brīdim, nodarbina nozares speciālistus, nenoliedzami ir tie praktiskie soļi un problēmas, kas saistītas ar attīrīšanas iekārtu uzstādīšanu un ekspluatāciju. Jau tagad ir skaidrs, ka būs vajadzīgi vismaz pieci gadi, lai fiziski visus kuģus pienācīgi aprīkotu.

2016. gada 9. un 10. novembrī Antverpenē notiks 16. balasta ūdens apsaimniekošanas konference, kurā sniegs nepieciešamos padomus un ekspertu norādījumus kuģa īpašniekiem un operatoriem par to, kā sagatavoties BWM konvencijas ieviešanai.

Nīderlandes Jūras tehnoloģiju nozares vadītājs Sanders den Heijers: "Mēs uzskatām, ka visa aprīkojuma uzstādīšana kuģim zem ūdens līnijas prasīs



apmēram divas dienas sausajā dokā. Šis darbs var notikt paralēli ar citiem kuģa remonta darbiem, tātad neprasis lieku laika patēriņu, vēl jo vairāk tāpēc, ka kuģim tāpat ik pēc pieciem gadiem jāveic remonts. Un tas nozīmē, ka nebūs arī pārlietu liels spiediens uz ostu sausajiem dokiem. Protams, vajadzēs vēl pāris dienu, lai veiktu darbus virs ūdens līnijas, tāpēc kuģu īpašniekiem būs ārkārtīgi svarīgi savlaicīgi informēt par paredzamajiem darbiem.”

Tā kā konvencijas ratifikācijas un ieviešanas gaita ir bijusi lēna, kompānijām, kas piedāvā savus pakalpojumus jauno tehnoloģiju ieviešanā un apkalpošanā, ir bijis pietiekami daudz laika, lai godam sagatavotos. Piemēram, kompānija “Alfa Laval” 2014. un 2015. gadā tirgū laida trešās paaudzes produktus, un tās vadošie speciālisti apgalvo, ka viņi ir gatavi saviem klientiem sniegt vislabāko, tai skaitā arī inženiertehniskā personāla apmācīšanu jauno sistēmu ekspluatācijā. Ražotāji piedāvā vairāku veidu attīrīšanas iekārtas un metodes, pēc kurām attīrīt balasta ūdeņus, vienas būs vairāk piemērotas mazāka izmēra kuģiem, citas lielajiem kuģiem.

Tomēr balasta ūdeņu apsaimniekošanas jautājumu risināšana jāuzņemas ne tikai kuģu īpašniekiem, arī ostām ir jābūt gatavām gan pieņemt balasta ūdeņus no kuģiem, gan arī, protams, reaģēt neparedzamās ārkārtas situācijās. Balasta ūdeņu pieņemšana ostai var kalpot kā pievienotā vērtība.

Bet, kamēr suņa astei vēl nav pārkāpts un BWM konvencijas ratifikācija iesprūdsi dažos pēdējos nepieciešamajos procentos, invazīvie migranti ar balasta ūdeņiem joprojām turpina ceļot pa pasaules jūrām un okeāniem. Kopš 2012. gada ES dalībvalstis ir vienojušās par vispārējo virzību uz brīvprātīgu pagaidu procedūru piemērošanu *D1 Ballast Water Exchange Standard* veidolā un sirsnīgu lūgumu iztukšot balasta tankus vismaz 200 jūras jūdžu attālumā no tuvākās sauszemes vietā, kur ūdens ir vismaz 200 metru dziļš.

Diemžēl sena patiesība māca, ka to, par ko nevar sodīt, neizdodas arī īstenot.■

Sagatavoja Anita Freiberga



PĀRBAUDA GATAVĪBU RĪKOTIES EKSTRĒMĀS SITUĀCIJĀS

2016. gada 21. un 22. jūnijā Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" piedalījās starptautiskās naftas piesārņojuma seku likvidācijas mācības jūrā "Balex Delta 2016", kas norisinājās Lietuvas teritoriālajā jūrā un jūras piekrastē uz ziemeļrietumiem no Klaipēdas.

Mācību "Balex Delta 2016" mērķis bija pārbaudīt Eiropas civilās aizsardzības sistēmas un Baltijas jūras reģiona avāriju sistēmas darbību, kā arī katras Baltijas jūras valsts gatavību piedalīties kopīgā naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijā jūrā un piekrastē. Mācību laikā naftas produktu savākšanai jūrā tika izmantoti speciāli aprīkoti kuģi, specifisks aprīkojums naftas savākšanai piekrastē un ar naftu nozīesto dzīvnieku attīrīšanas iekārtas.

Baltijas jūras reģiona valstis 1994. gadā parakstīja Helsinku konvenciju, kas paredz valstu sadarbību naftas produktu noplūdes riska novēršanas un piesārņojuma seku samazināšanas pasākumos. Starptautiskās piesārņojuma seku likvidēšanas mācības "Balex Delta" Baltijas jūrā notiek ik gadu kopš 1980. gada.

Mācībās piedalījās 14 militārās un civilās flotes kuģi no astoņām Baltijas jūras valstīm – Dānijas, Latvijas, Polijas, Lietuvas, Somijas, Zviedrijas un Vācijas, kuri ir iekļauti Baltijas jūras naftas un ķīmisko vielu noplūdes piesārņojuma seku likvidācijas flotē. Mācības vadīja Lietuvas Jūras spēku Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs un mācību gaitai sekoja 47 dažādu valstu un organizāciju novērotāji. Reaģēšanas





BALTIJAS JŪRA UN VIDE



operācijā piekrastē bija iesaistīti 120 speciālisti. Mācību scenārijs paredzēja izspēlēt liela mēroga naftas produktu noplūdi jūrā, kas radusies kuģu sadursmes rezultātā. Scenārijs arī paredzēja, ka daļu naftas neizdosies savākt ar kuģiem jūrā un tā tiks izskalota krastā, kur arī norisinājās vērienīgi naftas savākšanas darbi, tai skaitā plaša mēroga putnu glābšanas un tīrīšanas operācijas. Naftas plankuma dreifa imitēšanai izmantoja kukurūzas nūjiņu pusfabrikātu jeb popkornu.

Mācības uz sauszemes Karkles pludmalē koordinēja Klaipēdas apriņķa Ugunsdzēsības un glābšanas pārvalde, bet naftas savākšanā saskaņā ar mācību scenāriju piedalījās gan Lietuvas, gan Latvijas ugunsdzēsēji un citu operatīvo dienestu darbinieki.■

Latvijas Jūras spēku informācija



PIEŅEMTA PROGRAMMA JŪRAS VIDĒS STĀVOKĻA UZLABOŠANAI

2016. gada 12. jūlijā valdība apstiprināja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādāto pasākumu programmu laba jūras vides stāvokļa panākšanai līdz 2020. gadam, kas paredz nepieciešamos pasākumus, lai panāktu vai saglabātu labu jūras vides stāvokli Latvijas jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos atbilstoši starptautiskajām prasībām un Latvijas normatīvajam regulējumam.

Jūras vidi ietekmē ne tikai tādas jūras nozares kā zivsaimniecība un jūras transports, bet arī liels skaits citu jomu un nozaru politiku, kas tiek īstenotas iekšzemē. Tāpēc būtiski, lai jūras vides stāvokļa uzlabošanai un piesārņojuma slodzes samazināšanai tiktu īstenoti visaptveroši pasākumi laba iekšzemes ūdeņu stāvokļa sasniegšanai, kurus paredz Daugavas, Gaujas, Lielupes un Ventas baseinu apsaimniekošanas plāni 2016.–2021. gadam. Programma balstīta uz 2012. gadā izstrādāto jūras vides stāvokļa novērtējumu un 2014.–2015. gadā veiktajiem pētījumiem. Šajos pētījumos konstatēts, ka tikai esošo un plānoto pasākumu īstenošana nenodrošinās būtiskus jūras vides stāvokļa uzlabojumus.



Latvijas Hidroekoloģijas institūts jūras novērtējumā secināja, ka par daudziem jūras vidi raksturojošiem rādītājiem trūkst informācijas, jo nepietiekamā finansējuma dēļ monitoringu nebija iespējams veikt vajadzīgajā apjomā. Kā galvenā problēma, kas ietekmē jūras vides stāvokli, tika norādīta eitrofikācija, piesārņojums ar bīstamām vielām un piesārņojums, ko rada kuģošana, kā arī svešās jeb invazīvās sugas.

PAR PLĀNU "PASĀKUMU PROGRAMMA LABA JŪRAS VIDĒS STĀVOKĻA PANĀKŠANAI 2016.–2020. GADĀ"

Ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 393 apstiprināts un Ministru prezidenta Māra Kučinska un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra vietā tieslietu ministra Dzintara Rasnača parakstīts plāns "Pasākumu programma laba



jūras vides stāvokļa panākšanai 2016.–2020. gadā". Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija noteikta par atbildīgo institūciju plāna īstenošanā.

Pasākumu programmu izstrādājusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Programmas uzdevums ir noteikt nepieciešamos pasākumus stratēģiskā mērķa sasniegšanai – laba jūras vides stāvokļa panākšanai un saglabāšanai Latvijas jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos atbilstoši Jūras stratēģijas pamatdirektīvas un Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma prasībām. Programma balstīta uz Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2012. gadā izstrādāto jūras novērtējumu, laba jūras vides stāvokļa definējumu un noteiktajiem jūras vides mērķiem. Līdztekus vides stāvokļa vērtējumam jūras novērtējums ietver gan slodžu uz jūras vidi analīzi, gan jūras izmantošanas ekonomisko un sociālo analīzi, tai skaitā nākotnes attīstības tendenču jūras izmantošanā novērtējumu.

Jūras stratēģijas, tai skaitā programmas izstrādāšanas un īstenošanas koordinēšanai izveidota Jūras vides padome. Lai nodrošinātu visām ieinteresētajām pusēm un sabiedrībai iespēju piedalīties pasākumu programmas veidošanā un apspriešanā, tās izstrādes gaitā no 2014. līdz 2016. gadam notika konsultācijas ar iesaistītajām pusēm, tostarp ar piekrastes pašvaldību un attiecīgo tautsaimniecības nozaru pārstāvjiem, kā arī tika informēta Jūras vides padome un Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome.

Ievērojot direktīvā noteikto reģionālās sadarbības principu, programma ir koordinēta un saskaņota Baltijas jūras reģiona līmenī HELCOM ietvaros, kā arī sadarbojoties ar citām ES dalībvalstīm un valstīm, ar kurām Latvijai ir jūras robeža. Reģionālās sadarbības ietvaros koordinēti veicamie pasākumi, kas apkopoti visu Baltijas jūras reģiona ES dalībvalstu kopīgi izstrādātā HELCOM dokumentā: Programmas koordinācija ES līmenī notika direktīvas ieviešanai izveidoto darba grupu ietvaros.

HELCOM SADARBOJAS, AIZSARGĀ, PĒTA UN NOVĒRTĒ

Pēdējo desmit gadu laikā pieaugusi Baltijas jūras izmantošana visplašākajā nozīmē, sākot no kravas un pasažieru pārvadājumiem, kruīza kuģu pārvietošanās un beidzot ar vēja enerģijas izmantošanu. Jau 2013. gadā HELCOM dalībvalstu vides ministri parakstīja deklarāciju, par galveno mērķi izvirzot uzdevumu līdz 2016. gadam vispusīgi novērtēt Baltijas jūras stāvokli, riskus un iespējas, kā arī apstiprināja darba plānu šā mērķa sasniegšanai. Īpaši aktīvi darbā iesaistījās Zviedrija, Vācija, Somija un Igaunija.

2014. gadā HELCOM aktualizēja jautājumu par naftas un ķīmisko kravu transportēšanu Baltijas jūrā, bet finansējuma trūkuma dēļ diemžēl nevarēja veikt situācijas novērtējumu un uzsākt pētījumus. 2015. gadā darbs tomēr varēja turpināties, jo divu darbinieku algošanai izdevās piesaistīt ES struktūrfondu finansējumu, piedevām pētījumiem pieslēdzās divi studenti praktikanti. Lielu palīdzību pētījumu procesā sniedz AIS sistēmas datu bāze, kas ļauj analizēt



pēdējo desmit gadu (2005–2015) kuģošanas datus. Pilnu pētījuma tekstu publicēs 2017. gada sākumā, bet tagad notiek materiālu apstrāde un analīze.

Informāciju par kuģu plūsmu kopš 2005. gada saņem no AIS tīkla 143 bāzes stacijām deviņās valstīs ap Baltijas jūru. Piemēram, informācijas analīzei izmantoti 419,8 miljoni signālu par visu veidu kuģu kustību Baltijas jūrā 2014. gadā un 382,5 miljoni signālu 2013. gadā.

HELCOM mērķis ir padarīt AIS informāciju vieglāk pieejamu jūras teritorijas plānotājiem un citiem lietotājiem. Tā lielu vērību pievērš kuģošanas drošības uzlabošanai Baltijas jūrā ledus apstākļos, īsteno pasākumus, lai atvieglotu ECDIS lietošanu Baltijas jūrā, kā arī patvēruma vietu plānošanā.

Galvenie aktuāli risināmie jautājumi:

- notekūdeņu novadīšana no pasažieru kuģiem,
- NOx emisijas īpašajās Baltijas jūras zonās, pievēršot īpašu uzmanību alternatīvas degvielas izmantošanas iespēju izpētei,
- balasta ūdeņu apsaimniekošana,
- nelikumīgas zvejas izskaušana Baltijas jūrā,
- derīgo izrakteņu iespējamība Baltijas jūrā.

DAŽI SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS PIEMĒRI

Vēja parki. 1991. gadā Dānija atklāja pirmo vēja elektrostaciju Baltijas jūrā, kuras kopējā jauda bija 5 MW, bet 2015. gada beigās Baltijas jūrā jau darbojās 20 vēja parku ar kopējo jaudu 1149 MW, no tiem 11 Dānijā, pieci Zviedrijā un pa diviem Somijā un Vācijā. Pēdējos gados arī citas Baltijas jūras valstis, tādas kā Polija, Igaunija, Latvija un Lietuva, iesaistās



šādos projektos, un 2015. gada beigās projektu stadijā bija 118 vēja parki ar kopējo jaudu 638 MW. Tiek plānots, ka pēc 2020. gada 6000 MW jaudas vēja parka projektu īstēnos Hījumā salas rietumu piekrastē Igaunijā.

Cauruļvadi. Pirmo telegrāfa kabeli starp Helsingbergu Zviedrijā un Helsingeru Dānijā Baltijas jūrā ieguldīja 1855. gadā. Kopš tā laika cauruļvadi ir kļuvuši par piekrastes valstu enerģētiskās drošības un neatkarības, kā arī telekomunikāciju un interneta attīstības neatņemamu sastāvdaļu. Pēdējo gadu lielākais projekts ir "Nordstream" dabasgāzes cauruļvads no Sanktpēterburgas Krievijā uz Vāciju. Polija un Lietuva ir vienojušās par gāzes cauruļvada "Interconnector" (GIPL) būvniecību 2019. gadā, tāpat arī Somija un Igaunija par gāzes cauruļvada "Baltconnector" būvniecību.



STARPREĢIONU SADARBĪBA JŪRAS TELPISKAJĀ PLĀNOŠANĀ

Cilvēku darbības ietekmei uz vidi nevar novilkt robežas, kādas tās novilkta valstu starpā, tāpēc ir vajadzīga sapratne, starpvalstu koordinācija un pārrobežu projekti, kas sekmētu ilgtspējīgu jūras vides attīstību Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā. Paturot to prātā, tiek attīstīts triju gadu projekts "Northsee" un "Baltic Lines", kurus vada Vācijas Federālā jūras un hidrogrāfijas aģentūra, lai palielinātu sinerģiju starp abu jūru baseiniem: vēja enerģijas izmantošana, kabeļi un vadi, kuģu ceļu savienojamība ar ostām, zvejniecība un zivju resursu saglabāšana, kā arī unikālu dabas teritoriju aizsardzība Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā.

UZZIŅAI

2014. gada jūlijā Eiropas Parlaments un Padome pieņēma ES MSP direktīvu, kas stāties spēkā 2021. gadā, lai izveidotu vienotu Eiropas jūras telpiskās plānošanas sistēmu, kur katra ES valsts varēs brīvi plānot savas jūrniecības darbības vietējā, reģionālā un valsts līmenī, bet tās būs jāsalāgo, lai izpildītu kopēju prasību minimumu.

Arvien pieaugošā cilvēku darbības ietekme uz vidi rada dažādus sarežģījumus, apdraudējumus un problēmas. Lai novērstu iespējamus konfliktus, ļoti svarīgi ir veidot koordināciju starp valstīm un nozarēm, un, lai to stimulētu, ES ir pieņēmusi tiesību aktus, kas piekrastes valstīm uzliek par pienākumu plānot jūrniecības darbības, saskaņojot un koordinējot tās visā jūras baseinā. Bet darbības koordinācija starpvalstu starpā var būt veiksmīga tikai tad, ja tā balstās uz drošiem faktiem, patiesu informāciju un visu datu objektīvu analīzi, ņemot vērā pašreizējo situāciju un prognozējot kuģošanas tendences nākotnē. Lai iegūtu objektīvu informāciju,

abos projektos iesaistītie partneri Kopenhāgenā notikušajā sanāksmē vienojās par kopdarbību sekmīgai projektu "Northsee" un "Baltic Lines" īstenošanai.

BALTIJAS JŪRAI – DZĪVOT VAI MIRT?

Zinātnieki apgalvo, ka Baltijas jūras ūdeņu apmaiņai nepieciešami aptuveni 35 gadi. Tieši lēnā ūdens apmaiņa ir iemesls tam, ka piesārņojums, kas ūdenī nonācis līdz pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem, joprojām augstā koncentrācijā atrodams Baltijas jūras gruntī. Šādus faktus kādā no publikācijām pauž Latvijas Hidroekoloģijas institūta vadošā pētniece Solvita Strāķe. Tomēr, kā liecinot pētījumi, kuģu radītais piesārņojums veido vien aptuveni 0,04% no kopējā piesārņojuma apjoma. Slāpekļis, kas ielūst jūrā, 76% gadījumu nāk no sauszemes, pamatā no lauksaimniecības avotiem, savukārt aptuveni 26% veido atmosfēras piesārņojums.

Galvenais piesārņojuma avots ir notekūdeņi: ar rūpnieciskajiem un sadzīves notekūdeņiem Baltijas jūrā nonāk liels daudzums dažādu fosfora un slāpekļa savienojumu, bet visvairāk no lauksaimniecībā izmantotajiem mēslojumiem, tāpēc Orhūsas universitātes profesors Karstensens HELCOM dalībvalstis mudina domāt par Baltijas jūras problēmām, kamēr vēl nav par vēlu: "Ūdens



temperatūra ir paaugstinājusies un turpinās celties arī turpmāk. Tādēļ ir svarīgi, lai visas Baltijas jūras reģiona valstis pildītu Baltijas jūras rīcības plāna saistības un mērķtiecīgi likvidētu iespējamus avotus, no kuriem ūdeņos nonāk eitrofikāciju raisošie elementi. Ja situācija neuzlabosies, Baltijas jūra nākotnē varētu pārvērsties par ūdens tuksnesi – vietu, kur nespēs mitināties teju neviens organisms.”

Zinātnieki salīdzināja 1900. gada datus par Baltijas jūras stāvokli ar jaunāko informāciju par jūras ūdens temperatūru, skābekļa daudzumu un sāļuma izmaiņām. Izrādās, ka 1900. gadā no skābekļa trūkuma cietuši vien 5000 km² jūras platības, bet tagad tā sasniegusi 60 000 km² (Latvijas platība ir 64,589 km²), un jau tagad daļa jūras zonu uzskatāmas par dzīvībai nepiemērotām. Arī tad, ja jau rīt uzsāktu reālu rīcību jūras atveseļošanai, situācijas uzlabošanai mirušajās zonās būtu nepieciešami vairāki gadu desmiti.

BALTIJAS JŪRU APDRAUD:

■ eitrofikācija, kas izpaužas kā paaugstināta aļģu vairošanās. Jo vairāk barības vielu no lauksaimniecības notekūdeņiem aļģēm pieejams, jo ātrāk notiek to vairošanās, kas noved pie ūdens kvalitātes pasliktināšanās un zivju izmiršanas;

■ piesārņojums ar bīstamām vielām, kas līdzīgi barības vielām jūrā nonāk ar notekūdeņiem un lauksaimniecības noteci, no gaisa, no jūras transporta, ostu darbības vai jūrā veidotām konstrukcijām, regulārs tankkuģu un termināļu radītais piesārņojums ar naftas produktiem;

■ ar balasta ūdeņiem ievestās invazīvās sugas, kas var radīt ievērojamas izmaiņas jūras ekosistēmā, traucējumus saimnieciskajai darbībai un pat risku cilvēku veselībai. Baltijas jūrā ir atklātas ap 120 invazīvo sugu, un apmēram 80 no tām jau ir izveidojušas dzīvotspējīgas populācijas;

■ nesabalansēta saimnieciskā darbība un jūras resursu pārtērēšana.

VISS IR VIENS APLIS

Viena no pirmajām iniciatīvām izveidot vienotu starptautisku klasifikācijas sistēmu Baltijas reģionā bija HELCOM 1998. gadā publicētais jūras un piekrastes biotopu un biotopu kompleksu *sarkanais saraksts*. Vēlāk gan izrādījās, ka šis saraksts nav pietiekami pilnīgs, lai atspoguļotu Baltijas jūras biotopu daudzveidību un nodrošinātu to aizsardzību. Patiesībā ne jau saraksta nepilnības bija patiesais iemesls, kāpēc labi domātā sistēma nedarbojās. Viss, kas nav aizliegts, ir atļauts, vai arī – kā labāk likumu apiet ar likumu. Tieši tā darbojas cilvēka

UZZIŅAI

Apmēram 75% slāpekļa un 95% fosfora jūrā ienes upes, 25% slāpekļa jūrā nonāk no atmosfēras. Savukārt līdz pat 24% fosfora pienesuma nāk no veļas un trauku mazgāšanas līdzekļiem. Kopš 80. gadu beigām barības vielu ieplūde Baltijas jūrā ir stabilizējusies – tās apjomi nepalielinās, tomēr šo savienojumu koncentrācija joprojām ir ļoti augsta, it īpaši jūras daļēji noslēgtajās daļās, piemēram, Rīgas līcī.



psiholoģija un iekārtota viņa daba. Un cilvēks, uzskatot sevi par radības kroni, darbojas, zvejo un pārzvejo, sārņo un piesārņo, nīcina un iznīcina.

Dabas likumi nosaka, ka organismi, kas ieņem augstāku vietu barības ķēdē, parasti izmēros ir lielāki, bet skaita ziņā to ir mazāk, salīdzinot ar zemāko līmeņu pārstāvjiem. Vajadzīgi 10 tūkstoši kilogramu fitoplanktona, lai pabarotu vienu tūkstoti kilogramu aīrkājvēžu, kas savukārt pabaro 100 kilogramu reņģu, un šis reņģes savukārt pabaro 10 kilogramu mencu, kas nodrošina pārtiku tikai vienam barības ķēdes virsotnē esošajam gaļēdājam, šajā gadījumā mums – radības kronim. Visbeidzot mencas fileja mūsu vakariņu galdā nonāk no sarežģīta savstarpēji saistīta barošanās tikla, sākot ar viensūnu aļģēm līdz pat vissarežģītākajiem jūras organismiem. Tātad, lai pabarotu ģimeni ar garšīgu zivs fileju, nepieciešams 10 tonnu aļģu, kas pārtērētas barības ķēdes otrā galā.

Ēdot vakariņās garšīgi pagatavotas zivis, mēs par tādām lietām parasti nedomājam, tieši tāpat, pērkot zivis tirgū vai veikalā, mūs īsti nenodarbina jautājums, kā un kur tās ir zvejotas vai audzētas, vai ievērota zivju resursu izmantošanas ilgtermiņa stratēģija un tamlīdzīgi. Protams, būtu muļķīgi, ja ikreiz vajadzētu uzdot šādus jautājumus, jo mēs paļaujamies uz sistēmas sakārtotību vai arī izliekamies, ka paļaujamies. Bet, ja godīgi, tad sevi šajā ķēdē nemaz neieklājam, stāvam laukā no pasaules vienotās sistēmas apļa. Un tomēr viss ir savā starpā saistīts, viss ir viens aplis. Priesteris Kravalis ir teicis: "Grēkojot pret dabu, grēkojam arī pret tuvāko un Dievu. Grēks sākas brīdī, kad cilvēks pārkāpj savu sirdsapziņu un morālo likumu, kas viņam dots. Cilvēku nespēja vienoties par dabas aizsardzību svarīgiem jautājumiem skaidrojama ar cilvēku alkatību, egoismu un solidaritātes trūkumu. Viena no problēmām ir antropocentrisms – cilvēks iedomājas, ka ir visu notikumu centrā, ka visām lietām jākalpo viņam. Šī attieksme ir tuvredzīga, tā nerespektē nākamās paaudzes un neņem vērā cilvēka dabu un būtību. Tas, ka splaujam akā, no kuras dzeram, ir liela mūsu problēma."

NOPIETNĀKĀ EKOLOĢISKĀ PROBLĒMA BALTIJAS JŪRĀ – EITRÓFIKĀCIJA

Nopietnākā ekoloģiskā problēma Baltijas jūrā ir eitrofikācija. Tas ir tāds stāvoklis ūdens ekosistēmā, kad paaugstināts barības vielu daudzums pastiprināti stimulē aļģu vairošanos un pārmērīgu organiskā materiāla veidošanos, kā rezultātā tiek izjaukta ekosistēmas līdzsvars. Aļģu intensīvā ziedēšana vasarā, aptverot plašas jūras teritorijas, ir redzamākais eitrofikācijas simptoms, taču ļaunāks ir tās radītais neredzamais efekts – pastiprināts skābekļa patēriņš, kas noved pie skābekļa trūkuma ūdenī un jūras dibenā dzīvojošo organismu bojāejas. No skābekļa trūkuma cieš arī zivis. Nopietni tiek iedragātas komerciāli izmantojamo zivju sugu (piemēram, bušu un mencu) reproduktīvās spējas.



BALTIJAS JŪRĀ TRŪKST SKĀBEKĻA

Baltijas jūra jau ilgstoši cieš no piesārņojuma problēmām. Pasaules Dabas fonda publicētā informācija liecina, ka 2013. gadā jau pilnībā bija mirusi sestā daļa jūras kopējās platības. Arī jaunākie pētījumi apstiprina: ja tuvākajā laikā netiks veikti būtiski ūdeņu apsaimniekošanas uzlabojumi, Baltijas jūras nākotne rādās diezgan drūmos toņos.

Pētnieki no Orhūsas universitātes Dānijā, Lundas un Stokholmas universitātēm Zviedrijā kopīgi veikuši jaunu pētījumu par Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. Tā rezultāti publicēti zinātniskajā žurnālā "Proceedings of the National Academy of Sciences". Zinātnieku secinājums par Baltijas jūras stāvokļa izmaiņām pēdējo simt gadu laikā nav iepriecinošs – platības ar kritiski mazu skābekļa daudzumu ūdenī palielinājušās vairāk nekā 10 reizes. Izrādās, iemesls tam ir lauksaimnieciskais piesārņojums.

JŪRAS BULLIŠI OKUPĒ PIEKRASTI

Latvijas piekrastes zvejnieki, kas pēdējos gados visvairāk sūdzējušies par roņu straujo izplatību un lomu postījumiem, tagad aicina valsti palīgā citā samilzušā jautājumā. Pēdējo divpadsmit gadu laikā piekrastē strauji savairojušies apalie jūras grunduļi, ko tautā mēdz saukt par jūras bullišiem, tāpēc Latvijas piekrastes zvejnieki sauc pēc palīdzības. Pēc diskusijām ar zvejniekiem un nozares organizācijām Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamenta direktors Normunds Riekstiņš zvejniekiem atbalstu vai problēmas risinājumu vēl nesolīja, tomēr atzīst: "Problēma aug augumā, jūras grunduļi pārņem piekrasti, un manā izpratnē tā ir arī vides problēma, jo tie izmaina ekosistēmu, kāda līdz šim bija Baltijas jūras piekrastē."

LABVĒLĪGI DZĪVES APSTĀKĻI ĻAUJ VAIROTIES ROŅIEM

Pateicoties roņu aizsardzības pasākumiem un arī tam, ka Baltijas jūras vides stāvoklis ir sācis uzlaboties, Baltijas pelēko roņu populācija sākusi strauji atjaunoties. 2008. gadā šeit bija jau apmēram 23 000 dzīvnieku. Šā iemesla dēļ nesen atkal ir atļautas pelēko roņu medības Somijā un Zviedrijā, kas 1988. gadā tika aizliegtas visā Baltijas jūrā. Pieaugošais pelēko roņu daudzums satrauc zvejniekus, kuriem tagad ar roņiem jāsacenšas par lomu. Visasāk šī situācija izpaužas Igaunijas ūdeņos, tomēr arī Latvijas zvejnieki mēdz izteikties, ka drīz jau vairs nebūs, ko ķert, jo roņi apēd visas zivis.

KAMPAŅA "MANA JŪRA" NOTIKA JAU PIEKTO GADU

Kampaņas "Mana jūra" mērķis 2016. gadā bija praktisku risinājumu meklējumi situācijas uzlabošanai Latvijas piekrastē, tādēļ kampaņas piektajā gadā ne tikai turpināja jūru piesārņojošo atkritumu sabiedrisko monitoringa programmu,



BALTIJAS JŪRA UN VIDE



Kampaņas "Mana jūra" 17. posms Upesgrīva – Mērsrags.

bet pievērsās arī virknei citu jūras piekrastes problēmu.

Kampaņas ietvaros aktualizēja tādus jautājumus kā, piemēram, bioloģiskās daudzveidības apzināšana un aizsardzība, invazīvo sugu vairošanās problēma, kas apdraud piekrastes bioloģisko daudzveidību. Ļoti liela nozīme ir iespējami plašas informācijas iegūšanai un analīzei, lai pieņemtu labāko lēmumu problēmas risināšanai, nenodarot kaitējumu videi. Ne mazāk svarīga ir sabiedrības izglītošana par jautājumiem, kas skar

ekoloģiju. Ir nepieciešamas diskusijas par to, kā tuvākajā nākotnē apsaimniekot jūras piekrasti, samērojot eventuālās slodzes ar vides interesēm. Lai nepieļautu, ka cilvēku darbības rezultātā mēs zaudējam Latvijas piekrasti, ir jāsadarbojas valstij, pašvaldībām, uzņēmējiem, vides organizācijām, zinātniekiem un ikvienam no mums, kas mīl jūru.

"Kad sākām kampaņu, arī mēs domājām, ka lielākā daļa atkritumu nāk no kuģiem, bet izrādās, ka ne, pat četras piektdaļas nāk no krasta – daļa no tūristiem, daļa no māsasaimniecībām," atzīst Vides izglītības fonda vadītājs un kampaņas "Mana jūra" eksperts Jānis Ulme. "Atkritumi līdz krastam atpeld, piemēram, pa upi. Veidi ir dažādi un situācijas ir atšķirīgas – vietām vairāk izskalo no jūras, citviet piesārņojums nāk no sauszemes. Risinājumi bieži vien jārod katrai vietai individuāli, taču veidojas arī kopējā aina. Liepājā un Ventspilī stāvoklis ir apmierinošs, labus rezultātus sāk uzrādīt un uz labu vides stāvokli virzās arī Jūrmala. Iepriekšējo gadu pieredze liecina, ka ne visai laba situācija ir Pāvilostas, Salacgrīvas, Rucavas un Saulkrastu novadā, bet par kritisku situāciju var runāt Rīgā un Engures novadā. Daudzviet tas saistīts ar apsaimniekošanas kvalitāti un labiekārtojumu, bet galvenā problēma tomēr ir plastmasa."■

Sagatavoja Anita Freiberga

IEGUVUMS – LATVIJAS OSTAS STRĀDĀ!

“Biznesā draugu nav!” tāds ne tikai deviņdesmitajos, bet vienmēr ir bijis Ventspils galvas Aivara Lemberga mīļākais teiciens. Tas gan nav nekas īpaši oriģināls, jo tāda ir biznesa būtība, bet pašu biznesa vidi tomēr veido cilvēki. Ir biznesmeņi, arī ostās, kuri jau kopš deviņdesmito gadu sākuma strādā kopā un spēj sadalīt biznesu, varu un naudu. Taču daudzus nauda ir izšķīrusi, un šis variants ir daudz biežāk vērojams nekā labas saskaņas modelis, jo stāvēt pāri naudas un varas vilinājumam var tikai ļoti spēcīgs un intelektuāls cilvēks ar augstu morāli. Tie, kas spēj turēties pretī naudas postošajam spēkam, patiesībā ir rītdienas cilvēki. Tas gan nenožīmē, ka labi pelnīt būtu slikti, jo pamatā taču visi strādā par naudu un vēlas labi dzīvot, tāpēc runa nav par *cik*, bet gan par *kā*.

Diemžēl Latvijas neatkarības pirmajos gados valdība no ostu lietām bija pārlieku tālu un lielā lūzuma brīdī nebija klāt pie jaunajiem biznesa procesiem. Sākot no pirmās neatkarības dienas, cīniņu ostās nav trūcis nekad, atšķirība tā, ka dažādās Latvijas ostās šie cīņi starp ostu pārvaldēm, pašvaldībām un ostu uzņēmējiem risinājušies pēc dažādiem scenārijiem, bet visbiežāk tomēr piemirstot par kompromisu mākslu. Rīgas ostas pārvaldnieka Leonīda Loginova vārdiem runājot, “kamēr Latvijā politiķi, ierēdņi un arī neprofesionāļi savā starpā plēšas un skalda matus, kaimiņi igauņi un lietuvieši savus attīstības projektus sekmīgi realizē”.

Lai arī pretrunu un problēmu Latvijas ostu pārvaldīšanā, apsaimniekošanā un konkurencē nav bijis mazums, labā ziņa ir tā, ka Latvijas ostas strādā, attīstās un ir kļuvušas par civilizētām Eiropas ostām.

Liepājas osta no nulles 1991. gadā izaugusi līdz gandrīz 5,7 miljoniem tonnu 2016. gadā; Rīga, sākusi ar pieticīgiem 5 miljoniem, 2016. gadā sasniegusi 37 miljonus tonnu; reģionālās ostas, kas deviņdesmitajos pārkāva 42 tūkstošus tonnu, tagad pārkrauj 1,56 miljonus. Diemžēl Ventspils osta zaudējusi kravas un nu pārkārvusi nepilnus 19 miljonus, bet atmiņā, protams, vēl ir tās ziedu laiki, kad kravu apjoms bija teju par 10 miljoniem tonnu lielāks.

Desmit Latvijas ostas ir dzīvs organisms, caur kura dzīslām gada laikā iztek vairāk nekā 63 miljoni tonnu kravu.





OSTĀM JĀAPVIENOJAS SAVU TIESĪBU UN INTEREŠU AIZSTĀVĪBAI

No 23. līdz 25. jūnijam Spānijas ostas pilsētā Malagā norisinājās Starptautiskās ostas pilsētu asociācijas (AIVP) dienas, kuru ietvaros notika AIVP 2016. gada Ģenerālā asambleja un ikgadējā konference, kuras galvenā tēma šogad bija lielo kuģu ietekme uz ostas pilsētām. Rīgas brīvostas pārvalde ir AIVP biedre, un Ģenerālajā asamblejā, kā arī konferencē to pārstāvēja RBO pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

Galvenās problēmas ostas pilsētām rada ostas un pilsētas arvien ciešāka saplūšana, globālās izmaiņas tirdzniecības ceļos un kravu plūsmās, sociālās integrācijas radītie izaicinājumi, klimata pārmaiņas, enerģijas apgādes veidu transformācijas, kruīzu industrijas attīstība u.c.

Konferences dalībnieki diskusijās uzsvēra, ka ostām un ostas pilsētām stingrāk jāiestājas par savu gadsimtiem seno vērtību saglabāšanu. Jaunie sociālie un ekoloģiskie izaicinājumi ostām liek sabalansēt vēlmi pēc neierobežotas ekonomiskās izaugsmes ar nepieciešamību saglabāt vietējas vērtības un resursus. Bet šo sabalansēto uz ostu un ostas pilsētu ilgtspējīgu attīstību vērsto stratēģiju ne vienmēr atbalsta kuģniecības nozare, kas mēģina uzspiest savu ekonomiskās attīstības vīziju un modeli. Arvien lielāku kuģu izmantošana kravu transportēšanai un arvien lētāki ostu pakalpojumi ir tas, kas izdevīgs kuģniecības nozarei, bet rada lielas problēmas ostām un ostas pilsētām.

UZZIŅAI

AIVP darbojas jau 25 gadus, un tās mērķis ir apvienot ostas pilsētu privātā un sabiedriskā sektora dalībniekus, lai risinātu ostas un pilsētas līdzāspastāvēšanas aktuālās problēmas un nodrošinātu ostas pilsētu ilgtspējīgu attīstību. AIVP palīdz saviem biedriem ieviest jaunas stratēģijas, lai veiksmīgi pielāgotos milzīgajām ekonomiskās, sociālās un ekoloģiskās attīstības radītajām pārmaiņām, kas pēdējos gados ietekmē ostas pilsētas. AIVP biedri ir ievēlēti pilsētu pārstāvji, ostu pārvaldes, ostu uzņēmumi, ostas – pilsētas projektu realizētāji arhitekti, pilsētplānotāji, ainavu arhitekti, kā arī universitātes un zinātniskie institūti.

Eiropas Komisija ar priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostas finanšu pārredzamības sistēmu, nāca klajā 2013. gada 23. maijā. Regulas projekts paredz precizēt un atvieglot piekļuvi Eiropas Savienības ostu pakalpojumu tirgum, novērst ļaunprātīgu tirgus izmantošanu, uzlabot ES ostu iekšējās koordinācijas mehānismus, piedāvāt caurskatāmas finansiālās attiecības starp publiskām iestādēm, ostu pārvaldēm un ostas pakalpojumu sniedzējiem, kā arī nodrošināt autonomi noteiktas un caurskatāmas ostas infrastruktūras maksas.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs: "Viena no redzamākajām kuģniecības nozares iniciatīvām, kas atstās graujošas sekas uz Rīgas ostu kā pilsētas sastāvdaļu ar gadsimtiem senām



vērtībām, noteiktu sociālo un ekoloģisko atbildību, ir tā dēvētā Eiropas Parlamenta un Padomes ostu regula. Tādēļ arī Rīgas osta pievienojas konferences galvenajam secinājumam: ostām un ostas pilsētām ir jāklūst vienotākām savu stratēģiju un savu vērtību aizstāvēšanai.”

Kad tiks panākta gala vienošanās starp iesaistītajām pusēm (ES Padome, Eiropas Parlaments un Eiropas Komisija), regula tiks piemērota konkrētu ostas pakalpojumu sniegšanai un attieksies uz visām jūras ostām, kas uzskaitītas Eiropas transporta tīkla pamatnostādņu regulā. Latvijā tā ir Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta un Liepājas osta.■

BALKKRIEVIJA IZVĒRTĒ IESPĒJAMOS PARTNERUS

Ekonomikas un finanšu eksperts, bijušais Rīgas brīvostas valdes loceklis un konsultāciju uzņēmuma “Laika stars” vadītājs Vadims Jerošenko uzskata, ka, izmantojot Klaipēdas ostas iekšējās jaudas trūkumu, Latvijas tranzīta uzņēmumi var atrast savu vietu Baltkrievijas sausās ostas izveidē.

Vadims Jerošenko: “Baltkrievija patlaban sāk nopietni domāt, kā attīstīt savā teritorijā sauso ostu, un viens no iespējamiem partneriem varētu būt viena no pasaules lielākajām loģistikas un tranzīta kompānijām “Dubai Ports World”, kas bāzējas Dubajā. Lai gan šajā projektā lietuvieši Latvijas kompānijām jau ir priekšā, tomēr Klaipēdas ostas jauda, ja domājam par nopietnu attīstību, faktiski ir izsmelta, bet pasaules mēroga partnerus interesē teritorijas, kuras nākotnē potenciāli var attīstīt. Ņemot vērā pašreizējo Rīgas ostas apgrozījumu, uzskatu, ka Rīgas ostas jaudu noteikti var vēl palielināt par 40% līdz 50%, bet, vai tas notiks, ir atkarīgs no ostas speciālistu profesionalitātes.”■



V. Jerošenko.



OSTU PADOME UZKLAUSA ZIŅOJUMU PAR SITUĀCIJU LATVIJAS TRANZĪTA UN LOĢISTIKAS NOZARĒ



2016. gada 5. maijā notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēde, kurā viens no svarīgākajiem jautājumiem bija par situāciju ostu, tranzīta un loģistikas jomā Latvijā, tranzītu traucējošiem faktoriem un priekšlikumiem to risināšanai. Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta

direktors Andris Maldups: "Situāciju nozarē negatīvi ietekmē vairāki faktori: nelabvēlīgie ģeopolitiskie apstākļi reģionā un pasaulē, ekonomiskās sankcijas un to pretpasākumi, energoresursu cenu samazinājums, valūtas kursa kritums Krievijā, kā arī apturētās investīcijas lielos industriālos projektos Krievijā."

Lai mazinātu negatīvo faktoru ietekmi uz Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas jomu, jau 2014. gada augustā valdība lēma par atvieglojumiem uzņēmumiem, kas cieš no ekonomiskajām sankcijām, tāpat valdība atbalstījusi vairākus SM virzītos muitas jomu regulējošos normatīvos aktus.

A. Maldups informēja, ka SM aktīvi iesaistās dažādu jaunu tirgu apgūšanā, īpašu uzmanību pievēršot sadarbībai ar Ķīnu, piedāvājot tai Latvijas ostas preču distribūcijai Skandināvijā un Ziemeļeiropā. Sadarbība ar Ķīnu notiek arī saistībā ar Ķīnas Jaunā Zīda ceļa iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" (*One Belt, One Road*) realizāciju, kas paredz attīstīt savienojamību un sadarbību Eirāzijas kontinentā. SM īsteno aktivitātes arī ESTEN-T tikla attīstīšanā. Šobrīd būtiskākā ir Ziemeļjūras – Baltijas jūras koridora attīstības plānošana. Otrā izpētes posma ietvaros tiek apkopoti projekti, un Latvija iesniegusi 49 projektus.

Paralēli tam ar Ostu, tranzīta un loģistikas padomes un Ostu attīstības fonda atbalstu Latvija aktīvi piedalās transporta un loģistikas izstādēs.

Transporta un loģistikas izstādē "TransRussia 2016", kas ik pavasari notiek Maskavā, Latvija sevi pozicionēja kā aktīvu Eirāzijas transporta koridoru saimes locekli, kas dod savu ieguldījumu Eirāzijas transporta koridoru attīstībā. Uzrunājot izstādes plenārsesijas dalībniekus, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs



Kaspars Ozoliņš puda pārliecību, ka starptautiskais transporta forums ne vien nostiprinās jau esošos kontaktus, bet arī rosinās jaunas idejas un palīdzēs atrast jaunus sadarbības partnerus. Tāpat viņš atzīmēja labās saiknes starp Latviju un Krieviju transporta jomā, īpaši uzsverot regulāro dialogu, kas notiek starp abām valstīm. Latvija pēdējos gados ir bijusi

ļoti aktīva dalībniece starptautiskā vidē, un šie pasākumi veltīti tam, lai identificētu un novērstu šķēršļus Eirāzijas transporta koridoru attīstībā un nodrošinātu to nevainojamu darbību, kas ir garants ne vien katras valsts individuālajai izaugsmei, bet arī visa kontinenta attīstībai kopumā, uzsvēra Ozoliņš.■



VALSTS VIENOTA KORIDORA PIEDĀVĀJUMS

Lai sekmētu tranzītu Latvijā, piesaistītu rietumu un austrumu izcelsmes kravas un investīcijas, potenciālajiem partneriem (kravu īpašniekiem, loģistikas pakalpojumu sniedzējiem vai investoriem) tiek gatavots vienots, integrēts Latvijas transporta koridora piedāvājums. Lai šo mērķi sekmīgi īstenotu, Ostu padome nolēma aktīvi virzīt jautājumu par SIA "LDz Cargo loģistika" pārveidošanu par VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) meitas uzņēmumu. SM ziņoja arī par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) līdzfinansējuma iespējām Latvijas transporta infrastruktūras projektu realizēšanai.



SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš (no labās) un LDz valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš forumā "TransRussia 2016" iepazīstina Krievijas partnerus ar Latvijas tranzīta iespējām.

Kopējais paredzētais līdzfinansējuma apjoms no CEF līdzekļiem 2014.– 2020. gadā transporta infrastruktūras projektiem ir 26,4 miljardi eiro. 2016. gadā CEF transporta darba programmas budžets ir 90 miljoni eiro, projektu iesniegšanas termiņš EK – 2017. gada janvāris. Savukārt CEF darba programmas "Sinērgija transportā un enerģētikā" kopējais budžets ir 40 miljoni eiro un projektu iesniegšanas termiņš EK – 2016. gada decembris.■



LDZ MODERNIZĒ INFRASTRUKTŪRU



LDz stends transporta un loģistikas izstādē "TransRussia 2016" Maskavā.

LDz par ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas periodam paredzēto finansējumu īstenoš apjomīgāko dzelzceļa projektu – dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, kura kopējās izmaksas būs 465 milj. eiro, t.sk. 345 milj. eiro ES līdzfinansējums. LDz plāno veikt arī Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu modernizāciju, šā projekta kopējās izmaksas plānotas 105 milj. eiro apjomā, t.sk. 89 milj. eiro – ES līdzfinansējums, kā arī ieviest vienotu vilcienu kustības

plānošanas un vadības sistēmu, paredzot kopējās izmaksas 21 milj. eiro apjomā, t.sk. 18 milj. eiro kā ES fondu līdzfinansējumu.■

LIELO OSTU INFRASTRUKTŪRAS UZLABOŠANAI BŪS PIEEJAMS ES FINANSĒJUMS

Lai veicinātu Eiropas transporta tīkla mobilitāti un kuģošanas drošību Latvijas lielajās ostās, 2014. – 2020. gada plānošanas periodā lielo ostu publiskās koplietošanas infrastruktūras uzlabošanai no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda (KF) būs pieejami 74,11 miljoni eiro.

UZZIŅAI

Kopējais finansējums specifiskā atbalsta mērķa (SAM) īstenošanai ir 87,19 miljoni eiro, no kuriem 74,11 ir KF finansējums, savukārt 13,08 miljoni eiro – nacionālais finansējums. Maksimālais plānotais KF finansējums vienam projekta iesniedzējam ir 24,7 miljoni eiro. Projektu īstenošanu paredzēts uzsākt 2016. gada trešajā ceturksnī. Projektu īstenošana tiek plānota līdz 2022. gadam, maksimālais termiņš – 2023. gada 31.decembris.

To paredz Satiksmes ministrijas izstrādātais Ministru kabineta noteikumu projekts "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi", ko 24. maijā apstiprināja valdība.

SAM tiks īstenots ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā, kur projektu iesniedzējas būs Latvijas lielo ostu pārvaldes – Rīgas brīvdostas pārvalde, Ventspils brīvdostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.

SAM ietvaros atbalstāmās darbības ir molu, viļņlaužu, krasta nostiprinājumu un piestātņu, kas nav iznomātas vai plānotas iznomāšanai komercdarbībai, pārbūve un atjaunošana, lielo ostu



infrastruktūras kompleksam piederošo inženiertiklu būvniecība, autotransporta un dzelzceļa piedvedēju un ar tiem saistītās infrastruktūras būvniecība, ar ugunsdzēsības un vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītu iekārtu iegāde un infrastruktūras būvniecība.

Projektu iesniegumu atlasī organizēs Centrālā finanšu un līgumu aģentūra, kas izstrādās projektu iesniegumu atlasē nolikumu, veiks projektu vērtēšanu un slēgs vienošanos ar projektu iesniedzējiem par projektu īstenošanu.■

LATVIJAS OSTAS KĀ ZIEMEĻU VĀRTI

Latvija redz sevi kā nopietnu partneri sadarbībai ar vienu no pasaules vadošajām kompānijām transporta un loģistikas jomā "DP World", piedāvājot Latvijas ostas kā Ziemeļu vārtus (*Northern Gateway*) izejai uz Skandināvijas valstu un Krievijas tirgiem.

Jau šā gada februārī zemkopības ministra Jāņa Dūklava vadībā notika vizīte Dubaijā, kuras ietvaros bija tikšanās ar "DP World" galveno viceprezidentu Džamalu Madžidu bin Taniju. Drīzumā paredzēta Dubaijas uzņēmuma pārstāvju vizīte Latvijā, kuras gaitā ārvalstu viesus klātienē iepazīstinās ar Latvijas ostu infrastruktūru un potenciālajām attīstības iespējām.

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs K. Ozoliņš: "Mēs jau ilgāku laiku aktīvi strādājam pie tranzīta sektora kravu dažādošanas, un pašlaik, kad kritumu piedzīvo Krievijas virziens, mums ir vēl aktīvāk jāuzrunā citi potenciālie sadarbības partneri. "DP World" ir milzīgs uzņēmums, kuram



Kaspars Ozoliņš.

ir vairāk nekā 65 ostu termināļi visos kontinentos, tomēr viņiem ir interese attīstīt darbību arī Ziemeļeiropas reģionā. Sadarbība ar "DP World" mums ļautu stiprināt Transeiurāzijas piegāžu ķēdes un Latvijai piesaistīt kravas no Ķīnas un visa Tālo Austrumu reģiona. "DP World" visspēcīgākās pozīcijas ir tieši konteinerkravu segmentā, kas nozīmē, ka tās ir kravas ar augstu pievienoto vērtību. Konteinerkravas salīdzinājumā ar naftas produktiem vai ogleņiem rada mazāku risku apkārtējai videi, un tas ir vēl viens iemesls, kāpēc šādu kravu piesaistīšana ir mūsu prioritāte."

Latvija šobrīd aktivizē sadarbību ar Vācijas, Ķīnas, Krievijas un Kazahstānas vadošajiem transporta un loģistikas uzņēmumiem, lai kā Ziemeļu distribūcijas mezgls iekļautos Eiropas – Āzijas kravu plūsmu koridoros.■



LATVIJAS TRANZĪTS PROBLĒMU KRUSTCEĻOS

Tranzīts un loģiska ir vilcējspēks, kas nepieciešams valsts ekonomikas sekmgai funkcionēšanai un attīstībai, un Latvijas ostas ir viens no būtiskākajiem spēlētājiem valsts budžeta pildīšanā, bet Latvijas ostu rādītāji šogad diemžēl nav iepriecinoši. Kravu kritumu 10–11% apmērā piedzīvo pat Rīgas osta, kas



Kārlis Leiškalns.

2015. gadā spēja noturēties bez ievērojamiem zaudējumiem. Latvijas Lielo ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns nav pārsteigts par šādiem kravu apjomu kritumiem, jo pasaules tirgū samazinājies pieprasījums pēc energoresursiem, bet mūsu ostas orientētas tieši uz šo kravu apstrādi. “Latvijas ostas strādā ar kravām, kas no Austrumiem tiek sūtītas Rietumu tirgum, un mums īsti nav alternatīvas.

Tāpēc aktuāls ir jautājums, vai arī turpmāk būs kravas tikai no Krievijas, Baltkrievijas, Ukrainas un Kazahstānas, vai arī varam cerēt uz Ķīnas kravām, kas transportēšanai izmantos Latvijas ostu iespējas un priekšrocības,” saka Kārlis Leiškalns.

POLITIKĀ VIENMĒR KĀDS SPĒLĒ PINGPONGU

Latvijas ostu darbību ietekmē gan Krievijas sekmīgi īstenotā savu ostu attīstības politika, gan arī Eiropas Savienības noteiktais embargo pret Krieviju un konkurence Baltijas jūras reģionā. Diemžēl jāatzīst, ka ostu darbību ietekmē arī mūsu pašu valsts politika, kas bieži vien ir pretrunā ar veselo saprātu. Piemēram, Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzskata, ka Valsts kontroles amatpersonas nepamatoti, bezatbildīgi un nesodīti mētājas ar apgalvojumiem par ostā pazudušiem desmitiem miljonu eiro. To dzirdot, iespējamie investori, kuri vēlējas strādāt Rīgas ostā, tādu vēlmi vairs neizrāda, un rezultātā ne tikai osta, bet visa valsts cieš zaudējumus, piedevām osta zaudē konkurētspēju.

Otrs piemērs ir Ventspils brīvdosta, kur vairāku ostas uzņēmumu padomes vada viens un tas pats cilvēks – Ģenerālprokuratūras netieši ieceltais Rudolfs Meroni.

Ventspils brīvdostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: “Vairāku ostas termināļu pārvaldība ir izteikti neprasmīga. Visu taču nevar vadīt juristi vai šādi tādi bijušie banku darbinieki. Mani izbrīna fakts: Ģenerālprokuratūra ir informēta par nepieļaujamo situāciju, ka valsts un pašvaldība cieš zaudējumus – tikai brīvdostas pārvaldei negūtie ienākumi no ostu nodevām ir 10 miljoni eiro gadā, pašvaldībai iet secen viens miljons eiro, bet viņiem tas ir kā pilei ūdens.



Pašvaldība nevar ietekmēt privāto termināļu veiksmīgu vai neveiksmīgu darbību, brīvostas pārvalde var vienīgi nodrošināt publisko infrastruktūru, ko arī perfekti izdara. Taču, ja ostas termināļi ir neveiksmīgi, neprot vai negrib veidot attiecības ar klientiem, vai arī veido visādas shēmas, un tas notiek Ģenerālprokuratūras netiešā vadībā, tad tā nelaime skar visas ostas darbību un tēlu. Piemēram, slavenais kālija sāls terminālis. Savulaik tajā krāva piecus miljonus tonnu minerālmēslu gadā, bet pagājušajā gadā pārkrāva tikai 140 tūkstošus tonnu un tagad vēl mazāk – 50 tūkstošus pusgadā! Brīvostas ieņēmumi no ostu nodevas līdz ar to ir samazinājušies no pieciem miljoniem līdz 140 tūkstošiem eiro pērn. Faktiski terminālis aizņem stratēģiski svarīgu vietu ostā, tam ir iznomāta zeme un divas dziļūdens piestātnes, bet darbs nenotiek. Atsauksmes no kālija sāls ražotājiem ir tādas, ka viņi grib strādāt, taču negrib strādāt ar Ģenerālprokuratūras ieceltajiem pārstāvjiem. Līdzīga situācija, lai arī ne tik traģiska, ir Ventspils tirdzniecības ostā, labāk varēja strādāt “Ventbunkers”, arī “Ventspils naftas terminālis” ir pasliktinājis darbību, bet šajā gadījumā Ģenerālprokuratūru vainot nevar. Ventspils brīvostas valde ir pieņēmusi lēmumu, ka, ja kālija sāls terminālis neparādīs rezultātus līdz jūlija beigām, tā uzsāks procedūru, lai atņemtu tam tiesības darboties Ventspils ostā.



Aivars Lembergs.

RISINĀJUMA MEKLĒJUMOS

Latvijas Lielo ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns atzīst, ka ir jautājumi, kas jārisina politiskā līmenī, kad kopā strādā valsts, pašvaldības un privātais bizness. Viņš arī atzīst, ka Satiksmes ministrija šajā ziņā strādā aktīvi, gan meklējot sadarbības partnerus un dibinot sakarus, piemēram, Dienvidaustrumu Āzijā, gan stiprinot sadarbību ar vietējiem tranzītbiznesa iesaistītajiem uzņēmējiem.

Lai stiprinātu sadarbību un aicinātu Rīgas brīvostas uzņēmējus kopā aktīvi strādāt pie turpmākās tranzīta sekmēšanas, satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Rīgas brīvostas pārvaldes un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvjiem. Sarunā par aktuālo nozarē ministrs uzsvēra investīciju piesaisti no Ķīnas, kā arī aicināja uzņēmējus paust uzņēmumam “LDz Cargo loģistika” savu redzējumu par piedāvātajiem pakalpojumiem, izcenojumiem, tehniskajām iespējām un citiem nosacījumiem, lai izveidotu vienotu Latvijas piedāvājumu.

Rīgas brīvostas pārstāvji un uzņēmēji atzinīgi novērtēja tikšanos, sāktās sarunas un satiksmes ministra darbu tranzīta jomā. Galvenie virzieni ir Latvijas integrācija Eirāzijas koridoros un Ķīnas kravu piesaiste nākotnē. Ne mazāk



Uldis Augulis.

svarīgi ir piesaistīt kravas no Baltkrievijas, Krievijas, Kazahstānas un citām NVS valstīm. Tāpēc valdībā panākta vienošanās, ka praktiskā līmenī uzņēmums "LDz Cargo loģistika" ir atbildīgs par nozares interešu konsolidāciju, sadarbību ar Latvijas ostām un tajās strādājošajām stividoru kompānijām, lai koordinētu kopīga loģistikas piedāvājumu izstrādi potenciālajiem partneriem. "Aktīvs darbs no mūsu kā valsts puses var būt efektīvs tikai tādā gadījumā, ja arī paši ostās strādājošie uzņēmēji būs aktīvi un iesaistīties šajā procesā. Mūsu sadarbībai ir ļoti liela nozīme situācijas uzlabošanā un Latvijas popularizēšanā potenciālajiem partneriem," ir pārliecināts Uldis Augulis.■

SADARBĪBA VIDES AIZSARDZĪBAS VĀRDĀ

Četras Baltijas jūras ostas – Tallina (Igaunija), Stokholma (Zviedrija), Helsinki un Turku (Somija) 2016. gada 9. septembrī parakstīja saprašanās memorandu par kopīgas pieejas izstrādi jaunai kuģu sauszemes elektroapgādei, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Saprašanās memorandu parakstīja Helsinkos Baltijas Ostu organizācijas (BPO) 4. sesijā, kuras centrālais temats bija "Baltijas jūra kā paraugs tīrām ostām un kuģniecībai". Līdz 2025. gadam TEN-T ostām obligāti būs jānodrošina kuģi ar krasta energoapgādes savienojumiem.

Pasažieru prāmju pietātnes Helsinkos, Stokholmā, Tallinā un Turku atrodas tuvu pilsētu centriem, tāpēc ļoti svarīgi ir maksimāli ierobežot kaitīgo ietekmi un sekas, ko rada prāmju kustība un uzturēšanās ostā.

UZZIŅAI

Tallinas, Helsinku, Stokholmas un Turku ostas jau 2009. gadā parakstīja vienošanos par sadarbību vides aizsardzības jautājumos, un viens no pirmajiem konkrētajiem kopīgi risināmajiem uzdevumiem bija nodrošināt kuģus ar elektrības pieslēgumu krastā.

Jaunā krasta elektroapgādes koncepcija paredz, ka ostās kuģus apgādās ar 11 kV spriegumu un 50 Hz frekvenci. Projektā iesaistītās valstis mudinās arī citas ostas un kuģniecības uzņēmumus sekot šai iniciatīvai un turpinās strādāt, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz vidi, ostu darbību un kuģošanu Baltijas jūras reģionā.■



SAFETY UN SECURITY LATVIJAS OSTĀS TIEK NODROŠINĀTAS UN KONTROLĒTAS

Terorisma draudi, laupīšana, sprādzienu bīstamība, bruņotu pirātu uzbrukumi pie Nigērijas un Somālijas krastiem, kuģošanas drošības problēmas – tas un vēl daudz kas cits šodien apdraud drošību pasaules jūrās un ostās. Arī Baltijas jūras reģionā dažu pēdējo gadu laikā bēgļu un nelegālo migrantu kontekstā situācija ir mainījusies, jo mēs nedzīvojam nošķirti no Eiropas un pārējās pasaules. Lai ierobežotu incidentu iespējamību, tiek veikti pasākumi ostu drošībai, kuģu drošībai un iekārtu drošībai. IMO ir atbildīga par drošību ostās, kuģošanas drošību un piesārņojuma novēršanu jūrā, bet tas var būt sasniedzams vien tad, ja ir pieņemti un arī ratificēti visaptveroši regulējumi. Viens no šādiem visaptverošiem regulējumiem ir ISPS kodekss, kas pieņemts 2002. gadā un spēkā stājās 2004. gadā.

Eiropu nosacīti var iedalīt vismaz četros reģionos: viens ir Spānija, Portugāle, Francijas austrumi, otrs Itālija, Francijas dienvidi un Grieķija, trešais Dānija, Norvēģija, Zviedrija un Somija, ceturtais Latvija, Lietuva, Igaunija un Polija, un katrā no tiem ir sava specifika un ļoti atšķirīga, pat unikāla situācija ar reālo



Ventspils ostas kapteiņdienests.

apdraudējumu kaut vai saistībā ar terorismu un pēdējā laika samilzušo problēmu – nelegālajiem migrantiem un bēgļiem. Skaidrs ir viens: kur nav pienācīgas kontroles, tur cauri iet arī ievērojams kontrabandas apjoms, piemēram, narkotikas. Ja ieskatās IMO mājas lapā, tad nosauktajās pirmā un otrā reģiona ostās viss ir kārtībā un atbilst ISPS kodeksa prasībām, bet reāli daudzas no šīm ostām diemžēl neatbilst ISPS kodeksa drošības prasībām vai arī tur vispār nav nekādi drošības standarti ne *safety* un *security* līmenī.



UZZIŅAI

2015. gadā Latvijas ostās veiktās pārbaudes liecināja, ka 58% iekārtu atbilst ISPS prasībām, 22% atbilst, bet vēl jānovērs daži trūkumi, un 2% prasībām neatbilst. Ir zināms konkrēts laiks, kad notiks pārbaude, un ja arī tad ostas iekārtas neatbilst drošības prasībām, tas tikai liecina par vadības attieksmi pret šo prasību ievērošanu.

Latvijā ir septiņas ostas, kas atbilst ISPS kodeksa prasībām. Mūsu lielajās ostās katrā ir atšķirīga drošības uzraudzības sistēma un metodes, kā tiek nodrošināta ISPS prasību izpilde, bet tā tiek nodrošināta. Jūras administrācijā strādā divi inspektori un viens eksperts, kas Latvijas ostās nodrošina ISPS kodeksa izpildes uzraudzību. Lielu darbu veic Jūras spēku Krasta apsardze. Tagad varam būt apmierināti, ka 2003. gadā bijām pietiekoši tālredzīgi un izveidojām tādu sistēmu, kas tagad labi funkcionē, sevi attaisno un ļauj pilnvērtīgi izmantot esošos resursus – robežsardzi, muitu, Drošības policiju un citas struktūras, lai pildītu ISPS kodeksa prasības.

JA eksperts kuģu un ostu aizsardzības jautājumos Harijs Arnicāns ir teicis: "Galvenā neatbilstība ISPS kodeksa noteikumiem ir nepietiekama piekļuves kontrole: netiek pārbaudīti dokumenti, cilvēks ostā var ieiet ar svešiem dokumentiem. Mēs norādām uz trūkumiem, bet ostu drošības iekārtu atbildīgajiem speciālistiem ir jāizstrādā prasībām atbilstoša sistēma. Vai tie ir divi sargi, sargs un videokamera vai kāds cits variants, tas mūs neinteresē, svarīgi, lai būtu ievērotas visas drošības prasības. Piemēram, mēs redzam, ka ostas iekārtas divdesmit četras stundas apsargā tikai viens cilvēks, bet ir taču skaidrs, ka vienam cilvēkam tas nav pa spēkam. Vēl ļoti būtiska ir personāla apmācība, ko ne vienmēr veic noteiktajos termiņos."

Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods uzsver, ka, domājot par ostas drošību un kuģošanas drošību ostā, nav mazsvarīgu vai nesvarīgu jautājumu, jo osta ir dzīvs un vienots organisms un tās darbība ir atkarīga no katra mazākā zobratīņa darbības. Bet patlaban vislielākā vērība ir jāvelta datorsistēmu drošībai, jo visa informācija mūsdienās tiek nosūtīta un saņemta elektroniskā formātā, un, nojaucot šīs sistēmas, var radīt lielu



Artūrs Brokovskis-Vaivods.

apdraudējumu gan drošībai ostā, gan kuģošanas drošībai ostā.

A. Brokovskis-Vaivods: "Kapteiņdienesta informācijas tehnoloģiju nodaļas uzdevums ir nodrošināt datu aizsardzību, paredzēt iespējamus riskus un darīt visu iespējamo, lai tos novērstu. Valsts līmenī par ostas drošības jautājumiem atbild Drošības policija. Rīgas ostā regulāri notiek Konsultatīvās padomes sēdes,



kur tiek ziņots par aktualitātēm, analizēta drošības situācija visos iespējamās aspektos: gan ostas drošības, gan datu drošības, gan arī aizsardzības lietās, kas saistītas ar nelegālo migrantu iespējamu iekļūšanu, īpašu uzmanību pievēršot pasažieru prāmjiem "Isabelle" un "Romantika", kas no decembra atgriežas Rīgas–Stokholmas līnijā. Liela vērība tiek veltīta arī teorētiskajām un praktiskajām mācībām, kurās, piemēram, tiek izspēlētas situācijas, kā cilvēki nelegāli var iekļūt kuģī vai pielikt kuģim spridzekli. Lai gan ostas aizsardzība ir Drošības policijas un citu drošības struktūru kompetencē, arī kapteiņdienesta speciālistiem ir jāseko situācijai, jāspēj izvērtēt riskus un nepieciešamības gadījumā, pamanot kaut ko aizdomīgu vai nekdienišķu, jāziņo speciālajiem dienestiem. Arī loči, pateicoties savai profesionālajai intuīcijai, lieliski spēj novērtēt situāciju uz kuģa, atšķirt ikdienišķajai darba rutīnai neatbilstošu situāciju un par to ziņot.

Patiesībā jau mēs Latvijas ostās vēl ļoti labi un mierīgi dzīvojam, ja salīdzinām ar tiem apstākļiem, kādi ir Tuvo Austrumu ostās vai Itālijas ostās ar nelegālajiem bēgļiem. Tomēr nekad nedrīkst samierināties ar sasniegto, tāpēc Rīgas ostas drošības lietas ik dienas tiek pilnveidotas."

Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks atzīst, ka pēdējo gadu laikā pasaule tiešām ir ļoti mainījusies un tagad neviens nevar būt pasargāts no terorisma draudiem, tomēr viss, kas atkarīgs no ostas kapteiņdienesta, tiek uzraudzīts un pārzināts. Ostas kapteinis piebilst, ka tas gan pamatā ir saistīts ar kuģošanas drošības jau-



Arvīds Buks.

tājumiem, bet par citiem drošības uzraudzības pasākumiem atbild attiecīgie drošības dienesti, un drošības standartu kontroli un uzraudzību veic Latvijas Jūras administrācija. Vasarā ar kādu kravas kuģi Ventspils ostā bija nelegāli ieradusies bēgļi, bet viņus ātri vien aizturēja. "Problēmas, kas rodas, Ventspilī ātri tiek risinātas," saka kapteinis Buks. "Lai osta būtu droši kuģojama, mums darba netrūkst kaut vai tāpēc, ka valdošie dienvidrietumu vēji sanes smiltis kuģošanas kanālā. Zemes smēlētis "Dzelme" strādā pilnā sparā, lai uzturētu dziļumu ostā, kas ir priekšnoteikums drošai kuģošanai."

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemecis ir pārliecināts, ka elektroniskās loču kvītis bija kārtējais solis modernu tehnoloģiju ieviešanā Liepājas ostas darbībā, kas uzlabo ostas sniegto pakalpojumu kvalitāti, drošību ostā un kuģošanas drošību. Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs uzsver, ka lielu ieguldījumu Liepājas



OSTAS



Pēteris Gudkovs.

ostas kuģošanas drošības celšanā ir devusi gan 2012. gadā ieviestā Kuģu satiksmes vadības sistēma, kas ir viena no modernākajām Latvijā un Baltijās valstīs, gan arī Liepājas ostas padziļināšana. Tagad kuģu ceļi ir kļuvuši ne tikai dziļāki, bet arī plataki, kas ļauj ievest arvien lielākus kuģis un dod iespēju ietaupīt laiku un līdzekļus. Jautāts par izaicinājumiem kapteiņdienesta darbā, Pēteris Gudkovs saka, ka labāk gan iztikt bez liekiem izaicinājumiem, bet vajadzības gadījumā, protams, jāspēj ātri, izsvērti un profesionāli reaģēt katrā attiecīgajā situācijā.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais žurnālistam Gintam Šimanim pastāstīja: "ISPS kodeksa ieviešana uzlabojusi Salacgrīvas ostas uzraudzību – ostas teritorija tagad ir nepiederošām personām slēgta zona, tā tiek pienācīgi apsargāta un ir noteikta kārtība transporta kustībai un tā novietošanai ostā. Reizi ceturksnī pēc rotācijas principa sanāk Mazo ostu aizsardzības konsultatīvā padome – vidzemnieki pulcējas Skultē vai Salacgrīvā, kurzemnieki Rojā vai Mērsragā. Tad arī ostu aizsardzības virsnieki satiekas un analizē operatīvo informāciju un ISPS kodeksa stratēģiju.



Ivo Īstenais.

Būdam Igaunijā, esmu konstatējis, ka, piemēram, Pērnavas ostā un turienes termināļos tomēr ir diferencētāka attieksme pret drošības jautājumiem, bet arī mēs ziņas par kiberdraudiem uztveram ar pienācīgu nopietnību. Tiesa, kuģi ostā bez elektroniskās kartes (ja tā sabojāta!) ievēdīs locis, taču uz katra kuģa, kurš pabijis ostā, kur

nav nodrošināta ISPS kodeksa darbība, daudz iespējamāka ir inspekcijas kontrole. Kā nekā peldlīdzeklis ir bijis ostā, kur nav bijusi garantēta visa pretterorisma drošība! ISPS kodekss katrā ziņā ir veicinājis ostas konkurētspēju, jo kuģu īpašnieki un kravu nosūtītāji priekšroku dod ostām, kur darbojas ISPS kodekss."■

Anita Freiberga



2016. GADA 1. JŪLIJĀ STĀJĀS SPĒKĀ JAUNIE KONTEINERU SVĒRŠANAS NOTEIKUMI

No 2016. gada 1. jūlija spēkā būs Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) veiktie grozījumi konvencijā par cilvēku dzīvības glābšanu uz jūras (SOLAS), kas attiecas uz konteineru svēršanas noteikumiem pirms pieņemšanas ostas teritorijā un kraušanas uz kuģiem, lai nodrošinātu kuģu jūrasspēju un drošību. Lai gan grozījumi stāties spēkā jau šā gada 1. jūlijā, pagaidām nav izstrādāts un pieņemts skaidrs un vienots mehānisms, lai jaunās prasības izpildītu, kā arī IMO nav izstrādājusi nosacījumus, kā faktiski notiks svara pārbaudes.

Lai kādi bijuši kuģniecības nozares centieni novērst nepatiesu datu sniegšanu par konteineru svaru, pagaidām nekas nav mainījies. Jūras negadījumu izmeklēšanas rezultāti liecina, ka aptuveni 20% konteineru, ko iekrauj kuģī, deklarētais svars neatbilst faktiskajam. Mazākā konstatētā svara atšķirība bija vairāk nekā trīs tonnas, lielākā sasniedza pat 20 tonnu.

2012. gada rudenī vairāk nekā divas nedēļas Ukrainas muita svēra visus konteinerus, kas tika izvesti caur Ukrainas ostām. Izrādījās, ka 56% gadījumu reālais svars bija lielāks, nekā pārvadātājs norādījis kravas dokumentos.



UZZIŅAI

Pēc Pasaules drošības organizācijas (WSO) datiem, ik gadus vidēji tiek zaudēti 550 konteineru, neskaitot tos, kas tiek zaudēti kuģu avāriju rezultātā. Lielbritānijas Jūras nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļa (MAIB) konstatējusi, ka tas lielākoties notiek nepareizi deklarētas kravas dēļ, norādot mazāku svaru, nekā tas ir patiesībā.



"Napoli" avārija.



Šādai nesakritībai var būt visai bēdīgas sekas: nepareiza kravas nostiprināšana kuģī, paaugstināts risks gūt traumas gan krasta darbiniekiem, gan kuģa apkalpes locekļiem, augstākas ekspluatācijas izmaksas, kuģa bojājumi, avārijas iespējas, kā arī kravas transportēšanas kavēšanās.

Jaunās prasības pieļauj divas svēršanas metodes: krava tiek svērtā kopā ar konteineru vai arī kravas svars tiek pievienots taras svaram.

Kā viens no bēdīgiem piemēriem joprojām tiek minēta konteinerkuģa "Napoli" avārija, kad tas 2007. gada 12. janvārī pie Lielbritānijas krastiem

vētras laikā uzskrēja uz sēkļa. Milzīgs kaitējums tika nodarīts videi, daļēji pazaudēta krava, bet apdrošināšanas izmaksas tikai par kravas zaudējumiem "Napoli" avārijas rezultātā, ko kvalificēja kā nepareizi deklarēta kravas svara izraisītu traģēdiju, veidoja 120 miljonus mārciņu.

Arī traģēdija, kad 2013. gada 24. jūnijā nogrima konteinerkuģis "MOL Comfort", tiek minēta kā piemērs tam, kas var notikt, ja nepareizi norāda kravas svaru. Avārijas izmeklēšanas komisija atmeta versiju par kļūmēm kuģa kons-

trukcijā un būvniecībā un atzina, ka kuģa nogrimšanā un kravas zaudēšanā ir vainojamas nepareizas svara deklarācijas, kas noveda pie kravas nepareizas izvietojanas un nostiprināšanas, bet sliktie laika apstākļi bija vien pastiprinošs faktors. Kuģa avārijas rezultātā radušies zaudējumi sasniedza aptuveni 52,3 miljonus dolāru.

Papildinātā konvencija tagad nosaka, ka kravas nosūtītājs ir atbildīgs par datu pareizību, bet nav noteikts, kur svara kontroli vajag veikt. Lasot konvenciju,



prasības it kā šķiet vienkārši tulkojamas un saprotamas, bet patiesībā tās slēpj pietiekami daudz zemūdens akmeņu:

■ grūti atbildams jautājums – kas ir nosūtītājs, jo šajā procesā ir iesaistītas vairākas piegādes ķēdes un klienti, tāpēc noteikt nosūtītāju var nebūt tik viegli;

■ kravai jābūt nosvērtai, pirms to uzkrauj uz kuģa, bet pamatnostādnēs nav regulējuma, kad tam vajadzētu būt veiktam;

■ ja nosūtītājs ir pārkāpis regulas prasības, kāda atbildība viņam iestājas gadījumā, ja notiek negadījums? Kā tiks pierādīta vaina?

Papētot rezonansi, ko konvencijas grozījumi izraisījuši pasaulē, nākas secināt, ka, kā jau pirms katras jaunas prasības ieviešanas, nozarē valda satraukums, šajā gadījumā vēl arī tāpēc, ka nezināmo joprojām ir daudz.

Ar “Baltic Container Terminal” izpilddirektoru Aldi Ziedu sarunājos dažas dienas pirms 17. marta, kad Rīgas brīvostas pārvaldes telpās tika organizēts tehniskais seminārs par konteineru svēršanas jauno prasību pārņemšanu termināļu un loģistikas uzņēmumu ikdienas darbā. Viņš bija ieinteresēts dzirdēt noderīgu informāciju par to, kā vajadzētu norisināties procesiem pēc 1. jūlija.



Aldis Zieds.

Aldis Zieds: “Regulējums, kas attiecas uz visu pasauli, paredz obligātu konteineru svara apliecinājumu, ko kravas nosūtītājs iesniedz konteineru terminālim un kuģošanas kompānijai. Tā ir vispārēja prasība, kas tomēr nepaskaidro, kādu dokumentu, piemēram, es kā konteineru termināļa saimnieks varu vai nevaru akceptēt. Ja uz kravas dokumenta būs man nezināms paraksts, kuru kāds būs apliecinājis, kā es varēšu būt drošs, ka šim dokumentam var uzticēties? Neatbildēts ir jautājums, cik liela var būt pieļaujamā atkāpe – procents, trīs vai četri procenti? Noteiktais datums tuvojas, bet pasaulē līdz šim nav radīts vienots mehānisms. Savus noteikumus ir izstrādājušas, piemēram, Dānija un Lielbritānija, kur jau izveidotas institūcijas, kas uzraudzīs prasību ievērošanu, kā arī sertificētas svēršanas vietas un kontroles mehānisms. Bet daudzās valstīs šāda mehānisma vēl nav, un arī mēs mēģinām saprast, kas notiks pēc 1. jūlija.

Tātad tam visam pietrūkst vienota mehānisma, tāpēc uzskatu, ka IMO izstrādātais regulējums ir brāķis. Ja jau tas ir starptautisks regulējums, tad vajadzētu būt arī vienotam mehānismam, kā šo regulējumu pildīt. Vai tad kāds var ietekmēt to kārtību, kā, piemēram, kravu svēršana notiek Krievijā vai Kazahstānā? Diemžēl process ir atstāts pašplūsmā. Tagad iznāk, ka par



principiem būs jāpanāk vienošanās starp konteinertermināļiem, kuģošanas kompānijām un komerckompānijām katrā valstī, un katrā prasības būs atšķirīgas.

Starptautiski nav noteikts arī soda mehānisms. Piemēram, Dānija par pārkāpumiem paredz kriminālatbildību.

Mēs savā terminālī pēc 1. jūlija būsīm gatavi sniegt šādu pakalpojumu, un tas, protams, būs maksas pakalpojums. Bet nosūtītājs savu kravu var svērt arī pirms ierašanās ostā, un, ja kuģošanas līnijas mums apliecinās, ka uzticas nosūtītāja uzrādītajam kravas svaram, tad arī mums par to papildus nebūs jāpārlicinās, bet, ja kuģošanas līnijas teiks, ka uzrādītajam svaram neuzticas, mēs sniegsim savus pakalpojumus.”

Aldis Zieds atzina, ka nezināmā ir daudz un jautājumu vairāk nekā atbilžu.

Arī pēc semināra Aldis Zieds joprojām palika skeptisks. “Atbildes, ko dzirdējām, parādīja, cik daudz neskaidrību joprojām ir par to, kā pareizi īstenot jaunās procedūras un noteikumus. Pašlaik visi baidās atzīt, ka nezina, kādas būs procedūras un kā tās ietekmēs biznesu pēc 1. jūlija,” sacīja Zieds.

SEMINĀRĀ CENŠAS RAST ATBILDES

Lai aktualizētu jautājuma virzību un skaidrotu situāciju Baltijas valstīs sakarā ar jaunajām prasībām, kas stāsies spēkā šā gada 1. jūlijā, uzņēmums “PS Porttraining” 17. martā rīkoja semināru, kura galvenais uzdevums bija sniegt ieskatu par konteineru svēršanas un svara apliecināšanas prasību ietekmi un sagaidāmajiem rezultātiem pēc to stāšanās spēkā, kā arī informēt par citu valstu pieredzi šajā jautājumā. Pasākumā piedalījās un risinājumus demonstrēja vairāku Eiropas valstu ražotāji un IT pakalpojumu sniedzēji, kuriem ir pieredze risinājumu ieviešanā lielākajās Eiropas ostās. Kopumā seminārā bija pārstāvētas astoņas Eiropas valstis un piedalījās 60 pārstāvji no valsts institūcijām un loģistikas sektora eksperti.

Darba grupas vadītājs Bils Brasingtons, kurš ir arī IMO, ILO un UNECE konsultants, norādīja uz nepieciešamību pēc jauniem noteikumiem, kas vērstos pret tiem nosūtītājiem, kuri nepareizi deklarē kravu.

Baltijas jūras reģiona ostu mācību centra “PS Porttrainings” pārstāve Zane Vilkauša: “Jaunie IMO noteikumi, kas tika aplūkoti seminārā, 2016. gadā būs viens no lielākajiem izaicinājumiem konteineru pārvadātājiem. Visas konteineru transportēšanas procedūras tiks ietekmētas, sākot no konteineru taras rezervēšanas līdz pat konteinerkravas iekraušanai kuģī, un tas skars arī līniju un termināļu operatorus.”

Visiem – nosūtītājiem, termināļu pārstāvjiem, kravu ekspeditoriem, kuģu kapteiņiem un valstu jūras administrācijām ir pienākums aprēķināt, pārbaudīt, apkopot un izplatīt informāciju par jūras konteineru bruto masas atbilstību dokumentos norādītajam.



Lielāks progress jauno prasību kontekstā ir Lielbritānijā, Vācijā un vēl dažās valstīs, kur konteinertermināļos jau ieviesta konteinerkravu svēršana.

Klaipēdas konteineru termināļa "Smelte" operāciju direktors Lins Miceika: "Konteineru transporta kompānijām un termināļiem joprojām ir bažas par to, ka nosūtītāji turpinās sirgt ar nepatiesas informācijas sniegšanas kaiti. Reālā situācija kļūs skaidrāka pēc 1. jūlija, un mūsu kompānija sekos notikumu attīstībai gan pie mums, gan pasaulē."

Latvijā jauno prasību kontekstā ir jāveic grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, pašlaik tiek gatavoti arī attiecīgi noteikumi. Ir skaidrs, ka sertifikācijas un verifikācijas aprikojumam akreditēta sertifikācijas institūcija būs Patērētāju tiesību aizsardzības centrs, bet mijiedarbību starp jūru un krastu nodrošinās Latvijas Jūras administrācija.



PAMATĀ TOMĒR DOMA PAR DROŠĪBU

Jau vairakkārt bijuši mēģinājumi samazināt incidentu skaitu, ko izraisa nepareizi deklarēts kravas svars, tomēr līdz šim nav panākts progress šajā jautājumā.

Aprēķināts, ka 2015. gadā pasaules jūrās pārvadāti 700 miljoni 20 pēdu konteineru. Lielākie konteinerkuģi var uzņemt pat 20 tūkstošus konteineru, tāpēc tikai pašsaprotami, ka patiesai un ticamai informācijai ir jābūt sagatavotai un skaidrai jau dienu pirms kuģa ienākšanas, lai varētu pareizi organizēt konteineru novietošanu kuģī, tā nodrošinot kuģa stabilitāti.

Gatavojoties jaunajām prasībām, viena no lielākajām Holandes ekspeditoru kompānijām "VCK Logistics" Roterdamas ostā veica eksperimentu, kura gaitā tika nosvērti 240 konteineru. Eksperimenta mērķis bija pārbaudīt gatavību jaunajām prasībām, kā arī pārliecināties, kāda ir starpība starp pavaddokumentos norādīto un faktisko konteineru svaru. Eksperiments parādīja, ka vidēji svara starpība ir 14%, bet IMO noteiktā pieļaujamā starpība ir 5%. Pēc jaunajiem noteikumiem konteineri, kuru svars pārsnieds dokumentos norādīto, netiks iekrauti kuģī, kravas nosūtītājam tiks uzlikts sods – 350 eiro par konteineru, kā arī tam būs jāmaksā vidēji par septiņām dienām, kamēr krava gaidīs nākamo kuģi.

Nemot vērā, ka caur Roterdamas ostu nedēļā tiek transportēti 10 tūkstoši eksportam domātu konteineru, bet ostā pašlaik darbojas tikai pieci svēršanas



punkti, tiek paustas bažas, ka iespējamais sastrēgums varētu sasniegt pat katastrofālus apmērus. Lai Holandē varētu uzstādīt svarus, ir jāsaņem vietējās pašvaldības atļauja. Kompānija "VCK Logistics" šādu lūgumu pašvaldībai esot iesniegusi 2015. gada novembrī, bet atļauju saņēmusi tikai šā gada martā, turklāt pašu svaru uzlikšanai ir nepieciešamas vēl vismaz astoņas nedēļas.

Milzīgs satraukums valda arī okeāna otrā krastā. Sešdesmit ASV eksporta kompānijas kopā ar lielāko konteinerliniju vadītājiem vērsušās pie ASV Krasta



apsardzes, kas ir jauno prasību administrators, ar uzstājīgu lūgumu pagarināt jauno konvencijas prasību stāšanās spēkā līdz 2017. gada 1. jūlijam, kas varētu būt reālais termiņš to reālai izpildei. Kad eksportētāji saņēma atbildi, ka tas nav iespējams, jo ASV ir šo konvenciju ratificēju-

ši, viņi jautājumu aizvirzīja uz ASV Kongresu, bet diezin vai tas būs kongresā risināms jautājums.

Tad nu biznesā iesaistītās puses visai bažīgi raugās uz vasaras vidu. Atslēgas vārds visām bažām ir kavēšanās, kas tūlīt tiek pārrēķināta naudas izteiksmē. Visi, kas iesaistīti jūras kravu pārvadājumos, taču ir ieinteresēti kravu nosūtīt ātri, droši un ar viszemākajām izmaksām. Satraukums ir pamatots, ja ņem vērā, ka 90% no pasaules precēm tiek piegādātas ar kuģiem, tai skaitā pārtika un plaša patēriņa preces.

Tomēr nedrīkst aizmirst, ka jaunie noteikumi ir domāti tam, lai uzlabotu kuģošanas drošību un novērstu draudus jūrnieku, ostu darbinieku un citu kravu transportēšanas procesā iesaistīto cilvēku dzīvībai, un gaidāmās neērtības nevarētu būt sevišķi augsta cena par cilvēku dzīvību.■

Anita Freiberga

DZELZCELA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2008. – 2016. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016. / 2015. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	56 060,9	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	-14,1
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 687,2	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	-11,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	54 373,7	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	-14,1
Eksporta kravu apjoms	1 410,3	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	-34,7
Importa kravu apjoms	4 486,5	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	-5,3
Kopējais tranzīta kravu apjoms	48 476,9	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	-14,3
Tranzīta apjoms caur ostām	43 866,2	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	39 481,2	-13,1
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4 610,7	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	-32,7

SM informācija

LJG 2016

335

OSTAS





LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2015. – 2016. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2015. gadā			2016. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	35 952.2	4 103.6	40 055.8	32 891.3	4 179.0	37 070.3
Ventspils	20 808.3	1 718.7	22 527.0	16 860.2	1 949.3	18 809.5
Liepāja	4 680.9	930.5	5 611.4	5 108.7	570.8	5 679.7
Salacgrīva	182.4	170.2	352.6	212.5	80.9	293.4
Mērsrags	349.1	53.8	402.9	393.0	69.0	462.0
Roja	21.2	10.4	31.6	39.8	8.9	48.7
Pāvilosta	0.0	2.3	2.3	0.0	0.4	0.4
Engure	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Skulte	556.6	28.6	585.2	711.8	39.9	751.7
Mazās ostas kopā	1 109.3	265.3	1 374.6	1 357.1	199.1	1 556.2
Kopā visas ostās	62 550.7	7 018.1	69 568.8	56 217.2	6 898.9	63 116.1

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2009. – 2016. GADĀ (tūkst. t)

Kraavu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016./ 2015., %
Beramkravas	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	32 805,6	-1,8
ķīmiskās beramkravas	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	16,0
ogles	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	-12,1
koksnes šķelda	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	26,4
Lejamkravas	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	19 482,9	-24,1
jēlnafta	623,3	204,0	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	-38,9
naftas produkti	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	-24,3
Ģenerālkraavas	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	10 827,6	2,9
konteineri	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	5,7
skaitis TEU	184 399	256 271	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	8,0
Roll on/Roll of	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	5,0
skaitis	157 949	168 210	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	4,6
koksne	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	-2,8
tūkst. m ³	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	-11,2
melnie metāli un to izstrādājumi	577,7	525,6	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	-8,2
Kraavas kopā	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	63 116,1	-9,3

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ
2009. – 2016. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016./ 2015., %
Beramkravas	18 752,3	17 437,7	19 968,9	21 628,4	21 573,7	23 728,7	23 245,5	22 393,1	-3,7
ķīmiskās beramkravas	1 936,2	1 371,6	1 713,6	1 418,2	1 414,0	2 545,6	2 584,8	2 811,6	8,8
ogles	13 956,7	11 548,8	13 496,9	14 900,1	14 041,8	14 935,3	14 528,9	13 291,9	-8,5
koksnes šķelda	677,4	1 218,1	1 050,2	1 053,6	907,1	520,4	643,6	555,0	-13,8
Lejamkravas	6 566,7	6 584,9	7 575,7	7 772,8	7 111,4	10 280,3	10 617,6	8 166,0	-23,1
naftas produkti	6 519,1	6 535,0	7 518,9	7 676,3	7 030,2	10 204,7	10 537,3	8 102,5	-23,1
Ģenerālkravas	4 405,4	6 453,0	6 509,0	6 650,7	6 781,6	7 071,4	6 192,7	6 511,2	5,1
konteineri	1 864,8	2 651,2	3 154,9	3 632,1	3 908,8	4 148,4	3 823,0	4 059,0	6,2
skaitis TEU	182 980	254 475	302 973	362 297	381 099	387 603	355 242	385 937	8,6
Roll on/Roll off	611,6	690,8	556,3	585,6	596,7	475,0	246,2	259,2	5,3
skaitis	108 927	111 129	109 097	110 196	111 068	92 315	62 649	64 177	2,4
koksne	1 794,0	2 928,3	2 654,8	2 311,1	2 070,6	2 080,7	1 858,1	1 819,5	-2,1
tūkst. m ³	1 990,8	3 175,3	3 124,1	2 779,9	2 500,6	2 526,3	2 309,2	2 213,1	-4,2
melnie metāli un to izstrādājumi	30,4	67,0	28,2	25,0	120,2	292,6	199,8	297,5	48,9
Kravas kopā	29 724,4	30 475,6	34 053,6	36 051,9	35 466,7	41 080,6	40 055,8	37 070,3	-7,5

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2009. – 2016. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016./ 2015., %
Beramkravas	7 806,3	8 747,3	10 949,8	11 156,5	10 322,1	7 957,9	5 642,2	5 407,3	-4,2
ķīmiskās beramkravas	1 104,1	2 376,9	2 811,1	1 749,7	1 566,3	1 520,8	141,9	347,0	144,5
ogles	5 228,8	3 664,7	6 616,4	7 866,2	7 441,9	5 852,2	4 455,5	2 975,9	-33,2
koksnes šķelda	508,2	201,5	136,9	145,8	126,6	104,3	106,2	130,6	23,0
Lejamkravas	17 369,9	14 062,0	14 984,5	16 756,7	16 112,9	15 879,1	14 656,2	10 928,0	-25,4
jēlnafts	454,1	80,1	38,2	48,9	0,0	0,0	89,1	0,0	-100,0
naftas produkti	16 050,3	13 366,0	14 458,4	16 099,1	15 609,4	15 128,1	13 957,9	10 345,0	-25,9
Ģenerālkravas	1 464,0	2 006,7	2 517,4	2 432,9	2 330,8	2 368,6	2 228,6	2 474,2	11,0
konteineri	6,0	0,0	0,0	3,3	0,3	0,0	5,0	1,3	-74,0
skaitis TEU	380	0,0	0,0	360,0	54,0	0,0	845,0	234,0	-72,3
Roll on/Roll off	906,0	1 297,1	1 887,5	1 898,0	1 882,1	1 861,6	1 788,8	2 026,3	13,3
skaitis	33 905	47 751	67 504	69 896	70 738	72 229	70 400	80 097	13,8
koksne	431,5	625,8	478,7	464,7	387,4	443,9	408,0	432,3	6,0
tūkst. m ³	507,8	733,1	556,9	530,7	458,0	488,5	459,6	482,8	5,0
mehnie metāli un to izstrādājumi	15,8	13,7	89,9	1,6	5,6	0,0	0,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	26 640,2	24 816,0	28 451,7	30 346,1	28 765,8	26 205,6	22 527,0	18 809,5	-16,5

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ
2009. – 2016. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016./ 2015., %
Beramkravas	2 001,2	1 905,9	2 399,6	4 016,0	2 793,4	3 635,2	3 923,7	4 274,2	8,9
labība un tās produkti	1 788,5	1 412,0	1 446,1	2 943,9	1 918,4	2 753,5	2 901,5	2 877,8	-0,8
koksnes šķelda	53,8	73,5	192,7	162,7	158,8	79,8	93,9	254,1	170,6
Lejamkravas	658,2	565,5	558,2	410,2	406,0	352,6	362,8	379,4	4,6
jēlnafta	169,2	123,9	102,4	149,0	144,8	134,1	51,9	54,6	5,2
naftas produkti	370,0	382,2	404,3	179,1	175,0	162,6	240,6	271,8	13,0
Ģenerālkravas	1 721,9	1 912,3	1 899,0	3 005,1	1 638,8	1 312,0	1 324,9	1 026,1	-22,6
konteineri	10,8	18,2	30,7	41,0	41,3	38,5	46,0	36,4	-20,9
skaitis TEU	1 039	1 796	2 966	4 120	4 525	3 615	3 668	2 312	-37,0
Roll on/Roll of	346,3	207,9	406,6	680,8	691,0	780,8	614,0	496,0	-19,2
skaitis	15 117	9 330	18 531	29 746	31 113	36 264	33 657	30 465	-9,5
koksne	550,6	889,3	648,6	808,6	519,5	455,8	493,5	370,4	-24,9
tūkst. m ³	592,6	972,8	722,1	905,2	574,4	505,8	539,3	408,5	-24,3
melnie metāli un to izstrādājumi	531,5	444,6	263,2	487,4	182,4	4,3	141,1	54,4	-61,4
Kravas kopā	4 381,3	4 383,8	4 856,8	7 431,4	4 838,2	5 299,8	5 611,4	5 679,7	1,2

SM informācija



LATVIJAS OSTU IEGUVUMI UN ZAUDĒJUMI

Latvijas ostas šā gada deviņos mēnešos, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, piedzīvojušas 13% kravu kritumu, bet vislielākais tas bijis naftas produktiem un oglēm. Šādam kravu kritumam ir saprotams un likumsakarīgs izskaidrojums, jo mūsu ostu un tranzīta biznesa darbību ietekmē gan Krievijas sekmīgi īstenotā savu ostu attīstības politika, gan Eiropas Savienības noteiktais embargo pret Krieviju un konkurence Baltijas jūras reģionā, kā arī ekonomiskā situācija pasaulē.

Līdz šim visvairāk – 75 miljonus tonnu – Latvijas ostas pārkrāva 2012. gadā, tad sekoja neliels kritums, līdz 2014. gadā kravu apjoms pārsniedza 74 milj. t, bet Rīgas osta, ostas valdes priekšsēdētāja Andra Amerika terminoloģijā runājot, piedzīvoja kravu apstrādes olimpisko rekordu – 41 milj. t, pārkraujot 28,4% no Baltijas valstu ostu kopējā kravu apjoma.

Kritieni vienmēr ir sāpīgi, un tas skar ne tikai maku, bet arī pašapziņu, tomēr, runājot ar Latvijas lielo ostu amatpersonām, viņu retorikā nav dzirdams satraukums, par izmisumu nemaz nerunājot.

RĪGAS OSTA

“To kravu apgrozījuma kritumu vidēji desmit procentu robežās mēs paredzējām un ielikām arī 2016. gada budžetā, tāpēc satraukumam nav pamata, jo visam ir loģisks izskaidrojums,” saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs. “Par to nav ko *cepties*, jo pagaidām nekas neliecina, ka Rīgas ostai draudētu kāda ekonomiskā krīze. Tas, ka Krievija no naftas vadiem kravas pārorientēs uz savām ostām, ir fakts, bet ar pārējām kravām to izdarīt viņi vienkārši nevar. Piedevām, ja uznāks barga ziema un aizsals Sanktpēterburgas osta, viņi vēlreiz pārliecināsies, ka rezerves variants ir jāsaglabā. Bet Krievija jau nav vienīgā, ar kuru uzturam dialogu un veidojam biznesa attiecības. Tā, piemēram, pie mums vizītē bija Tatarstānas prezidents, kurš atzinīgi novērtēja Rīgas ostu, un mums sadarbība ar viņiem ir ļoti svarīga, jo tatāri Rīgā jau krauj naftas produktus un minerālmēslus, tāpēc strādājam pie vēl lielāka kravu apjoma piesaistīšanas.

Rīgas ostā tiek būvēti trīs graudu termināļi, notiek diskusijas par kālija sāls pārkraušanu un tiek izskatītas divas iespējas – būvēt jaunu termināli vai izmantot kādu no esošajiem, bet ir arī jautājums, vai kālijs vispār atnāks uz Rīgu, un tas būs atkarīgs tikai no ekonomiskajiem aprēķiniem, nevis politiskiem lēmumiem. Varu visus nomierināt: Rīgas osta strādā, meklē jaunas iespējas un



izmanto katru izdevību, lai dažādotu kravu sortimentu. Krievijas ostu attīstība ir realitāte, ar kuru Rīgas osta rēķinās jau gandrīz 10 gadus. Kravu un tirgu diversificēšana, lai mazinātu atkarību no Krievijas izcelsmes energoresursu kravām, ir iestrādāta Rīgas ostas attīstības programmā jau 2009. gadā. Pie tā arī nopietni tiek strādāts, gan piesaistot kravas no Baltkrievijas, Kazahstānas, Centrālāzijas valstīm, Ķīnas un Indijas, gan veicinot konteinerkravu apgrozījumu Rīgas ostā, gan attīstot pievienotās vērtības radīšanu kravu apstrādes procesā.

Jāatzīst, ka septembris jau parādīja uzlabojumus un bija viens no pašlaik veiksmīgākajiem gada mēnešiem, kad kravu apjoms, salīdzinot ar augustu, pieauga par 13,5 procentiem. Labos rezultātus nodrošināja graudi un ogles, kuru apjoms arī pieauga un, domājot par gaidāmo, cerams, bargo ziemu, vēl varētu

augt. Gan jau arī naftas cenas stabilizēsies, un esmu pārliecināts, ka viss nostāsies savās vietās, protams, ja nenāks kādas globālas politiskas batālijas.”



Leonīds Loginovs un Imants Sarmulis.

VENTSPILS OSTA

Kravu kritums Ventspils ostā, protams, nav patīkams, bet izskaidrojams gan. Tā ir skaudrā realitāte Krievijas īstenotās politikas rezultātā.

“Jārēķinās ar kravu samazinājumu un jācenšas noturēt to, kas ir,”

komentē Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. “Tāda ir situācija, un ar to jārēķinās un jāmeklē jaunas iespējas, bet teikt, ka tās aizstās bijušās, nevar. Patiesībā vienīgā jaunā iespēja ir Ķīna, jo visas pārējās eksistē jau tagad. Cināties par kravām, un mūsu lielākā konkurente, protams, ir Klaipēdas osta. Ja kāds uzskata, ka Klaipēdas attīstība varētu būt apgrūtināta ierobežotās teritorijas dēļ, tad tās ir muļķības, jo viņiem platības pietiks, lai krautu preces, jo apjomi jau nav sagaidāmi simtu miljonu apmērā.

Runājot par Ventspils ostu, varu teikt, ka mūsu uzdevums, ko konsekvēnti īstenojam jau kopš 2002. gada, ir nemainīgs – saglabāt to, kas ir, skatīties pēc jaunām kravām un attīstīt rūpniecību.”



LIEPĀJAS OSTA

Liepājas osta 2016. gadā pārsvarā ir strādājusi ar kravu apjoma pieaugumu, un, kā saka Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, SEZ pārvalde jau daudzus gadus ir nopietni strādājusi, kas tagad iespējamiem investoriem un sadarbības partneriem ļauj piedāvāt konkrētas sakārtotas teritorijas, kuru infrastruktūrā mērķtiecīgi ir ieguldīti līdzekļi.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Ir nemītīgi jādarbojas un jāreklamē savas iespējas, tāpēc arī piedalāties visās nozīmīgākajās nozares izstādēs un konferencēs. Protams, uzņemam arī viesus, lai parādītu, kā reāli noris darbs Liepājas ostā. Piemēram, ostu apmeklēja pārstāvji no Ķīnas kompānijas "China Merchant Group", kas attīsta "Lielā akmens" projektu pie Minskas. Esam tikušies arī ar citu Ķīnas kompāniju pārstāvjiem, un nevar teikt, ka viņi uz Liepāju būtu braukuši tikai pieklājības vizītēs. Te ierodas konkrētu kompāniju delegācijas, kuru sastāvā ir speciālisti, kas uzdod ļoti konkrētus jautājumus par iespējām. Patiesībā aktuāla ir ne tikai Ķīna, bet viss Vidusāzijas reģions. Visu cieņu Satiksmes ministrijai, jo gan satiksmes ministrs, gan valsts sekretārs aktīvi iesaistās šajā procesā, vizītēm piedodot oficiālu valsts nozīmi.



Jānis Lapiņš.

Nenoliedzami, ka Latvijas ostas savā starpā konkurē, jo katrai ir savi mērķi un plāni, bet lielās lietās ir jābūt vienotam viedoklim, un šajā ziņā mums problēmu nav. Lielisks pierādījums tam ir Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome, kur arī veidojam vienotu konceptuālu redzējumu.

Raugoties nākotnē, esam realisti: ņemot vērā situāciju Baltijas jūras reģionā un tendences pasaulē, seši septiņi miljoni tonnu ir tas apjoms, ko Liepājas osta varētu pārkraut, kaut bez liekiem kapitālieguldījumiem ostas jauda jau tagad ir aptuveni deviņi miljoni tonnu."

TENDENCES VIEŠ CERĪBU

Lielo ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns atzīst, ka 2016. gads ir bijis plānoti grūts, bet nekāds politisks spiediens Latvijas vai Eiropas virzienā šā gada kravu apjomu nav ietekmējis.

"Protams, zināmas problēmas ir ar fitosanitārajām kravām, kas iespaido saldētavu darbu, bet citādi viss notiek tieši tā, kā ostas pašas bija plānojušas," uzsver Leiškalns. "Tendences liecina, ka turpmāk varētu pieaugt dažas kravu



LOTLP ir valdības izveidota institūcija, ko vada premjers un kas piedalās nozares politikas veidošanā, noteiktā kārtībā sniedzot priekšlikumus un atzinumus valdībai un citām institūcijām.



Kārlis Leiškalns.

grupas, tai skaitā ogles, kas veido diezgan lielu kravu apjoma procentu. Viegls gads nav bijis arī citu valstu ostām. It kā labais piemērs varētu būt Klaipēdas osta, kas lepojas ar savu kravu pieaugumu, bet, ja paskatāmies, kā veidojas šis kravu apjoms, redzam, ka tās līdz 70 procentiem ir Lietuvas iekšējam tirgum domātās preces un patiesais kravu pieaugums ir vien aptuveni četri procenti. Ja vēl ņem vērā, ka Būtiņģe un Klaipēda statistikā parādās kā viena osta, tad lietuviešu dižošanas var uzskatīt par PR efektu. Varam vienīgi apsveikt savus kaimiņus par to, ka viņi nav bijuši atkarīgi no

Krievijas kravām, kas Latvijas un Igaunijas ostām ir likušas piedzīvot kritumu.

Tomēr nedomāju, ka 2017. gadā varētu būt kravu apjoma kritums pret 2016. gadu, vismaz Rīgai diez vai, bet Lietuvai, visticamāk, būs jārisina jautājums par dzelzceļa kustības atjaunošanu caur Reņģi.”■



RĪGAS BRĪVOSTAS ZIŅAS

REGULĀRI VEIC AKVATORIJAS UN KUĢU CEĻA DZILUMA MĒRĪJUMUS

Rīgas brīvostas pārvaldes Jūras kanāla dienests regulāri veic ostas akvatorijas un kuģu ceļa pieejas dziļuma mērījumus, jo Daugavā ir dabiska smilšu plūsma, piedevām dziļumu būtiski ietekmē Rīgas HES darbība, kuģu radītā turbulence un dzenskrūvju darbība, kad kuģi veic manevrus gan pie piestātnēm, gan apgriešanās laukumos. Uzmērīšanas darbi tiek veikti kā drošības, tā arī akvatorijas un piestātņu uzturēšanas un attīstības nolūkā.

Hydrogrāfijas kuģis "Line", ar ko tiek veikti dziļuma mērījumi, ir aprīkots ar modernāko dziļuma mērierīci Latvijā "Reson 7125", kas nodrošina lielāku izšķirtspēju un detalizāciju Daugavas kanāla kuģu ceļa gultnes reljefa attēlošanai un kuģošanai bīstamo objektu vai šķēršļu atklāšanai.■

UZZIŅAI

Jūras kanāla dienesta mērījumu nodaļa ir viena no Kuģošanas departamenta nodaļām, kas atbildīga par Rīgas brīvostas pārvaldes pārvaldībā nodotās infrastruktūras uzturēšanu un modernizēšanu. Kuģošanas departamentā ir vairāki dienesti un tiem pakļautas apakšnodaļas, kuru pienākums ir hidrogrāfisko mērījumu veikšana, navigācijas aprīkojuma uzstādīšana un uzturēšana, bagarēšanas darbi, radaru un telekomunikāciju uzturēšana, kā arī citi ar modernas infrastruktūras nodrošināšanu saistīti uzdevumi.

NATO INTERESĒJAS PAR KONTEINERIZĒTO KRAVU UN DEGVIELAS PĀRKRAUŠANAS IESPĒJĀM

Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO) spēku integrācijas vienības pārstāvji, kuri marta vidū bija ieradušies ar vizīti Latvijā, apmeklēja Rīgas brīvostu, lai iepazītos ar ostas pakalpojumu iespējām.

Galvenā NATO interešu joma bija konteinerizēto kravu un degvielas pārkraušanas iespējas, tāpēc viesi apmeklēja SIA "Rīgas universālais termināls", SIA "Naftimpeks" un SIA "Baltic Container Terminal".

Ostas apmeklējuma laikā delegācijas pārstāvji tikās ar ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu, RBO pārvaldnieka vietnieku un Mārketinga departamenta direktoru Edgaru Sūnu, Ostas policijas pārstāvjiem, kā arī vairāku ostas terminālu vadītājiem.

Tikšanās laikā Rīgas brīvostas amatpersonas delegāciju iepazīstināja ar ostas iespējām un puda ieinteresētību sadarbīties. Ostas stratēģiski izdevīgā atrašanās vieta un pakalpojumu kvalitāte ir būtisks arguments izvēlēties tās



pakalpojumus. Piedevām Rīgas brīvosta ir pierādījusi, ka pilnībā atbilst Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasībām, kā arī to, ka ir atbildīgs sadarbības partneris NATO dalībvalstīm, ko apliecināja, piemēram, Afganistānai domāto nemilitāro tranzītkravu apstrāde.■

“RĪGAS UNIVERSĀLAIS TERMINĀLS” PAR 5 MILJONIEM EIRO REKONSTRUĒS DIVAS PIESTĀTNES

Rīgas brīvostas valdes sēdē skatīts jautājums par SIA “Rīgas universālais termināls” (RUT) ieceri sākt divu piestātņu rekonstrukcijas projektu aptuveni 5 miljonu eiro vērtībā. Par šīm piestātnēm starp RBP un RUT ir noslēgts ilgtermiņa nomas līgums, un projekta realizācija nodrošinās ostas piestātņu infrastruktūras attīstību, kas ilgtermiņā ļaus palielināt apkalpoto kravu apjomu. RBO valde pieņēma lēmumu atbalstīt piestātņu rekonstrukcijas projekta realizāciju. Šobrīd

tā izstrāde jau ir pabeigta un projekts iesniegts Rīgas pilsētas būvvaldē.

Privāto uzņēmumu investīcijas Rīgas brīvostā, pirmkārt, liecina par konkurenci, kas valda ostas uzņēmumu starpā un tādējādi virza to attīstību, otrkārt, šādi kapitālieguldījumi kalpo par indikāciju tam, cik labvēlīgs kopumā ir



investīciju klimats Rīgas brīvostā. Pieredze rāda, ka RBP nodrošinātā publiskā infrastruktūra ir efektīva, konkurētspējīga un saistoša gan vietējiem, gan starptautiskiem uzņēmumiem. Piemērs tam ir gan RUT, kas jau 2013. gadā piesaistīja “Mitsui & Co” meitas kompānijas “Portek International” investīcijas, gan 2013. gadā ekspluatācijā nodotais “Riga Fertilizer Terminal”, kas ir SIA “Rīgas tirdzniecības osta” un “Uralhim” meitas uzņēmuma “Uralchem Freight Limited” kopuzņēmums.■



KUNDZIŅSALĀ PLĀNO VEIDOT JAUNU PIEKRASTES ATPŪTAS ZONU

Rīgas ostas pārvalde plāno Kundziņsalā veidot jaunu piekrastes atpūtas zonu, kā arī samazināt gaidišanas laiku pie Kundziņsalas pārbrauktuves. Labiekārtošanas darbi saistīti ar ostas pērn pieņemto lēmumu norobežot

teritoriju, ko Kundziņsalas iedzīvotāji izmantoja atpūtai un izklaidei pie ūdens. Tas esot darīts, lai nodrošinātu ostai piegulošo teritoriju iedzīvotāju drošību. Tagad biedrības "Kundziņsalā" un Rīgas brīvostas pārvaldes tikšanās laikā panākts kompromiss un



puses vienojušās par piekrastes zonas labiekārtošanu netālu no Kundziņsalas tilta. Osta šajā vietā plāno uzbūvēt pludmales smiltis, kas iegūtas ostas akvatorijas padziļināšanas darbu gaitā.

Osta un "Latvijas dzelzceļš" plāno arī samazināt gaidišanas laiku pie Kundziņsalas pārbrauktuves. Patlaban maksimālais gaidišanas laiks var sasniegt 12 minūtes, un plānots, ka nākotnē, uzlabojot vagonu sastāvu manevrēšanu, šo laiku būtu iespējams samazināt līdz septiņām minūtēm.

2015. gadā jau tika pabeigts ostu no apdzīvotās teritorijas nodalošās sienas demontāžas un rekonstrukcijas projekts. Norobežojošā siena, kas sava tehniskā stāvokļa dēļ varēja radīt potenciālu apdraudējumu apkārtnes iedzīvotājiem, tika aizvietota ar videi draudzīgu teritorijas nožogojumu. Puses vienojušās par jaunizveidotās sētas apzaļumošanu gan praktisku, gan estētisku apsērumsu dēļ.■

RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDE PROTESTĒ PRET VALSTS KONTROLES ZIŅOJUMU

Rīgas brīvostas pārvaldes viedoklis par Valsts kontroles veikto projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" revīziju.

Rīgas brīvostas pārvaldes (RBP) realizētais Projekts, īpaši tā būvdarbu stadijā, ir bijis rūpīgi kontrolēts no uzraugošajām institūcijām, veicot septiņus auditus. Auditu ieteikumus RBP ir ņēmusi vērā, lai uzlabotu Projekta ieviešanu un novērstu riskus. Valsts kontrole vairāk nekā gada garumā RBP veica Projekta



revīziju, piesaistot arī divus ekspertu uzņēmumus. Valsts kontrole, jau no 2006. gada izvērtējot dažādus ar Projekta ieviešanu saistītus dokumentus, nevēlējās pievērst vērību RBP paustajam viedoklim. Valsts kontroles ziņojumā izdarītie secinājumi ir balstīti uz pieņēmumiem un no kopējā konteksta izrautas informācijas, līdz ar to sagatavotajā ziņojumā "Vai Rīgas brīvostās pārvalde projektu "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" īsteno sekmīgi?" tendenciozi un negatīvi atspoguļo Projekta ieviešanu.

RBP uzskata, ka Valsts kontroles ziņojumā paustais viedoklis nav objektīvs un var radīt materiālu kaitējumu Rīgas brīvostas pārvaldei, kā rezultātā tiks traucētas RBP tiesības izmantot savu mantu tam mērķim, kāds noteikts šai izmantošanai Likumā par ostām, kā arī radīt negatīvu noskaņojumu sabiedrībā un riskus Projektā iesaistītajām pusēm, lai pārceltu piesārņojošās kravas uz Krievu salu.

Pretēji Valsts kontroles viedoklim šobrīd nepastāv tādi apstākļi un nav konstatēti tādi Projekta ieviešanas pārkāpumi, lai par ES fondu apguvi atbildīgās institūcijas piemērotu Kohēzijas fonda līdzfinansējuma finanšu korekciju 15%–100% apmērā.

Projektā paredzētie un no Kohēzijas fonda līdzfinansētie darbi (projekta iznākuma rādītāji) ir pabeigti un visas būves Krievu salā ir nodotas ekspluatācijā līdz 2015. gada 30. decembrim, no būvdarbu līguma summas ietaupot 2 862 285,69 EUR. Projekta attiecināmās izmaksas ir izlietas par 10 milj. EUR mazāk, nekā tas tika plānots, savukārt Kohēzijas fonda līdzfinansējums ir ietaupīts 1,1 milj. EUR apmērā. Projekta termiņš, lai nodrošinātu Projekta mērķu un rezultātu rādītāju sasniegšanu atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam, ir pagarināts līdz 2018. gada decembrim. Projekta darbības tiek plānotas, vadītas un uzraudzītas. RBP ir izstrādājusi Rīcības plānu un laika grafiku Projekta mērķa sasniegšanai.

Valsts kontrole, sagatavojot ziņojumu, nav ņēmusi vērā, ka lēmums par ostas aktivitāšu pārcelšanu uz Krievu salu tika pieņemts nevis pēc RBP iniciatīvas, bet gan pamatojoties uz Rīgas teritorijas plānojumu 2006.–2018. gadam, ko Rīgas dome apstiprināja 2005. gadā. Ar minēto plānojumu Andrejsalas un Eksportostas teritoriju lietošanas mērķis tika mainīts uz centra apbūves teritoriju. Tāpat Valsts kontrole nav ņēmusi vērā faktu, ka Projekta realizāciju apgrūtināja situācija, ka Krievu salā būvējamā jaunā infrastruktūra bija nepieciešama jau funkcionējošas stīvidoru komercdarbības pārcelšanai, kuru ietekmē tirgus un ģeopolitiskā situācija.

Lai saglabātu Rīgas ostas konkurētspēju un vairāk nekā tūkstoti darba vietu, tika paredzēts pārcelt piesārņojošās kravu pārkraušanas operācijas no pilsētas centra uz Krievu salu. Projekta lietderība tika izvērtēta no tehniski ekonomiskā, izmaksu un ieguvumu, kā arī no vides viedokļa. Projekts tika apstiprināts atbilstošajās Latvijas institūcijās, kā arī to apstiprināja Eiropas Komisijas Konkurences un Reģionālās un pilsētvides politikas ģenerāldirektorāti.



Savukārt Projekta izmaiņas, kas paredz daļu kravas (ne ogļu kravas) atstāt Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā, ir izvērtētas no vides viedokļa, neradot vides situācijas pasliktināšanos salīdzinājumā ar Projekta sākotnējo variantu. Iespēja veikt nepiesārņojošas ostas darbības pilsētvidei neizmantojamā Eksportostas teritorijā uz ziemeļiem no jaunā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma tiks paredzēta jaunajā Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā. Par Projekta izmaiņām ir informēta Eiropas Komisija, ar Eiropas Komisiju panāka vienota izpratne par izmaiņu iespējamību un saņemta atbilde, ka Projekta grozījumi nav nepieciešami. Līdz ar to, cik vien iespējams, mazināti Kohēzijas fonda finanšu korekcijas riski.

RBP nepiekrīt Valsts kontroles viedoklim par 3,8 milj. EUR izlietošanu neatbilstoši normatīvo aktu prasībām un labas pārvaldības praksei. Nepamatoti izlietoto līdzekļu apjomā Valsts kontrole ir ieskaitījusi tādus darbus un pakalpojumus, bez kuriem Projekta ieviešana nebūtu iespējama: būvdarbu līguma summas ietvaros veikto izmaiņu izmaksas, projekta ieviešanai nepieciešamo ārpakalpojumu izmaksas, kompensējamā kravu laukuma izveidošanas izmaksas. Ārpakalpojumi un laukuma izbūve nav Projekta attiecināmās izmaksas, tām tika izmantots RBP finansējums.

Būvdarbu līgumā izmaiņas tika veiktas, lai izveidotā Krievu salas ostas termināļa infrastruktūra atbilstu stividoru prasītajai, lielākām kravu pārkraušanas jaudām. Izmaiņas būvdarbu līgumā neradīja papildu izmaksas, tās tika veiktas, nepārsniedzot sākotnējo būvdarbu līguma summu 126 218 817,70 EUR. Izmaiņas tika finansētas no līgumā jau sākotnēji iekļautās pasūtītāja rezerves summas, kopumā par 2 369 158,12 EUR, kas ir nepilni 2% no līguma summas. No būvdarbu līguma kopējās summas tika ietaupīti 2 862 285,69 EUR. Būvdarbu līgumā veiktās izmaiņas kā pamatotas un būvobjekta efektivitāti un vērtību palielinošas, kā arī atbilstoši līguma noteikumiem veiktas ir vērtētas Valsts kontroles pasūtītāja Eksperta atzinumā.

RBP nepiekrīt Valsts kontroles viedoklim, ka RBP Projekta ieviešanai nelielmīgi ir piesaistījusi ārpakalpojumu sniedzējus, tai pašā laikā norādot, ka projekta komandas sastāvs un slodze nav bijusi atbilstoša šāda apjoma un mēroga projektam, tā bija būtiski mazāka, nekā nepieciešams. Apzinoties to, ka ar esošo resursu kapacitāti tāda apjoma projektu īstenot nav iespējams, jau Projekta iesniegumā tika plānota projekta organizācijas struktūra, paredzot atsevišķām periodiskām vai padziļinātās izpētes funkcijām piesaistīt ārpakalpojumu sniedzējus, tādējādi nodrošinot trūkstošo projekta vadības kapacitāti. Ārpakalpojumu sniedzēji neveica Rīgas brīvdostas darbiniekiem noteiktās funkcijas.

Izvērtējot Valsts kontroles sagatavotos ieteikumus, Rīgas brīvdostas pārvalde konstatēja, ka esošajā projekta īstenošanas posmā neatkarīgi no Valsts kontroles secinātā divi no pieciem Valsts kontroles ieteikumiem ir veiksmīgi ieviesti un darbojas, lai nodrošinātu projekta funkcionalitāti un sasniegtu projekta



mērķi. RBP ir izstrādāti Projekta ilgtermiņa darbību plāns un Rīcības plāns, kas apstiprināti RBP valdē, saskaņoti ar stividoriem un pārējām iesaistītajām pusēm, detalizēti aprakstot izpildāmās aktivitātes, to realizācijas termiņus, ietverot tajos uzraudzības veikšanas robežpunktus un monitoringu.

Līdztekus RBP secina, ka, neskatoties uz to, ka RBP izstrādātajā Rīcības plānā visas projekta sekmīgā pabeigšanā iesaistītās puses ir definētas, detalizēti aprakstītas katras puses veicamās darbības, to izpildes termiņi un kontrolējošās darbības, Valsts kontroles ieskatā RBP jāizstrādā vēl viens papildu dokuments – komunikācijas plāns. Ņemot vērā Valsts kontroles uzstādījumu, RBP sagatavos projekta komunikācijas plānu atbilstoši definētajiem termiņiem.

Vēršam uzmanību, ka Krievu salas projekta īstenošanas laikā ir izbūvēta pilnīgi jauna ostas infrastruktūra, visas būves ir nodotas ekspluatācijā 2015. gada decembrī, ir vairāku miljonu eiro ietaupījums no būvdarbu līguma summas un projekta attiecināmajās izmaksās izlietots par 10 miljoniem eiro mazāk, nekā sākotnēji plānots, kas RBP ieskatā norāda uz to, ka Projekta vadība notiek augsti kvalificētu darbinieku un profesionāļu vadībā atbilstoši projektu vadības labas prakses standartiem, un nepiekrīt Valsts kontroles ieteikumam saistībā ar pilnīgi jaunas un no izpildaparāta vadības neatkarīgas Projekta komandas izveidošanu, kas RBP ieskatā varētu dot projektam negatīvu piespiedumu un radīt neparedzamas sekas tā turpmākai īstenošanai un mērķa sasniegšanai. Lai nodrošinātu sekmīgu Projekta vadību turpmākajos tā posmos, atbilstoši starptautiski atzītu auditoru ieteikumiem tiks pārskatīts un pilnveidots projekta komandas nolikums, amatu apraksti un sadarbības procedūra ar pārējām RBP struktūrām, līdztekus pilnveidojot darījumu pamatojumu dokumentu noformēšanas prasības, tādējādi pastiprinot RBP līdzekļu izlietošanas kontroli.

Valsts kontroles padomes lēmums tiks pārsūdzēts Administratīvā procesa likumā noteiktajā kārtībā.■

TIEK NODROŠINĀTAS SOLAS KONVENCIJAS PRASĪBAS

LR Ministru kabineta 28. jūnija sēdē tika akceptēti "Noteikumi par starptautiskajiem kravu pārvadājumiem paredzēto konteineru atbilstības novērtēšanu un verificētās bruto masas noteikšanu, paziņošanu un kontroli". Ar šiem noteikumiem Latvijā tiek ieviestas starptautiskās saistības, kas izriet no Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) grozījumiem. Atbilstoši SOLAS konvencijas grozījumiem kravas nosūtītājam ir pienākums noteikt konteineru verificēto bruto masu un to paziņot kuģa kapteinim un terminālim pirms konteineru uzkraušanas uz kuģa. Minētie grozījumi SOLAS konvencijā visā pasaulē stājas spēkā šā gada 1. jūlijā, un visu Rīgas



brīvostas konteineru termināļu pārstāvji apliecināja, ka uzņēmumi ir gatavi pildīt MK noteikumus un konvencijas grozījumos noteiktās prasības.

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) ir veikusi grozījumus SOLAS konvencijā, lai nepieļautu gadījumus,

kad kravas nosūtītājs dokumentos sniedz nepatiesas ziņas par konteineru svaru. Šāda nepatiesu ziņu sniegšana rada konteineru kravas bojājumu, kravas pazušanas jūrā un kuģa bojājumu riskus, kā arī apdraud kuģa apkalpes dzīvību. Grozījumi SOLAS konvencijā paredz, ka no 2016. gada 1. jūlija katram konteineram pirms uzkraušanas uz kuģa ir jānosaka verificētā bruto masa un jāpaziņo tā kuģošanas līnijai un termināļa operatoram. SOLAS konvencijā un MK noteikumos ir arī noteiktas divas metodes, pēc kādām pieļaujama masas noteikšana: konteineru nosverot ar atbilstošiem svāriem vai saskaitot kopā masu atsevišķām kravas vienībām konteinerā, iepakojuma un konteineru neto masu.

Lai arī par konteineru verificētās masas noteikšanu un paziņošanu ir atbildīgs kravas nosūtītājs un teorētiski noteikšanu var veikt jebkurā vietā, praktiski konteineru svēršana galvenokārt tiks veikta ostas termināļos. Tāpat arī konteinerkuģu līnijas var pieprasīt konteineru pārbaudes svēršanu pirms uzkraušanas uz kuģa.■



UZZIŅAI

Rīgas brīvostā konteineru kraušanas notiek trīs termināļos: SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīga Universal Terminal" un SIA "Rīga Container Terminal". Visu uzņēmumu pārstāvji apliecināja, ka termināļos jau šobrīd ir pilnīgi viss nepieciešamais, lai varētu veikt konteineru svēršanu un svara paziņošanu, kā to paredz MK noteikumi un SOLAS konvencija.

STINGRĀK KONTROLĒS KĀRTĪBU OSTAS TERITORIJĀ

Viens no Rīgas brīvostas pārvaldes pienākumiem ir pastāvīgi rūpēties par ostas teritorijas uzturēšanu kārtībā un nodrošināt Rīgas domes saistošo noteikumu Nr. 146 "Rīgas pilsētas teritorijas kopšanas un būvju uzturēšanas saistošie noteikumi" ievērošanu visā ostas teritorijā. Arī RBP vides politika un vides aizsardzības normatīvie akti uzliek dažādus pienākumus, kas jāievēro, saimniekojot



ostas teritorijā. Osta teritorijas sakoptība ir arī laba osta tēla sastāvdaļa, par ko tāpat ir atbildīga Rīgas brīvostas pārvalde. Ņemot vērā šos aspektus un to, ka lielākā daļa Rīgas brīvostas teritoriju ir iznomātas privātiem komersantiem, RBP veic uzņēmumiem iznomāto teritoriju apsekošanu un izstrādā ieteikumus teritoriju sakopšanai. Lai vide ostā kļūtu aizvien sakoptāka, lai osta teritorijā būtu patīkami un droši uzturēties un lai uzlabotu osta tēlu to tūristu skatījumā, kuri Rīgā ierodas ar prāmi vai kruīza kuģiem, Rīgas brīvostas pārvalde turpmāk pievērsīs vēl lielāku uzmanību iznomāto osta teritoriju sakopšanai un uzturēšanai kārtībā.

Kuģošanas departamenta direktors Toms Berziņš: “No vienas puses, ir jāsaprot, ka osta ir industriāla teritorija ar visām no tā izrietošajām sekām, tai skaitā industriālu vidi un vizuālo izskatu. No otras puses, Rīgas brīvostas pārvalde vairāk nekā jebkurš cits ir ieinteresēta, lai Rīgas osta izskatītos pievilcīga to tūristu acīs, kas Rīgā ierodas ar kuģiem. Zemes nomniekiem – osta uzņēmumiem ir jādoma par biznesu, par kravu piesaisti, apstrādi un kvalitatīvu osta pakalpojumu sniegšanu, sakārtotas vides veidošana bieži vien paliek otrajā plānā. Tādēļ mūsu pienākums ir kontrolēt un atgādināt uzņēmējiem, ka arī vides sakārtošanas jautājumiem jāpievērš uzmanība. Kopš RBP veic iznomāto teritoriju regulāru kontroli, uzņēmumos ir ievērojami uzlabojusies teritoriju sakoptība. Līdz šim nav bijuši aizrādījumi no pašvaldības puses par sakoptību iznomātajās teritorijās. Uzņēmumi praktiski vienmēr reaģē uz aizrādījumiem un veic sakopšanas darbus.”

UZZIŅAI

Turpmāk uzņēmējdarbībai iznomātajās teritorijās regulāri tiks veikts īpaši izstrādāts komplekss ikmēneša novērtējums, ņemot vērā dažādus vides sakoptības rādītājus, tādus kā lietusu ūdeņu kanalizācijas sistēmu darbība, akvatorijas piesārņotība pie piestātnēm, atkritumu (t.sk. bīstamo atkritumu) apsaimniekošanas prasību ievērošana un atbilstība kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānam Rīgas brīvostā, uzņēmuma teritorijā esošo ceļu un laukumu apsaimniekošanas kvalitāte, ķīmisko vielu un produktu uzglabāšanas atbilstība Ķīmisko vielu likumam un organoleptiski novērtēta gaisa kvalitāte – smakas un putekļi.

Par katru no uzņēmējdarbībai izmantotajām teritorijām tāpat kā līdz šim tiks sastādīts novērtējuma akts un konstatēto pārkāpumu gadījumos sniegti priekšlikumi uzņēmumiem situācijas uzlabošanai, kā arī norādīti termiņi pārkāpumu novēršanai. ■



INFRASTRUKTŪRAS SAKĀRTOŠANA JAUNU KRAVAS PLŪSMU NODROŠINĀŠANAI

Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar Rīgas domi ir sākusi darbu pie Kundziņas salas un teritorijas starp Sarkandaugavas attekā, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu lokālplānojuma izstrādes un noslēgusi līgumu ar SIA "Metrum". Lokālplānojuma izstrāde nepieciešama, lai grozītu Rīgas teritorijas plānojumu 2006.–2018. gadam un nodrošinātu ostas uzņēmumu darbībai nepieciešamo infrastruktūru – auto un dzelzceļa pievedceļus, komunikāciju un ostas darbībai nepieciešamo teritoriju izbūvi.

Kundziņas sala ir teritorija, kurā pašreiz ļoti strauji attīstās ostas uzņēmumu darbība. Pēdējo gadu laikā Kundziņsalā darbību sākuši divi jauni jaudīgi ostas termināļi. Šajā teritorijā atrodas lielākais Rīgas ostas konteineru terminālis un darbību attīsta vairāki strauji augoši uzņēmumi, kas piedāvā konteineru uzglabāšanu, pārkraušanu, kravu apstrādi un slēgtās noliktavas. Plānos ir vēl vairāki jauni termināļi, noliktavas un loģistikas parki. Rīgas brīvostas pārvaldes pienākums ir strauji augošo kravu plūsmu Kundziņsalā nodrošināt ar nepieciešamo infrastruktūru – auto un dzelzceļa pievedceļiem, nepieciešamajām komunikācijām, iekārtotām teritorijām dažādu ostā nepieciešamo darbību veikšanai – muitai, drošības kontrolei u.c.■

UZZIŅAI

Pašreiz spēkā esošais Rīgas teritorijas plānojums Kundziņsalā ir pretrunā ar ostas attīstībai nepieciešamās infrastruktūras izbūves plāniem. Līdz ar to Rīgas brīvostas pārvalde ierosināja lokālplānojuma izstrādi. Jaunā lokālplānojuma izstrāde Kundziņsalai un teritorijai starp Sarkandaugavas attekā, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu tiks pabeigta divu gadu laikā, un to veiks uzņēmums SIA "Metrum", kas izraudzīts atklātā iepirkuma procedūrā.

MEKLĒ IZDEVĪGĀKO SADARBĪBAS PARTNERI

7. jūlijā darba vizītes ietvaros Rīgas brīvostu apmeklēja Baltkrievijas ārlietu ministrs Vladimirs Makejs. Viņu pavadīja LR satiksmes ministrs Uldis Augulis un Baltkrievijas vēstniece Latvijā Marina Dolgopolova, kā arī Baltkrievijas naftas kompānijas (*Белорусская нефтяная компания*) ģenerāldirektors A. Demidovs un VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Edvins Bērziņš. Tikšanās laikā puses pārrunāja līdzšinējo Latvijas un Baltkrievijas sadarbību tranzīta un transporta jomā, uzsverot, ka abām valstīm ir potenciāls to būtiski paplašināt, tādējādi veicinot intensīvāku ekonomisko sadarbību.

Izbaukumā pa Rīgas ostas akvatoriju Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un pārvaldnieka vietnieks mārketinga direktors Edgars Sūna iepazīstināja viesus ar Rīgas ostas attīstību, jaunajiem projektiem, ostas uzņēmumiem un nākotnes plāniem. Tā kā Baltkrievijas ārlietu ministra atbildības lokā ir arī tranzīta jautājumi, apmeklējuma laikā Rīgas brīvostā ar satiksmes



OSTAS



Baltkrievijas ārlietu ministrs Vladimirs Makejs un Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

ministru, Rīgas brīvdostas un VAS "Latvijas dzelzceļš" pārstāvjiem tika pārrunāta turpmākā sadarbība un iespējamā naftas produktu eksporta palielināšana caur Latviju.

Pašlaik galvenā Baltkrievijas krava Rīgas ostā ir naftas produkti, vēl arī kokmateriāli. Pēdējos trijos gados Baltkrievijas kravas veidojušas aptuveni 7% no visa Rīgas ostas kravu apgrozījuma, bet naftas produktu segmentā ap 30% no apgrozījuma.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis: "Latvijas ostas un Latvijas dzelzceļš aktīvi strādā pie kopēja piedāvājuma tranzīta jomā, kas veicinās Baltkrievijas preču plūsmu, izmantojot mūsu transporta kori-

doru. Bez tam ir svarīgi turpināt darbu pie pērn aizsāktās trīspusējās Latvijas, Baltkrievijas un Ķīnas sadarbības, kas vērsta uz Ķīnas kravu tranzītu caur mūsu valstīm."

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš: "Latvijas dzelzceļam jau daudzus gadus ir ļoti veiksmīga sadarbība ar Baltkrieviju, Baltkrievijas dzelzceļš ir viens no mūsu lielākajiem partneriem. Ar Baltkrievijas kolēģiem vienojamies, ka mums ir lieliskas iespējas tālāk attīstīt sadarbību, lai palielinātu kravu plūsmu no Baltkrievijas uz mūsu ostām. Plānotā sadarbība dzelzceļu tīklu elektrifikācijā ir viens no svarīgiem soļiem šīs sadarbības attīstīšanā."

Puses atzīmēja, ka Latvijas un Baltkrievijas ekspertiem kopā jāstrādā pie izdevīgāku pārvadājuma tarifu priekšlikumu izstrādes, kā arī uzsvera, ka pastāv priekšnosacījumi konteinerpilsētas "Zubrs" darbības pilnveidošanai.■



RĪGAS BRĪVOSTU APMEKLĒ IETEKMĪGA ĶĪNAS VALSTS UZŅĒMUMU KONGLOMERĀTA PĀRSTĀVJI

11. jūlijā Rīgas brīvostas pārvaldi un Rīgas ostas uzņēmumus apmeklēja Ķīnas holdinga "China Merchants Group" (CMG) pārstāvji. CMG ir ietekmīgs valsts uzņēmumu konglomerāts, kura trīs galvenie darbības virzieni ir transports un transporta infrastruktūras attīstība, finanses un nekustamais īpašums. Transporta infrastruktūras jomā CMG ir starptautiski nozīmīgs investors un termināļu operators. Holdingam pieder 30 ostas 16 valstīs. Viens no pašreiz aktuālajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālais parks un loģistikas centrs "Lielais akmens", kas 90 km² platībā tiek attīstīts netālu no Minskas Baltkrievijā. Baltkrievijai nav pieejas pie jūras un savu ostu, kas nepieciešamas, lai realizētu Ķīnas uzņēmēju mērķus, veidojot loģistikas parku un Ķīnas preču distribūcijas centru, tādēļ pašreiz tiek meklēts izdevīgākais ceļš kravu transportēšanai no Minskas līdz jūras ostām un pētītas Lietuvas un Latvijas ostu piedāvātās iespējas.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks mārketinga direktors Edgars Sūna: "Šoreiz tā nebija pieklājības vai paviršas iepazīšanās vizīte. Gatavojoties CMG vizītei, bijām jau sagatavojuši detalizētu informāciju par iepriekš atsūtītajiem jautājumiem. Tāpat arī CMG pārstāvji vēlējās apskatīt ostas konteineru termināļus un tikties ar uzņēmējiem, kas ostā strādā ar konteineriem. Gan Rīgas brīvostas pārvaldē, gan tiekoties ar ostas uzņēmējiem izvērsās profesionālas diskusijas un Ķīnas uzņēmēji interesējās par dažādiem praktiskiem jautājumiem. Šāda interese un rūpīgā fakti izpēte ļauj cerēt, ka CMG nopietni izvērtē iespēju transportēt kravas no "Lielā akmens" Baltkrievijā caur Rīgas ostu. Izskatās, ka šoreiz Rīgas osta tiek nopietni apsvērta kā alternatīva Klaipēdas ostai, kura sava ģeogrāfiskā novietojuma dēļ vienmēr ir bijusi izdevīgākā izvēle kravu transportēšanai no Minskas apgabala."■

OSTĀ IENĀK LĪDZ ŠIM LIELĀKAIS RO-RO KUĢIS

12. jūlijā Rīgas ostā ieradās ASV kuģis "Independence II", ar kuru uz Latviju atveda vairākus helikopterus UH-60 "Black Hawk" un citu ASV Bruņoto spēku militāro tehniku. Tā šurp atgādāta iniciatīvas "Strong Europe" un operācijas "Atlantic Resolve" ietvaros. Latvijā jau ieradušies arī vairāk nekā 60 karavīru no ASV 501. aviācijas pulka 3. bataljona, lai trenētos kopā ar Nacionālo bruņoto spēku karavīriem un piedalītos starptautiskajās militārajās mācībās.

"Independence" ir viens no lielākajiem ro-ro tipa kuģiem, kāds jebkad uzņemts Rīgas ostā. Tā garums ir 199 m, platums 32 m, iegrimē 11 m un GT 55 598. Kuģis pientauvojas un tika izkrauts ostas uzņēmuma SIA "Rīga Universal



Terminal" (RUT) teritorijā. NATO militārā atbalsta saņemšanai un Latvijas pilnvērtīgai dalībai NATO aktivitātēs ir nepieciešami arī visiem drošības standartiem un tehniskajiem parametriem atbilstoši ostas pakalpojumi, lai nepieciešamības gadījumā varētu veikt apgādi pa jūru. Tas attiecas galvenokārt uz smago militāro tehniku.

RUT izpilddirektora vietnieks Jānis Kasalis: "Katra NATO militāro spēku kuģa uzņemšana un izkraušana zināmā mērā ir mācības arī Rīgas ostai un mūsu terminālim. ASV militārās tehnikas kuģi "Liberty" un "Independence" ir līdz šim lielākie RUT un Rīgas ostā apkalpotie *ro-ro* kuģi. Mūsu terminālī tiek apkalpoti kuģi, kas apgādā NATO bruņotos spēkus, jo terminālis atbilst nepieciešamajām tehniskajām un drošības prasībām. Noteikti svarīga ir arī termināļa reputācija. Esam spējuši parādīt, ka esam profesionāli, gatavi ātri pielāgoties dažādiem apstākļiem un ātri apgūstam visu jauno. Militāro kravu nosūtītāji un saņēmēji ir apmierināti ar RUT servisu. Laba sadarbība mums izveidojusies ar Ostas policiju, kas sniedz nepieciešamo atbalstu drošības jautājumos."

PIEAUG KRUĪZA TŪRISTU INTERESE PAR LATVIJU

Rīgas brīvdostas pārvaldes Mārketinga departamenta kruīzu eksperte Laura Apoga piedalījās Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētā sanāksmē, kurā starptautiskās tūrisma aģentūras "Thomas Cook" vadība tika informēta par tūrisma nozari un iespējām Latvijā. Dažādu jomu tūrisma speciālisti iepazīstināja ar Latvijas tūrisma piedāvājumu, produktiem un iespējām. Laura Apoga prezentēja kruīzu tūrisma attīstību Latvijā un Rīgas ostas iespējas un priekšrocības kruīza kuģu un tūristu uzņemšanā.



Kruīza kuģis "Costa Pacifica".

Rīgas brīvostas pārvaldes Mārketinga departamenta kruīzu eksperte Laura Apoga: "Pasažieri savus kruīza ceļojumus pārsvarā pērk nevis no kruīza līnijām tieši, bet no ceļojumu aģentūrām, kur tos piedāvā jau speciāli sagatavotās paketēs. Konkrētu datu mūsu rīcībā nav, bet noteikti vairāk nekā puse no pasažieriem, kas apmeklē Rīgas ostu, ceļojumu ir iegādājušies kādā no "Thomas Cook" aģentūras filiālēm. Tas tādēļ, ka kruīzu līnijas, kuru kuģi apmeklē Rīgu, sadarbojas tieši ar "Thomas Cook". Tikšanās bija ļoti nozīmīga, jo labi informēts un pozitīvi noskaņots tūrisma operators būtiski var ietekmēt kruīza tūristu izvēli par labu ceļojumam, kurā iekļauta Rīga".

Sanāksmes gaitā "Thomas Cook" vadība dalījās domās par tūrisma nozari Latvijā un sniedza ieteikumus tās attīstīšanai. Ietekmīgās tūrisma aģentūras pārstāvji atzina, ka ir pārsteigti par Latvijas tūrisma kvalitatīvo un daudzveidīgo piedāvājumu, kā arī par nozares speciālistu profesionalitāti un zināšanām. Tika norādīts, ka par lielisko Latvijas tūrisma piedāvājumu ir pārāk maz informācijas pasaulē un to būtu nepieciešams plašāk reklamēt un popularizēt.■

UZZIŅAI

"Thomas Cook Group" ir viens no vadošajiem tūrisma operatoriem pasaulē, un sanāsmē to pārstāvēja valdes priekšsēdētājs Frenks Meismans, izpilddirektors Rietumeiropā un Krievijā Tomass Hons un "Thomas Cook" pārstāvniecības Krievijā "Intourist Russia" ģenerāldirektors Leonīds Marmers.



PRECĪZI HIDROGRĀFIJAS DATI NODROŠINA KUĢOŠANAS DROŠĪBU

Vācijas hidrogrāfijas centrā Rostokā norisinājās Starptautiskās Hidrogrāfijas organizāciju savienības konference "HYDRO 2016", kurā piedalījās Rīgas brīvostas pārvaldes Jūras kanāla dienesta pārstāvji. RBP ir Starptautiskās Hidrogrāfijas organizāciju savienības biedre un regulāri piedalās "HYDRO" konferencēs, lai iepazītos ar aktuālāko hidrogrāfijas jomā un nodrošinātu Rīgas ostas hidrogrāfisko mērījumu atbilstību augstākajiem starptautiskajiem standartiem. Starptautiskajā konferencē un hidrogrāfijas aprikojuma izstādē Rostokā piedalījās vairāk nekā 300 dalībnieku no 35 valstīm, kas pārstāvēja visas hidrogrāfijas pielietojuma jomas – ostas, dažādu valstu jūras administrācijas, hidrogrāfijas tehnikas ražotājus, zemūdens ieguves rūpniecību un pētniecības organizācijas.

Šā gada konferencē tika uzsvērtā hidrogrāfijas nozīme, kas palielinās, pateicoties arvien straujākajai globalizācijai un intensīvākām kravu plūsmām pasaules okeānos. Kuģu ceļi un ostas kļūst aizvien noslogotāki, kā rezultātā pieaug drošības riski un palielinās precīzu hidrogrāfijas datu nozīme kuģošanas drošības uzturēšanā. Tāpat arī tika apspriesta vienotas starptautiskas hidrogrāfijas datu uzkrāšanas un apstrādes sistēmas izveidošana. Pēc hidrogrāfijas organizāciju datiem, pašreiz hidrogrāfiski uzmērīti ir tikai 10% no pasaules ūdeņiem un 50% no piekrastes ūdeņiem. Turklāt dati ir sadrumstaloti pa organizācijām un valstīm. Nepastāv vienota sistēma hidrogrāfijas datu iegūšanā, uzkrāšanā un pieejamībā. Situācijas risinājumam tika rosināts nostiprināt Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) lomu, kas jau tagad nosaka starptautiskos standartus nozarē, bet lielajās valstīs, kurās ir izstrādāti savi standarti un metodes, IHO lēmumi bieži netiek ievēroti. No jauno tehnoloģiju viedokļa konferencē plaši tika apspriesta hidrogrāfijas mērījumu veikšana, izmantojot satelītus un lidmašīnas. Šīs metodes gan izmantojamas, tikai uzmērot lielas ūdeņu platības, kā arī speciālos apstākļos, un nav gluži piemērotas ostām.

RBP Jūras kanāla dienesta Mērījumu nodaļas vadītājs Rūdolfs Pundiņš: "Piedaloties lielākajā pasaules hidrogrāfijas forumā "HYDRO 2016", galvenais mērķis bija iepazīties ar jaunākajām tehnoloģijām un metodēm hidrogrāfijā, lai tās izmantotu ikdienas darbā Rīgas ostā, padarot hidrogrāfu darbu efektīvāku un kuģošanu Rīgas ostā arvien drošāku. Nepieciešams nepārtraukti sekot līdzi aktualitātēm, jo hidrogrāfijā, tāpat kā daudzās citās jomās, tehnoloģijas attīstās ļoti strauji. Vērtīga bija iespēja apmeklēt hidrogrāfijas aprikojuma izstādi, kas norisinājās paralēli konferencē. Tajā varēja jaunākās tehnoloģijas un metodes iepazīt ne tikai teorētiski, bet arī praktiski, līdz pat to izmēģināšanai uz demo kuģiem."■



VĀCIJAS – LATVIJAS JŪRNICĪBAS FORUMĀ SPRIEŽ PAR IZAICINĀJUMIEM NOZARĒ

2016. gada 19. maijā kultūras pili “Ziemeļblāzma” norisinājās Vācijas – Latvijas jūrniecības forums (German – Latvian Maritime Forum). Par jauniem izaicinājumiem nozarē, sadarbības iespējām un pieredzi, risinot aktuālus jautājumus, diskutēja Rīgas, Ventspils, Liepājas, Hamburgas, Lībekas un Ķīles ostu pārstāvji. Forumā piedalījās arī Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas, Vācijas – Baltijas Tirdzniecības kameras un loģistikas uzņēmumu pārstāvji no abām valstīm. Forumā dalībnieki vienprātīgi atzina, ka globālās pārmaiņas kravu pārvadājumu plūsmās, aizvien pieaugošā dažādu transporta veidu integrācija un sabiedrības prasības vides uzlabošanai rada visām Eiropas ostām līdzīgus izaicinājumus. Tādēļ ir svarīgi apmainīties ar pieredzi un kopīgi meklēt risinājumus aktuālajām ostu problēmām.

Vācijas – Latvijas jūrniecības forumu atklāja Rīgas pilsētas vicemērs un Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks, Vācijas vēstnieks Latvijā Rolfs Šute un Hamburgas ostas mārketinga organizācijas “Hafen Hamburg Marketing” izpilddirektors Aksels Materns.



Latvijas Satiksmes ministrija iepazīstināja ar vienoto Latvijas tranzīta koridora piedāvājumu, kas sastāv no ostām, dzelzceļa, autoceļu savienojumiem un pat aviācijas pakalpojumu pieejamības.

Ostu vadītāji un uzņēmēji diskutēja par ģeopolitisko situāciju un tās ietekmi uz kravu pārvadājumiem, iezīmējot nākotnes sadarbības iespējas un apzinot riskus, kas saistīti ar kravu pārvadājumu daudzumu un intensitāti. Diskusiju gaitā uzmanība tika pievērsta arī jaunu transporta ceļu attīstības perspektīvām



tradicionālo savienojumu vietā. Sakarā ar to, ka pašreiz ar kravu apjoma kritumu saskaras gan Vācijas, gan Latvijas ostas, jaunu iespēju meklēšana ir būtiska abām valstīm. Viena no šādām iespējām būtu kravu transportēšana no Ķīnas uz Eiropu pa dzelzceļu, ko plānots attīstīt Ķīnas Jaunā Zīda ceļa iniciatīvas "One Belt, One Road" ietvaros. Lūgts komentēt šā transporta ceļa perspektīvas, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs atzina, ka Rīgas ostai tas būtu izdevīgs, jo Ķīnas kravu tuvākais ceļš uz Skandināviju tad vestu caur Rīgas ostu. Taču pašreiz viņš nesaskata lielas perspektīvas šāda veida pārvadājumiem, jo jūras ceļš no Ķīnas uz Eiropu vēl joprojām ir nesalīdzināmi izdevīgāks izmaksu ziņā. Arī Hamburgas ostas vadība pašreiz seko līdzi Ķīnas aktivitātēm iniciatīvas "One Belt, One Road" ietvaros, bet nedomā, ka dzelzceļa pārvadājumi no Ķīnas tuvākajā laikā aizstās kravu pārvadājumus pa jūru.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka p.i. Jānis Lapiņš uzsvēra, ka šā brīža ģeopolitiskajā situācijā svarīga ir jebkura sadarbība, jebkura pieredze, kas var veicināt stabilu kravu plūsmu, nodrošinot preču veiksmīgu apmaiņu tranzītkoridorā starp austrumiem un rietumiem, tāpat svarīgi nostiprināt un veicināt jau esošās prāmju satiksmes Liepāja – Trāvēminde (Vācija) attīstību jaunā kvalitātē.

UZZIŅAI

Pasākuma mērķis bija veicināt Vācijas un Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmumu sadarbību, forumā pārrunājot nozares šā brīža aktualitātes, klātienē stiprināt esošos kontaktus un veidot jaunus biznesa sakarus starp Vācijas un Latvijas ostu uzņēmumiem, transporta un loģistikas nozares pārstāvjiem.

Hamburgas ostas valdes loceklis Lucs Birke: "Esmu cieši pārliecināts, ka ostām jāmācās vienai no otras. Hamburgas osta saskaras ar tādām pašām izaicinājumiem kā Rīgas osta un jebkura cita osta, kas atrodas lielas pilsētas centrā. No vienas puses, nepieciešams ar katru gadu palielināt ostas jaudu, lai saglabātu tās konkurētspēju, bet, no otras puses, vides saglabāšanas un pilsētnieku dzīves kvalitātes uzlabošanas prasības kļūst aizvien augstākas."



Prezentējot Hamburgas ostu, Lucs Birke uzsvēra, ka jaunie ostas pārvaldes investīciju projekti saistīti ar ostas efektivitātes celšanu, lai visas darbības ostā notiktu ātri, saskaņoti, videi un cilvēkiem draudzīgi. Hamburgas ostas pārvaldes mērķis ir radīt inteliģentu, gudru ostu, izmantojot jaunākās tehnoloģijas.

Lībekas ostas izpilddirektors Sebastians Jurgens: "Lai ostas attīstītos, spētu piesaistīt kravu pārvadātājus un kuģošanas līnijas, tām šodien ne tikai jāskatās jūras virzienā, kā tas bija līdz šim, bet arī aktīvi jāiesaistās efektīvu transporta savienojumu (dzelzceļu, autoceļu) izveidošanā līdz galamērķiem sauszemē. Pateicoties labi izstrādātiem transporta savienojumiem no Lībekas ostas līdz pat galamērķiem Itālijā, Lībekas osta ir kļuvusi par lielāko Vācijas prāmju satiksmes ostu Baltijas jūrā."

Forumā tika apspriesta arī tā dēvētā Eiropas Parlamenta un Padomes ostu regula. Dalībnieki gan no Vācijas, gan Latvijas ostām bija vienisprātis, ka šī regula rada lielus riskus ostu turpmākai attīstībai. Hamburgas ostas valdes loceklis Lucs Birke norādīja, ka regulas pieņemšana var apdraudēt Hamburgas ostas pārvaldes investīciju projektus. Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzsvēra, ka ostas Eiropā ir ļoti dažādas, ar atšķirīgiem attīstības mērķiem, juridisko statusu un valsts regulējumu, tāpēc, mēģinot tām piemērot vienādu, striktu regulējumu, zaudētājas būs ne tikai ostas, bet arī valsts ekonomika kopumā.■

GADA ABSURDS – JA TIEŠĀM BŪTU, PAR KO

Krimināllietā par dienesta stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, veicot nelikumīgus ziedojumus un nelikumīgu prēmiju izmaksu, kas radījis smagas sekas, apsūdzēti Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un viņa vietnieks Aigars Pečaks, kuri savu vainu viņiem inkriminētajos noziegumos neatzīst.

Pēc procesa virzītāju domām, smagas sekas iestājušās pēc tam, kad Rīgas brīvosta no 2009. līdz 2013. gadam, pamatojoties uz noslēgtajiem līgumiem, pārskaitījusi Liepājas Jūrmieciņas koledžai 190 tūkstošus latu (270 345 eiro), kā Starptautiskās Ostu asociācijas biedre 2009. gadā ziedojusi 10 tūkstošus ASV dolāru cunami cietušajām ostām Japānā, kā arī atlāvušies izmaksāt prēmijas ostas pārvaldes darbiniekiem. Starp citu, ne brīvostas pārvaldnieks, ne vēl jo vairāk viņa vietnieks vienpersoniski nevar pieņemt lēmumus par ziedojumiem un prēmijām, jo katru lēmumu vispirms apstiprina ostas valde, kas ir augstākā lēmējinstāncija ostā. Tiesa L. Loginovu un A. Pečaku atzina par nevainīgiem.■



VENTSPILS BRĪVOSTA IEGŪST SEŠAS ĪPAŠĀS BALVAS

Britu laikraksta "Financial Times" izdevums "FDI Intelligence" 10. oktobrī publicēja pētījumu "2016. gada globālās brīvās zonas". Ventspils brīvostai piešķirtas sešas speciālbaldas – par atbalstu uzņēmējdarbības uzsākšanai, infrastruktūras atjaunošanu, paplašināšanos, ostas infrastruktūru, mārketingu un augsto tehnoloģiju produktu ražošanas attīstību.



"FDI" vērtē brīvās ekonomiskās zonas pasaulē jau vairākus gadus, nosaucot, pēc ekspertu domām, šā brīža daudzsolīgākās un investoru piesaistē veiksmīgākās brīvās ekonomiskās zonas. "FDI" aicināja pētījumam pieteikties speciālās ekonomiskās zonas, valsts institūcijas un investīciju piesaistes struktūras visā pasaulē. Atsevišķas speciālās ekonomiskās zonas, kas neieguva visaugstāko punktu skaitu, tomēr bija pelnījušas ievēribu, saņēma atzinību īpašās nominācijās. Ventspils brīvosta ieguva sešas īpašās balvas – par atbalstu uzņēmējdar-

bības uzsākšanai, infrastruktūras atjaunošanu, paplašināšanos, ostas infrastruktūru, mārketingu un augsto tehnoloģiju ražošanas attīstību.

"FDI" uzsvēra Ventspils brīvostas ieguldījumu ostas infrastruktūras būvniecībā un atjaunošanā, tai skaitā ostas pievedceļu un jaunu piestātņu būvniecībā un atjaunošanā, kā arī jaunu ražošanas ēku būvniecībā. Eksperti īpaši izcēla arī Ventspils brīvostas aktivitāti starptautiskajā mārketingā un brīvostas mājas lapu, kas tulkota pat ķīniešu valodā. Atzīmēta Ventspils brīvostas sadarbība ar biznesa inkubatoru un "Ideju studiju" jaunu uzņēmējdarbības projektu attīstībā.



Īpaši izcelta arī jau ilgāk strādājošo uzņēmumu paplašināšanās Ventspils brīvostā. “FDI” speciālbalsa Ventspils brīvostai piešķirta arī par augsto tehnoloģiju produktu ražošanas attīstību Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā.

“FDI Intelligence” ir “Financial Times Ltd” grupas daļa, kura specializējas jomās, kas saistītas ar tiešajām ārvalstu investīcijām un šo investīciju pieprasīti. 2015. gada pētījumā “FDI” Ventspils brīvostai piešķīra trīs speciālbaldas – par darbības globālo mērogu, ražošanas ēku un infrastruktūras attīstību.

Par uzvarētāju šajā pētījumā 2016. gadā atzīta Dubaijas speciālā ekonomiskā zona Apvienotajos Arābu Emirātos. Par uzvarētāju Eiropas reģionā kļuvusi Katoļvices speciālā ekonomiskā zona Polijā. No Baltijas valstīm augstu novērtējumu ieguvusi arī Kauņas brīvā ekonomiskā zona, bet no Latvijas pētījumā atzīmēta vien Ventspils brīvosta.■

UZZIŅAI

Ventspils industrializācijas process mērķtiecīgi uzsākts 2002. gadā, un pašvaldības un brīvostas īstenotās aktivitātes ir devušas rezultātu – rūpnieciskās produkcijas izlaides rādītāji Ventspilī kopš 2002. gada pieauguši 21 reizi, bet eksporta apjoms palielinājies pat 40 reizes.

BEIGUŠIES VENTSPILS OSTAS 2. UN 3. PIESTĀTNES GRUNTS STIPRINĀŠANAS BŪVDARBI

Ventspils brīvostā pabeigti 2015. gadā sāktie grunts stabilitātes nodrošināšanas darbi 300 metru garumā aiz piestātnēm Nr.2 un Nr.3. Paveiktais ļaus piestātnes izmantot ar pilnu slodzi un paaugstinās kuģošanas drošību ostas akvatorijā. Ieguldījumi infrastruktūras



izbūvē, atjaunošanā un uzturēšanā ir Ventspils brīvostas pārvaldes aktivitāšu prioritāte. Tādējādi Ventspils brīvostas pārvalde īsteno savu galveno – teritorijas attīstītāja funkciju. Piemēstnes Nr.2 un Nr.3 no Ventspils brīvostas pārvaldes šobrīd nomā AS “Ventspils tirdzniecības osta”.

Būvdarbi pie piestātnēm aizsākās 2015. gada sākumā. Lai nodrošinātu piemēstņu stiprību un noturību, uzbūvēta metru bieza atslodzes platformas



dzelzsbetona plātne 3970 m² platībā, kura sastāv no astoņām sekcijām. Dzelzsbetona plātņu balstīšanai ar bezvibrācijas metodi 43 metru dziļumā iebūvēti 560 pāļi. Pēc atslodzes platformas pabeigšanas tika atjaunots kraujlukumumu segums, izbūvēta jauna lietussavākšanas sistēma, lietussavākšanas attīrīšanas iekārtas, kā arī jauni ūdensapgādes tīkli.

Objekta būvniecība norisinās ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā Nr. 3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/001 "Ventspils ostas Ventas upes kanāla nostiprinājums – piestātņu Nr. 2 un Nr. 3 pastiprināšana". Projekts tiek īstenots saskaņā ar darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" papildinājuma 3.3.1.3. aktivitāti – "Lielo ostu infrastruktūras attīstība Jūras maģistrāļu ietvaros". Kopējās projekta attiecināmās izmaksas ir aptuveni 4,47 miljoni eiro, tajā skaitā Kohēzijas fonda līdzfinansējums – aptuveni 3,8 miljoni eiro.■

VENTSPILĪ PLĀNO BŪVĒT EIROPĀ MODERNĀKO DĪZELDEGVIELAS RAŽOTNES KOMPLEKSU

Aprīlī sākās sabiedriskā apspriešana par SIA "Baltic New Technologies" ierosinātās dīzeldegvielas ražotnes kompleksa būvniecību Ventspils brīvostas teritorijā. Par plānoto projektu stāsta Ventspils brīvostas pārvaldnieks IMANTS SARMULIS.



Imants Sarmulis.

– Baltijas jūras reģionā Latvija vēsturiski ir naftas produktu tranzīta centrs, savukārt Ventspils ostas infrastruktūra ir piemērota šķidro kravu pārkraušanai un uzglabāšanai, tāpēc projekta "Baltic Clean Fuels" iecere zemas vērtības produktus, piemēram, ogles un mazutu, pārstrādāt augstas vērtības dīzeldegvielā ir īpaši apsvēicama. Šāda augstas pievienotās vērtības produkta ražošanas komplek-

sa attīstība pavērs papildu iespējas tranzīta nozarei un dos ieguldījumu visa reģiona un valsts ekonomikā.

– **Kā tas ietekmēs Ventspils iedzīvotāju dzīvi?**

– Pirmkārt, būs apmēram 300 jaunu, labi apmaksātu darba vietu, savukārt celtniecības laikā vajadzēs vismaz 1000 speciālistu. Paredzams, ka pēc



kompleksa darba uzsākšanas saistītājās nozarēs tiks nodarbināti aptuveni 3000 cilvēku.

Pateicoties šim projektam, Ventspilij tiks nodrošināts dabas gāzes pievads un lētāks siltums. Pilsētā ievērojami pieaugs vietējo uzņēmumu nodarbinātība, atdzīvošies celtniecības nozare, tirdzniecība, sabiedriskā ēdināšana, viesnīcu un komunālo pakalpojumu bizness, ievērojami palielināsies ienākumi pilsētas budžetā, tiks veicinātas sociālā atbalsta iespējas un, protams, jūtami, apmēram par trim miljoniem tonnu kāps Ventspils ostas apgrozījums. Visa pilsēta attīstīsies.



Eiropā modernākais dīzeļdegvielas ražotnes komplekss – "Baltic Clean Fuels".

– Tomēr katra ražotne rada arī zināmus riskus. Ražotni paredzēts būvēt teritorijā, kur tagad pārsvarā ir mežs. Kā tas ietekmēs ekoloģisko situāciju Ventspilī?

– Publiskajā apspriešanā mums kopā ar pilsētas iedzīvotājiem ir jāizvērtē gan riski, gan ieguvumi. Saskaņā ar dokumentiem, kas iesniegti apspriešanai, kompleksā plānots investēt Latvijas mērogos ievērojamu summu – 1,43 miljardus eiro. Ražošanai ir paredzēts izmantot pašu jaunāko "Veba Combi Crecking" tehnoloģiju, kas no visām šobrīd pieejamajām tehnoloģijām ir visdraudzīgākā apkārtējai videi un paredz pilnībā slēgtu ražošanas ciklu bez nelietderīgiem blakusproduktiem. Pats ražošanas komplekss atradīsies iespējami tālu no pilsētas un robežosies ar uzņēmumu "Ventspils nafta termināls". Izmantojot esošo infrastruktūru, pa noslēgtām caurulēm no termināļa tiks piegādātas nepieciešamās izejvielas un tādā pašā veidā gatavā produkcija nonāks atpakaļ uzglabāšanai. Pārstrādei nepieciešamās izejvielas – ogles un mazuts, kā arī gatavie produkti – dīzeļdegviela un nafta (ligroīns) ir Ventspils ostas pamata bizness, par to pārkraušanas pieaugumu mēs ikdienā cīnāmies visiem spēkiem. Kas attiecas uz mežu – pašam ražošanas kompleksam ir nepieciešami tikai 37 hektāri zemes. Tas nozīmē, ka kompleksa vajadzībām koki tiks izcirsti tikai nepieciešamajā apjomā un ostas industriālajā zonā mežs saglabāsies.

– Vai projektam pilnībā ir ostas atbalsts?

– Projektu atbalsta gan osta, gan Ventspils pilsētas dome un Latvijas Republikas valdība, kas ir iekļāvusi šo projektu Eiropas Komisijas atbalstītajā

UZZIŅAI

Kompleksa plānotās ražošanas jaudas – 1,2 milj. tonnu dīzeļdegvielas gadā. Produkcija – lietošanai gatava augstas kvalitātes dīzeļdegviela ar zemu sēra saturu, kas atbilst visiem Eiropas Savienības noteikumiem. Izejvielas – ogles (33%) un mazuts (67%). Projekta kopējās investīcijas – 1,43 miljardi eiro.



tā saucamajā Junkera prioritāšu sarakstā. Ir aprēķināts, ka līdz ar minētās ražotnes darbības sākšanu 2020. gadā LR iekšzemes kopprodukts pieaugs par pieciem procentiem. Šāda apjoma projektu līdz šim mūsu valstī nav bijis, un tā īstenošana dos mums unikālu iespēju pietuvoties tā saukto veco Eiropas valstu dzīves līmenim. Svarīgi, ka jaunā kompleksa īpašnieki ir Latvijā reģistrēts uzņēmums SIA "Baltic New Technologies".■

NO KUĢOŠANAS KANĀLA IZCEĻ BETONA BLUĶI



Ventas upes kuģošanas kanāla padziļināšanas darbu laikā Ventas kreisā krasta pusē apmēram 50 metru attālumā no "Noord Natie Ventspils Terminals" atrada lielu betona gabalu. Iepriekš par tāda lieluma betona gabalu ziņu nebija, jo dziļums kuģošanas kanālā nebija tik liels, lai to konstatētu.

Tagad kuģošanas kanāls padziļināts līdz 15 metriem. Betona gabala augšējā daļa bija 12,9 metru dziļumā, bet apakšējā – 15,1 m. Šāda betona masīva (tā izmēri – 4 metrus plats, 3 metrus garš un 2,2 metrus augsts) palikšana kuģošanas kanālā varētu apdraudēt kuģošanas drošību, tāpēc Ventspils brīvostas pārvaldes speciālisti organizēja apmēram 50 tonnu smagā betona bluķa izcelšanu.

Darbs nebija ne viegls, ne vienkāršs, jo sākotnēji arī nebija zināms, cik liela masīva daļa varētu būt ieskalota gruntī, kas rada tā saucamo piesūkšanās efektu. Ūdenslidējiem darbs bija jāveic 15 metru dziļumā vietā, kur ir stipras straumes, ierobežota redzamība, turklāt vēl salīdzinoši zema ūdens temperatūra. Tomēr, dienestiem saskaņoti darbojoties, darbs tika paveikts labi. Izcelšanu veica peldošais celtnis sadarbībā ar ūdenslidējiem, kā arī hidrogrāfijas kuģi "Kapteinis Orle", ostas kapteiņdienestu un citiem brīvostas speciālistiem. Pēc izcelšanas betona masīvs novietots pie Ventspils brīvostas 13. piestātnes kā krasta stiprinājums.■



ATTĪSTĀM LATVIJAS EKONOMIKU

Ventspils brīvostas teritorijā esošā uzņēmuma "Bio-Venta" ražoto biodīzeldegvielu ikdienā lieto daudzi, kas brauc ar dīzeļdzinēja mašīnām vai izmanto sabiedrisko transportu. Šeit saražoto biodīzeldegvielu var iegādāties arī Zviedrijas, Norvēģijas, Polijas un Lietuvas degvielas uzpildes stacijās.

Eiropā kopumā saražo ap 10 miljoniem tonnu šā produkta. No visām pasaulē uzbūvētajām biodīzeldegvielas rūpnīcām joprojām darbojas vien aptuveni 40%. Loģistikas iespējas ļāvušas SIA "Bio-Venta" izdzīvot un cerēt uz saražotās produkcijas apjoma kāpumu nākotnē. Kā norāda rūpnīcas pārstāve Daiga Kļaviņa, šobrīd tirgū parādās arvien jauni zaļās enerģijas produkti, un patērētājs arī vēlas jauno izmēģināt, tāpēc kompānijas izaicinājums ir noturēt esošos klientus, kā arī mēģināt iegūt jaunus.

SIA "Bio-Venta" valdes priekšsēdētājs Arnis Janvars: "2004. gadā, kad tika pieņemts Biodegvielas likums, Zemkopības ministrija Laimdotas Straujumas vadībā izstrādāja detalizētu pasākumu plānu, kas Latvijas valdībai un ierēdņiem ir jāizdara, lai nozare varētu pilnvērtīgi attīstīties. 2010. gadā, analizējot šo dokumentu, pasākumu plāna izpilde bija vien



Arnis Janvars.

25% un joprojām ir tādā pašā apmērā. Mēs līdz šim esam aktīvi diskutējuši ar Ekonomikas ministriju par nepieciešamajām aktivitātēm no likumdevēju puses vietējo ražotāju (t.sk. zemnieku, izejvielu piegādātāju un citu komersantu) attīstības un atjaunojamo energoresursu patēriņa pieauguma stimulēšanai Latvijā. Diemžēl dialogs starp Latvijas Biodegvielu un bioenerģijas asociāciju, kuras biedre ir arī "Bio-Venta", un jaunās valdības pārstāvjiem pagaidām vēl nav sācies, tādēļ grūti prognozēt, kā ar iepriekšējo valdību iesāktās diskusijas beigsies. Tāpat kā mēs par valsts ierēdņu nespēju komunicēt ar ražotājiem ir sašutuši daudzu nozaru pārstāvji. Ļoti lielu daļu savas produkcijas esam realizējuši ārpus Latvijas un tādējādi atnesuši ievērojamu līdzekļu daudzumu Latvijai un tās iedzīvotājiem. Šī nozare ir ļoti nepieciešama arī tāpēc, ka rūpnīcā strādā vairāk nekā 60 cilvēku, bet ar rūpnīcas darbību, sākot no rapšu sējas un audzēšanas līdz gatavās

UZZIŅAI

"Bio-Venta" ir Baltijā lielākais biodīzeldegvielas ražošanas un pārkraušanas komplekss, kurā iespējams saražot līdz 100 tūkstošiem tonnu biodīzeldegvielas gadā. Maksimālo jaudu rūpnīca pagaidām gan nav sasniegusi, pēdējos gados saražotās pamatprodukcijas apjoms ir 60–70 tūkstoši tonnu. Latvijā vēsturiski darbojušās astoņas biodīzeldegvielas rūpnīcas, patlaban aktīvi ražo vairs tikai divas.



produkcijas transportēšanai un ierēdņu uzraudzībai, ir saistīti gandrīz 3000 Latvijas iedzīvotāju. Dažādos nodokļos samaksājam pāri par pusmiljonu eiro gadā. Kopš ražošanas uzsākšanas tie jau ir vairāk nekā četri miljoni eiro. Vai Latvijas valsts budžetam no šādas salīdzinoši nelielas ražotnes četri miljoni ir daudz vai maz? Es saku – daudz!

Strādājot Ventspils brīvostas atvēlētajā teritorijā, mēs izmantojam visas tās priekšrocības, kuras paredz normatīvie akti un iekšējie saistošie noteikumi, ieskaitot nodokļu atlaides. Visvairāk priecē tas, ka jebkuri sadarbības jautājumi ar Ventspils brīvostu tiek risināti profesionāli, ar izpratni un savlaicīgi.”■

MOBILIE CELTŅI 12. PIESTĀTNĒ



Ventspils ostā ar baržu no Liepājas tika ievesti divi mobilie celtņi “Gotwald”, kurus uzstādīs 12. piestātnē. Celtņi paredzēti ģenerālo, konteineru un beramo kravu apstrādei. Jau drīzumā piestātnē sāksies pirmie kravas pārkraušanas darbi.

12. piestātne ir jaunākā dziļūdens piestātne Ventspils ostā, uzbūvēta Ventas labajā krastā tieši pie tilta, proti, teritorijā, kas stiepjas no sulu termināļa līdz paceļamajam tiltam. Līdz ar 12. piestātnes aprikošanu pabeigta piestātņu līnijas apgūšana Ventas upē.”■

“STENA LINE” MARŠRUTS KĻŪST ARVIEN POPULĀRĀKS

Prāmju operators “Stena Line” palielinājis reisu skaitu starp Ventspili un Nīneshamnas ostu Zviedrijā, turklāt nākotnes plānos ir turpināt attīstīt šo maršrutu, ne tikai palielinot reisu skaitu, bet, pilnīgi iespējams, arī izmantojot līnijā lielākus kuģus.

Iepriekšējo reizi reisu skaits šajā maršrutā tika palielināts 2014. gadā, un darbības rezultāti liecina, ka tas bijis pareizi darīts. Iespēju šādā veidā ceļot uz un no Skandināvijas izmanto arvien vairāk pasažieru un kravas pārvadātāju. Piemēram, šā gada pirmajā ceturksnī Nīneshamnas maršrutā pārvadāti par 22%



vairāk pasažieru un par 17% vairāk kravas vienību nekā pagājušā gada pirmajos trijos mēnešos. Kopš 25. aprīļa prāmji “Scottish Viking” un “Stena Flavia” no Ventspils uz Nīneshamnu kursē astoņas reizes nedēļā – par vienu reizi vairāk nekā līdz šim, kas nozīmē, ka kopumā šajā maršrutā nedēļā tiek veikti 16 reisi. “Kad “Stena Line” pārņēma maršrutu, no Ventspils uz Nīneshamnu bija pieci reisi nedēļā. Ļoti daudz pūļu un resursu ieguldījām, lai reklamētu un popularizētu maršrutu, un tas deva labus rezultātus gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā. Tikai loģisks bija solis palielināt reisu skaitu vispirms līdz sešiem, tad līdz septiņiem, bet tagad kopā ar braucieniem no Liepājas jau ir deviņi,” gandarījumu par izaugsmi neslēpj Baltijas jūras maršrutu direktors Tonijs Mikelsens, norādot, ka darbs pie šī maršruta attīstīšanas turpināsies, lai reisu skaits, kuģu ietilpība, kajīšu un gultas vietu skaits augtu atbilstoši pieprasījumam.

Maršrutam Ventspils – Nīneshamna ir liela nozīme kravu pārvadājumos Baltijas jūras reģionā. Jaunākā informācija liecina, ka šis maršruts nodrošina aptuveni 70% no visiem

kravu pārvadājumiem no Baltijas valstīm un 30% no Krievijas un NVS valstīm uz Skandināviju, tāpēc saprotams, ka “Stena Line” tā izaugsmi uzskata par vienu no savām prioritātēm. Mikelsens skaidro, ka



uzņēmums cer uz līdzīgu progresu kā maršrutā uz Zviedriju no Polijas: “Vērtējot izaugsmi, var saskatīt daudz līdzības ar to, kā attīstījās mūsu maršruts no Gdiņas Polijā, kuru apkalpojam jau 20 gadus. Turklāt Baltijas valstis piedzīvo ekonomisko augšupeju, tā ka mēs ticam, ka būs pieprasījums pēc šādiem transporta pārvadājumiem, līdzīgi kā tas bija Polijas gadījumā.”

OSTAI JAUDAS NETRŪKST

Domājot par kādas prāmju līnijas attīstību, svarīgas ir arī iespējas, ko piedāvā osta. Ventspils gadījumā Mikelsens ir pārliecināts, ka tās jaudas pietiks daudziem gadiem uz priekšu un nekādā ziņā neierobežos pārvadājumu apjomu palielināšanu: “Ostas kapacitāte pilnīgi noteikti ļauj plānot maršrutu attīstību, bet būtiski ir arī optimizēt laiku, kas tiek pavadīts krastā, pirms prāmis atkal dodas pretējā virzienā.”

Palielinot reisu skaitu, pakalpojumu kvalitāte piedzīvos arī citus uzlabojumus. Liepājas ostā jau tiek lietotas jaunās treileru platformas SLIM, kas nodrošina efektīvāku uzkraušanas procesu un ievērojami to atvieglo. Tā kā jaunās platformas jau attaisnojušas cerības, tās tiks lietotas arī maršrutā Ventspils – Nīneshamna.

**UZZIŅAI**

Pagājušajā gadā ar prāmjiem Ventspils brīvostā ieradušies vai izbraukuši 105 143 pasažieri, kas ir lielākais prāmju pasažieru skaits viena gada laikā Ventspils ostas vēsturē. Lielākā daļa pasažieru braukuši tieši uz Zviedriju vai no tās. Pagājušajā gadā šo maršrutu izmantoja 92 115 pasažieri, kas ir par 25 759 pasažieriem jeb 39% vairāk nekā 2014. gadā. Kopumā ar prāmjiem Ventspils brīvostā pārvadāti 48 737 vieglie auto, 70 443 kravas vienības jeb 1,8 miljoni tonnu kravas.

gadījumā varam tos savstarpēji mainīt, nodrošinot konkrētajā reģionā nepieciešamo kapacitāti." Baltijas maršrutu direktors ir pārliecināts, ka uzņēmums ir gatavs atbilstoši reaģēt uz izmaiņām.

BŪTISKS FAKTORS INVESTORU PIESAISTEI

Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs: "Prāmju satiksme ir viena no Ventspils brīvostas prioritātēm nu jau vairāk nekā 15 gadus. Jāsaprot, ka brīvostas pārvalde pati ar prāmju satiksmes organizēšanu nodarboties nevar, bet bija svarīgi ieinteresēt prāmju operatorus sākt darbu Ventspils ostā. Tas nebūt nebija vienkārši, jo pārliecināt



Igors Udodovs.

leceru šā maršruta attīstīšanai "Stena Line" netrūkst, pārvadātājs ir gatavs nepieciešamības gadījumā izmantot arī ietilpīgākus kuģus vai palielināt to skaitu. "Nākamais solis visdrīzāk būs desmitā reisa palaišana, un nedomāju, ka ar kuģiem, kurus izmantojam šobrīd, mēs varētu iet vēl tālāk. Tad jau būs jātiek skaidrībā, vai izmantot vēl vienu kuģi vai lielākus. "Stena Line" priekšrocība ir tā, ka mūsu rīcībā ir 35 dažādi prāmji, nepieciešamības

prāmju operatorus atvērt līniju vietā, kur agrāk nekad prāmju satiksmes nav bijis, ir grūti. Ventspils brīvosta paveica lielu darbu, lai Ventspils kļūtu par aktīvu prāmju satiksmes centru – izbūvēja jaunas pietātnes un termināļus kravas un pasažieru apkalpošanai. Ar pilnu pārliecību varam teikt, ka Ventspili ir viena no ērtākajām un modernākajām infrastruktūrām kravas un pasažieru plūsmu apkalpošanai. Šobrīd neviens par Ventspils ostu kā piemērotu vietu

prāmjiem vairs nav jāpārliecina, tagad izšķiroša ir kravu īpašnieku un pasažieru interese doties tieši uz Ventspili. Atvērt pasažieru prāmju līniju ostas pilsētā, kurā dzīvo miljoni, nav problēma, bet pārliecināt par pasažieru pārvadājumu perspektīvu pilsētā, kurā dzīvo nepilni 40 tūkstoši, tas jau ir izaicinājums. Tāpēc mēs ļoti augstu vērtējam sadarbību ar vienu no vadošajiem prāmju operatoriem Eiropā kompāniju "Stena Line", kas ne tikai turpina šeit strādāt, bet arī plānveidīgi attīsta darbību. Pieaugošā kravu īpašnieku un pasažieru interese liecina ne tikai



par pakalpojuma nepieciešamību un kvalitāti, bet arī par ekonomisko attīstību kā Baltijā, tā Skandināvijā. Regulāra prāmju satiksme no Ventspils ostas ir viens no ļoti svarīgiem faktoriem investoru piesaistei Ventspilij. Ražotājam ir jānogādā produkcija klientam, tāpēc atrašanās Ventspilī, kur rokas stiepiena attālumā ir osta, no kuras regulāri kursē prāmji uz lielākajiem tirgiem Eiropā, nozīmē būtiski samazināt produkcijas transporta izmaksas un nodrošināt kravas operatīvu piegādi. Savukārt uzņēmēja lēmums atvērt ražotni Ventspilī nozīmē darba vietas ventspilniekiem un nodokļu ieņēmumus valsts un pašvaldības budžetā, bet saražotā eksports caur Ventspils ostu nozīmē darba vietas un nodokļu ieņēmumus ostas sektorā. Tāpēc prāmjiem ir tik svarīga loma ne tikai viena termināļa darbā, bet visa reģiona ekonomiskajā attīstībā.”■

KAS NEATTĪSTĀS, TAS MIRST

“Caur Ventspils ostas jūras vārtiem jau vairāk nekā desmit gadus iziet Latvijas graudi, lai tālāk nonāktu Eiropas, Tuvo Austrumu un Ziemeļāfrikas valstīs, Saūda Arābijā, Irānā un citos pasaules reģionos. Vasaras pirmā puse ir starpsezonu laiks graudu eksportā, kad iepriekšējā gada raža jau ir pārdota un nosūtīta pircējiem, bet jaunā vēl nav



VGT vadītājs Vladislavs Šafranskis.

novākta no laukiem. Lauksaimniecības gads nesakrīt ar kalendāra gadu un sākas 1. jūlijā. Līdz tam jābūt parakstītiem līgumiem ar kravu nosūtītājiem, bet terminālim jābūt gatavam jaunās ražas graudu pieņemšanai. Jaunā raža sāks pienākt augustā”, stāsta AS “Ventspils Grain Terminal” (VGT) valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis.

Ventspilij ir svarīga loma Latvijas un citu valstu graudu eksportā, konkurējot ne tikai ar pārējo Baltijas valstu ostām, bet arī ar pašmāju Rīgu un Liepāju. Lai stiprinātu savas pozīcijas, “Ventspils Grain Terminal” gatavojas būvēt jaunu nolikta un paplašināt apstrādājamo kravu klāstu.

ELEVATOROS – STARPSEZONU LAIKS

Vasaras pirmajā pusē terminālī notiek aktīvi sanitārie un profilaktiskie darbi: tiek tīrīti glabāšanas rezervuāri, teritorijā vāc graudu sēklas, putekļus



un citus atkритumus, veic dezinfekciju un kaitēkļu dezinsekciju, kuri termināli varēja nonākt kopā ar iepriekšējā gada graudiem. Notiek iekārtu tehniskā apkope un remonts, sertificēto dzelzceļa svaru, ar kuriem sver vagonus un automašī-

nas ar graudiem, plānotā verifikācija. Tāpat aktīvi tiek slēgti līgumi jaunajam komercgadam ar pastāvīgajiem partneriem – Latvijas graudu eksporta kompānijām “Latraps” un “Elagro Trade”. Šīs divas kompānijas nodrošina 90% Ventspils termināļa noslodzi. VGT veic sarunas par graudu pārkraušanu arī ar divām Krievijas kompānijām.

GRAUDU RAŽA IETEKMĒ KRAVU APJOMU

V. Šafranskis: “Ventspils graudu termināli starpsezonu periodi citus gadus ieilguši uz pusgadu un vēl ilgāk. Tā bija arī pagājušajā gadā, kad pirmajā pusgadā terminālis strādāja sliktāk nekā šogad, par ko VGT saņēma Ventspils brīvostas pārvaldes kritiku. Vēl nelabvēlīgāki terminālim bija divi iepriekšējie gadi. Taču, pateicoties Latvijas zemkopju pagājušajā gadā ievāktajai bagātīgajai graudu ražai, augustā Ventspilī parādījās mašīnu un vagonu rindas ar Latvijas graudiem. Raža bija tik liela, ka graudu sūtīšana eksportam, kas iesākās pagājušā gada augustā, beidzās tikai šā gada maijā. Līdztekus Latvijas graudiem šogad Ventspilī nelielā apjomā saņemti arī Krievijas mieži.”

PAR KRAVĀM IR JĀCĪNĀS

Nevienmērīgumu termināļa darbībā tās vadītājs skaidro galvenokārt ar sīvo konkurenci starp Baltijas un Krievijas ostām, cīnoties par graudu kravu plūsmu. No tuvākajām ostām vizisdevīgākajā pozīcijā ir Klaipēda – vienīgā osta Lietuvā, kurai tiek lietuviešu graudu lauvas tiesa. Latvijā graudus pārkrau visās trijās lielajās ostās – Ventspilī, Rīgā un Liepājā. Vistuvāk Latvijas robežai ar Krieviju un Baltkrieviju tranzīta kravu saņemšanai atrodas Rīga. Savukārt no Liepājas rokas stiepiena attālumā ir Lietuvas robeža, kas dod iespēju pretendēt uz ievērojamu daļu Lietuvas graudu, un tuvāk atrodas arī Latvijas maizes klēts Zemgale, kur nobriest kvalitatīvo šķirņu graudu pamatdaļa. Pēc Šafranska domām, ar Latvijas graudu eksportu trīs mūsu ostas var intensīvi strādāt tikai trīs mēnešus gadā. “Tieši tāpēc esam spiesti sīvi konkurēt ar kaimiņiem un meklēt papildu graudu kravu plūsmas,” atzīst Šafranskis.



TERMINĀĻA STIPRĀS UN VĀJĀS PUSES

V. Šafranskis: “Viena no Ventspils galvenajām priekšrocībām ir dziļais ūdens – brīvostas pārvaldes nodrošinātās dziļūdens piestātnes, pie kurām pilnu kravu var uzņemt *panamax* klases kuģi. Turpretī Liepājā *panamax* iekraušana jāpabeidz reidā, jo pie piestātnēm trūkst dziļuma. Savukārt termināļa vājais posms joprojām ir noliktavu trūkums. Ventspils graudu termināļa iespējas ir ierobežotas, jo tam ir šaura specializācija – VGT pārkrauj tikai graudus. Tajā pašā laikā konkurenti, tā pati Liepājas osta, pārkrauj arī plašu klāstu pārstrādāto lauksaimniecības produktu – cukurbiešu izspaidas, lopbarības raušus, spraukumus, sēklas un saulespuķu sēnalas, pākšaugus, kukurūzu u.c. Noliktavas telpu īpaši trūkst aktīvākajā graudu novākšanas laikā, kad cenas tirgos ir viszemākās un ir svarīgi pieturēt graudus ostā, sagaidot vislielāko pieprasījumu un labākas cenas, bet nākas graudus pārdot, jo tos vienkārši nav kur uzglābāt, skaidro Šafranskis. Tāds laiks graudu eksportētājiem ir rudens un ziema. Šajā laikā VGT termināļa rezervuāri ir piepildīti līdz pašai augšai. Vienlaikus terminālī var uzglabāt 70 000 tonnu graudu. “Atšķirībā no Liepājas mēs nevaram piedāvāt saviem klientiem pietiekamu graudu uzglabāšanas iespēju.”



Graudu termināļa priekšrocība ir Ventspils brīvostas pārvaldes nodrošinātā dziļūdens piestātne, kas ļauj pilnībā iekraut *panamax* klases kuģus.

PUTĒŠANA TIEK RŪPĪGI KONTROLĒTA

Vēl nesen iedzīvotāji nereti sūdzējās par putēšanu graudu iekraušanas laikā pie VGT termināļa. “Esam veikuši veselu virkni pasākumu, lai samazinātu termināļa darbības ietekmi uz pilsētas vidi,” stāsta Šafranskis. Iekraujot kuģi kravu, tiek izmantots brezents, ar kuru sedz kravas tilpni, cik to var pieļaut tehnoloģija. Terminālī darbojas putēšanas novērošanas sistēma graudu iekraušanas laikā. Iestādoties nelabvēlīgiem laika apstākļiem – vēja virzienam mainoties uz dzīvojamās zonas pusi, pārkraušanas darbi tiek apturēti. Kompānija mēra putekļu koncentrāciju ārpus darba zonas un uzskata, ka, pateicoties veiktajiem pasākumiem, ir izdevies ievērojami samazināt termināļa negatīvo ietekmi uz pilsētu.



Kad kuģos krauj graudus, visu laiku tiek kontrolēta putēšana.

VGT speciālisti seko līdzi jaunākajiem risinājumiem un tehnoloģijām – putekļu novēršanas filtri, uzliktni u.c. Rudenī tiek plānots komandējums uz Dāniju, lai uzzinātu vairāk par vienu no tādiem jaunumiem. “Mēs rūpīgi pildām visas Reģionālās vides pārvaldes norādes, kas nostiprinātas B

kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā,” apliecina Šafranskis. Jaunas iespējas vides problēmu risināšanā piedāvās arī plānotā jaunā noliktava, kas ļaus kompānijai piesaistīt terminālim kravas, kas put mazāk. Kompānija nodibinājusi savstarpēji pieņemamu sadarbību ar dzīvojamo māju Dzintaru ielā 34, kas atrodas tuvāk pie graudu termināļa nekā citas un daudz jutīgāk reaģē uz tā darbību.

PLĀNO JAUNAS NOLIKTAVAS CELTNIECĪBU

Lai stiprinātu savas pozīcijas ostu konkurencē, cīnoties par graudu tranzītu, kompānija nolēmusi uzbūvēt jaunu 40 000 tonnu tilpuma noliktavu. “Kas neattīstās, tas mirst,” ir pārliecināts Šafranskis. “Lai saglabātu jau esošos klientus, svarīgi parādīt viņiem, ka terminālis nestāv uz vietas, bet attīstās. Jaunā noliktava palīdzēs ne tikai piedāvāt klientiem papildu jaudu graudu uzglabāšanai, bet arī ievērojami paplašināt pārkraujamo kravu klāstu uz eļļas un pākšaugu kultūru, kā arī lauksaimniecības pārstrādes produktu rēķina, ko varēs pārkraut starpsezonu laikā.” ■

UZZIŅAI

Jaunās noliktavas projekts ir izgājis sabiedriskās apspriešanas stadiju, saņemot vietējo iedzīvotāju atbalstu. Nobeigumam tuvojas tehniskā projektēšana un drīzumā projekts nonāks saskaņošanai pilsētas domē. 2016. gadā plānots uzsākt celtniecību, lai noliktavu nodotu ekspluatācijā nākamā gada pavasarī. Projekta izmaksas ir aptuveni septiņi miljoni eiro. Finansējumam tiks izmantoti pašu līdzekļi un bankas aizdevums. Noliktavas apkalpošanai darbā tiks pieņemti vairāki jauni speciālisti.



VĀCIJAS–BALTIJAS TIRDZNICĪBAS KAMERA MEKLĒ SADARBĪBAS PARTNERUS VENTSPILĪ

26. oktobrī Ventspilī viesojās Vācijas–Baltijas Tirdzniecības kameras “Deutsch-Baltische Handelskammer” delegācija – uzņēmumu pārstāvji, kuri ir ieinteresēti importēt uz Latviju savu kompāniju ražotos produktus un pakalpojumus, kā arī veidot sadarbību ar Ventspils uzņēmumiem un iestādēm.

Vācijas–Baltijas Tirdzniecības kameras delegācijā bija divi kameras pārstāvji un pieci dažādu profilu uzņēmumu pārstāvji, kā apsardzes sistēmu ražotājs “Alpha Protect”, plastmasas un metāla prototipu izstrādātājs “Portec”, ražošanas iekārtu, ūdens sistēmu un komponentu ražotājs OFS u.c. Delegācija viesojās Ventspils brīvostas pārvaldē, iepazīnās ar Ventspils piedāvātajām iespējām biznesa attīstībā un apmeklēja tādus Ventspilī strādājošus uzņēmumus kā “Ūdeka”, “Froli Baltic” un “Bucher Municipal”. Vizītes beigās visa delegācija devās uz radioastronomijas centru Irbenē. Delegācijas pārstāvji atzinīgi vērtēja skaisto pilsētu, uzņēmējdarbības vidi, iespēju sadarboties ar Ventspilī bāzētiem uzņēmumiem, kā arī uzsākt šeit ražošanu. ■

“HERCOGAM JĒKABAM” BIJUSI RAŽENA SEZONA

Oktobrī savu 21. sezonu noslēdza Ventspils brīvostas pārvaldes ekskursiju kuģītis “Hercogs Jēkabs”, kas Ventspilī kursē kopš 1995. gada. Apmēram 45 minūšu laikā pasažieri var iepazīt Ventspils ostu no Apvedtilta līdz pat jūras vārtiem. Lai gan oktobrī laika apstākļi nelutināja un uz kuģa klāja sadūšojās



jās uzkāpt mazāk pasažieru nekā citu gad, kopā šīs sezonas laikā pasažieru skaits bijis liels – 51 400. Tas ir par 2100 pasažieriem vairāk nekā 2015. gada sezonā.

21 gada laikā uzticamā Ventspils gida pasažieru skaits jau krietni pārsniedzis miljonu. Maijā un septembrī kuģītis kursē septiņas reizes dienā. Šajā laikā uz tā visbiežāk var satikt skolēnu grupas no visdažādākajām Latvijas vietām. Jūnijā, jūlijā un augustā kuģītis ceļā dodas sešas reizes dienā, bet oktobrī – piecas reizes. ■



IZCĪNĪTA UZVARA PĀR GRŪTĪBĀM VIŅAM SNIEDZA GANDARĪJUMU



2016. gada 6. maijā mūžībā aizgāja ilggadējais deputāts, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš. Viņš bija tas, kurš ar savu nosvērtību, mieru un pārliecību spēja stāties pretī jebkurām grūtībām. Enerģisks, mērķtiecīgs, vienmēr konkrēts rīcībā un lēmumos. Viņš pat visnokaitētākajās situācijās prata saglabāt vēsu prātu, novērtēt spēku samēru un bija apveltīts ar asu situācijas uztveri, tādēļ nebaidījās riskēt. Viņš prata izvirzīt sev augstus mērķus un tos arī sasniegt. Kolēģi atceras, ka katra šāda izcīnīta uzvara pār grūtībām viņam sniedza gandarījumu.■

LIEPĀJAS SEZ JAUNS PĀRVALDNIIEKS



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes sēdē 10. jūnijā ar vienbalsīgu lēmumu par jauno pārvaldnieku apstiprināja Jāni Lapiņu, kurš līdz šim pildīja pārvaldnieka vietnieka pienākumus.

“LSEZ valdes sēdē visi dalībnieki bija vienprātis, ka Jānis Lapiņš ir pietiekami pieredzējis, lai ieņemtu šo amatu. Viņš desmit gadus strādājis par Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieku, šajā laikā viņam ir radusies skaidra izpratne par pārvaldes darbību, ir arī nākotnes attīstības redzējums,” pēc valdes sēdes sacīja Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks.

Atbilstoši Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes nolikumam Jānis Lapiņš pārvaldnieka amatā iecelts uz trim gadiem.■



NOSLĒDZ LĪGUMU PAR JAUNA LOČU KUĢA IEGĀDI

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un AS "Baltic Workboats" pārstāvis Juri Tāls parakstīja līgumu par jauna loča kuģa būvi no nulles cikla. Jaunais kuģis Liepājas ostā jānogādā ne vēlāk kā līdz 2017. gada 1. jūnijam. Līguma summa ir 998 800 eiro.



Līguma parakstīšana.

Liepājas ostā strādājošie loču kuģi "Austra" un "Pilots 4" ir gan morāli, gan fiziski nolietotojušies, tāpēc to uzturēšanas un remonta izmaksas ir ļoti augstas. Turklāt vienam no loču kuģiem ir konstatēti nopietni korpusa bojājumi. Iegādāties jaunu kuģi ir ekonomiski izdevīgāk nekā remontēt vecos, uzsvēra Jānis Lapiņš, pamatojot lēmumu iegādāties pilnīgi jaunu loču kuģi Liepājas ostas ikdienas darbības nodrošināšanai.■

LSEZ "BALTIC BIOFUEL COMPANY" PAPLAŠINA NOLIKTAVU SAIMNIECĪBU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrība "Baltic Biofuel Company" sākusi jaunas noliktavas un dzelzceļa posma būvniecību. Plānotās investīcijas ~1 milj. eiro ir vērstas uz tranzītkravu plūsmas palielināšanu. Noliklavu plānots nodot ekspluatācijā šā gada 1. augustā, bet vēl viena dzelzceļa posma izbūve tiks uzsākta pēc grozījumu veikšanas detālplānojumā.

LSEZ "Baltic Biofuel Company" ir viena no jaunākajām Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrībām, kas uzņēmējdarbību sāka 2007. gadā kā ekspedīcijas kompānija, un tās pamatnodarbošanās joprojām ir kravu piesaiste, uzglabāšana un



**UZZIŅAI**

2012. gadā LSEZ SIA "Baltic Biofuel Company" un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde noslēdza nomas tiesību rezervēšanas līgumu, bet vēlāk arī nomas līgumu par nekustamo īpašumu Oskara Kalpaka ielā 11/19, Liepājā, lai tur būvētu noliktavu saimniecību un kravas laukumus ar dzelzceļa pieslēgumu. Pirmā tika uzbūvēta noliktava 1000 m² platībā, kas tiek izmantota kokskaidu granulu uzglabāšanai un pakošanai, bet šobrīd ir sāktas citas noliktavas būvniecība 2500 m² platībā.

sadarbība ar dažādu valstu kravu īpašniekiem. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrības statusu LSEZ SIA "Baltic Biofuel Company" ieguva 2012. gadā.

Kā pastāstīja LSEZ SIA "Baltic Biofuel Company" valdes loceklis Edijs Sprūde, uzņēmums stabili strādā, piesaistot jaunas kravas un veidojot tranzītkoridoru starp austrumiem un rietumiem. Sadarbības partneri uzņēmuma darbības laikā nav mainījušies, tie ir Krievija, Baltkrievija, Vācija, Igaunija un Dānija.

LSEZ "Baltic Biofuel Company" valdes loceklis Edijs Sprūde: "Ļoti svarīgi noliktavas būvēt tieši ostas tuvumā, lai veiksmīgāk un ātrāk varētu nodrošināt kravu loģistiku – uzglabāšanu un iekraušanu kuģos. LSEZ SIA "Baltic Biofuel Company"

galvenais kravu veids ir beramkravas, un Liepājas ostā kompānija pārsvarā sadarbojas ar LSEZ SIA "Duna" un LSEZ SIA "Mols L".

PĀRKRAUJ LIELĀKO KRAVU PAKOTO PREČU KATEGORIJĀ



2016. gada marta beigās "NPK Expert" sadarbībā ar "Ekers Stivdors LP" pārkrāva lielāko kravu pakoto preču kategorijā Liepājas ostas vēsturē.

Krava – 21 tūkst. tonnu minerālmēslu – *handymax* klases kuģi "Saga Wind" (garums 199,22 m, DW 47 053 tonnas) tika iekrauta 44. piestātnē, ko apsaimnieko LSEZ SIA "Ekers Stivdors LP". Kuģis ar kravu devās uz Dualas ostu Kamerūnā (Āfrika). Kā norādīja SIA "NPK Expert" vadītājs Ģirts Cēlājs, tas ir specifisks minerālmēslu maisījums, kas tiks izmantots kokvilnas audzēšanai, un SIA "NPK Expert" nodrošina aptuveni 70% no nepieciešamā minerālmēslu daudzuma.





SIA "NPK Expert" izveidojusies veiksmīga sadarbība ar vairākām ostas kompānijām, īpaši ar LSEZ SIA "Ekers Stividoris LP", un šoreiz izdevies sarežģīto pakoto preču iekraušanu paveikt aptuveni septiņās dienās plānoto 14 dienu vietā.

Liepājas osta un stividorkompānijas ir gatavas pārkraut dažāda veida kravas, un tas vēlreiz apliecina ostas daudzfunkcionalitāti, stabilu un prognozējamu ostas darbu, ko nodrošina nepārtraukta infrastruktūras modernizācija. Liepājas ostas infrastruktūra, dzelzceļa pieejamība un konkurētspējīgas cenas ir izvēles pamatā, attīstot jaunus uzņēmējdarbības virzienus.

SIA "NPK Expert" ir komplekso minerālmēslu ražotājs un specifisku minerālmēslu formulu izstrādātājs, kas pēdējos gados ievērojami paplašinājis savas produkcijas noieta tirgus. Uzņēmuma produkcija ir plaši pazīstama dažādos Āfrikas reģionos, tā individuāli tiek izstrādāta prasīgām augu kultūrām (rapsim, tējai, kafijai, kokvilnai, tabakai, rīsiem, kukurūzai u.c.) un attiecīgā reģiona augsnei un klimatam. Uzņēmums eksportē vairāk nekā 90% produkcijas, iegūstot klientu uzticību jaunos reģionos. ■



PLĀNO LIEPĀJAS OSTAS VIĻŅLAUŽU REKONSTRUKCIJU UN PILNŪ KAROSTAS KANĀLA SANĀCIJU

2015. gada decembrī tika pabeigts ES Kohēzijas fonda līdzfinansētais projekts "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana, I kārtā" jeb Karostas kanāla attīrīšanas pilotprojekts. Tā gaitā veikta Karostas kanāla attīrīšana 78 hektāru platībā no mazizmēra un lielizmēra tehnogēnā piesārņojuma un vispiesārņotākās kanāla teritorijas 10 hektāru platībā jeb tā sauktā "karstā punkta" attīrīšana no 50 501 kubikmetra piesārņoto nogulumu.

Projekta mērķis bija vēsturiski piesārņotā Karostas kanāla sagatavošana sanācības darbu veikšanai un vides kvalitātes pakāpeniska uzlabošana Liepājas ostā, attīrot vispiesārņotāko Karostas kanāla teritoriju, kas ir pamats tālākai vides situācijas uzlabošanai Liepājas ostas ziemeļu daļā, norādīja Liepājas SEZ



OSTAS



pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Koliņš.

Projekta apstiprinātās attiecināmās izmaksas bija 9,44 miljoni eiro, no tām 8,024 eiro bija ES Kohēzijas fonda finansējums, bet 1,416 miljoni eiro – Liepājas SEZ pārvaldes līdzekļi.

2016. gadā Liepājas SEZ pārvalde uzsāka darbu pie ES Kohēzijas fonda projekta “Liepājas ostas vilņlaužu rekonstrukcija” pieteikuma sagatavošanas. Projekta mērķis ir veikt visaptverošu Liepājas ostas hidrotehnisko aizsargbūvju rekonstrukciju, un tā realizācija varētu tikt sākta jau šā gada otrajā pusē. Paralēli tiek turpināts darbs pie finansējuma piesaistes, lai, ņemot vērā Karostas kanāla attī-

rīšanas pilotprojektā iegūtās atziņas, veiktu pilnu kanāla sanāciju, likvidējot piesārņojumu un tā ietekmi uz apkārtnējo vidi.

UZZIŅAI

Liepājas ostas padziļināšanas projekts pabeigts 2015. gada nogalē. Projekta ietvaros veikta Liepājas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 12,5 metru dziļumam, ostas akvatorijas padziļināšana līdz 12 metru dziļumam, kā arī Ziemas ostas akvatorijas un Loču kanāla padziļināšana līdz septiņu metru dziļumam. Kā atsevišķa projekta komponente tika realizēta Liepājas ostas kapteiņdienesta Kuģu satiksmes vadības centra aprīkojuma modernizācija.

Liepājas SEZ pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Ivo Koliņš pauda, ka projekta realizācija bija vērsta uz ostas pieejamības un caurlaides efektivitātes paaugstināšanu, veicot ostas pārvaldes valdījumā esošās publiskās infrastruktūras būtisku uzlabošanu. “Uzlabotā ostas pieejamība no jūras puses ievērojami paaugstinās kuģošanas drošību. Projekta “Liepājas ostas padziļināšana” realizācija ir ļāvusi nostiprināt Liepājas ostas konkurētspēju, apkalpojot kravu plūsmas Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) ietvaros,” sacīja Koliņš.

Projekta apstiprinātās attiecināmās izmaksas bija 45,003 miljoni eiro, tai skaitā 33,725 miljoni eiro bija apstiprinātais Kohēzijas fonda finansējums, 11,278 miljoni eiro – Liepājas SEZ pārvaldes līdzekļi. ■



“TERRABALT” PLĀNO TĀLĀK ATTĪSTĪT PRĀMJU SATIKSMI

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde nolēmusi slēgt nomas līgumu par Liepājas ostas 50. piestātņi ar LSEZ uzņēmumu “Terrabalt”, kas plāno attīstīt prāmju satiksmi un piesaistīt jaunas kravas. Ilgtermiņa nomas līgumu paredzēts noslēgt līdz 2035. gada 31. decembrim ģenerālkravu, *ro-ro* tipa kravu un konteinerkravu pārkraušanai un uzglabāšanai, prāmju līniju apkalpošanai, kā arī citu kravu veidu piesaistīšanai.

Liepājas ostas 50. piestātnes izbūvi 2010. gada rudenī sāka un 2012. gada janvārī pabeidza stivdorkompānija “Liepājas osta LM”, piesaistot finanses no “Nordea Bank” Latvijas filiāles. Piestātnes rekonstrukcija bija saistīta ar uzņēmuma “Liepājas metalurģs” modernizāciju un ražošanas jaudu palielināšanu. Kad metalurģijas uzņēmums pārtrauca darbību, 50. piestātņi atdalīja no “Liepājas osta LM”, lai jaunajiem investoriem nodrošinātu piekļuvi ostai, un nodibināja uzņēmumu “50. piestātne”, kas bija AS “KVV Liepājas metalurģs” 100% meitasuzņēmums.

2015. gada 16. oktobrī Liepājas SEZ pārvalde saņēma “Nordea Bank” Latvijas filiāles paziņojumu par SIA “50. piestātne” līgumsaistību pārkāpumu ar norādi, ka saskaņā ar noslēgto trīspusējo vienošanos banka izmantos iespēju ieteikt Liepājas SEZ pārvaldei jaunu nomas kandidātu. Savukārt Liepājas SEZ valde 2015. gada 16. no-



vembrī pieņēma lēmumu par līguma laušanu ar SIA “50. piestātne”, jo nomnieks nenodarbojās ar saimniecisko darbību un bija uzkrājis nomas maksas parādu.

2016. gada 22. februārī LSEZ pārvalde saņēma “Nordea Bank” Latvijas filiāles vēstuli, kurā banka informēja, ka ir vienojusies ar “Terrabalt” par esošo saistību pārņemšanu un ka pretendents atbilst kritērijiem, kas noteikti noslēgtajā trīspusējā nolīgumā par sadarbību Liepājas ostas 50. piestātnes izmantošanā.

“Bankas izpratnē bija tikai viens pretendents, kas bija gatavs nomāt Liepājas ostas 50. piestātņi un pārņemt saistības pret banku, un tas bija uzņēmums “Terrabalt”. Tā kā šis uzņēmums ir viens no vecākajiem Liepājas ostā ar nopietnu pieredzi un iespējām, turklāt spēja skaidri definēt savus attīstības virzienus, LSEZ valdei nebija iebildumu, un tā nolēma slēgt ar “Terrabalt” ilgtermiņa nomas līgumu,” norādīja Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš.

“Terrabalt” valdes loceklis Āris Ozoliņš atzīmēja, ka uzņēmuma rīcībā esošā teritorija ir nepietiekama, lai kvalitatīvi varētu apkalpot prāmju līnijas, nodrošinot ģenerālkravu, *ro-ro* un konteinerkravu pārkraušanu un uzglabāšanu. “Līdz



ar blakus esošās jaunās teritorijas iznomāšanu varam domāt par attīstību un prāmju satiksmes intensitātes palielināšanu. Saredzot jaunās iespējas, gatavību attīstīt prāmju satiksmi Vācijas un perspektīvā arī Zviedrijas virzienā apliecina arī prāmja līniju operators "Stena Line". Protams, turpināsim strādāt arī ar ģenerāļkravām," sacīja A. Ozoliņš.■

ZILAIS KAROGS LIEPĀJAS JAHTU OSTĀ

Liepājas jahtu ostā 28. maijā svinīgā ceremonijā pacēla Zilo karogu. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Jānis Lapiņš uzsver: "Liepājas jahtu osta var būt lepna, ka atrodas pašā pilsētas centrā, kas dod daudz priekšrocību, bet uzliek arī pienākumu rūpēties par infrastruktūras attīstību un laba servisa nodrošinājumu. Liepājas jahtu osta, rūpējoties par vidi un noteikto kritēriju stingru ievērošanu, dod piensumu pilsētas tūrisma nozarei un ir kā skaista rota un vizītkarte Liepājas ostai."



Liepājas jahtu osta ir viena no divām jahtu ostām Latvijā, kas šogad var lepoties ar vienu no pasaulē populārākajiem tūrisma ekosertifikātiem, pozicionējoties blakus Stokholmas, Gdaņskas un citām Eiropas un pasaules jahtu ostām.

Liepājai pavisam šogad piešķirti četri Zilie karogi. Vispirms 28. maijā Zilo karogu uzvilka dienvidrietumu

pludmalē, tad centrālajā pludmalē pie glābšanas stacijas un Liepājas jahtu ostā.

Jau tuvākajā laikā plānoti ieguldījumi, lai Liepājas jahtu ostu paceltu jaunā kvalitātē, nodrošinot iespēju vienlaicīgi pieņemt līdz pat 100 jahtu, norāda Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes Drošības, aizsardzības un vides daļas vadītājs Kaspars Poņemeckis un atzīst, ka jādomā un jāstrādā, lai jau tuvākajos gados Liepājai piesaistītu arvien vairāk jahtu un kādu no starptautiskajām jahtu regatēm.

Aizvadītajā sezonā Liepāju apmeklēja 330 jahtu, un lielākā daļa no tām bija no Vācijas. Liepājas jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints: "Vācieši bija patīkami pārsteigti par Liepāju un augstu novērtēja servisu, apliecinot, ka arī 2016. gada sezonā noteikti atbrauks un ieteiks to arī citiem burātājiem. Vācijas jahtu īpatsvars arī pamudināja šopavasār doties pieredzes apmaiņas braucienā pa Vācijas jahtu ostām, lai veidotu sadarbību, informācijas apmaiņu un ieinteresētu Vācijas burātājus iegriezties Liepājā. Kāda būs atdeve, par to varēs spriest sezonas beigās, apkopojot statistikas datus. Vēl biežas vieses Liepājā ir jahtas no Lietuvas, Somijas, Polijas un Zviedrijas.■



VALSTS PREZIDENTS UN MINISTRU PREZIDENTS IEPAZĪSTAS AR LIEPĀJAS RAŽOŠANAS UZŅĒMUMIEM UN OSTU

2016. gada 20. maijā vizītes laikā Liepājā Valsts prezidents Raimonds Vējonis un Ministru prezidents Māris Kučinskis apmeklēja vienu no jaunākajiem Liepājas ražošanas uzņēmumiem SIA "iCotton" un vienu no eksportspējīgākajiem uzņēmumiem ne tikai Liepājā, bet arī visā valstī – AS UPB, kā arī pārrunāja Liepājas ostas attīstības projektus.

Valsts prezidents Raimonds Vējonis augstu novērtēja uzņēmējdarbības vidi Liepājā un pašvaldības līdzdalību tās sakārtošanā, kas devusi iespēju mazināt metalurģijas uzņēmuma darbības vairākkārtējās pārtraukšanas ietekmi uz pilsētas ekonomiku un iedzīvotāju nodarbinātību.

SIA "iCotton" jaunā ražotne darbojas vien pāris mēnešus un ražo vates diskus, nodrošinot 40 jaunu darbvietu, bet kopumā SIA "iCotton" nodarbina 160 cilvēku. Savukārt UPB holdings ir viens no vadošajiem industriālajiem koncerniem Latvijā, kas jau 25 gadus veiksmīgi darbojas gan Latvijas, gan ārvalstu tirgos. UPB pamatdarbības nozares ir būvkonstrukciju projektēšana, ražošana, būvuzņēmējdarbība, montāža, tirdzniecība un serviss. Holdingā ietilpst vairāk nekā 40 uzņēmumu un ražotņu, kurās nodarbināti aptuveni 1300 cilvēku.

Raimonds Vējonis īpaši atzīmēja UPB holdinga politiku, veidojot



Valsts prezidents un Ministru prezidents viesojas SIA "iCotton".



Valsts prezidents un Ministru prezidents "UPB Energy" ražotnē, kur top modernas koģenerācijas stacijas.



Liepājas domes un LSEZ vadība ar Ministru prezidentu pārrunā ostas attīstības projektus.



spēcīgu pašiem savu inženieru un projektētāju paaudzi, ko būtu vērts pamācīties arī citiem uzņēmējiem. Savukārt Ministru prezidents Māris Kučinskis bija gandarīts, ka beidzot radusies iespēja klātienē apmeklēt UPB holdinga uzņēmumus un personiski iepazīt to darbības pamatprincipus, kas daudzu gadu garumā ir veicinājuši UPB uzņēmumu pieaugošo eksportspēju un veiksmīgu uzņēmējdarbību gandrīz visā pasaulē. Vaicāts par ostas nozīmi uzņēmējdarbībā, Māris Kučinskis kā piemēru minēja UPB dzelzsbetona rūpnīcu: "Šodien guvu apliecinājumu no UPB holdinga īpašnieka Ulda Pīlēna, ka dzelzsbetona rūpnīca, visticamāk, neatrastos Liepājā, ja nebūtu Liepājas ostas un iespējas saražoto produkciju eksportēt uz dažādām pasaules valstīm, un tas pasaka ļoti daudz."

Ministru prezidents Māris Kučinskis ar Liepājas domes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes vadību pārrunāja Liepājas ostas attīstības projektus, tai skaitā nepieciešamību turpināt ostas padziļināšanu un dzelzceļa infrastruktūras pilnveidošanu. Māris Kučinskis uzsvēra, ka Latvijai pozitīva Eiropas Komisijas lēmuma gadījumā, kas veicinātu dzelzceļa posma atjaunošanu pie Reņģes Lietuvas pusē, Liepājas osta varētu ievērojami celt konkurētspēju un piesaistīt jaunas kravas.■

LIEPĀJAS OSTA MEKLĒ JAUNAS SADARBĪBAS IESPĒJAS

19. maijā Rīgā norisinājās Vācijas – Latvijas jūrniecības forums ("German–Latvian Maritime Forum"), kurā aktīvi piedalījās arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde un Liepājas osta. Pasākuma mērķis bija veicināt Vācijas un Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmumu sadarbību, forumā pārrunājot nozares šā brīža aktualitātes, klātienē stiprinot esošos kontaktus un veidojot jaunus biznesa sakarus starp Vācijas un Latvijas ostu uzņēmumiem, transporta un loģistikas nozares pārstāvjiem. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka p.i. Jānis Lapiņš uzsvēra foruma nozīmi, norādot, ka pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā svarīga ir jebkura sadarbība, jebkura pieredze, kas var veicināt stabilu kravu plūsmu, nodrošinot veiksmīgu preču apmaiņu tranzītkoridorā starp austrumiem un rietumiem, tāpat ir svarīgi nostiprināt un veicināt jau esošās prāmju satiksmes Liepāja – Trāvēminde (Vācija) attīstību jaunā kvalitātē.■



BEIDZIES KONKURSS “SAKOPTĀKAIS LIEPĀJAS OSTAS UZŅĒMUMS 2016”

Jau piekto gadu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde rīkoja konkursu „Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums”, lai mudinātu Liepājas ostas teritorijā strādājošos uzņēmumus pievērst lielāku uzmanību videi un vizuālajam izskatam. Ir svarīgi, lai uzņēmēji varētu lepoties ar saviem attīstības plāniem un sasniegumiem biznesā un vienlaikus uzturētu un labiekārtotu savu uzņēmumu teritorijas, apliecinot, ka liela nozīme ir arī uzņēmuma vizuālajam tēlam un videi, kurā strādā darbinieki. Īpaša uzmanība vērtēšanā tika pievērsta uzņēmuma nosaukuma noformējumam, iebrauktuves izskatam, teritorijā esošo ēku, piestātnes un kravas laukumu vizuālajam izskatam (atbilstoši uzņēmuma specifikai), teritoriju norobežojošo žogu izskatam, tam, vai teritorijā ir atkritumu novietne/ atkritumu šķirošanas bloks (šķīrotie atkritumi un bīstamie atkritumi), teritorijas evakuācijas plānam un, protams, teritorijas kopskatam.■



ATBILDĪGĀS VALSTS INSTITŪCIJAS VEIC KOMPLEKSO PĀRBAUDI LSEZ SIA “DG TERMINĀLS”

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) izveidota komisija 6. jūlijā veica ikgadējo komplekso pārbaudi LSEZ SIA “DG termināls”. Komisija pārbaudīja, kā tiek ievērotas ugunsdrošības, vides aizsardzības, darba drošības prasības un kā notiek tehnoloģisko iekārtu ekspluatācija, lai līdz minimumam samazinātu negadījuma riskus, un cik gatavs ir uzņēmums negadījuma seku likvidācijai, ja tāds notiek. Komisijas un Liepājas reģionālās vides pārvaldes Kontroles daļas vadītājs Roberts Bērziņš atzinīgi novērtēja uzņēmuma paveikto drošības jomā, rūpējoties par vidi un cilvēkiem, un paziņoja, ka galīgais lēmums būs pēc četriem mēnešiem.

Kā nosaka normatīvie dokumenti, VARAM izveidota komisija veic regulāras kompleksas pārbaudes





Komisija klātienē apskata uzņēmuma plašo teritoriju un tehnoloģiskās iekārtas.

paaugstināta riska uzņēmumos, kuri nodarbojas ar dažādu ķīmisku vielu pārstrādi un pārkraušanu. Komisiju vada Valsts vides dienests, tajā darbojas gan Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, gan pašvaldības civilās aizsardzības speciālists, gan Valsts darba inspekcija un Patērētāju tiesību aizsardzības birojs, kura pārziņā ir bīstamo tehnoloģisko iekārtu reģistrs.

Liepājā kopumā ir astoņi paaugstināta riska uzņēmumi, t.sk. arī LSEZ SIA "DG termināls".

Kompleksās pārbaudes gaitā komisija vēro, kā darbojas ugunsdzēsības sistēma termināļa pietātnē. VARAM komisijas vadītājs un Liepājas reģionālās vides pārvaldes Kontroles daļas vadītājs Roberts Bērziņš uzsver, ka likumdevējs ir noteicis kārtību un prasības, kas jāievēro uzņēmumiem, kuri nodarbojas ar bīstamu, viegli uzliesmojošu, citiem vārdiem sakot, ķīmisku vielu pārstrādi un pārkraušanu. Kompleksās pārbaudes mērķis ir pārliecināties, vai paaugstināta

riska uzņēmumi šīs prasības ievēro un veic preventīvus pasākumus, lai samazinātu avāriju riskus. "DG termināls" ir viens no uzņēmumiem, kas drošībai pievērš ļoti lielu uzmanību. Gadu gaitā izveidojusies abpusēja izpratne par vides aizsardzības procesiem un visi ieteikumi, kā uzlabot sistēmu, ir ņemti vērā un darbojas reālajā dzīvē, norāda Roberts Bērziņš un atzīst, ka pēdējo gadu laikā nav saņemtas pamatotas sūdzības no iedzīvotājiem un esot pat grūti salīdzināt uzņēmuma pašreizējo drošību ar laiku pirms 15 gadiem.

Aivars Millers, LSEZ SIA "DG termināls" īpašnieks un direktors: "Uzņēmums ar vislielāko rūpību izturas pret vides aizsardzību, darba drošību un ugunsdrošību, ik gadus investējot līdzekļus un turpinot pilnveidot produktu pārkraušanas sistēmu, bet nekad jau nav tā, ka nevar būt labāk, tādēļ ieklausāmie komisijas ieteikumos un cenšamies tos ieviest ikdienas darbā."■

UZZIŅAI

LSEZ SIA "DG termināls" dibināts 2000. gadā un atrodas Liepājas ostā, Karostas kanāla teritorijā. 2002. gada februārī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde piešķir SIA "DG termināls" SEZ statusu, kā arī noslēdza līgumu par uzņēmējdarbības veikšanu Liepājas SEZ teritorijā. 2015. gadā LSEZ SIA "DG termināls" sasniegta 214 775,20 tonnu lielu kravu apgrozījumu un turpina uzsākt attīstības un modernizācijas procesu. Uzņēmums savu darbību jau kopš 2004. gada organizē atbilstoši starptautiskajam vides pārvaldības standartam ISO 14001:2004.



NOSLĒDZ SADARBĪBAS LĪGUMU AR LĪBEKAS OSTU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmieļevskis darba vizītes laikā Vācijā noslēdza sadarbības līgumu ar Lībekas ostas sabiedrību "Lübecker Hafen-Gesellschaft" (LHG), kas nodrošina Lībekas ostā komercpakalpojumus, kā arī pārrunāja sadarbības iespējas ar Duisburgas ostu.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Latviju un Vāciju saista senas tirdzniecības un sadarbības tradīcijas, un arī šodien ir svarīgi tās attīstīt, veidojot jaunus loģistikas ceļus kravu plūsmām austrumu un rietumu virzienā."

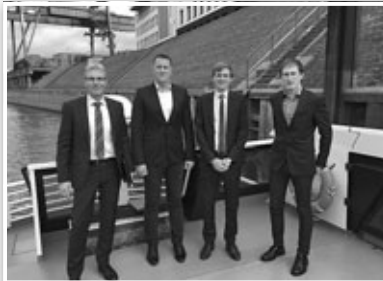
Tikšanās laikā LHG tika pārrunāta "Stena Line" prāmju līnijas Liepāja – Trāvēminde darbība. "Lübecker Hafen-Gesellschaft" vadītājs Sebastians Jirgens un LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš parakstīja vienošanos par ilgtermiņa sadarbību. Vienošanās galvenie punkti nosaka sadarbību pieredzes un zināšanu apmaiņā un savstarpējo kravu apjoma palielināšanā.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš pēc vienošanās parakstīšanas uzsvēra, ka kopējais mērķis ir palielināt prāmju reisu skaitu nedēļā, tādējādi ceļot Liepājas ostas konkurētspēju un piedāvājot labāku regulāro servisu kravu pārvadātājiem.

Savukārt ar Duisburgas ostas pārvaldi tika diskutēts par iespējām veidot atsevišķu projektu kravu transporta nodrošināšanai pa ūdensceļu no Liepājas ostas līdz gala patērētājam Rietumeiropas vidienē. Duisburga ir pasaulē lielākā iekšzemes osta, tā atrodas pie Reinas upes un kalpo par nozīmīgu loģistikas mezglu, kas apgādā ar kravām lielu Eiropas industriālo centru, tāpēc ir svarīgi izveidot ērtu un izdevīgu loģistikas ceļu kravu ipašniekiem.■



LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš un LHG vadītājs Sebastians Jirgens paraksta vienošanos par ilgtermiņa sadarbību.



LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš un pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmieļevskis, tiekoties ar Duisburgas ostas vadību.



ŠODIENAS DARBS NĀKOTNES IESPĒJĀM

2016. gada martā “Bureau Veritas” auditorkompānija veica kārtējo Mērsraga ostas pārvaldes kvalitātes vadības sistēmas pārsertifikācijas auditu. Audita rezultāti liecina, ka Mērsraga osta atbilst starptautiskajam standartam ISO 9001:2009. “Pastāvīga tiekšanās pēc pārvaldības sistēmas pilnveidošanas ir ciešā saistībā ar ostas pārvaldes vīziju kļūt par reģiona kravu pārvaldājumu un ekonomiskās aktivitātes centru. ISO sertifikātu atzinīgi vērtē arī ārvalstu sadarbības partneri, kuriem tas kalpo par drošības garantu mūsu ostas ilgtspējai un labai pārvaldības praksei,” uzsver Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika.



Mērsraga osta ir nozīmīgs Ziemeļkurzemes reģiona ekonomiskais centrs un transporta mezgls, jo gan pašā ostā, gan arī reģionā esošo uzņēmumu nākotnes perspektīvas ir cieši saistītas tieši ar Mērsraga ostas attīstību. Ostā ir visai plašs kravu sortiments: tur tiek eksportēta un importēta kūdra, koksnes šķelda un skaidu granulas,

smiltis, graudi, tehniskais sāls, akmens šķembas, kūdra, zivis, zāģbāļi un papīrmalka. Piemēram, vienu no lielākajiem eksporta apjomiem veido papīrmalka, savukārt zāģbāļi Mērsraga ostā ienāk no Krievijas, Skandināvijas un Igaunijas. Tālāk tie nokļūst Latvijas koksraupniecības uzņēmumos.

Panākumus ostai nodrošina ieguldījumi infrastruktūras attīstībā, un tas dod pārliecību, ka Mērsraga osta nākotnē piesaistīs arī tranzitkravas. “Attīstīsim tranzīta kravas, jo varam būt starpnieki, piemēram, starp Baltkrieviju un Skandināvijas valstīm. Diemžēl joprojām mums ir nepietiekamas elektrības jaudas, tāpēc nevaram šeit atvērt jaunus ražošanas uzņēmumus. Akciju sabiedrība “Sadales tīkls” kā vienu no problēmas risināšanas variantiem iesaka sadarboties Mērsraga, Engures un Rojas pašvaldībām, lai kopīgi piedalītos ES projektos, bet tam ir nepieciešams ievērojams līdzfinansējums, aptuveni 40%. Diemžēl ne Mērsraga novadam, ne arī abiem pārējiem naudas šādam līdzfinansējumam nav. Izveidojies tāds kā apburtais loks: uzņēmēji vēlas attīstīt biznesu, bet tāpēc, ka nav elektrības, viņi savam biznesam meklē citas attīstības iespējas. Pašlaik mēs varam piesaistīt vien tādus klientus, kuri tikai atved kravu vai veic darbības,



kas patērē maz elektrības,” situāciju raksturo Mērsraga ostas pārvaldnieks.

Pēdējo sešu gadu laikā Mērsraga ostā ir rekonstruēti vai no jauna izbūvēti desmit ražošanas vai kravu uzglabāšanas angāri. Tas paver iespēju dažādot kravas, bet pārvaldnieks uzskata, ka ar to nepietiek un jābūvē vēl. Finanšu apgrozījums Mērsraga ostas pārvaldei un ostas komersantiem ir vairāk nekā 31 miljons eiro gadā.

INFRASTRUKTŪRA NODROŠINA JAUNU KRAVU PIESAISTI

“Ostas pārvalde nodrošina infrastruktūru – molus, piestātnes, servitūta ceļus, velkoņus, ločus un tā tālāk. Teritorijā notiek ražošana, te strādā četri zivju pārstrādes uzņēmumi, tiek veikti laivu remontdarbi, elektrības ražošana ar vēja ģeneratoru, strādā stividoru, divi kokapstrādes uzņēmumi, divi auto svari, jahtu servisa centrs. Ostā nepārtraukti notiek darbība. Izveidojam arī divu plūsmu caurlaidi teritorijā, lai ienākošais un izejošais transports netraucētu viens otram. Uzstādīts papildu apgaismojums un video novērošana, izveidoti pievedceļi. Cik varam, cenšamies piesaistīt Eiropas Savienības līdzekļus, lai ieguldot līdzfinansējumu, ar salīdzinoši nelieliem resursiem varētu paveikt lielus darbus. Noteikti plānojam attīstīt lauksaimniecības virzienu. Būs ne tikai graudi, bet arī minerālmēsli. Jaunu kravu piesaiste ostai ir ilgs un sarežģīts process. Tāpēc esmu pateicīgs Latvijas komersantiem par spēju atrast ārvalstīs noieta tirgus Latvijas kravām. Šobrīd aktualizējušies kurināmās šķeldas eksporta pārvadājumi,” saka Jānis Budreika.

Sekmīgi attīstās Mērsraga ostas sadarbība ar Talsu novadu. Stendē, blakus dzelzceļam, plānots izveidot loģistikas parku kravu pārkraušanai. Uzņēmēji kravas varētu uzglabāt angāros, kaut ko, iespējams, arī ražot vai fasēt un nodot tālāk. Paredzēta kravu kustība abos virzienos. Šis projekts būtu izdevīgs gan Mērsraga ostai, gan Stendes industriālajam parkam.





“Stendes industriālā parka izveide ir ļoti svarīga gan Talsu, gan Mērsraga novadam. Tas perspektīvā uzlabos uzņēmējdarbības vidi piegulošajā reģionā, palīdzēs noturēt iedzīvotājus, radot jaunas darba vietas. Tas veicinās Talsu un Mērsraga novadu sadarbību, ekonomisko attīstību un atpazīstamību,” ir pārliecināts J. Budreika.

OSTĀ SAVA VIETA ARĪ JAHTĀM UN KARAKUĢIEM

“Pirmo reizi Mērsraga osta NATO karakuģus uzņēma pirms pieciem gadiem. Abas reizes ostas pārvalde ir saņēmusi atzinīgus vārdus par ritmisku un organizētu pasākuma norisi, kurā ir bijusi vieta gan nopietnam mācību darbam, gan oficiālām tikšanās reizēm, gan izklaidei ar vietējo iedzīvotāju iesaistišanu. Karakuģu apskate, tāpat kā organizētās sportiskās aktivitātes un balle ar populāriem mūziķiem izraisīja iedzīvotāju patiešām lielu interesi.

Savukārt, ja runājam par jahtu ostu, tad Mērsraga ostā strādā divi komersanti, kuri ir daļēji izbūvējuši jahtu ostas infrastruktūru. Jāatzīst, ka vēl daudz jādara, lai mēs spētu apmierināt augošo pieprasījumu, taču domāju, ka tuvākajos gados arī šī ostas daļa tiks pilnveidota un attīstīta,” sola ostas pārvaldnieks.

IESAISTĀS PĀRROBEŽU PROJEKTĀ

J. Budreika: “Jaunas iespējas Baltijas jūras mazo ostu savstarpējā integrācijā un tehnoloģiju jomā sniedz “Interreg Central Baltic” projekts “Smart Port”, kurā iesaistījušās vairākas Latvijas mazās ostas, tostarp Mērsrags, kā arī Igaunijas un Skandināvijas valstu mazās ostas. Šis projekts pavērs iespēju mazajām ostām izveidot vienotu informācijas sistēmu un platformu interneta vidē, kā arī veikt tīri praktiskus uzlabojumus. Tostarp Mērsraga ostā iepļānota apgaismojuma uzlabošana, caurlaižu sistēmas pilnveidošana, ostas drošības sistēmas pilnveidošana. Kopējās investīcijas ir vairāk nekā 100 tūkstoši eiro.” Vaicāts, vai osta jūtas pietiekami spēcīga, lai uzņemtos līdzfinansējuma daļu, ostas pārvaldnieks saka: “Visas ekonomiskās problēmas esam pārvarējuši un kaut vai šodien, pirms noteiktā termiņa varam atdot valsts galvoto kreditu. Līdz ar to mums nav pamata bažām, ka ES atbalstītā projekta līdzfinansējuma daļa, kas ir tikai 15% no kopējās summas, mums varētu radīt problēmas.”■



KUR MEKLĒT KONSTRUKTĪVU RISINĀJUMU?

Satiksmes ministrs Uldis Augulis intervijā žurnālam “Jūrnieks”, lūgts komentēt Latvijas reģionālo ostu darbību un iespējas, atzina, ka Salacgrīvas, Skultes un Mērsraga attīstība noris loģiski un šīs ostas labi pilda savas funkcijas.

Tomēr, ja Rīgā viss šķiet labi esam, tad ne viss tā norisinās arī vietējā līmenī, par ko liecina, piemēram, Mērsragā notiekošais, kur vietējā pašvaldība tā vietā, lai kopīgi ar ostas pārvaldi domātu par ostas attīstību un ostas tēlu, stāstot patiesību par ostā notiekošo arī tajā gadījumā, ja jārisina problēmas, izvēlas publiskot informāciju, kas, maigi sakot, neatbilst patiesībai.

Ieraksts Mērsraga novada domes priekšsēdētāja Laura Karlsona *twitter* kontā liecina: “Vakar (5. oktobrī – red.) vētras laikā iebruka piestātne Mērsraga ostā. Abi ostas priekšnieki mājup dodas ar darba mašīnām, pēc 17.00 neviena, lai to konstatētu. Mērsraga ostas pārvaldes piestātne Nr 3., caurums, plaši izskalojumi zem tā. Laimīgas sagādīšanās dēļ necieta ostas darbinieki.”

Šo ziņu apstiprina arī 7. oktobra raksts laikrakstā “Talsu Vēstis” par to, ka vētras laikā Mērsraga ostā iebrukusi piestātne, un Mērsraga novada domes priekšsēdētājs Lauris Karlsons norāda, ka tas ir ostas pārvaldes nesaimnieciskas darbības rezultāts.

BET KĀ IR PATIESĪBĀ?

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika precīzē: “Iebruka piestātne Nr. 2, kas ir privātīpašums un pieder SIA “Necenice Company”. Ostas pārvalde nav tiesīga veikt kādas darbības svešā īpašumā, tieši tāpat, kā novada dome nevar novākt graustus, jo tie ir kāda privātīpašums. Piebīdīšu, ka šo piestātni jau vairākus gadus neizmanto, jo notiek juridisks strīds starp piestātnes bijušo un esošo īpašnieku, un arī tāpēc, ka tās tehniskais stāvoklis un parametri neatbilst kuģu uzņemšanai. Savukārt zvejas kuģi un jahtas izmanto jaunās, speciāli to vajadzībām izbūvētās piestātnes.

Kad notika aprakstītais, es atrados komandējumā Baltkrievijā, kur Minskā prezentēju Mērsraga ostas pārvaldi starptautiskajā izstādē “Transport & Logistics”, meklējot iespējas jaunu kravu piesaistei mūsu ostai, kā arī reklamēju jaunveidojamo Stendes industriālo parku, kas ir ļoti labs un perspektīvs Talsu novada domes projekts. Tas, ka biju devies komandējumā, nenozīmē, ka osta palika bez saimnieka, jo manas prombūtnes laikā ostas pārvaldi vada ostas kapteinis, kurš arī konstatēja faktu un atbilstoši rīkojās. Vētrai norimstot, ir



OSTAS



Iebraukusī SIA "Necenice Company" piederošā piestātne Nr. 2.



Piestātnei Nr. 3 nekādi postījumi nav nodarīti.

apsekotas visas pārējās piestātnes, un bojājumi nav konstatēti. 7. oktobrī pārbaudi veica arī Ventspils reģionālās vides pārvaldes inspektors, kurš atzina, ka nav noticis vides piesārņojums. Protams, par notikušo ir informēts piestātnes īpašnieks, kuram lūgts piestātņi sakārtot.

Piestātnē Nr. 3, kur tiek turēti ostas pārvaldes velkoņi un kas pieder ostas pārvaldei, vētra nekādus postījumus nav nodarījusi, tā ir darba kārtībā un stāv, kā stāvējusi, tāpēc L. Karlsona publiskotā fotogrāfija ar komentāru sociālajos tīklos par piestātņi Nr. 3 ir nepatiesa. Domes priekšsēdētāja dokumentētais caurums radies SIA "Saiva ANNO 1949" teritorijā bojātas kanalizācijas akas dēļ un nav saistāms ar piestātņi Nr. 3.

Bet šī jau nav pirmā reize, kad notiek informācijas sagrozīšana.■



SALACGRĪVAI IR JĀBŪT EIROPAS LOGISTIKAS FORUMOS

Salacgrīva ir tālākā Latvijas ziemeļu osta. Jau 1368. gadā tā minēta kā Livonijas arhibīskapa osta. No 19. gadsimta otrās puses Salacgrīvas osta veidojusies par nozīmīgu lauksaimniecības un kokmateriālu eksportostu Ziemeļvidzemē.

ZVEJNIEKIEM – MŪSDIENĪGA PIESTĀTNE

Lai arī zvejnieku un zivju kuģīšu Salacas pusē palicis pavisam maz, šai senajai tēvutēvu nodarbei Salacgrīvas novadā tiek pievērsta īpaša uzmanība. Turpinot Salacgrīvas ostas attīstību, jau sākusies projekta “Salacgrīvas ostas zvejas kuģu piestātnes Nr. 3 pārbūve” īstenošana. Salacas labajā krastā, iepretim AS “Brīvais vilnis” saldētavaī, noris vērienīgi rekonstrukcijas darbi, kas 90% apmērā tiek finansēti no ES Jūrniecības un zivsaimniecības fonda ar Zemkopības ministrijas un Lauku atbalsta dienesta starpniecību, un 10% ir ostas pārvaldes līdzfinansējums. “Pēc projekta pabeigšanas Salacgrīvas zvejniekiem būs pieejama droša un mūsdienīga kuģu piestātne,” atzīst Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais.

Positīvi arī tas, ka rūpīgā darbā ir izstrādāts Salacgrīvas ostas attīstības plāns un attīstības koncepcija līdz 2025. gadam. Lai Salacgrīvas ostas attīstības





konceptija būtu saskaņā ar likumdošanu un vēlāk neradītu šķēršļus uzņēmējiem, 2015. gadā ir izstrādāts ietekmes uz vidi novērtējums, kurā skaidri definēts, ko drīkst un ko nedrīkst darīt te, Salacas grīvā, ostas teritorijā.

I. Īstenais ir pārliecināts, ka apstākļos, kad ir pilnīgi skaidri darbības noteikumi, piesaistīt jaunus investorus un plānot ostas attīstību ir daudz vieglāk un drošāk. "Jau tagad redzam, ka pieaug potenciālo investoru un stividoru interese par iespējām attīstīt biznesu Salacgrīvā. Līdz ar to varam teikt, ka ostas attīstības koncepcijas izstrāde ir bijusi jēgpilna," uzskata Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs.

UZLABO NAVIGĀCIJAS UN DROŠĪBAS SISTĒMU

Salacgrīvas osta kopā ar partneriem Latvijā, Igaunijā, Somijā un Zviedrijā ir iesaistījies programmas "Interreg Central Baltic" projektā "Smart Port", kas paredz arī Salacgrīvas un Kuivīžu jahtu ostu integrāciju vienotā informatīvā tīklā, izveidojot vienotu interneta platformu. Tas ļauj jebkuram interesentam ik brīdi redzēt, kādus pakalpojumus jahtu tūrismā piedāvā projektā iesaistītās ostas. Ivo Īstenais uzskata, ka šis projekts Salacgrīvas un Kuivīžu ostām ir ļoti noderīgs, jo tā ietvaros tiks radīta informatīva sistēma un veikti tehnoloģiski uzlabojumi, tostarp navigācijas iekārtu pilnveidošana un jahtu ostas video tīkla izveidošana. Jahtām jābūt vienotā tīklā, un statistika rāda, ka aizvadītajā sezonā visvairāk burātāju mūsu krastā ir ieradušies no Somijas, Zviedrijas un



Norvēģijas.

ŠĀBRĪŽA LAIKAPSTĀKĻUS SALACGRĪVĀ VAR UZZINĀT VISĀ PASAULĒ

Salacgrīvas ostā, īstenojot Eiropas Savienības "Interreg Central Baltic" līdzfinansētu projektu par ostas sistēmas modernizāciju un pakalpojumu uzlabošanu, jau iegādātas un ostas teritorijā, kā arī jahtu laukumā uzstādītas 10 videokameras. Patlaban gan kameru fiksēto var skatīt tikai ostas pārvaldes darbinieki, jo nav tehnisku iespēju to parādīt publiskajā tīklā. Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais atgādina, ka maijā Salacgrīvas ostas pārvaldi varētu sasniegt optiskais kabelis. Tad daļu nofilmētā varēs skatīt arī sabiedrība.



Bet jau šobrīd ikviens interesents, būdams jebkurā pasaules malā, ostas mājas lapā var uzzināt laikapstākļus Salacgrīvā. Lapas kreisajā pusē redzami vēja, temperatūras un nokrišņu rādījumi, savukārt labajā pusē, uzklikšķinot uz sadaļas "Meteostacija", var iegūt vēl vairāk informācijas par laikapstākļiem. Ī. Īstenais uzskata, ka tas noteikti interesēs jahtotājus un, protams, atvieglo darbu arī ostas pārvaldes darbiniekiem. Savulaik informāciju par laiku pasūtīja no meteorologiem, un skaidrs, ka tas kaut ko arī maksāja. Nu ostas pārvalde no tā atteikusies, jo dažādos portālos var iegūt gana daudz laika ziņu. Bez tam pirms dažiem gadiem iegādāta ne visai dārga iekārta, kas, novietota uz pārvaldes ēkas jumta kores, ziņo par tābrīža laikapstākļiem. Tā gan, viņaprāt, nav pārlietu precīza, toties nupat iegādātās meteostacijas precizums viņus apmierina. Šo informāciju mājas lapā var apskatīt, atrodoties jebkurā vietā, nav jābrauc uz darbu, lai to izdarītu.

Šajā "Interreg" projektā noslēdzies arī iepirkums vadlinijas navigācijas uguns iegādei. To par gandrīz 30 tūkstošiem eiro piegādās firma "Meritaito OU" no



Somijas. Arī peldošās bojas un navigācijas zīmes par 66,4 tūkstošiem eiro gādās šī pati firma. To visu paredzēts piegādāt martā.

KRAVAS IETEKMĒ NOVADA TAUTSAIMNIECISKĀS AKTIVITĀTES

Uz kravu kritumu 2016. gadā Ivo Īstenais raugās pragmatiski. To, kā rit darbi Salacgrīvas ostā, var uzskatīt arī par savdabīgu biznesa barometru visa novada tautsaimnieciskajām aktivitātēm. 2014. un 2015. gadā, kad norisinājās vērienīgi autoceļa A1 "Via Baltica" rekonstrukcijas darbi posmā Svētdciems – Igaunijas robeža, caur Salacgrīvas ostu plūda lieli šķembu un asfalta maisījuma apjomi. Kad šīs aktivitātes beidzās, to tūdaļ izjuta arī osta. Tomēr 2016. gadā kopumā pārkrautie 293,4 tūkstoši tonnu ir saglabājuši tradicionālās kravu plūsmas – papīrmalku, šķeldu, šķembas, keramzītu, kūdru, malku, asfaltu un graudus.

Kokmateriālu kravas uz Salacgrīvu nāk no visa Ziemeļvidzemes reģiona, to starp arī pa "Ziemeļu stīgu". "Tomēr kravu no Igaunijas dienvidu reģiona, uz ko tā cerējām pēc muitas un robežu atcelšanas, nav tik daudz, cik gribētu," saka Ivo Īstenais. Kravu pārvadājumus robežas tomēr ietekmē, jo citas valsts teritorijā saimniecisko darbību apgrūtina dažādi šķēršļi.

Ar Igaunijas uzņēmējiem Salacgrīvu visvairāk saista keramzīts, jo rūpnīcai, kura atrodas Hedemestē, izejvielas piegādā caur Salacgrīvas ostu. Kaimiņvalsts uzņēmēju aktivitātes priecē, jo pārrobežu sadarbība ir viens no veidiem, kā stiprināt Baltijas valstu vienotību.

LEPOSIMIES AR DZIMTO NOVADU!

Piedalīšanās starptautiskajās transporta un loģistikas izstādēs nav pašmērķis. Kopā ar Latvijas lielajām ostām Salacgrīva ik gadu izvēlas doties uz kādu no vērienīgajiem transporta forumiem – Maskavā, Minskā, Minhenē, kā arī kādu no jahtu tūrisma starptautiskajās izstādēm – Diseldorfā, Stokholmā, Helsinkos. Atdeve šādiem braucieniem ne vienmēr ir momentāna, ne vienmēr to var mērīt kubikmetros vai pārkrautajās tonnās. Pārvaldē uzskata, ka Salacgrīvas ostas atpazīstamība ir jāuztur spēkā visu laiku – gan tirdzniecības nozarē, gan arī jahtu tūrisma sakarā.

Salacgrīvas novads, kas stiepjas gar "Via Baltica" un iekļauj sevī gleznaino Vidzemes jūrmalu ar tādiem dabas šedevriem kā Veczemju klintis, Svētupe, Salaca un randu pļavas, ir allaž ceļotāju pieprasīts. Trīs ostas – Salacgrīva, Kuiviži un Ainaži (kā aizvadīto gadu īpašā liecība!) – veido to novada seju, kas godam rādāma un tādēļ ar lepnumu arī nesama pasaulē.■

Gints Šimanis



OSTAS INFRASTRUKTŪRA GATAVA DARBAM

Skultes osta 2016. gadā pārkrāva 751 600 tonnu kravu, un tas ir gandrīz tikpat, cik divas pārējās reģionālās ostas – Mērsrags un Salacgrīva – apstrādāja kopā.

Saulkrastu domes priekšsēdētājs Ervīns Grāvītis uzskata, ka nākotnē varētu būt interese Skultes ostā attīstīt kravas prāmju līniju, tomēr spēcīgā konkurence prāmju biznesā, kas jau tagad nopietni attīstīts Liepājas un Ventspils ostās, vieš zināmu piesardzību. Jāņem vērā arī apgrūtinātā navigācija Rīgas jūras līcī ziemas mēnešos. "Tāpēc, lai attīstītu kravas prāmju satiksmi Skultē, ostas piedāvājumam ir jābūt ļoti pārdomātam," uzsver Grāvītis.

Ostas pārvalde jau veikusi grozījumus ostas maksās, un tas varētu mudināt kravas prāmju operatorus sadarboties tieši ar Skulti. Lai gan ostas pārvaldnieks Igors Akulovs ir pārliecināts, ka pati osta, tās infrastruktūra prāmju uzņemšanai praktiski ir gatava, tomēr ostas stimuli šā biznesa attīstību vērtē piesardzīgi, jo apzinās milzīgo konkurenci šajā biznesa segmentā.



Skultes ostā 2016. gadā pārkrāva 751 600 tonnu kravu, kas ir par 28,4% vairāk nekā 2015. gadā. Visvairāk ostā pārkrāva kokmateriālus – 422 000 tonnu (par 2,7% vairāk nekā gadu iepriekš), 181 100 tonnu šķeldas (3,6 reizes vairāk) un 86 400 tonnu kūdras (par 38,9% vairāk). Skultes ostā pārkrāva arī 22 200 tonnu labības, 15 700 tonnu oglekļa dioksīda (CO₂), 4500 tonnu zivju, 3700 tonnu kaļķa, 8000 tonnu sāls, 6000 tonnu šķembu un 2000 tonnu minerālmēslu, ko 2015. gadā ostā nepārkrāva.

ZIVSAIMNIECĪBA DZĪVO

Viens no darbības veidiem Skultes ostā ir zivsaimniecība. Skultes zvejas uzņēmums SIA "Varita", kas darbu dod 29 cilvēkiem, 2016. gadā strādājis ar 1,99 miljonu eiro apgrozījumu, kas ir 11% pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo



OSTAS



gadu. Lielāko daļu apgrozījuma – 1,38 miljonus eiro – veidoja zivju realizācija ES. No pārdošanas vietējā tirgū gūti 479 214 eiro, bet no eksporta uz Ukrainu – 130 072 eiro.

SIA "Varita" darbības profils joprojām ir reņģu un brētliņu zveja Rīgas jūras līcī. Pērn reņģu limits bijis 1287 tonnas, bet brētliņu – 39 tonnas. Zivis tiek arī iepirktas, saldētas un realizētas pārstrādes uzņēmumiem Rīgā un Salacgrīvā, kā arī izvestas uz Eiropas Savienību un Ukrainu. Pieaugusi zivju realizācija Lietuvā un Igaunijā, kāpināts eksports uz Ukrainu, turklāt izdevies apgūt Dānijas tirgu, kur 2016. gadā iepirkts par 35% vairāk zivju nekā gadu iepriekš. Plānots, ka šogad

uzņēmums paplašinās zivju saldētavas darbību Skultes ostā, kā arī centīsies izvērst saldēto zivju eksportu uz Dāniju.

Tā kā Skultes ostas pārvalde apzinās zivsaimniecību kā vienu no ostas biznesa sektoriem, 2016. gadā tā izsludināja konkursu par zivju pieņemšanas un šķirošanas iekārtu kompleksa piegādi, kas ietver svaigo zivju šķirošanas komplektu, svaigo zivju svēršanas un dozēšanas komplektu, sanitāro un higiēnas iekārtu komplektu, palīgierīču komplektu, kā arī kastu mazgāšanas mašīnu. Konkurss uzvarēja SIA "Lisna". Līgumcena – 177 582 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa. Projekts tiek realizēts ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda atbalstu.

SAŠĶIDRINĀTĀS DABASGĀZES TERMINĀLA CELTNIECĪBAS IDEJA IR DZĪVA

Kas attiecas uz sašķīdritinātās dabasgāzes termināļa un gāzes pārvades caurulvada no Skultes ostas līdz Inčukalna pazemes gāzes krātuvei būvniecību, kura projektu virza AS "Skulte LNG Terminal", tad 2016. gada maijā Vides un reģionālās attīstības ministrijā izsludināts projekta ietekmes uz vidi novērtējums. No veselā saprāta viedokļa raugoties, tieši Skultes osta būtu vispiemērotākā vieta šādam terminālim, jo Latvijā ir tikai viena dabasgāzes glabātava – Inčukalna pazemes gāzes krātuve, kuras attālums no Skultes ostas ir tikai apmēram 40 kilometru.■

IEGUVUMS – TRADĪCIJAS TIEK ŠAGLABĀTAS UN KOPTAS

“Es lepojos ar to, ka Latvija ir brīva, un to tā īsti var novērtēt manas paaudzes cilvēki, kuri ir izdzīvojuši padomju režīmu, jo mēs pat sapņos nevarējām iedomāties, ka pēc 25 gadiem mums būs elementāra, sava brīvība. Pašlaik mēs esam atguvuši cilvēcisko brīvību un varam droši kurnēt savā virtuvē, un mūs neviens nesodīs. Mēs esam brīvi, mums ir sava valsts, sava armija,” tā ir teicis Latvijas Tautas frontes priekšsēdētājs Dainis Iļvāns.

Iedomājieties, pagājuši jau 25 neatkarības gadi! Pa kuru laiku? Un tomēr, ir tik daudz kas noticis, tik daudz piedzīvots un pārdzīvots, un viss ierakstīts VĒSTURĒ.

Vēsture ir tāda īpaša un divaina *kundzīte*: reizēm tā šķiet neticami stulba, bet reizēm apbrīnojami vieda. Skatoties vēsturē, kaut vakar notikūšajā, divi cilvēki par vienu un to pašu notikumu var izstāstīt divus pilnīgi atšķirīgus stāstus. Jo svaigāki vēstures notikumi, jo vairāk atmiņas par tiem mēdz atšķirties.

Jā, kamdēļ tad sabiedrībai vispār ir nepieciešama vēstures izzināšana un pētišana? Ko mūdienu cilvēkam var dot stāsti par pagātņi, par seniem notikumiem, visbiežāk par tādiem, kurus paši neesam piedzīvojuši? Un tomēr tie mūs ietekmē arī tad, kad šie notikumi jau sen aizplūduši laika upē.

Vēsture nav nekas cits kā mūsu pieredze, daļa no pagātnes, kas ietekmē arī šodienu. Tādēļ vēsture cilvēkam nepieciešama, lai saprastu un izvērtētu savu pieredzi. Vēstures zināšanas paplašina indivīda dzīves apvārtni, ļauj saprast sociālo procesu šķietami haotisko norisi, notikumu cēloņu un seku saistību. Sabiedrību, kas zina savu vēsturi, nav viegli pakļaut politisko demagogu manipulācijām – vēstures izpratne ir arī nacionālās drošības jautājums.

Vēsture ir dzīva, tā mūs interesē, mēs tajā urbjamies un pētām. Tikai pateicoties Latvijas jūrniecības notikumiem tuvākā un tālākā pagātnē, tiek iedibinātas un uzturētas tradīcijas un godā turēta izcilu cilvēku piemiņa. Latvijas jūrniecības sabiedrība var būt lepna ar tik lieliskām tradīcijām kā Krišjāņa Valdemāra un citu izcilu personību piemiņas saglabāšana, Jūras svētku svēināšana, Latvijas jūrniecības gadagrāmatas izdošana, un vēl un vēl. Vēsture mums ir jāzina, lai raudzītos nākotnē.





EMIGRĀCIJA CAUR LIEPĀJAS OSTU NO 19. GS. BEIGĀM LĪDZ 1924. GADAM

EMIGRĀCIJA NO 19. GS. BEIGĀM LĪDZ PIRMAJAM PASAULES KARAM

Ekonomiskais stāvoklis, politiskais režīms, nacionālā politika cariskajā Krievijā veicināja iedzīvotāju izceļošanu. Pastāvēja atklāta mazākumtautību nacionālā apspiestība. Pirmie izceļotāji no Krievijas impērijas vairākumā bija ebreji. Sevišķi daudz viņu izceļoja no Polijas, Baltkrievijas, Lietuvas. Arī tehnikas progress ļāva pārvietoties lielām cilvēku masām lielos attālumos.

Cilvēki masveidā emigrēja uz Ameriku, Austrāliju, kur bija daudz brīvu zemju, kā arī straujā rūpniecības attīstība pilsētās prasīja daudz strādnieku. Labības, kokvilnas, cukurniedru audzēšana prasīja daudz sezonas rakstura darbaspēka. Jaunajā pasaulē cilvēki ieguva politisko, reliģisko brīvību, tur emigranti cerēja realizēt savu "rozā sapni".

Emigrantus nosacīti varēja iedalīt divās kategorijās – īstajos, kas atstāja dzimteni uz visiem laikiem un atrada sev citu dzimteni Jaunajā pasaulē, un peļņā braucējus, kas cerēja sezonas darbos labi nopelnīt un atgriezties atpakaļ mājās pie ģimenes. Šiem cilvēkiem, aizbraucot svešumā, nebija nekādu sociālu un juridisku garantiju, un viņus bieži apkrāpa darba devēji.

19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā Liepāja izveidojās par vienu no nozīmīgākajiem emigrācijas centriem Krievijas impērijā, un to noteica vairāki faktori:

- 1) labi satiksmes ceļi ar Krievijas guberņām;
- 2) ziemā praktiski neaizsalstoša osta, kas nodrošināja navigāciju cauru gadu;
- 3) Rietumeiropas tuvums;
- 4) vēsturiski izveidojušās emigrācijas tradīcijas caur Liepājas ostu.

Kamēr nebija nodibināta tiešā satiksme ar Ameriku, izceļošana norisinājās vairākos posmos. Vispirms izceļotājus no Liepājas ar vietējiem tvaikoņiem aizveda uz kādu no lielajām Rietumeiropas ostām: Londonu, Halli, Hamburgu, Lībeku, Brēmeni un citām, un tad no turienes ar citiem kuģiem tie devās uz savu galamērķi.

Emigrantu pārvadāšana deva milzīgus ienākumus attiecīgajām firmām, kuģu kompānijām. Sākotnēji parastie preču tvaikoņi "uz ātru roku" tika piemēroti cilvēku pārvadāšanai. Valdīja šaurība, antisanitāri apstākļi, cilvēki pārbrauciena laikā cieta lielas grūtības. Tikai 1906. gadā Krievijas Brīvprātīgās flotes okeāna tvaikonis "Smolensk" kapteiņa Ivanova vadībā atklāja tiešo Transatlantijas līniju



Liepāja-Ņujorka, kuru vēlāk pagarināja līdz Kanādas ostai Helifek-sai. Tagad emigranti pēc izceļošanas paņēmiena sadalījās līdzīgās daļās. Tā 1907. gadā no Liepā-jas ostas izceļoja 56 563 cilvēki, no tiem pa tiešo no Liepājas uz Ameriku izbrauca 26 625, bet pa posmiem caur Rietumei-ropas ostām – 29 938 cilvēki, tai skaitā uz Halli – 19 717, Londonu – 4696, Hamburgu un Libeku – 3134 un pārējām ostām – 2371 cilvēks.



Krievijas - Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības administratīvā ēka, 20. gs. sākums.

Bizness ar emigrāciju deva lielu peļņu kuģu kompānijām, dažādām starpnieku firmām, tirgotājiem, viesnīcniekiem un pat vienkāršajiem pilsētniekiem, kas emigrantiem izīrēja istabiņas, gultasvietas. Pirmais Liepājā to saprata tirgotājs un kuģu īpašnieks Jeanots Knie, kurš jau 1877.–1878. gadā noorganizēja pirmo kuģu sabiedrību emigrantu pārvadāšanai. Viņam izdodas vienoties ar angļu un dāņu kuģu sabiedrībām par regulāru tvaikoņu satiksmes atklāšanu ar Liepājas ostu. Šie tvaikoņi nebija īsti piemēroti cilvēku pārvadāšanai – pasažieriem bija jāpavada laiks ļoti saspīestos apstākļos, bez jebkādām ērtībām.

Tie bija preču tvaikoņi, kurus steidzīgi pārkārtoja cilvēku pārvadāšanai, izbūvējot starpklājus utt. Laika gaitā klāt nāca jauni kuģi, kuri jau speciāli bija būvēti cilvēku pārvadāšanai. Bija triju klašu kajītes atbilstoši komforta līmenim. Augstākais komforta līmenis bija 1. klases kajītēs. Tomēr emigrantu pamatmasa pat neizmantoja kajītes, vienkārši apmetās brīvās vietās pie mašintelpas, starpklājos un citur, jo tie bija trūcīgi ļaudis, kas kajītes nevarēja atļauties.

Tā kā bizness no emigrācijas deva ļoti lielu peļņu, izvērsās asa konkurence starp emigrantu pārvadāšanas firmām. Nežēlīgā konkurences cīņā izdzīvojušās spēcīgākās firmas ar laiku secināja, ka tām ir izdevīgāk vienoties par ietekmes sfērām, jo bezjēdzīgā savstarpējā cīņā nodarīja lielus zaudējumus. Rezultātā firma "Jeanots un Knie" paplašinājās un izveidoja firmu "Jeanott, Falk und Co".

Galvenā un vadošā vieta emigrantu pārvadāšanā no Krievijas bija ārzemju firmām, kuģu sabiedrībām. Ārzemju kuģu kompānijas savstarpēji cīnījās par vadošo vietu Krievijas emigrācijas biznesā. Tā Vācijas Brēmenes Lloida kuģu sabiedrība apvienojās ar kuģu sabiedrībām "Karlson Spiro" un "Gebr. Freiberg" cīņai ar angļu firmām. Laika gaitā Brēmenes Lloidam izdodas vienoties ar vietējām Liepājas firmām.



VĒSTURE



Transatlantijas līnijas Liepāja – Ņujorka laineri
“Kursk”, “Czar”, “Birm” un “Rossija”.

Emigrantu pārvadāšanas kompānijas bija pat specializējušās cilvēku pārvadāšanā pēc tautībām. Tā Freiberga kantoris, kas atradās uz Vakzāles (Rīgas) ielas, kārtoja dokumentus krievu un vācu izceļotājiem, bet firma “Knie, Falk und Co” (Lielā ielā) nodarbojās ar ebreju emigrācijas lietām. Brēmenes Lloids, apvienojoties ar vietējām Liepājas un Vācijas firmām, izveidoja spēcīgo “Baltijas Lloids”, kas prāvu daļu emigrācijas koncentrēja savās rokās.

Krievijas saimnieciskās aprindas bija neapmierinātas ar ārzemnieku rīkošanos emigrantu pārvadāšanā no Krievijas. Kompānija “Krievijas Brīvprātīgā flote” cerēja, ka, 1906. gadā atklājot tiešo satiksmi ar Ameriku, izdosies izspiest ārzemniekus no emigrantu pārvadāšanas biznesa. Tai pašā laikā Krievijas valdība ar carienes Marijas Fjodorovnas (bijusi Dānijas princese Dagmāra) protekciju atļāva uzņēmīgajam un

enerģiskajam dāņu rēderim Pēterim Bornholdam organizēt no dāņu kuģiem sastāvošu, bet zem Krievijas karoga ejošu kuģu kompāniju “Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrība”, kuras kuģi 1907. gadā uzsāka emigrantu pārvadāšanu



linijā Liepāja – Ņujorka – Helifeksa. Dāņu kuģiem bija krievu vārdi, mastos plīvoja Krievijas nacionālais karogs, kuģu komandējošais sastāvs bija latvieši, bet peļņu guva dāņu kompānija. Tā 1908. gadā emigrantus pa tiešo uz Ameriku pārvadāja dāņu okeāna lineri “Smolensk”, “Moskva”, “Peterburg”, “Korea” un “Estonia”.

Starp “Krievijas Brīvprātīgo floti” un dāņu “Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrību” iedegās konkurences cīņa, kurā uzvaru īsā laikā guva dāņu sabiedrība, jo tās kuģi bija ērtāki, modernāki un ātrāki, un arī algas kuģu personālam bija lielākas, darba un sadzīves apstākļi labāki.

Tā 1908. gadā “Krievijas Brīvprātīgā flote” uz Ameriku pārveda 2314 emigrantus, bet “Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrība” – 6210. Īsā laikā “Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrība” kļuva par vadošo kompāniju emigrantu pārvadāšanā linijā Liepāja – Ņujorka – Helifeksa. Vienlaicīgi ar cilvēkiem kuģi pārvadāja arī dažādas preces.

Laika gaitā emigrantu pārvadāšanas apjomi ievērojami pieauga (sk. 1. tabulu).

1. TABULA. EMIGRĀCIJA CAUR LIEPĀJU 1909.–1913. GADĀ

Gads	Emigrējušo skaits	Ar “Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības” kuģiem	Reisu skaits
1909.	28 155	14 219	21
1910.	39 161	18 645	24
1911.	35 047	16 161	23
1912.	57 215	20 369	27
1913.	69 406	23 171	29

Pēc tabulas redzams, ka “Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrība” viena pati pārvedusi ap 50% no visiem caur Liepājas ostu uz Ameriku emigrējušiem cilvēkiem. Ārzemju firmu peļņa bija milzīga. Tā 1906. gadā 215 665 krievu emigranti ārzemju firmām samaksāja 13 miljonus rubļu.

Krievijas darījumu aprindas joprojām nevarēja samierināties, ka ārzemnieki viņu degungalā gūst pasakainu peļņu ar emigrantu pārvadāšanu, un meklēja atbalstu pie valdības. Izdevums “Либавские Биржевые известия” 1910. gada 6. numurā rakstīja: “Jūras tirdzniecības nodaļa gatavojas likt priekšā Valsts Domei likumprojektu par krievu emigrantu reisu atjaunošanu no Liepājas uz Ņujorku ar “Krievijas Brīvprātīgo floti”, bet tagad uz pavisam citiem pamatiem, pārnesot visas agrākās konkurences smagumu uz konkurenci ar ārzemniekiem. Uz Amerikas līnijas domā nozīmēt piecus jaunus tvaikoņus, speciāli būvētus emigrantu pārvadāšanai.” Liepājas vietējie uzņēmēji šo projektu uzņēma ļoti atzinīgi, taču tas tā arī netika realizēts.



Ārzemju firmas pārzināja emigrantu pārvadāšanu no Krievijas. Vienam pašam "Baltijas Lloidam" Krievijā darbojās 70 aģentūru, kas vervēja emigrantus. Liepājā īsi pirms Pirmā pasaules kara galvenās emigrantu pārvadāšanas firmas bija "Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrība", "Baltijas Lloids" un "Karlsbergs, Spiro und Co". Paši lielākie un labākie tvaikoņi bija Krievijas – Austrumāzijas kompānijai, katrs no tiem varēja uzņemt vidēji 800 cilvēku. Uz Ameriku emigrantus veda tvaikoņi "Birm", "Kursk", "Rossija", uz Angliju – "Odesa" un "Saratov", kā arī angļu kuģu sabiedrību kuģi "Novo", "Romeo", "Runo", dāņu kuģi "Kazan" un "Perm", bet uz Vāciju – kuģis "Baltika".

Emigranti no Liepājas ostas vai nu izceļoja uz Ameriku pa tiešo līniju Liepāja – Ņujorka – Helifeksa, vai arī devās uz Anglijas, Vācijas ostām (sk. 2. tabulu).

2. TABULA. NO LIEPĀJAS OSTAS IZCEĻOJUŠO EMIGRANTU SADALĪJUMS PĒC IZCEĻOŠANAS GADIEM UN VIETĀM, UZ KURIENI DEVĀS

Gads	Izbrauca kopā	Uz ASV	Uz Halli	Uz Londonu	Uz Hamburgu	Uz Lībeku	Citur
1907.	56 563	26 625	19 717	4696	1025	2109	2391
1908.	19 087	8585	8014	197	–	–	2291
1909.	28 135	15 361	9137	3657	–	–	–
1910.	39 161	21 233	14 265	3663	–	–	–
1911.	35 047	19 351	12 843	2853	–	–	–
1912.	57 215	32 395	19 430	5390	–	–	–
1913.	69 406	39 149	23 139	6937	–	–	–
1914.	29 242	16 404	8216	2428	–	–	–

Pēc 2. tabulas redzams, ka visvairāk no Liepājas ostas cilvēki izbrauca pa tiešo uz Ameriku. Daudzi devās arī uz Anglijas ostu Halli, lai no turienes tālāk ceļotu ne tikai uz Ameriku, bet arī uz Austrāliju, Āfriku un citiem kontinentiem.

Emigrantu pamatmasu veidoja zemnieki, strādnieki, sīkpilsoņi, visi tie, kam smagi klājās dzimtenē. Izņēmums bija politiskie emigranti, kuri emigrēja, lai izvairītos no vajāšanas savā tēvzemē. Arī daļa kriminālnoziedznieku, lai izvairītos no soda, bēga uz ārzemēm.

Galvenā izceļotāju masa nāca no Krievijas rietumu un centrālajām guberņām. Uz Liepāju brauca arī no Kaukāza, Pievolgas, Ukrainas un pat no Sibīrijas. 1913. gadā caur Liepājas ostu izbrauca 69 406 cilvēki, no tiem 11 351 nāca no Minskas guberņas, 9224 – no Volīnijas, 7130 – no Grodņas, 5991 – no Kijevas, 4412 – no Viļņas, 2182 – no Saratovas, 3330 – no Kaukāza, 3092 – no Čerņigovas, 2182 – no Samaras, 1145 – no Kurzemes, 960 – no Polijas piejūras pilsētām, 796 – no Sibīrijas.



3. TABULA. EMIGRANTU SADALĪJUMS PĒC IZCEĻOŠANAS OSTĀM

Gads	Liepāja	Hamburga	Brēmene
1907.	56 563	111 587	130 696
1908.	19 087	30 265	25 411
1909.	28 155	72 133	83 316
1910.	39 161	118 131	157 896
1911.	35 047	86 895	115 044

Liepāja pirms Pirmā pasaules kara izveidojās par ļoti nozīmīgu emigrantu izceļošanas ostu pie Baltijas jūras un daudz neatpalika no Vācijas lielajiem izceļošanas centriem (sk. 3. tabulu).

Laika posmā no 1902. līdz 1908. gadam no Krievijas uz Rietumeiropu vidēji gadā izbrauca ap 150 000 cilvēku. Pēc ASV statistikas ziņām, 1902. gadā no Krievijas ASV ieradās 100 000 cilvēku, bet 1907. gadā – 250 000 cilvēku.

Radās doma, ka vajadzētu izceļotāju straumi virzīt vairāk uz pašas Krievijas, nevis Rietumeiropas ostām. Krievija tomēr nebija spējīga izkonkurēt ārzemniekus, jo izceļošana no ārzemju ostām bija lētāka. No 1 793 756 emigrantiem, kas 1910. gadā no visas pasaules bija ieradusies ASV, caur Liepājas ostu bija izbraukuši 32 864, kas veidoja nepilnus 2% no kopējā skaita. Lielākā daļa palika ASV, bet neliela daļa devās meklēt laimi Latīņamerikā, kur bija lielas platības neapstrādātas zemes un kur viņi cerēja atrast darbu un maizi. Daudzi no viņiem strādāja katorgas darbu lielajās cukurniedru plantācijās, dažkārt nonākot pilnīgā plantatora atkarībā, kad nebija pat līdzekļu, lai atgrieztos atpakaļ dzimtenē. 1912. gadā uz Dienvidameriku no Krievijas izbrauca 20 000 cilvēku. Daļa viesstrādnieku pēc sezonas darbu beigšanās atgriezās atpakaļ dzimtenē.

Peļņa iešana aizņēma no viena līdz diviem gadiem. Cerēto "lielo naudu" tā arī neviens nenopelnīja. Vispirms jau iebraucējus pamatīgi apkrāpa, izmaksājot algu, lieli bija ceļa izdevumi uz mājām, un, ja vēl ņem vērā ļoti smago darbu un dzīves apstākļus, tad no cerētā labuma nekas liels netika.



Emigrantu nams Flotes ielā, 20. gs. sākums.

**4. TABULA. EMIGRANTU IEDALĪJUMS PĒC DZIMUMA**

Gads	Vīriešu skaits	Sieviešu skaits	Par cik vīriešu vairāk
1907.	31 206	25 357	5849
1908.	10 306	8781	1525
1909.	15 130	13 025	2105
1910.	23 523	15 638	7885
1911.	20 512	14 529	5989
1912.	38 769	18 446	20 323
1914.	19 350	9892	9458

Nopelnīto naudu zemnieki centās ieguldīt savās saimniecībās, iegādājās lauksaimniecības darba inventāru, lopus, zirgus utt.

4. tabulā redzams, ka vislielākā starpība starp izbraukušo vīriešu un sieviešu skaitu ir 1912. gadā, kas bija Krievijā īstenotās agrārās politikas rezultāts, kad daudzas zemnieku saimniecības izputēja. Bija sācies mantiskās noslāņošanās process laukos, un vīri devās meklēt laimi svešumā.

Kādu laiku, kamēr vēl bija vajadzīgs darbaspēks, ASV labprāt uzņēma emigrantus, taču īsi pirms Pirmā pasaules kara, kad valstī bija darba roku pārpilnība, ASV valdība vairs nebija ieinteresēta emigrantu iebraukšanā vairāku iemeslu dēļ:

1) lētā darbaspēka pārpilnība strādniekos izraisīja neapmierinātību un kreiso uzskatu izplatīšanos;

2) emigranti no valsts uz dzimteni izsūtīja lielas valūtas summas;

3) amerikāņu strādnieki baidījās par savas labklājības pazemināšanos.

Par milzīgajām naudas summām, kas aizplūda no ASV uz ārzemēm, liecināja amerikāņu komisijas emigrācijas jautājumos iesniegtais ziņojums ASV kongresam, kurā tika norādīts, ka pavisam izsūtīti 250 miljoni dolāru. Pa valstīm tie sadalījās šādi:

- Itālija – 83 milj. dolāru;
- Austroungārija – 75 milj. dolāru;
- Skandināvijas valstis – 25 milj. dolāru;
- Krievija – 25 milj. dolāru;
- Vācija – 15 milj. dolāru;
- Grieķija – 5 milj. dolāru;
- citas Balkānu valstis – 5 milj. dolāru;
- Japāna – 5 milj. dolāru;
- Ķīna – 5 milj. dolāru.

Pēc izsūtītā naudas apjoma iespējams secināt, ka visvairāk cilvēku uz ASV izbrauca no Itālijas, Austroungārijas, Skandināvijas valstīm un tikai tad no Krievijas.



Līdz Pirmajam pasaulē karam no Krievijas uz ASV gadā vidēji emigrēja ap 300 000 cilvēku, kuri samaksāja kuģniecības sabiedrībām 20 miljonus rubļu, kas aizplūda uz ārzemēm. Tika ierosināts atjaunot "Krievijas Brīvprātīgās flotes" kuģu reisu uz Ameriku ar komfortabliem ātrgaitas kuģiem, turklāt tika paredzēta vesela virkne atvieglojumu tiem emigrantiem, kas brauktu ar Krievijas kompāniju kuģiem. Ārzemju pases, kuru iegāde maksāja lielu naudu, paredzēja aizstāt ar apliecībām – atļaujām, kas būtu ievērojami lētākas. Taču šie atvieglojumi bija paredzēti tikai tiem, kas izbrauca uz pastāvīgu



Pajūgs ar emigrantu mantām Liepājas ostā.



Emigrantu stacija Ziemas ostā Liepājā, ap 1900. gadu.

dzīvi, bet tiem, kas "brauca peļņā" un atgriezās atpakaļ, bija jāmaksā pilns pases nodoklis. Projektu par dokumentu kārtības palētināšanu un vienkāršošanu izstrādāja un apstiprināja jau 1907. gadā, bet praktiski tas nedarbojās vēl 1914. gadā. Nebija izstrādāta likumu sistēma, kas pilnībā regulētu dažādas situācijas, attiecības starp emigrantiem un dažādajām apkalpojošajām firmām, kuģu sabiedrībām, valdības iestādēm utt. "Либавские Биржевые известия" 1914. gada 23. maijā rakstīja: "Valsts Domes deputāts lūcas norādīja, ka līdz šim krievu valdība neko nav darījusi, lai atvieglotu emigrantu likteni [...]. Cīņa par emigrācijas normālu stāvokli būs iespējama tikai tad, kad tiks darīts gals vācu tautības organizāciju patvaļai. Šim nolūkam vajadzīgs nodibināt Krievijā patronātus, kas rūpētos, lai emigranti netiktu ekspluatēti, tāpēc vispirms jālikvidē pasu sistēma, jo, kamēr tā pastāvēs, visi pasākumi būs tikai nedzīvs burts."

Viens no vissmagākajiem pārbaudījumiem emigrantiem bija t.s. "sanitārais kordons" jeb veselības pārbaude vispirms jau Liepājā un visbeidzot ASV. Emigrantu ģimenes nonāca ļoti traģiskā stāvoklī, ja kādam no ģimenes locekļiem



veselības stāvokļa dēļ neļāva izbaukt. Tā laika periodiskajos izdevumos dažkārt var lasīt par sirdi pļošām scēnām "sanitārajos kordonos", kad tuviem cilvēkiem, pat vienas ģimenes locekļiem nācās šķirties uz mūžu. Tragismu padziļināja arī tas, ka bija beigusies nauda un iedzīve dzimtenē likvidēta. Tāpēc tika mēģināts organizēt savstarpējās palīdzības kases.

No 1910. gada Liepājā darbojās emigrantu savstarpējās palīdzības kase, kas uz lieliem procentiem deva aizdevumu tiem, kam no Amerikas bija jābrauc atpakaļ. Tādu bija salīdzinoši daudz. Daļa bija vilusies savos sapņos par "laimes zemi", bet daļa bija braukusi uz neilgu laiku "piepelnīties". Laika posmā no 1911. līdz 1913. gadam no Amerikas caur Liepāju atpakaļ atgriezās 31 923 cilvēki, kas veidoja 20% no visiem caur Liepājas ostu šais gados izbāukušajiem emigrantiem.

Emigrantiem bija ļoti grūti iegūt ASV pavalstniecību, pārbaudes periodā vajadzēja apgūt angļu valodu, valsts vēsturi. Lai kļūtu par pilntiesīgu ASV pilsoni, bija vajadzīgs noteikts izglītības līmenis.

Ļoti izdevīgā stāvoklī bija ostas pilsētas, no kurām emigranti izceļoja. Uz emigrantu rēķina peļņu guva ne tikai liela mēroga komersanti, bet arī daudzie sīkie bodnieķeļi, mediķi, pat kultūras iestādes. Emigranti Liepājā uzturējās apmēram mēnesi, lai kārtotu visdažādākās formalitātes, sākot ar biļešu iegādi un beidzot ar medicīniskām pārbaudēm. Tai pašā laikā cilvēkiem vajadzēja pilnvērtīgi dzīvot, arī apmeklēt kultūras iestādes.

Liepājā kā sēnes pēc lietus auga dažādas ēdināšanas iestādes, frizētavas, veikali utt. Uzcēla tiem laikiem modernu viesnīcu emigrantiem Flotes ielā un ambulanci Baseina ielā. Viesnīca spēja uzņemt četrus piecus tūkstošus cilvēku.

Emigrācija līdz Pirmajam pasaules karam norisinājās ļoti plašos mērogos, un tā veicināja Liepājas uzplaukumu.

EMIGRĀCIJA CAUR LIEPĀJAS OSTU PĒC PIRMĀ PASAULES KARA

Tūlīt pēc kara ar jaunu spar u atjaunojās cilvēku pārvietošanās pa visu pasauli. Daudzi atgriezās no piespiedu uzturēšanās ārzemēs, lielas cilvēku masas atgriezās no bēgļu gaitām svešumā, atgriezās karagūstekņi, karavīri, bet daudzi atstāja savu izpostīto dzimteni, cerot svešumā rast sev jaunas mājas un laimi.

1921. gadā atsāka darboties tiešā kuģu satiksmes līnija Liepāja – Ņujorka. Satiksmi uzturēja Balt – Amerikas kompānija ar bijušās "Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības" kuģiem, bet jau ar jauniem nosaukumiem: "Polonia" ("Kursk"), "Estonia" ("Cars"), "Latvia" ("Rossija"), "Lituania" ("Carica"). Kompānijas kantoris izvietojās bijušās "Krievijas – Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības" ēkā Kūrmājas prospektā 3/5/7. Transatlantijas līnija sekmīgi darbojās līdz 1924. gadam, kad lielie okeāna kuģi pārtrauca ierasties Liepājas ostā, jo krasi samazinājās izceļotāju skaits sakarā ar to, ka ASV ieviesa ieeļošanas kvotas atbilstoši



pa valstīm. Arī vispārējā ekonomiskā situācija pēckara Eiropā pamazām uzlabojās un stabilizējās, un izceļotgribētāju skaits pakāpeniski sāka samazināties. Pēc 1924. gada kādu laiku bijušās līnijas Liepāja – Ņujorka kuģi turpināja iegriezties Vācijas ostās, kur uzņēma emigrantus uz Ameriku.

Starp pēckara izceļotājiem pastāvēja liela atšķirība sociālā stāvokļa, politisko uzskatu, nacionālās piederības un ticības ziņā.

1920. gadu sākumā no ASV uz Padomju Krieviju devās daudzi pārliecināti komunisti – ideālisti, kas cerēja uzcelt paradīzi savā dzimtenē. Bet bija arī aktīvie komunisti, kas ASV izvērsa graužošu darbību pret valsts politisko iekārtu, un viņus kā bīstamus elementus piespiedu kārtā izsūtīja no valsts. "Kurzemes Vārds" 1920. gada 23. janvārī rakstīja: "No Helsingforsas ziņo, ka no Hango ieradīšies lielais okeāna tvaikonis "Busords", kas atvedīs 249 no ASV izsūtītos lieliniekus. "Busordu" līdz Hango pavadīja amerikāņu mīnu kuģis, kurš gadījumā, ja uz tvaikoņa izceltos nemieri, būtu to nogremdējis."

Naīvie komunisti – ideālisti jau ASV izveidoja ražošanas (lauksaimniecības, rūpniecības, zvejniecības) komūnas un, atgriežoties dzimtenē, ņēma līdzīgu dzīvei nepieciešamo, veltot vislielāko vērību ražošanas līdzekļiem. Bija darbā, lauksaimniecības mašīnas. Dzimtenē atgriezās komūnas "Novij mir", "Kuzbas", "Krasnij luč" u.c.

Dzimtenē atgriezās daudzi latvieši – kara laika bēgļi, jūrnieki, karavīri, strēlnieki, kas bija karojuši gan pie "sarkanajiem", gan pie "baltajiem". "Kurzemes Vārds" 1920. gada 20. martā rakstīja: "Vakar pulksten 6:00 no Kopenhāgenas



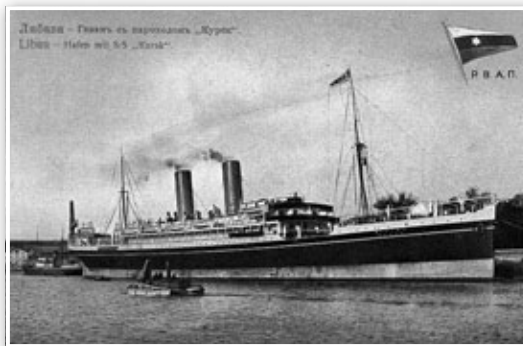
Emigrantu uzkāpšana uz kuģa 1920. gadu sākumā.





pienāca angļu transporta kuģis ar 130 kara gūstekņiem. Starp vaņiņniekiem šoreiz daudzi latviešu tautības." Kā varoņi mājās atgriezās latviešu strēlnieki. Lūk, ko rakstīja "Kurzemes Vārds" 1920. gada 15. jūnijā: "Daži Rīgas laikraksti ziņoja, ka "Imanta" pulka 2. transports ar kuģi "Diāna" pienācis Rīgā. Patiesībā kuģis izbrauca pirmdien, 14. jūnijā no Anglijas. [...] Ap nedēļas beigām gaidīsim mūsu brašos karavīrus Liepājā. Kuģis ved 418 strēlniekus, 60 virsniekus, 98 sievietes un 38 bērnus."

Atgriezās mājās arī pa visu pasauli izkaisītie latviešu jūrnieki. Dažādu tautību cilvēki gribēja atgriezties no Amerikas savās pārtapušajās dzimtenēs. "Kurzemes Vārds" 1920. gada 7. novembrī rakstīja: "Emigranti, kuri atgriežas no Amerikas, ziņo, ka tur esot ap 100 000 izceļotāju, kuri visi atgriezišoties dzimtenē: Krievijā, Polijā, Latvijā, Lietuvā. Daži esot iekrājuši pa kara laiku ļoti daudz naudas un tikuši pie turības."



Tvaikonis "Kursk".

Turīgi ārzemju latvieši ieradās apmeklēt jauno neatkarīgo Latviju, lai apciemotu radus un paziņas. "Caur Londonu vakar iebrauca Liepājā daži latvieši – rīdzinieki un liepājnieki. Daži no viņiem Austrālijā nodzīvojuši 20 līdz 30 gadus, un daudzi jau bija aizmirsuši savu mātes valodu. Iebraucēji iekrājuši lielus kapitālus

un brauc uz dzimteni, lai paviesotos," rakstīja "Kurzemes Vārds" 1920. gada 7. septembrī. Viena daļa latviešu apmeklēja dzimteni, lai izpētītu iespēju ieguldīt kapitālu, viens otrs ieradās precību nolūkos.

Nežēlīgās vajāšanas dēļ no Padomju Krievijas uz Kanādu izceļoja dažādu reliģisko konfesiju, sektu ticīgie, īpaši menonīti, kas dzīvoja Jekaterinoslavas, Donas, Taurijas guberņās Dienvidukrainā un uzskatīja sevi par pārakiem nekā apkārtējie iedzīvotāji. Viņi bija ļoti strādīgi, godīgi, tiem laikiem ar labu izglītību, kultūras līmeni un mantiskā ziņā pārtikuši ļaudis. Viņi uzskatīja sevi par Ziemeļ kara laikā sagūstīto zviedru zaldātu pēctečiem, kurus pēc kara neatlaida uz mājām, bet nometināja Krievijas nomalēs apgūt zemes. Viņi bija līdzīgi baptis- tiem – nesmēķēja, nedzēra, bija čakli darbā.

Kanādas dzelzceļu kompānijas, kurām piederēja milzīgas zemes platības gar dzelzceļa abām malām, bija ieinteresētas izceļotājus novirzīt uz šīm neskartajām zemēm, tāpēc finansēja menonītu izbraukšanu no Krievijas uz Kanādu.



Menonīti izceļoja lielās grupās (500 – 1000 cilvēku katrā). Viņiem bija 8 līdz 14 cilvēku lielas ģimenes.

Arī Liepājas saimniecībai bija izdevīgi, ka caur tās ostu izceļoja menonīti, jo tvaikoņu apkalpošana deva tūkstošiem rubļu lielu peļņu. Piemēram, tvaikonis "Bruton", kas Liepājā iebrauca pēc menonītiem ik pēc 10 dienām, katru reizi nodokļos samaksāja 180 000 rubļu. Arī izceļotāji daļu naudas iztērēja Liepājā. Regulāra menonītu izceļošana norisinājās no 1923. līdz 1925. gadam. Domājams, ka izceļoja 15 000 menonītu no Ukrainas un 25 000 no Krievijas.

Pirmajos pēckara gados daudzi izceļoja arī no Latvijas. 1923. gadā vienā reisā ar tvaikoni "Estonia" aizbrauca 70 latviešu. Daudzi nevarēja aizbraukt līdzekļu trūkuma dēļ. Ceļa biļete līdz Amerikai vienai personai maksāja 15 000 Latvijas rubļu (300 Ls).

Daudzi sludinātāju apmulloti baptisti no Kurzemes, arī Liepājas, aizbrauca uz "laimes zemi" Brazīliju, kur, pārvarot milzīgas grūtības, laika gaitā pamazām iedzīvojās. Latvieši brauca arī uz Āfriku, Dienvidāfriku, Palestīnu, Austrāliju un citām vietām. Katru gadu caur Liepājas ostu aizbrauca daudzi tūkstoši cilvēku. Piemēram, 1920. gadā caur Liepāju aizbrauca 10 650 cilvēku, tai skaitā 8000 ebreju. No Padomju Krievijas caur Baltijas valstīm bēga no "sarkanā terora" visi, kas spēja – Krievijas aristokrātija, virsniecība, inteliģence, kultūras, mākslas darbinieki, garīdzniecība un daudzi citi, kas nebija droši par savu dzīvību Padomju Krievijā.■

Juris Kriķis, vēsturnieks



PADOMJU VARAS REPRESIJAS PRET LATVIJAS JŪRNICĪBU PĒC 2. PASAULES KARA

“Latvijas jūrniecības gadagrāmatā 2015” bija ieskats padomju varas represijās pret Latvijas jūrniecību okupācijas pirmajos divos gados. 1941. gada 22. jūnijā sākās PSRS – Vācijas kara kaujas Latvijas teritorijā. 27. jūnijā Latvijas Valsts jūras kuģniecības tvaikoņi karavānās atstāja Rīgas un Ventspils ostas. Lai garantētu latviešu jūrnieku uzticamību, uz katra kuģa uzlika Sarkanās armijas karavīru vai kara jūrnieku apsardzi. Daļa velkoņu Monzundā tika nodoti PSRS Baltijas kara flotes rīcībā un izmantoti arhipelāga aizsardzībā. Nonākuši Tallinā, Latvijas Valsts jūras kuģniecības kuģi tika nodoti Baltijas Valsts jūras kuģniecībai un kā kara transporti tika ieskaitīti PSRS Baltijas kara flotes paligflotē. Padomju varas represijas pret latviešu jūrniekiem turpinājās arī kara laikā.

1941. gada jūlijā Tallinā padomju varas iestādes arestēja 16 tvaikoņa “Atis Kronvalds” jūrniekus un apsūdzēja viņus par “dzimtenes nodevību, diversijas mēģinājumu, kuģa aizdzīšanas mēģinājumu uz Somiju un mēģinājumu atbrūnot kuģa apsardzi”. 9. augustā Baltijas kara flotes kara tribunāls 10 apkalpes locekļiem – kapteinim Mārtiņam Čakstem, 1. stūrmanim Jānim Liepniekam, 3. stūrmanim Fricim Ozolam, 2. mehāniķim Jānim Vitolam, 3. mehāniķim Pēterim Leimanim, telegrāfistam Robertam Baham, vecākajam matrozim Ludvigam Ozoliņam, matrozim Rihardam Liepiņam, kurinātājiem Semjonam Grigorjevam un Leo Linkunam piesprieda nāves sodu. Dažāda ilguma brīvības atņemšanu piesprieda vecākajam matrozim Adolfam Mizenam, matrozim Fridriham Silam un kurinātājiem Eduardam Rautmanim, Vilhelmam Birzniekam, Arvīdam Cielavam.

1941. gada 5. jūlijā netālu no Tallinas Sarkanās armijas karavīri aizturēja tvaikoņa “Everiga” 3. stūrmani Artūru Miķelsonu. 19. jūlijā Baltijas kara flotes kara tribunāls par “mēģinājumu pāriet frontes līniju un atgriezties Rīgā” 40 minūtēs paziņoja spriedumu – nošaušana. Spriedumu izpildīja 24. jūlijā.

Daudzi jūrnieki ar evakuētajiem tvaikoņiem nonāca Ļeņingradā. Padomju vara viņiem neuzticējās un daļu noņēma no kuģiem. Šos jūrniekus izvietoja Ļeņingradas ostas kopmītnēs. Pēc neilga laika tika arestēti tvaikoņa “Astra” kurinātājs Andrejs Ķeris, tvaikoņa “Imanta” 2. stūrmanis Kristaps Kaņķis, 2. mehāniķis Johans Treilons, vecākais mašīnists Eduards Spriedējs, pavāre Pauline



Adamoviča, tvaikoņa "Everita" kurinātājs Jānis Incenbergs, tvaikoņa "Biruta" 1. stūrmanis Kārlis Harps, ledlauža "Krišjānis Valdemārs" matrozis Jānis Sipka, bufetnieks Jāzeps Tumelis un citi.

1941. gada 28. jūlijā Ļeņingradā arestēja tvaikoņa "Astra" 2. mehāniķi Oto Dārznieku un tvaikoņa "Turaida" 1. stūrmani Vilhelmu Graumani. Pirmajam PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede 1942. gada 8. jūlijā par "pretpadomju aģitāciju" piesprieda piecus gadus labošanas darba nometnē, otram 6. novembrī Uzbekijas PSR Andižanas apgabaltiesa par "naidīgu noskaņojumu pret padomju varu, pretpadomju propagandu" piesprieda brīvības atņemšanu uz 10 gadiem un tiesību atņemšanu uz pieciem gadiem.

28. jūlijā Ļeņingradā arestēja arī ledlauža "Krišjānis Valdemārs" 2. mašīnistu Otto Voldemāru Ozoliņu. 14. augustā Baltijas jūras baseina kara tribunāls viņam par "kontrrevolucionāru propagandu" piesprieda nāves sodu.

Daudzus latviešu jūrniekus 1941. gada 10. jūlijā un 6. augustā ešelonos izveda uz Balhaša ezeru un Arāla jūru. 1942. gadā daudzus no tiem mobilizēja Sarkanajā armijā.

Traģisks liktenis skāra tvaikoņa "Ilga" komandu. 1941. gada 27. jūnijā tas kopā ar citiem kuģiem atstāja Rīgas ostu. Nelielajā kuģī iekrāva linus un vilnu. Uz kuģa atradās Latvijas Valsts jūras kuģniecības vadība. Jūlija sākumā tas sasniedza Ļeņingradu. Kuģi iesaistīja desanta operācijās Šliselburgā un Lādogas ezerā. 1941. gada augusta beigās to ieskaitīja Lādogas ezera flotilē kā apgādes kuģi. Tvaikoņa uzdevums bija apgādāt ar munīciju un pārtiku padomju karaspēku, kas atradās ezera krastā. 21. septembrī bija rīkojums pievest munīciju karakuģim "Lochta" pie Sviras upes. Kuģa apsardzē bija vecākais leitnants V. Golzands, kāds kara tehniķis un četri bruņoti matroži – P. Solovjovs, A. Voronovs, V. Agrests,



"Ilga", tvaikonis, 1941. gada septembris. No V. Kopelmana kolekcijas.



M. Zamotkins. Kuģa komanda zināja par padomju attieksmi pret latviešu jūrniekiem, par arestiem Ļeņingradā. Vakarā pavadošie bruņu kuteri tvaikoni pazaudēja. Naktī apkalpe atbruņoja apsardzi un rītausmā sasniedza Somijas krastu Vātenbergas rajonā. Kuģa mastos plīvoja Latvijas un Somijas valsts karogi. Jūrnieki un karavīri tika novesti krastā. Tvaikoni somi pārdēvēja par "Aunus" un izmantoja Lādogas ezerā līdz 1944. gada septembrim, kad to atdeva PSRS.

14 jūrnieku apkalpe līdz 1941. novembrim bija Somijā, tad ar vācu tvaikoni aizbrauca uz Tallinu un no turienes ar vilcienu uz Rīgu. Padomju karavīrus ievietoja kara gūstekņu nometnē, kur tie sagaidīja kara beigas.



Aleksandrs Dundurs, tvaikoņa "Ilga" kapteinis, 1940. gadi. No P. Dundura kolekcijas.

Kuģa kapteinis Aleksandrs Dundurs kara laikā strādāja par kasieri Upju kuģniecības remonta darbnīcās (bijusī Augsburga kuģu būvētava) Ķīpsalā.

1. stūrmanis Valentīns Kantaks brauca uz vācu kuģa "Elizabeth". 2. stūrmanis Jānis Linmeijers tika iecelts par kapteini uz Jūrniecības departamenta loču kutera. No 1944. gada novembra viņš bija strādnieks kokzāģētavā "Spars". Vecākais mehāniķis Artūrs Ābelītis strādāja par mehāniķi uz pasažieru kuģa Upju kuģniecībā Rīgā. 2. mehāniķis Roberts Raudis dienēja Rīgas 2. policijas iecirknī. Mašīnists Ernests Grīnlaubs brauca par mašīnistu uz tvaikoņa "Dzintarkrasts". Vecākais matrozis Aleksandrs Vācietis un matrozis Roberts Finks brauca uz vācu kuģa "Elizabeth". Matrozis Vladimirs Jaronovičs pēc atgriešanās no Somijas iestājās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas

Kuģu vadītāju nodaļā. Kurinātājs Jānis Freibergs nodarbojās ar zveju Kolkā. Kurinātājs Jānis Pāže dienēja policijas bataljonā. Kurinātājs Sīmanis Melkerts strādāja pie saimniekiem dzimtajā Nīgrandes pagastā. Pavārs Ernests Valdmanis bija liellaivas vadītājs uz Daugavas. Junga Augustīns Brūkliņš strādāja Rīgas pilsētas pārtikas kantorī.

Kara beigās daļa no tvaikoņa "Ilga" komandas devās bēgļu gaitās. Pārējie palika Latvijā. Padomju varas iestādes pēc kara neatlaidīgi meklēja palikušos tvaikoņa apkalpes locekļus.

1945. gada 27. janvārī Rīgā arestēja pavāru Ernestu Valdmani. Aresta brīdī viņš strādāja vietējā pretgaisa aizsardzības dienestā. 14. maijā Baltijas kara



flotes kara tribunāls par “dzimtenes nodevību” piesprieda viņam 15 gadus katorgā un piecus gadus tiesību atņemšanu un mantas konfiskāciju. 10. jūnijā PSRS Augstākās tiesas kara kolēģija katorgas laiku samazināja uz 10 gadiem, pārējo spriedumu atstājot spēkā. E. Valdmanis mira 1946. gada 2. augustā Karagandas nometnē.

1945. gada 6. februārī Rīgā arestēja kuģa kapteini Aleksandru Dunduru. Aprīlī viņu pārveda uz Tallinu, jo lietu izmeklēja SMERŠ Baltijas flotes pretizlūkošanas nodaļa, kas bija izvietota šajā pilsētā. 1945. gada 14. maijā Baltijas kara flotes kara tribunāls A. Dunduram par “dzimtenes nodevību” piesprieda nāves sodu ar mantas konfiskāciju. 13. jūlijā PSRS Augstākās tiesas Kara kolēģijas priekšsēdētājs justīcijas ģenerālpulkvedis V. Ulrihs lika spriedumu izpildīt un represēt kapteiņa piederīgos. Spriedums tika izpildīts 1945. gada 25. jūlijā Baltijā (agrāk Pillava), Kaļiņingradas apgabalā. Dundura sievu Viliju izsūtīja uz Tomskas apgabalu, bet brālis Nikolajs mira ieslodzījumā Sverdlovskas apgabalā.

1946. gada 31. martā Rīgā arestēja 2. stūrmani Jāni Linmeijeru. 8. jūlijā Latvijas un Lgaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls viņam par “dzimtenes nodevību, piedalīšanos kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda 10 gadus brīvības atņemšanu un trīs gadus tiesību atņemšanu un mantas konfiskāciju. Sodu izcieta Novosibirskas apgabalā. Pēc atbrīvošanas atgriezās Latvijā un strādāja par uzraugu Rīgas jūras zvejas ostā.

1946. gada 2. aprīlī Rīgā arestēja jungu Augustinu Brūkliņu. Viņš uz tvaikoņa “Ilga” bija sācis braukt 1941. gada jūlijā Tallinā. 1946. gada 8. jūlijā Latvijas un Lgaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par “dzimtenes nodevību” piesprieda 10 gadus brīvības atņemšanu un trīs gadus tiesību atņemšanu ar mantas konfiskāciju.

1949. gada 13. septembrī Liepājā arestēja ostas velkoņa Nr. 26 kurinātāju Sīmani Melkertu. 24. septembrī viņu ievietoja Rīgas centrālcietuma slimnīcā. S. Melkerts mira 7. oktobrī.

1949. gada 15. septembrī Staicelē arestēja kurinātāju Jāni Pāži, kas strādāja vietējā papīrfabrikā. Pēc atgriešanās no Somijas viņš līdz 1942. gada augustam brauca uz vācu tvaikoņiem. 1942. gada vasarā J. Pāži arestēja vācu iestādes par aiziešanu no kuģa, un, lai izbēgtu no ieslodzījuma, viņš iestājās 271. policijas bataljonā, kur dienēja līdz 1944. gada augustam. Frontē viņu trīs reizes ievainoja un kontuzēja. 1949. gada 9. novembrī LPSR Iekšlietu ministrijas karaspēka kara tribunāls par “dzimtenes nodevību” piesprieda viņam 25 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu ar mantas konfiskāciju. Sodu izcieta “Noriļlagā”. 1956. gada 27. janvārī Baltijas kara apgabala tribunāls samazināja sodu līdz 10 gadiem. Piemērojot 1955. gada 17. septembra amnestiju, viņu atbrīvoja no ieslodzījuma un noņēma sodāmību. 4. oktobrī viņu nosūtīja dzīvot uz Noriļsku.



Kā pēdējo no tvaikoņa "Ilga" apkalpes 1954. gada 13. martā Vecumniekos arestēja mašīnistu Ernestu Grīnlaubu. Kara laikā viņš brauca par mašīnistu uz tvaikoņa "Dzintarkrasts" un velkoņa "Anna". 1944. gada oktobrī nomainīja uzvārdu uz "Petrovs". No 1945. gada strādāja Vecumnieku un Garozas dzelzceļa stacijās par pārmijnieku. 1954. gada 13. maijā Baltijas kara apgabala kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 10 gadus brīvības atņemšanu un piecus gadus tiesību atņemšanu ar mantas konfiskāciju. 1960. gada decembrī E. Grīnlaubu no ieslodzījuma atbrīvoja un viņš atgriezās Latvijā.

Pēc kara padomju varas iestādes izvērsa represijas pret vietējiem iedzīvotājiem. Daudzie kara tribunāli apsūdzībai izmantoja KPFSR Kriminālkodeksu. Apsūdzības formulējumi pārsvarā bija klišejas. Tās varēja piemērot ikvienam, kas strādāja vācu okupācijas laikā vai dienēja latviešu leģionā. Īpaši bieži un daudz tika lietots termins "dzimtenes nodevība". Padomju vara to lietoja pret okupētās Latvijas iedzīvotājiem. Spriedumos bija termins "tiesību atņemšana". Pēc soda izciešanas atbrīvoto izsūtīja nometinājumā PSRS Tālo Austrumu apgabalos. Nometinātajiem pasēs vietā izsniedza apliecību. Viņi nedrīkstēja pamest norādīto dzīvesvietu un periodiski viņiem bija jāreģistrējas speckomandantūrā. Tas nozīmēja, ka apsūdzētais pēc atbrīvošanas vēl ilgi nevarēja atgriezties Latvijā.

Jēkabu Āboliņu arestēja 1946. gada 19. martā Daugavgrīvā. 1933. gadā viņš beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu. PSRS – Vācijas kara sākumā strādāja Lībekā par mehāniķi uz tvaikoņa "Everanna". Brauca līdz 1942. gada jūlijam un tad atgriezās dzimtajā Daugavgrīvā. Pēc kara strādāja par atslēdznieku 3. traleru brigādes kuģu remonta darbnīcu motoru cehā. 1946. gada 4. aprīlī Baltijas kara flotes Daugavgrīvas jūras bāzes kara tribunāls J. Āboliņam par "pretpadomju aģitāciju" piesprieda astoņus gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu. 1953. gada 25. janvārī tika atbrīvots no ieslodzījuma un atgriezās Latvijā.

Roberts Bērziņš piedzima jūrnieka ģimenē. Tēvs bija tālbraucējs stūrmanis. 1939. gadā R. Bērziņš beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. 2. pasaules kara laikā brauca uz kabotāžas kuģiem. 1945. gada martā viņu iesauca Sarkanajā armijā. Oktobrī R. Bērziņu demobilizēja. Jūrā viņš vairs negāja. No 1948. gada aprīļa strādāja par mežsargu Vecsalacas mežniecībā. 1949. gada 16. decembrī viņu arestēja. Lietā bija 27 apsūdzētie. PSRS iekšlietu ministra Sevišķā apspriede par "dalību pretpadomju pretošanās organizācijā" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē. Sodū izcietā Karagandas apgabalā. 1956. gadā atbrīvots.

Arnolds Voldemārs Grēvis kara laikā bija Priekuļu mašīnu stacijā vecākais instruktors izmēģinātājs. Šajā darbā viņš varēja izmantot kuģu mehāniķa zināšanas un pieredzi. 1944. gada augusta beigās viņu norīkoja sargāt dzelzceļa tiltu pār Raunu. 1945. gada 24. februārī A. Grēvi arestēja un izsūtīja uz "Tagillagu". 1. decembrī PSRS iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede par "nodevīgu



uzvedību okupētajā teritorijā” piesprieda piecus gadu izsūtījumā Tjumeņas apgabalā. 1950. gadā tika atbrīvots.

Kuģu mehāniķis Jānis Hiršs kara sākumā strādāja lauksaimniecībā. 1942. gada maijā Vecpiebalgas pagasts mobilizēja viņu darbam Vācijā. Strādāja lidmašīnu būves rūpnīcā Bartā. Gada beigās viņu palaida atvaļinājumā, no kura neatgriezās un iegāja mežā. Tajā slēpās līdz 1944. septembrim. Decembrī saņēma pavēsti par iesaukšanu Sarkanajā armijā un atkal iegāja mežā. 1945. gada 21. augustā viņu aizturēja. 1946. gada 21. maijā LPSR dzelzceļa kara tribunāls par “dzimtenes nodevību, piedalīšanos kontrrevolucionārā organizācijā, izvairīšanos no iesaukšanas Sarkanajā armijā” piesprieda 10 gadus brīvības atņemšanu un piecus gadus tiesību atņemšanu. Soda izcieti Karagandas apgabalā. Atbrīvots 1955. gadā.

1948. gada. 13. janvārī Ventspilī arestēja vietējā zvejnieku arteļa zvejnieku Ernestu Zembahu. Cēlies no Dundagas pagasta. 1905. gadā beidza Dundagas jūrskolu. Pēc Ventspils jūrskolas beigšanas 1914. gadā E. Zembahu iesauca Krievijas kara flotē. Dienēja mīnu traleru divizionā. 1918. gadā demobilizējās. Strādāja Murmanskas ostā. 1920. gadā atgriezās Latvijā un iestājās Kara flotē. 1924. gada augustā Ē. Zembahu demobilizēja. Sāka braukt uz tirdzniecības kuģiem. Padomju vara viņu arestēja 1940. gadā, bet atbrīvoja. Nākamo reizi viņu aizturēja 1947. gada oktobrī. 1948. gada 26. jūnijā PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede “par palīdzību dzimtenes nodevējiem, nelikumīgu indīgu vielu glabāšanu” piesprieda 10 gadus labošanas darbu noietnē. Soda izcieti “Dubrovlagā”. 1956. gada 17. jūlijā tika atbrīvots un atgriezās Latvijā.

Artūru Zamuelu arestēja 1946. gada 23. februārī. Viņa tēvs Pēteris un brālis Arvīds bija Rīgas ostas loči. Artūrs bija izvēlējies kuģa mehāniķa profesiju un 1943. gadā pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. PSRS – Vācijas kara sākumā bija tvaikoņa “Gundega” mehāniķis. Uz vācu kuģiem brauca līdz 1941. gada oktobrim. No 1944. gada oktobra līdz arestam bija Rīgas ostas velkoņa “Lāčplēsis” 2. mehāniķis. 1946. gada 4. decembrī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede par “dzimtenes nodevību” piesprieda 10 gadus labošanas darbu noietnē. Soda izcieti Čeljabinskas apgabalā. A. Zamuelu atbrīvoja 1955. gada 15. februārī.

1949. gada 28. oktobrī Rīgā arestēja Rīgas sporta lietu komitejas lektoru Mārtiņu Zalcmani. 1914. gadā viņš beidza Mangaļu tālbraucēju jūrskolu. 1. pasaules kara laikā bija Helsingforsā. 1918. gada decembrī atgriezās Latvijā. M. Zalcmanis piedalījās Latvijas teritoriālo ūdeņu atminēšanā. 1922. gada rudenī iestājās P. Danneberga rēderejā par kasieri un galveno grāmatvedi. Pēc padomju okupācijas līdz 1941. gada jūnijam bija Latvijas Valsts jūras kuģniecības galvenais grāmatvedis. 3. jūlijā M. Zalcmanis piedalījās kuģniecības atjaunošanas sēdē. Līdz 1942. gada septembrim bija Jūrniecības departamenta Finanšu nodaļas



vadītājs un galvenais grāmatvedis. Tad viņu iecēla par Upju kuģniecības finanšu un komercdaļas priekšnieku. Kuģniecībā bija ap 50 dažādu kuģu. 1944. gada oktobrī M. Zalcmanis izbrauca no Rīgas uz Kurzemi, paņemot līdzi Upju kuģniecības kasi. Vēlāk naudu noguldīja bankā Liepājā. 1945. gada 8. maijā kopā ar citiem devās no Liepājas uz Dancigu. Kuģi jūrā aizturēja Sarkanās armijas kuteri un novirzīja uz Klaipēdu. M. Zalcmani nosūtīja uz Komi APSR. Novembrī pēc filtrācijas pārbaudes veselības dēļ tika atbrīvots. 1949. gadā sekoja jauns arests. 1950. gada 10. janvārī Lietuvas pierobežas apgabala karaspēka kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 25 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. Soda izcieta Karagandas apgabalā. 1954. gada 29. decembrī apgabala tiesa viņu pirms termiņa atbrīvoja un viņš atgriezās Latvijā.

Rūsiņš Ūdris no 1935. gada dienēja Latvijas Kara flotē. Vienlaicīgi kā kadets mācījās Krišjāņa Valdemāra jūrskolā, kuru beidza 1938. gadā. Kara laikā bija lietvedis Rīgas māju pārvaldes 4. nodaļā un studēja Latvijas Universitātē. 1943. gada aprīlī R. Ūdri iesauca Latviešu leģionā, kur komandēja zenītaterijas divizionā bateriju. Cīnījās pret Sarkanā armiju pie Opočkas, Līvāniem, Rīgas un Kurzemē. 1945. gada. 12. maijā viņu arestēja 67. armijas SMERŠ un 9. jūnijā armijas kara tribunāls piesprieda nošaušanu un mantas konfiskāciju. Pēc dažām dienām, 16. jūnijā, Ļeņingradas frontes kara tribunāls R. Ūdrim mainīja spriedumu un par "dzimtenes nodevību" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. Soda izcieta Komi APSR līdz 1954. gada 6. augustam. Pēc tam atgriezās Latvijā.

Friča Tuņņa darbs un dzīve saistījās ar Ventspili. Pirmās jūrniecības zināšanas ieguva jaundibinātajā Ventspils jūrskolā 1930. gadā. Pēc astoņiem gadiem pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. PSRS – Vacijas kara sākumā bija Ventspils ostas velkoņa "Vanags" kapteinis. 27. jūnijā velkonis kuģu karavānā atstāja dzimto pilsētu. Sāmsalā tas nonāca vāciešu ziņā. Apkalpe atgriezās Latvijā. Kara laikā F. Tunnis bija stūrmanis uz Ventspils ostas velkoņa "Rota" un kutera "Gaita". F. Tunni arestēja Ventspilī 1945. gada 18. augustā. 18. decembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu.

Jānis Tiltiņš desmit gadus brauca uz kuģiem par mehāniķi. 1933. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. Kara laikā bija Dvinskā, pēc tam Ventspils elektrostacijas direktors. Pēc kara strādāja par Liepājas elektrostacijas Eksploataācijas daļas vadītāju. J. Tiltiņu arestēja 1946. gada 23. aprīlī. Apsūdzēja par mēģinājumu bēgt uz Zviedriju. 5. oktobrī LPSR Iekšlietu ministrijas karaspēka kara tribunāls par "līdzdalību dzimtenes nodevībā" piesprieda 10 gadus brīvības atņemšanu un piecus gadus tiesību atņemšanu. J. Tiltiņš mira 1947. gada 6. septembrī "Sevvostlagā".



Arnolds Eduards Šulte kara laikā strādāja par mehāniķi uz velkoņiem Ventspils ostā un pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. Arestēts 1945. gada 30. augustā Ventspilī. 18. decembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu. Sodu izcieta Komsomoļskā pie Amūras un Noriļskā. 1953. gada beigās atgriezās Latvijā.

Arvids Skujiņš 20. gados sāka iet jūrā. 1934. gadā pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. PSRS – Vācijas kara sākumā bija velkoņa "Rīga" 1. stūrmanis. Kuģu karavānā tvaikonis aizbrauca uz Sāmsalu. Pāravadāja karaspēku, mūnīciju un pārtiku starp salām. 1941.



Jānis Tiltiņš, kuģu mehāniķis, 1930. gadi.

gada oktobra sākumā velkonis uzsēdās uz sēkļa un to ieguva vācieši. Apkalpe atgriezās Latvijā. A. Skujiņš kara laikā brauca par stūrmani un kapteini uz velkoņiem Rīgas ostā. 1944. gada oktobrī viņu iesauca Sarkanajā armijā. Dienēja 308. divīzijas 77. artilērijas pulkā un piedalījās kaujās Kurzemē. 1945. gada oktobrī A. Skujiņu demobilizēja, un viņš atsāka strādāt par velkoņa kapteini. 1946. gada 30. maijā arestēts. 9. septembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu.

Arvids Aleksandrs Ruksis tika arestēts 1946. gada 1. jūlijā. Aresta brīdī viņam izņēma Krišjāņa Valdemāra jūrskolas beigšanas atestātu. 1940. gada rudenī viņš beidza braukt par mehāniķi uz kuģiem un iestājās darbā par meistarū E. Ceppa mašīnu fabrikā. 1946. gada 1. jūlijā A. Ruksi arestēja. 16. septembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu.

Arvids Reisons pēc Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klases beigšanas 1930. gadā brauca par mehāniķi uz tvaikoņiem "Kaupo" un "Krīvs", uz ledlauža "Krišjānis Valdemārs". 1940. gadā sāka strādāt par atslēdznieku Rīgas kuģu remonta rūpnīcā. 1944. gada 31. decembrī arestēts. 1945. gada 25. aprīlī LPSR Iekšlietu tautas komisariāta karaspēka kara tribunāls viņam piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu.



Alfrēds Kārlis Paeglis, tālbraucējs kapteinis, 1941. gads.

Sodu izcietā Kuņejevas noietnē Kuibiševas apgabalā un izsūtījumā Karagandā. Pēc atbrīvošanas 1956. gada oktobrī atgriezās Latvijā.

1944. gada 20. novembrī arestēja Eduardu Verneru Puķīti. 1909. gadā viņš beidza Ainažu jūrskolu. Sākoties 1. pasaules karam, iesaukts Krievijas Baltijas jūras kara flotē. 1919. gada 4. februārī Tallinā brīvprātīgi iestājās Latvijas armijā. E. Puķītis bija 2. Cēsu kājnieku pulka 1. rotas komandieris un piedalījās Ziemeļvidzemes atbrīvošanā. 12. septembrī viņu ieskaitīja Jūras daļā. E. Puķīti iecēla par Lubānas kara flotiles komandieri. 1919. gada oktobrī viņš izveidoja 1. Daugavas kaujas divizionu. 15. oktobrī izcēla desantu pie Komētforta un Daugavgrīvas ciotokšņā. 1920. gada 24. aprīlī viņu iecēla par 1. kaujas kuģu divizona komandieri. 1923. aprīlī no armijas atvaļināja. Apbalvots ar Lāčplēša Kara ordeņa III šķiru. E. Puķītis nodibināja un vadīja jūras aizsargu biedrību "Vilnis". 2. pasaules kara laikā strādāja savā lauku saimniecībā Kleistos, kuru viņam piešķīra kā Latvijas brīvības cīņu dalībniekam. 1941. gadā E. Puķītis brīvprātīgi iesaistījās komisijā, kas izmeklēja padomju zvērības. 1946. gada 23. martā PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede par "dzimtenes nodevību" piesprieda astoņus gadus labošanas darbu noietnē. Ieslodzījumā bija Čeljabinskas apgabalā. 1952. gada novembrī tika atbrīvots un atgriezās Latvijā.

Alfrēds Kārlis Paeglis 1925. gadā beidza Krīšjaņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas biržas komitejas balvu – sekstantu. 30. gados bija locis un uzraugs Rīgas ostā. Kara laikā strādāja



par stūrmani un kapteini uz kabotāžas kuģiem. Pēc kara sāka strādāt Latvijas Valsts jūras kuģniecībā par kapteini uz tvaikoņa "Everolanda". 1945. gada 29. decembrī arestēts. 1946. gada 11. novembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "pretpadomju aģitāciju" piesprieda sešus gadus labošanas darbu noietnē. 1951. gada 29. decembrī atbrīvots. Atgriezās Latvijā un strādāja Mangaļu kuģu remonta rūpnīcā un Rīgas jūras zvejas ostā.

Artūram Kunstbergam aresta laikā 1949. gada 6. septembrī atņēma pasi, tālbraucēja stūrmaņa diplomu un komunistiskās partijas biedra karti. 1940. gadā viņš beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolas 3. klasi un ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Tajā pašā gadā strādāja par Ventpils kuģniecības sabiedrības "Jūra" pilnvarnieku. 1941. gadā bija Ventpils ostas priekšnieks. Karam sākoties, kuģu karavānā evakuējās uz Ļeņingradu. Pārbrauciena laikā A. Kunstbergu ievainoja un nosūtīja uz hospitāli Čkalovā. 1944. gada martā viņu iecēla par Ventpils ostas operatīvās grupas priekšnieku. Pēc kara vairākus mēnešus bija Ventpils ostas priekšnieks. No 1946. līdz arestam 1949. gadā strādāja par Ventpils "Inflot" priekšnieku. 1950. gada 15. maijā Baltijas baseina Līnijas tiesa par "pretpadomju propagandu" piesprieda 10 gadus labošanas darbu noietnē un trīs gadus tiesību atņemšanu. Soda izcietā "Ivdeļlagā", Sverdlovskas apgabalā. 1956. gada 18. jūlijā viņu atbrīvoja. Līdz 1980. gadam strādāja par Rīgas jūras zvejas ostas uzraudzības kapteini.



Kārlis Indriķis Krāģis, tālbraucējs
stūrmanis, 1930. gadi.

Kārlis Indriķis Krāģis beidza braukt par stūrmani uz kuģiem 1940. gada janvārī. 1928. gadā bija pabeigta Krišjāņa Valdemāra jūrskolas 3. klase un iegūts tālbraucēja stūrmaņa diploms. K. Krāģis bija Aizsargu organizācijas biedrs. Kara laikā strādāja sievas lauku saimniecībā. No 1945. gada 6. jūnija K. Krāģis bija Liepājas ostas velkoņa "Cezars" kapteinis. 19. jūlijā arestēts. 1946. gada 16. septembrī LPSR Iekšlietu tautas komisariāta karaspēka kara tribunāls par "dzimtenes nodevību, piedalīšanos kontrrevolucionārā organizācijā" piesprieda 15 gadus katorgā un piecus gadus tiesību atņemšanu. 50. gados pēc atbrīvošanas atgriezās Latvijā.



Jānis Jefims 1934. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu, līdz 1941. gada janvārim brauca par kuģu mehāniķi. No 1941. gada novembra bija Upju kuģniecības remonta darbnīcu direktors. Darbnīcas atradās Ķīpsalā, tajās remontēja upju kuģus un būvēja koka liellaivas ar 250 tonnu celbspēju. J. Jefimu arestēja darba vietā 1944. gada 28. oktobrī. 1945. gada 5. februārī LPSR Iekšlietu tautas komisariāta karaspēka kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda 20 gadus katorgā un piecus gadus tiesību atņemšanu. Sodu izcietā "Vorkutlagā", kur strādāja ogļu šahtās. 1955. gada 25. oktobrī Baltijas kara apgabala kara tribunāls viņam sodu samazināja līdz 10 gadiem un atbrīvoja no ieslodzījuma.

Jānis Dundurs arī strādāja Upju kuģniecības remonta darbnīcās. Beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu. No 1942. gada J. Dundurs bija darbnīcu ēdnīcas vadītājs, viņa uzdevums bija apgādāt arī 14 krievu karagūstekņus. Arestēts 1944. gada 22. novembrī. 1945. gada 3. februārī LPSR Iekšlietu tautas komisariāta karaspēka kara tribunāls par to, ka esot bijis "karagūstekņu nometnes priekšnieks", notiesāja ar septiņiem gadiem labošanas darbu nometnē un pieciem gadiem tiesību atņemšanu. Sodu izcietā un bija izsūtījumā Komi APSR. 1955. gada 23. jūlijā tika atbrīvots un atgriezās Latvijā.

1945. gada 8. maijā no Ventspils ostas jūrā izgāja velkonis "Rota", apkalpe un pasažieri cerēja sasniegt Zviedriju. Kuģi jūrā aizturēja Sarkanās armijas karakuģi un piespieda atgriezties Ventspilī. Pēc vairākiem mēnešiem padomju varas iestādes arestēja daļu apkalpes.

Alfrēds Valdmanis 1945. gadā bija Ventspils ostas velkoņa "Rota" stūrmanis. Kara laikā mācījās Krišjāņa Valdemāra jūrskolā un brauca par matrozi Upju kuģniecībā. 1945. gada 27. jūlijā pēc aresta viņu atbrīvoja, bet 30. septembrī atkal apcietināja. 1946. gada 18. martā Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "sazināšanos kontrrevolucionāros nolūkos ar ārvalsti" piesprieda četrus gadus brīvības atņemšanu un divus gadus tiesību atņemšanu. Ieslodzījumā bija līdz 1949. gada 25. oktobrim.

Kārlis Pauls Lipsbergs bija kuģu mehāniķis. 1933. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. Uz kuģiem par mehāniķi brauca līdz 1941. gada februārim. Kara laikā strādāja Jūrniecības departamentā par vecāko mehāniķi. Kara beigās viņš bija Ventspils ostas velkoņa "Rota" vecākais mehāniķis. Braucienā uz Zviedriju K. Lipsberga nebija uz kuģa. 1945. gadā viņš bija Ventspils ostas flotes priekšnieka vietnieks. 14. decembrī Ventspilī arestēts. 1946. gada 30. jūlijā Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "pretpadomju aģitāciju" piesprieda četrus gadus brīvības atņemšanu un divus gadus tiesību atņemšanu.

Arvids Ludevīks 1945. gada maijā vadīja velkoni "Rota" ar aptuveni 250 bēgļiem no Ventspils uz Zviedriju. Viņš bija pieredzējis jūrniece. 1937. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. 30. gados brauca par stūrmani uz tvaikoniem "Neptuns", "Ramava" un "Kaupo". Kara laikā bija locis Ventspils ostā un velkoņa "Rota" kapteinis. 1945. gada 26. jūnijā arestēts.



1946. gada 18. martā Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls viņam par “sazināšanos kontrrevolucionāros nolūkos ar ārvalsti” piesprieda piecus gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu. Soda izcietā Taišetas nometnē un izsūtījumā. 1954. decembrī viņu atbrīvoja. Atgriezies Latvijā, ilgu laiku bija Ventspils ostas kapteinis.

1945. gada 26. jūnijā arestēja velkoņa “Rota” matrozi Ernestu Kārklīnu. 1941. gadā viņš bija radists uz tvaikoņa “Everonika”. Sākoties PSRS – Vācijas karam, kuģis bija Libekas ostā. Vācieši viņu atbrīvoja no radista amata, turpmāk brauca uz tvaikoņa par matrozi. Novembrī atgriezās Rīgā. Kara laikā strādāja radio darbnīcās. Uz velkoņa “Rota” uzkāpa 1944. gada novembrī. 1946. gada 18. martā Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par “sazināšanos kontrrevolucionāros nolūkos ar ārvalsti” piesprieda trīs gadus labošanas darbu nometnē un divus gadus tiesību atņemšanu.

Viens no Ventspils ostas velkoņa “Rota” pasažieriem, kas 1945. maijā izbrauca uz Zviedriju, bija Roberts Brūvelis. 1911. gadā viņš pabeidza Mangaļu tālbraucēju jūrskolu. 1913. gadā sāka jūrskolotāja gaitas, kļūstot par skolotāju Petrogradas tālbraucēju jūrskolā. No 1918. gada R. Brūvelis bija jūrskolas priekšnieks. Pēc jūrskolas evakuācijas uz Ribinsku viņš strādāja par Ribinskas ūdensceļu transporta tehnikuma priekšnieku. 1921. gadā atgriezās Latvijā un sāka pasniegt P. Dzeņa reālgimnāzijā matemātiku un Krišjāņa Valdemāra jūrskolā jūras astronomiju, signalizāciju un radiotelegrāfiju. Sarakstīja mācību grāmatu “Jūras astronomija. I daļa”. Jūrskolā nostrādāja 24 gadus. Pēc tās slēgšanas 1944. gadā viņu iecēla par deviatoru Ventspils ostas valdē. Pēc velkoņa “Rota” aizturēšanas Baltijas jūrā un atgriešanās ieņēma kuģu vadītāju, mehāniķu un motoristu kursu vadītāja vietu Ventspils ostā. 1945. gada 31. augustā R. Brūveli arestēja. Padomju varas iestādes bija paredzējušas viņu arestēt jau agrāk, 1941. gada 14. jūnijā. R. Brūvelis bija arī kuģniecības sabiedrības “Kaija” valdes loceklis, direktora rīkotāja palīgs. Viņš tika turēts aizdomās par spiegošanu Latvijas valsts labā. 1946. gada 4. aprīlī LPSR Iekšlietu tautas komisariāta karaspēka kara tribunāls par “dalību nelegālā organizācijā (“Latvijas Centrālā savienība”) un bēgšanu uz Zviedriju” piesprieda R. Brūvelim brīvības atņemšanu uz 10 gadiem. Soda izcietā Čeljabinskas apgabalā.

1948. gadā arestēja trīs bijušos tvaikoņa “Gundega” jūrniekus – matrožus Edvīnu Jansonu un Gustavu Šķenderu, kēķa zēnu Vili Ūdentiņu. Viņus apsūdzēja par kuģa sagrābšanu Libekā 1941. gada 22. jūnijā. Tas bija tīrais izdomājums, jo tvaikoni tajā dienā aizturēja vācu iestādes un internēja. E. Jansons turpināja braukt uz kuģiem zem Vācijas karoga. 1943. gadā brīvprātīgi iestājās Latviešu leģionā. Kaujās Kurzemē vairākas reizes tika ievainots. 1945. gada 9. maijā viņu sagūstīja Sarkanās armijas karavīri. Bija filtrācijas nometnē PSRS Tālajos Austrumos, būvēja dzelzceļu Komsomoļska pie Amūras – Sovetskaja Gavaņa. 1946. gada septembrī atgriezās Latvijā. No jauna viņu arestēja 1948. gada 8. oktobrī.



Aleksandrs Strubergs, tālbraucējs kapteinis, locis, 1950. gadi.

V. Ūdentiņš arī turpināja braukt uz kuģiem. 1943. gadā viņu iesauca Latviešu leģionā. Kara beigās nonāca angļu gūstā. 1948. gada pavasarī atgriezās Latvijā. V. Ūdentiņu arestēja 6. oktobrī. G. Šķenderu arestēja 1. decembrī. Visus trīs 1949. gada 11. februārī tiesāja LPSR Iekšlietu ministrijas karaspēka kara tribunāls, kas par “dzimtenes nodevību” piesprieda vienādu soda mēru – 25 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. E. Jansons sodu izcietā Sredņekamskas nometnē Kolimā. 1955. gada 21. oktobrī tika atbrīvots un atgriezās Latvijā. V. Ūdentiņš sodu izcietā Beregovas nometnē Magadanas apgabalā. G. Šķenders bija ieslodzīts Murmanskas apgabalā. 1956. gada 30. maijā viņu atbrīvoja.

Aleksandrs Strubergs bija pieredzējis locis. 1935. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. No 1939. gada strādāja par Rīgas ostas loci. Pēc PSRS – Vācijas kara sākuma turpināja iesākt darbu. 1942. gada 21. decembrī A. Strubergu kopā ar citiem ločiem komandēja uz Gotenhafenu (Gdiņa). Pēc kara palika Polijā un turpināja strādāt par loci Gdaņskas un Gdiņas ostās. Poļu iestādes viņam piešķīra pilsonību. 1949. gada 13. maijā A. Strubergu arestēja poļu varas iestādes un nodeva padomju karaspēkam. Polijas pilsonību viņam atņēma. 25. jūlijā PSRS karaspēka daļas Nr. 14069 kara tribunāls par “dzimtenes nodevību” piesprieda 15 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. Sodū izcietā Vologdas apgabalā. 1955. gada 4. martā viņu atbrīvoja, atgriezās Latvijā. Strādāja par zvejas kuģa kapteini, loci Rīgas jūras zvejas un tirdzniecības ostās.



Jānis Blaumanis strādāja Liepājas ostā. No 1940. gada decembra divus gadus bija velkoņa "Austra" kapteiņa palīgs. No 1942. gada 12. decembra līdz arestam 1945. gada 20. maijā bija Liepājas ostas locis. 1944. gadā pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. 1946. gada 20. februārī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "sadarbību ar vācu iebrucējiem" piesprieda astoņus gadus brīvības atņemšanu un trīs gadus tiesību atņemšanu. Soda izcietā dzelzceļu Taišeta – Bratska un Suhebatara – Ulanbatora (Mongolija) celtniecībā. 1953. gada 9. februārī atbrīvots. 60. gados bija krasta bocmanis Salacgrīvas ostā.

Mārtiņš Innuss no 1941. gada bija Rīgas ostas locis. 1944. gada oktobrī ar kuģi aizbrauca uz Mēmeli (Klaipēda). 1945. gada 3. februārī viņu norīkoja par loci Liepājas ostā. 1945. gada 26. maijā arestēts. M. Innusu tiesāja vienā tiesas prāvā ar J. Blaumani un V. Jurjevu. Spriedums bija septiņi gadi labošanas darbu nometnē un trīs gadi tiesību atņemšana.

1945. gada 26. maijā Liepājā arestēja ostas loci Vladimiru Jurjevu. Viņš bija piedzīvojis 1. pasaules karu, kā velkoņa "Neptuns" stūrmanis nonācis vācu gūstā un Latvijā atgriezies 1918. gada 1. decembrī. Par loci Liepājas ostā iestājās 1941. gadā. Kara laikā vairāk nekā gadu bija locis Gotenhafenā (Gdīņa) ostā. Arestējot izņēma dokumentus, 474 vācu markas, VEF radiouztvērēju un 100 kg cukura (pārsverot izrādījās 85 kg). Tiesāja vienā prāvā ar J. Blaumani un M. Innusu. Piesprieda septiņus gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu.

1945. gada 20. oktobrī Liepājā arestēja ostas loci Pēteri Pāvilu Belliņu-Berliņu. Viņš bija pieredzējis jūrnieks. 1916. gadā evakuācijā Krievijā beidza Liepājas jūrskolu. Piedalījās Latvijas Brīvības cīņās. Ilgu laiku brauca par stūrmani, bet 30. gados bija tvaikoņu "Klints" un "Zenta" kapteinis. Jūrā beidza iet 1934. gadā. Līdz 1940. gadam bija Liepājas kopējās slimnīcas kontrolieris, 15. Liepājas aizsargu pulka jūras divizona 3. rotas stūrmaņu virsnieks. 1942. gada jūnijā iestājās Liepājas loču dienestā. 1946. gada 22. novembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls par "sazināšanos kontrrevolucionāros nolūkos ar ārvalstīm, vāciešu atbalstīšanu, jo iestājies darbā Liepājas jūras ostā", piesprieda septiņus gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu.

1945. gadā padomju varas iestādes izskatīja organizācijas "Latvijas sargi" lietu. Tā bija dibināta kara laikā ar mērķi atjaunot Latvijas valsti. Padomju varas iestādes pret nelegālo organizāciju vērsās tūlīt pēc okupācijas atjaunošanas. Tiesas procesā bija 49 apsūdzētie. No 1943. gada novembra organizācijas biedrs bija Leonīds Āboliņš. 30. gados viņš sāka iet jūrā. 1942. gadā pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 1944. gada 10. oktobrī viņu iesauca Sarkanajā armijā. 1945. gada 10. februārī arestēts. 3. augustā LPSR Iekšlietu tautas komisariāta karaspēka kara tribunāls par "dalību nelegālā organizācijā ("Latvijas sargi")" piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. L. Āboliņš mira 1954. gada 12. augustā Noriļskas nometnē.



Otrs apsūdzētais jūrniece šajā lietā bija Oskars Rodiņš. Viņš 1913. gadā beidza Ventspils jūrskolu. Pēc gada, sākoties 1. pasaules karam, O. Rodiņu iesauca 1. Baltijas flotes ekipāžā. Beidza zemūdeņu virsnieku kursu un no 1916. gada decembra bija zemūdeņu divizionā virsnieks. 1918. gada aprīlī viņu no Krievijas kara flotes atvaļināja. 1919. gadā iestājās Latvijas armijā. Bija Latvijas kara flotes zemūdenes "Spīdola" pirmais komandieris (1926–1937) un Zemūdeņu divizionā komandieris (1929–1937). 1937. gadā no armijas atvaļināts. Aresta laikā 1945. gada 6. janvārī bija fabrikas "Parīzes komūna" noliktavas pārzinis. Tribunāls atzina, ka organizācijā "Latvijas sargi" O. Rodiņš nav bijis, bet zinājis par tās pastāvēšanu. Kara tribunāls 3. augustā piesprieda viņam septiņus gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu. O. Rodiņš mira 1955. gada 29. septembrī nometnē Karagandas apgabalā.

Raksts ir par latviešu jūrnikiem, kas cieta no padomju varas represijām. Tās sākās uzreiz pēc Latvijas okupācijas, turpinājās kara laikā un arī pēc kara. Latvijas valsts arhīvā glabājas vairāki simti lietu, kas sniedz ziņas, kā tika arestēti un notiesāti daudzi latviešu jūrniece. Šis raksts nav par visiem represētajiem, tas tikai iezīmē padomju varas represijas. Atjaunotajā Latvijas Republikā represētos jūrniecekus rehabilitēja.■

A. Mīklāvs



NO JĀŅA JUNGAS ATMIŅĀM PAR TVAIKONI "EVERTONS"

Tvaikonis "Evertons" (bruto tilpība 4101 reģ. tonna, būvēts 1919. gadā), kas piederēja Friča Grauda rēderejai, Latvijas tirdzniecības flotē ienāca 1936. gadā, un tā kapteiņi ir bijuši Alfrēds Roberts Kiršfelds, Kārlis Ķerpe un Kārlis Kirmuška.

Kad 1940. gada jūnijā Padomju Savienība okupēja Latviju, tās tirdzniecības kuģu flotei pavēlēja pāriet PSRS pakļautībā. Pēc Padomju Latvijas valdības rīkojuma arī tvaikonis "Evertons" 1940. gada 21. novembrī nonāca nacionalizēto kuģu sarakstā. No 1941. gada 22. februāra līdz 20. jūnijam uz tā par praktikantu strādāja Jānis Junga, kurš 1941. gada 17. jūnijā ceļā no Dancigas (tag. Gdaņska) uz Ļeņingradu (tag. Sanktpēterburga) saslima un tika ievietots Ļeņingradas slimnīcā.

Ikviena jūrniece glabā atmiņas par savām jūrnieka gaitām, arī Jānis Junga, kurš piedzīvojis dažādus laikus – jūrskolnieka gaitas Latvijas neatkarības gados, svešas varas, okupāciju maiņas, karu. Mūža nogalē savas atmiņas, kas dokumentētas daudzās mašīnraksta lapās, viņš nodeva muzejam. Līdzās atmiņu stāstiem pielikumā ir dokumentēti tvaikoņa "Evertons" kapteiņa norēķini – komandas locekļu vārdi, ieņemamie amati un atalgojums.

Atmiņu pierakstos izmantoti arī fragmenti no publikācijām tā laika Rīgas presē. Par vēsturiskiem notikumiem padomju varas gados un par to, kas norisinājās uz nacionalizētajiem kuģiem, tai skaitā uz tvaikoņa "Evertons", ir stāstīts arī krājumā "Pierakstīšanās osta – Rīga" (1961. g.). Krājuma sastādītājs ir J. Skolis, kuģu vadītājs, vēsturnieks un muzeja darbinieks.

Pirms kuģis "Evertons" ar kravu devās ārzemju braucienā, laikraksts "Cīņa" 1941. gada 12. aprīlī vēstīja, kā Padomju Latvijas valdība veic revolucionāras pārmaiņas transporta darbā. Rakstā "Evertons" gatavs doties jūrā" bija uzteikta tvaikoņa mašīnu komanda, kas vecākā mehāniķa Ļikifora Suprunoviča vadībā pašu spēkiem izremontēja galveno dzinēju un kuģa mehānismus, ietaupot valstij 100 000 rubļu. "Darbs ritēja pēc grafika. Pirmajās desmit dienās plāns kā mašīnu, tā klāja posmā veikts ar uzviju. Gatavojoties pirmajai sociālistiskajai navigācijai, kuģa kolektīvs pašu spēkiem kuģi saremontēja un uzposa. III mehāniķis biedrs Augusts Reinfelds izpildījis lielāku skaitu virpošanas darbu, bet kopā ar biedru Jāni Jungu veicis vēja mašīnas, stūres mašīnas, cirkulācijas sūkņa dzinēju kapitālremontus un citus sīkus darbus. II mehāniķis biedrs Verners Trede un vecākais mašīnists (dunkmanis) Vladislavs Gribovskis pagatavojuši augstspiediena cilindra metāla blīvi un uzbūvējuši pirti komandas vajadzībām.



Pārējie mašīnu posma ļaudis biedri Jēkabs Smilgainis, Alfreds Apškalējs, Vladimirs Briks, Kārlis Jurēvics, Aleksandrs Ozoliņš u.c. iztirījuši un pārkrāsojuši katlu telpas. Visi darbi veikti vecākā mehāniķa Ņikifora Suprunoviča un I stūrmaņa Kārļa Ķirmuškas vadībā,” rakstīja “Cīņa”.

Ar šo notikumu arī sākas Jāņa Jungas atmiņu stāsti, kad viņš, jauneklis bez pieredzes, pagājušā gadsimta četrdesmitajos gados nedroši uzkāpa uz paša modernākā kuģa, kas vēl pavisam nesen bija piederējis Grauda rēderejai, bet nu bija nacionalizēts, lai 1941. gada 21. februārī ar to dotos ceļā uz Dancigu un pēc tam uz Ļeņingradu.

Savās atmiņās viņš raksta: “Esmu pieņemts darbā uz kārtīga kuģa. “Evertonu” ieraugu no tālienes. Kuģa baltā virsbūve spilgti izcēlās pāri Rīgas eksportostā stāvošajiem vagoniem. Balti krāsotais kuģis stāvēja pie saldētavas. Kad uzgāju uz kuģa, pa priekšējā klāja labo pusi aizgāju uz kuģa priekšgalu un sameklēju kreisā borta pusē izvietoto “dūmrunču” un “ragaču” kubriku (jūrnieku žargonā kurinātāju un matrožu dzīvojamā telpa) – lielu un gaišu. Sešas kojas bija gar borta sienu. Divas pie šķērssienas un divas pie ieejas durvīm gar gala sienu. No kurinātāju, matrožu klāja komandas telpām bija tieša ieeja pirti. Neaizņemtas bija divas apakšējās kojas, vienā no tām noliku savas mantas. Jūras maiss man bija lepns – tīra brezenta. Šņores caurumi spīdēja pa gabalu, jo bija armēti ar misiņa riņķiem. Sasienamā šnore paša vīta no tīra lina. Uz kuģa bija liela ēdamtelpa. Pie labās borta sienas novietota ģitāra un citi mūzikas instrumenti. Uz galda patafons un plates. Telpas stūrī novietots biljarda galds, pusducis kiju, kauliņi un kārba ar talku.”

Uz tvaikoņiem Jānis Junga nebija braucis, tāpēc vajadzēja iepazīties ar tvaika katliem un tvaika mašīnām.

“Zem nepārtrauktā klāja bija telpas kravai un dzinējam – tumšas, rūsainas un neomulīgas. Mašīnu telpa bija nodalīta no katlu telpas ar starpsienu mašīnu aizsardzībai no putekļiem, kas radās katlu telpā, kur atradās galvenie katli. Katliem sānos atradās sānu ogļu bunkuri. Starp ogļu bunkuru un katlu atradās eja no mašīnu telpas katlu telpā. Bunkurus iekšpusē norobežoja no katlu telpas gareniska starpsiena, kurā bija nolaižamas durvis bunkuru noslēgšanai. Kuģu bunkuriem bija iebūvējama grīda, lai varētu ieģrābt ar lāpstu ogles. Ogļu iekraušanu izdarīja parasti caur klāju, kurā atradās lūkas, līdzīgas kravas lūkām. Bunkuru vēdināšana notika caur ventilatoriem vai lūkām. Lūkas bija apaļas, virs tām bija ciešs vāks un zem viņa vēl otrs caurumots. Ogles katlu telpā saņēma caur durvīm bunkuru starpsienā.”

Vecākais mehāniķis Ņikifors Suprunovičs norīkoja Jāni Jungu trešā mehāniķa Augusta Reinfelda maiņā, ar kuru kopā bija mācījies jūrskolā. Darbā apgūdam jūrnieka amata noslēpumus, Junga drīz kļuva par vienu no labākajiem tvaikoņa kurinātājiem.

Pēc dažām dienām beidzās kuģa iekraušana, un “Evertons” pārbrauca pie AB dambja, jo kuģa komandai bija jāiekrauj arī cita krava. Kuģu pārbraukšana bija



Tvaikonis "Evertons", 40. gadi.

sarežģīta, jo ledlaužu "Lāčplēsis" un "Mednis" salauztie ledus gabali Rīgas ostā naktī bija sasaluši lielos klučos, tāpēc tvaikoņa izbraukšana aizkavējās.

18. 04. 1941

"Ar velkoņa palīdzību apgrieza kuģa priekšgalu pa straumi. Tvaikonis "Evertons" izbrauca no Rīgas ostas un devās ceļā uz Dancigu. Laiks bija apmācies, ziemeļrietumu vējš bija sadzinis ledus krājumus no Baltijas jūras lībiešu jūras šaurumā. Līdz pievakarei kuģis netika uz priekšu, dreifēja un vakarā brauca mājās. I stūrmanis Kārlis Ķirmuška ar kolēģiem sameklēja rezerves troses, ar ko papildus varētu nostiprināt kuģi pie krasta. Neviens no komandas nezināja, kad beigsies kuģa dīkstāve.

Vakarā sākās jūras vakts uz klāja, un dežūra beidzās rīta pusē. Pievakarē apkalpes vīri saņēma algu 144 rubļi un 35 kapeikas."

30. 04. – 01. 05. 1941

"Jūrā aizpeldēja beidzamie ledus gabali. Vēlākais parīt būs jāsaka Rīgai ar dievas. Dzestra zemes un jūras smarža, pavasarīgs gaiss, maigi saules stari, kas jaucās gaisā – tāds bija ilgi gaidītais pavasaris, ko sajūtām ar savām maņām. Rīgas ostā bija noenkurojušies daudz kuģu. Ostmalā svētku kolonnās sastājušies jūrniki. Spēlēja orķestris, un visa ļaužu masa virzījās pāri Pontonu tiltam uz Uzvaras laukumu, kur notika svētku parāde. Rīgā tika slavēti padomju svētki 1. Maijs."

02. 05. 1941

"Kuģis "Evertons" atstāja Eksportostas krastu, lai dotos ceļā uz Dancigu. No jūras pūta ass ziemeļvējš. Tvaikoņa vadība bija uzticēta kapteinim Kārlim Ķerpem.



Dienā klāja komandas vīriem darbs bija ļoti smags. Savukārt stūrmaņiem un kapteiņiem smaga atbildības nasta.

Mašīnu komanda, ko vadīja vecākais mehāniķis, apkalpoja kuģa mehānismus. Visas ierīces un mērīšanas aparāti bija priekšzīmīgā kārtībā. Kuģa mehāniķis Verners Trēde iepazīstināja ar Londonā (*Company Ltd London*) izgatavotu niķelētu kuģu indikatoru, jo līdz šim uz kuģiem lietoja indikatorus, kas izgatavoti Vācijā. Abi ar Verneru Trēdi nostrādājām trīs stundas, kamēr uzņēmām tvaikoņa pus gaitas, gan pilnas gaitas diagrammas visos trijos cilindros, lai pēc tam aprēķinātu mašīnas inducēto jaudu.

Bunkurā atradās strādnieki, kas krāva ogles ķerrās, lai tās vestu kurtuvēm. Ogļu pienesums bija jānodrošina nepārtraukti.

Intensīvi kurinot, bija nokurinātas labās ogles un tagad kurināja ar antracīta oglēm, kas sajauktas ar smiltīm. Maisījumam degot, radās šķidri sārņi, kas aizlēja ārdū spraugas un neļāva gaisam piekļūt degšanas zonai. Vilkmes ventilators strādāja ar pilnu jaudu, bet kurtuvē nebija vilkmes, ne liesmas, ne siltuma. Šādas ogles saturēja sēru, un kvēlojošos sārņus atdzesējot ar ūdeni, radās gāzes, no kurām stipri asaroja acis. Visu vakts laiku nepārtraukti jāraud un jāklepo. Ar sviedru un ogļu putekļu maisījumu bijām nosmērējušies līdz jostas vietai. Darbs veselībai par labu nenāca.”

04. 05. 1941

“Svētdien agri no rīta tvaikonis iebruca Dancigā. Ostas saimnieki kuģi novietoja netālu no jūras pie Vislas kreisā krasta. Blakus kuģu stāvvietai bija vairākas dzelzceļa sliežu līnijas un liela, ar drāšu pinuma sētu nožogota noliktava. Sētas iekšpusē pie vārtiem bija sarga būda, kuras priekšā stāvēja pelēkā mundierī sargs ar šauteni. Pirmie uz kuģa ieradās robežapsardze un muitas pārvalde. Kuģa stūrmanis nostādīja komandu ierindā, un robežapsardzes virsnieks un muitas pārvaldes pārstāvis izsauca pēc saraksta komandas vīrus uz muitas pārbaudi. Pēc muitas pārbaudes vācu muitnieki ieradās kubrikā, lai uzsmēķētu un parunātos. Mūsu vīri pacienāja viņus ar “Belomorkanal”.

Jau pirms iebrukšanas ostā matroži veica visus sagatavošanas pasākumus kuģa ātrākai izkraušanai. Bija jāpārpako priekšējai vinčai tvaika mašīnas virzuļu kātu blīvslēgi. Pēc iebrukšanas ostā neviens no kravas saņēmējiem uz kuģa neieradās.”

05. 05. 1941

“Nākošā rītā tika padoti trīs vagoni un pēcpusdienā piekrautus ar kokvilnu “čukbānītis” tos aizvilka. Piektdienas vakarā kuģis beidzot bija izlādēts. Pēc darba kapteinis algu maksāja vācu reihsmarkās. Nākošā dienā apkalpes vīri gāja apskatīt Dancigu – senu Hanzas pilsētu Polijas ziemeļos netālu no Vislas ietekas Baltijas jūrā. Pilsētas centrā bija 15. gs. sākumā uzbūvētas noliktavas un tirgotāju nami, žilbinoši tīras, bet patukšas ielas un veikali. Ārzemju ostās komandai krastā bija jāiet ne mazāk kā trijiem cilvēkiem ar no “augšas” nozīmētu vecāko. Par personīgo drošību vācu ostās nebija jābaidās.



Vairāk kā divas nedēļas kuģis dabūja uzturēties Dancigā. Mašintelpā nebija ko darīt. Zem spiediena turējām tikai vienu katlu, pie kura pēc kārtas dežūrējām.

Kapteinis vairākas dienas brauca uz Gotenhāfenu (tag. Gdīņa) kārtot kravas lietas. Mūsu "Evertonam" būs jāved uz Ļeņingradu ogles. Vakarā sākās jūras vaktis. Sestdienas rītā kuģis loču vadībā izbrauca no Dancigas un jau pirms pusdienām ie brauca Gotenhāfenā pie ogļu iekraušanas estakādēm, kur gaidīja ogļu ešalons un transportieri. Gotenhāfenā komandu krastā nelaida, jo tā bija kara osta, pilna ar mīnu kuģiem un ātrgaitas kreiseriem."

19. 05. 1941

"Nepagāja ne stunda no pietauvošanās brīža, kad rūmēs sāka plūst ogles. Bocmaņu komanda ogļu uzņemšanai bija sagatavojusi pakalējo klāju – bortu ūdens noplūdes atverēm aizlikuši priekšā smalkus režģus. Uzbēra 2 – 3 vagonus ogļu. Kuģi pārvietoja dažus simtus metrus uz priekšu zem ceļamkrāniem. Kurinātāji atvēra abas bunkuru lūkas – lūkas ogļu iebēršanai. Darbs bez aizķeršanās turpinājās līdz pievakarei. Beidzot kuģis bija piebērts. Kajišu sienas un tur atrodošās lietas bija pārklātas ar biezu putekļu kārtu. Ogles bija no Silēzijas. Kad kuģis bija piekrauts, gaidījām attiecīgos ierēdņus kuģa apskatei un loci. Iesākās parastā muitas formalitāšu kārtošana, kas bija uzticēta diviem labsirdīgiem vāciešiem. Beidzot mūsu kuģis piebērts, un "Evertons" loču vadībā atstāja ostu un traucās uz priekšu tālāk jūrā."

24. 05. 1941

"Sestdienas rītā kuģis ie brauca Ļeņingradas ogļu ostā. Robežsargu pārbaude noritēja bez starpgadījumiem. Muitnieki sarunās ar komandu neielaidās. Krāvēju brigāde veica izkraušanas darbus 5–6 dienas divās mainās. Mehanizācijas līmenis bija tāds pats kā Rīgā pie AB dambja. Ogļu lādētāji strādāja arī svētdienā, jo priekšniecības rīkojums bija forsēt izkraušanas darbus. Tas nozīmēja, ka vismaz viens katls bija jātur zem pilna tvaika spiediena. Kad izkraušanas darbi bija pabeigti, vajadzēja slaucīt un tīrīt rūmes, jo būs jāved uz Dancigu kvieši. Kurinātāji nostrādāja 28 stundas bez pārtraukuma. Kapteinis Kārlis Ķerpe izmaksāja darba algu 582 rubļus 58 kapeikas. Pirmie un otrie Vasaras svētki "Evertons" komandai pagāja Ļeņingradā. No sardzes brīvajā laikā matroži atpūtās. Pēc kuģa izkraušanas darbiem apkalpes vīri devās uz pilsētu. Vasilija sala, Ņeva, Admirālītātes ēka, Īzaka katedrāle bija galvenie apskates objekti pēc darba kopā ar pārējiem biedriem Vasaras svētkos Ļeņingradā. Ejot pa centra lieliskajām, asfaltētajām ielām ar daudzajām skaistajām vēsturiskajām celtnēm, viss bija tikai jāapbrīno. Vakarā atgriežoties uz kuģa, pēc vakariņām visi kurinātāji, izņemot vienu brīvprātīgo, kas uzņēmās dežūru, atzīmēja Vasaras svētkus. Atkal bija vakts uz tilta. Dežūrējot nakts pagāja mierīgi."

04. 06. 1941

"Mūsu kuģi pabeidza piebērt, un mēs nekavējoši atstājām Ļeņingradas ostu, lai izdotu kviešu kravu. Dancigā izkraušanas darbi ritēja rosīgi un parastā gaitā.



Kapteinis izdeva rīkojumu vēl dažas dienas uzturēties Dancigā, jo atpakaļceļam nebija kravas. Pēc pusdienām Reinfelds un Trēde lika "nopūst" labā borta katlu (izlaist no katla zem spiediena ūdeni), lai pa nakti tas atdziest."

13. 06. 1941

"Pēcpusdienā pie kapteiņa saņēmām algu 14 vācu reihsmarkas. Bija domāts vēl četras dienas kuģim uzturēties Dancigā, jo atpakaļceļam tam nebija kravas. Taču kapteinis saņēma telegrammu no Latvijas Valsts jūras kuģniecības ar ziņu, ka vēlākais no rīta jābrauc balastā uz Ļeņingradu. Tika dota pavēle kurinātājiem dežūru katlā pacelt tvaiku, lai klāja matroži varētu darbināt vinčas un sakārtot kuģi braucienam. Pēc pusdienām sākām darbus. Klāja komanda bija sadalīta divās sardzēs, kas mainījās ik pēc četrām stundām. Tādējādi stūrmaņi un matroži strādāja pa 12 stundām diennakti."

Klāja komandas ierindas matrožu darbs nebija iedomājams bez āmura un skrāpja, ar kuriem attīrīja rūsu, arī bez sukas, lupatas, spaiņa, lāpstas, ķerras un krukļa.

Par savu darba uzdevumu Jānis Junga rakstīja: "Esmu ielīdis katlā, bija jāiztīra un jāizklapē katlakmenis, lai nebūtu šķidruma sūce plāksņu salaiduma vietās. Katlakmeni klapējām pie elektriskā apgaismojuma, jo šādām vajadzībām bija speciālas pārnēsājamās lampas ar mitrumdrošu armatūru. Katra dūmcaurule bija jāapslauka, cauruļu starpas jāiztīra no sabirušajām katlakmens lauskām, jānotīra rievotās kurtuvju virsmas. Pēc tam izsmēlām katla dibenā palikušo ūdeni un dūņas. Kad darbs bija pabeigts, vēl jāpārbauda manometru. Visās trijās kurtuvēs bija vienmērīga liesma. Dežūru katlā un maģistrālajā tvaika vadā spiediens kāpa. Katla maģistrālais ventilis nebija pieslēpēts, tāpēc tvaiku spiedienam ceļoties krasi izmainījās temperatūra. Ap pusdienas laiku katls bija tīrs un cinka plates saliktas savās vietās. Visi lūku vāki ielikti."

14. 06. 1941

No rīta klāja vīri atraisīja piesienamās tauvas, un kuģis atstāja Dancigu. Ceļā uz Ļeņingradu Jānis Junga saslima ar augstu temperatūru, un, kuģim pietauvojoties ostā, viņu uz nestuvēm nogādāja Ļeņingradas Čudnovska vārdā nosauktajā baseina klīniskajā slimnīcā Nr.1.

Tvaikoni "Evertons" 1941. gada 22. jūnijā arestēja vācu traleris M-23 un ieveda Štetīnē. Jūrnieka pasi Jānim Jungam atņēma 1941. gada 10. jūlijā.■

I. Kārklīņa



LATVIEŠU JŪRNICĪBA TRIMDĀ: IESKATS KĀDĀ RETI ŠKIRSTĪTĀ JŪRLIETU VĒSTURES LĀPPUSĒ

**Neviens Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas lasītājs, jādūmā, ne-
šaubīsies, ka Latvijas un latviešu jūrnieceības vēstures ritējums at-
stājis spožas un saistošas lappuses mūsu valsts un nācijas vēsturē.
Protams, šī lauka izpētē, tāpat kā vēstures pētnieceībā kopumā, ne-
trūkst baltu plankumu – tematu, kuru izpētes līmenis tuvojās nul-
lei. Tāds temats lielā mērā ir latviešu trimdas jūrnieceība jeb latviešu
jūrnieceība Rietumos Otrā pasaules kara gados, Latvijas okupācijas
un Aukstā kara laikā, ko, runājot par “brīvajā pasaulē” – pēckara
pasaules daļā, kas atradās ārpus Padomju Savienības un citām ko-
munistiskām vai sociālistiskām valstīm, kā arī šo valstu ietekmes –
izkaisītajiem latviešiem un viņu organizatoriskajām struktūrām,
devējam par trimdas periodu un trimdas apstākļiem.**

VĒSTURES DRUVAS KOPĒJI

Mūsu rīcībā šobrīd vēl nav izvēsta pētījuma par latviešu trimdas jūrnieceības
likteņstāstu, un nākotnes uzdevums būtu tādu radīt, tomēr būtu netaisni apgal-
vot, ka šīs jomas izpētē līdz šim nekas nav paveikts. Kā izejas punkts interesei
par latviešu trimdas jūrnieceību var kalpot pašu trimdinieku veikums, un te pirm-
kārt jāatzīmē ievērojamā tiesību vēstures speciālista Kārļa Kļaviņa salīdzinoši
nelielais, bet ārkārtīgi saturīgais raksts “Latvijas kuģu likteņi” Austrālijā izdotā
zinātnisko rakstu krājuma “Archivs” XI sējumā (1971. g.). Autors izstaigā ceļus,
pa kādiem pasaulē izklīduši Latvijas kuģi un to komandas, atgādinot par abās
“dzelzs priekš kara” pusēs palikušajiem kuģiem un kuģiniekiem, par tiem dažiem
uzņēmīgajiem latviešiem un *de facto* nokautās brīvvalsts diplomātiskajiem
darbiniekiem (īpaši Latvijas Republikas sūtni un ģenerālkonsulu ASV Alfrēdu
Bīlmani), kas aizvien centās saglabāt kaut simbolisku – parasti arī politisku un
ekonomisku – Latvijas kuģu saikni ar mūsu valstiskumu.

Bez Kārļa Kļaviņa “brīvajā pasaulē” pēc Otrā pasaules kara Latvijas un latviešu
jūrnieceības pēckara vēstures izpētei pievērsušies arī citi pētnieki – vācu jūrniecei-
bas vēsturnieks Heincs fon Bassi (vairāk gan pētīja agrākus laikmetus), latviešu
entuziasti Arvalds Kalniņš, Arvids Kārklis un citi. Savā “Latvju enciklopēdijā”
(Stokholma, 1950.–1955. g.) samērā daudz ziņu par Latvijas flotes un jūrnieceku
likteņiem iekļāvis tās redaktors Arveds Švābe, vēlāk līdzīgi rīkojās arī otrās “Lat-
vju enciklopēdijas” (Rokvila, ASV, 1983.–1990. g., vēlāks papildsējums – 2006. g.)



redaktors Edgars Andersons. Tomēr K. Kļaviņš ar savu lielisko rakstu ir un paliek vienīgais trimdā, kas šo tematu spējis pasniegt visaptveroši un konceptuāli, nepaliekot atsevišķu vēsturisku faktu virknētāja un kolekcionāra līmenī, bet sniedzot stāstu. Turklāt latviešu trimdas jurniecības jautājumi vienmēr atradušies K. Kļaviņa pētnieciskās un profesionālās (jurista) darbības – līdzdalība daudzās ar kuģu mantinieku ipašumtiesībām saistītās tiesas prāvās – priekšplānā, kamēr pārējie latviešu un Latvijas jurniecības likteņgaitas apzinājuši plašākā laika tvērumā, sākot ar pirmsākumiem (vismaz latviešu nacionālās kuģniecības aizsākumiem 19. gadsimtā), bet 20. gadsimta vidū – otrajai pusei pievērsušies vien garāmejojot, citu tematu vidū, neizdalot to atsevišķās apcerēs.

Savu dālderī mūsu temata izpētes kontā iemaksājuši arī Latvijas pētnieciskie spēki. Piemēram, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas pētnieku un vēsturnieku raksti Latvijas jurniecības gadagrāmatās: Ilzes Bernsones raksti par trimdas materiālu ienākšanu nodaļas krājumā, Arvja Popes apstrādātās pasaulē aizrauto jūrnieku atmiņu epizodes vai Ginta Šimaņa sagatavotā lielā trimdinieka tāljūras kapteiņa Imanta Baloža atmiņu publikācija – tie ir daži, varbūt paši uzskatāmākie piemēri.

Ne mazāk nozīmīgi ir trimdas jurniecībai pilnīgi vai daļēji veltītie šķirkļi enciklopēdijā “Latvijas jurniecības vēsture” (I–II, 1998.–2003. g., galvenā redaktore I. Bernsone), kuros atradīsim gan trimdā nonākušo kuģu, gan jūrnieku biogrāfijas. Uzziņu dod vēl kāds muzejnieku garabērns – “Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940–1945” (1994. g.), kas sniedz akadēmisku un zinātniski fundamentālu pamatu latviešu trimdas jurniecības temata tālākai izpētei. Tās autori Ilze Bernsone, Edgars Blūmfelds un Aigars Miklāvs izseko tiem dramatiskajiem notikumiem, kas dzemdināja trimdas fenomenu, kara viesuļos aizraujot svešumā redzamu daļu Latvijas jurniecības nozares – vienu no pašiem nozīmīgākajiem uzplaukušās brīvvalsts tautsaimniecības novadiem.

Latvijas pētnieku devumu skicējot, jāpiemin arī Latvijas Okupācijas muzeja vēsturnieka un vēstures doktora Ulda Neiburga raksts “Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs” žurnālā “Mājas Viesis”.

Tomēr, neraugoties uz minētajiem pētījumiem un apkopojumiem, trimdas jurniecības temats vēl ne reizi nav tverts kā patstāvīgs veselums – tā, cik zināms, tas nav ticis nedz nodēvēts, nedz pētīts –, un šī temata ietvaros aplūkotās parādības – vai tie būtu Rietumos palikušie Latvijas tvaikoņi, vai arī tālās jūrās zem svešu valstu karogiem braucošie kuģinieki – visos minētajos un arī citos man zināmajos redzamākajos pētījumos pieminētas garāmejojot, citā kontekstā.

Runājot par šiem kontekstiem, saskatāmi divi – pirmkārt, Otrās pasaules karš un tā atstātās sekas uz Latvijas Republikas kuģniecību, otrkārt, Latvijas kuģu un kuģinieku likteņi kā tādi, atsevišķi neizdalot to jurniecības nozares daļu, kas palika ārpus okupētās Latvijas un Padomju Savienības un kuras darbinieki (gana kupls skaits) nenonāca padomju lēģeros.



DAŽAS PAGĀTNES LAPPUSES PĀRLAPOJOT

Kā par Otrā pasaules kara gadiem raksta vēsturnieks Uldis Neiburgs, “latviešu jūrniekiem nebija pieņemama ne Padomju Savienības, ne nacionālsociālistiskās Vācijas īstenotā Latvijas okupācija, un viņi, ar nedaudziem izņēmumiem, palika savas dzimtenes Latvijas patrioti, par spīti tam, ka nonāca dažādās pasaules jūrās un okeānos savstarpēji karojošu valstu – PSRS, Vācijas un Rietumu sabiedroto – pakļautībā”. Un patiesi, retais “brīvās pasaules” ūdeņos peldoša kuģa kapteinis rīkojās līdzīgi motorkuģa “Hercogs Jēkabs” kapteinim Hugo Miķelsonam, kurš, akli paklausot okupētās Latvijas marionešu valdības rīkojumam, taisnā ceļā devās uz Padomju Savienības ostu. Vai nu nacionālo jūtu apdvesti, vai varbūt mazliet bīdamies par kādām iespējamām represijām, vai vismaz nezināmo jaunas varas apstākļos, teju visi pārējie latviešu kuģinieki bija vienprātis, ka Latvijas kuģi nedrīkst nonākt zem okupācija varas karoga. Domājams, izņemot teikto, kas raksturo tieši karalaika apstākļus, citētos U. Neiburga vārdus idejiskā ziņā varam attiecināt arī uz tālāko trimdas periodu.

Visīsākais rādās trimdā nonākušās Latvijas flotes daļas mūžs. Ja latviešu cilmes jūrnieki pasaules jūrās kuģoja vēl garas desmitgades un latviskās jūrniecības tradīcijas kaut apziņas līmenī vēl ilgstoši kopa sabiedriskie aktīvistu, tad flotes liktenslīnija sāka pamazām aprauties jau 1948. gadā – vien dažus gadus pēc “īsta” trimdas stāvokļa iestāšanās, kad Biskajas līcī nogrima “Ķegums” – pēdējais kuģis ar Latvijas karogu mastā. Pēckara gados nemitīgi turpinājās bijušo Latvijas tvaikoņu dabiskā novecošana un sagriešana lūžņos, ko, protams, veicināja arī kara cirstās brūces; daudzi no tiem jūrās neturpināja braukt ilgāk par 10–15 gadiem, bet līdz pat 1968. gadam, pārdēvēts par “Sendye”, jūrā vilņus šķēla bijušais Grauda tvaikonis “Everards” – tagad jau zem Spānijas karoga. Šā kuģa mūža izskaņu tad arī varam uzskatīt par pilnīgu noslēgumu Latvijas kuģu sāgai “brīvās pasaules” ūdeņos. Padomju Savienība šai ziņā trimdu mazliet pārspēj – pēdējais šaipus “dzelzs priekškara” palikušais starpkaru Latvijas flotes pārstāvis motorkuģis “Hercogs Jēkabs” (“Sovetskaya Latvia”) savu eksistenci noslēdza 1973. gadā.

1940. gada sākumā Latvijas Republikas tirdzniecības flotē bija 103 kuģi, no kuriem karu pārcieta salīdzinoši niecīga daļa, bet vēl niecīgāka bija tā daļa, kas ne tikai pārcieta kara viesuļus, bet arī izvairījās no nokļūšanas Padomju Savienības kontrolē – tādu bija mazliet vairāk nekā 12% no Latvijas tirdzniecības flotes kara sākumā. 1940. gadā Padomju Savienība paspēja nacionalizēt un Vācijas – Padomju Savienības kara sākumā sagrābt 59 Latvijas tirdzniecības flotes kuģus; pārējie īsāku vai garāku laiku turpināja peldēt pasaules jūrās, vairumam aizejot bojā karadarbības bangās. Jau kara laikā kuģi nonāca dažādu valstu rīcībā – visvairāk tika Vācijai, Padomju Savienībai, ASV un Lielbritānijai, savukārt pēc kara “brīvajā pasaulē” nonākušie Latvijas kuģi peldējuši ar Lielbritānijas, Somijas, Hondurasas, Kostarikas, Etiopijas un Spānijas karogiem. Pavisam



Kuģīpašnieka Vilņa Friča Grauda kompānijas tvaikonis "Evertons" ar Hondurasas karogu mastā. 1949. gads, Ņūorleānas osta ASV.

niecīga daļa "brīvajā pasaulē" palikušo kuģu atkal nonāca latviešu īpašumā: vai nu kuģi bija gājuši bojā, vai arī, kā Lielbritānijas gadījumā, tos pārņēma attiecīgās mītnes zemes valdība, likumīgajiem īpašniekiem izmaksājot pilnas vai daļējas kompensācijas. 1946. gadā trīs slavenā starpkaru Latvijas rēdera Friča Grauda kuģus – tvaikoņus "Everagra", "Evertons" un "Ķegums" – izdevās atgūt viņa vecākajam dēlam Vilnim Fricim Graudam ASV, kurš kopā ar tuviniekiem Ņujorkā izveidoja rēdereju "F. V. Grauds Shipping Company"; Graudu ģimene saņēma arī daļēju kompensāciju par vairākiem ASV dienestā braukušajiem un Vācijas nogremdētajiem kuģiem. Diemžēl daudzējādā ziņā skarbā pēckara realitāte latviešu kuģīpašniekiem zelta kalnus nesniedza – viņi no šīs spēles jau bija izslēgti, augot citu, lielāku spēlētāju ietekmei. Tā, piepulcējot klāt vēl divus citus kuģus, V. F. Grauda kompānija izdzīvoja vien pāris desmitgades un 60. gados tika slēgta.

Vairāk neatbildētu jautājumu saistās ar trimdā devušos latviešu jūrnieku sastāvu. Cik liels bija trimdā palikušo jūrnieku skaits un īpatsvars visu Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģotāju pulkā 1940. gada janvārī? Cik un kādi no svešumā aizrautajiem un palikušajiem jūrniekiem turpināja darboties savā nozarē, bet cik no viņiem bija spiesti pārkvalificēties un ieņemt citus amatus, darboties citās darba vietās (kādās?)? Cik un kādi jūrnieki atgriezās okupētajā Latvijā un kāpēc atgriezās? Tie visi ir pētāmi jautājumi, kuru izpēti virzību lielā mērā diktēs pieejamo vēstures avotu klāsts, un šis pētniecības ceļš staigājams,



1946. gadā Flensburgas jūrskolai tika nodots bijušās vācu jūrskolas nams.

Attēlā – kāds nezināms jūrniece uz nama fona 1946.–1949. gadā.

pilnībā neapejot arī statistiku par vācu armijā iesauktajiem, kā arī padomju represijās cietušajiem latviešu jūrnikiem.

Nonākuši trimdā, latviešu jūrniece gan cieši sadarbojās ar Latvijas Republikas diplomātiskajām pārstāvniecībām, gan veidoja paši savas organizatoriskās



Flensburgas jūrskolas izlaiduma aktā, priekšplānā no kreisās mācībspēki tālējūras kapteinis Georgs Nīmanis, kuģu būves inženieris Artūrs Vējiņš un tālējūras kapteinis Voldemārs Orle. 1948. gada 8. maijs.



Flensburgas jūrskolas izlaidums 1948. gada 8. maijā – absolventi un mācībspēki.

struktūras, iesaistījās kā savas mītnes zemes, tā tautiešu profesionālajā un sabiedriskajā dzīvē. Viena no pirmajām latviešu jūrnieku organizētajām struktūrām trimdā bija baltiešu jūrskola Flensburgā, Vācijā, kas aktīvi darbojās pirmajos pēckara gados – līdz 1949. gadam, kad sākās tautiešu izceļošana uz tālākām mītnes zemēm, bieži ārpus Eiropas. Skola izauklējusi dažus kuģu kapteiņus, kā arī redzamu pulciņu kuģu mehāniķu un stūrmaņu, reizēm pat nodrošinot gatavas kuģa apkāpes sastādīšanu kādas valsts flotē: tā, piemēram, 1949. gada maijā no mazās baltiešu jūrskolas absolventiem tika nokomplektēta Norvēģijas kuģa “Skaugum” komanda. Kā mācībspēki Flensburgas jūrskolā darbojās tādi redzami jūrnieki kā, piemēram, Voldemārs Orle, Ērihs Breikss un citi, audzēkņu vidū – pārsvarā latviešu, retāk igauņu jaunekļi.

Nozīmīgu jūrniecības nozares struktūru latviešu trimdā nebija daudz. Kā viena no redzamākajām jāatzīmē minētā tāljūras kapteiņa Arvalda Kalniņa (1917–2006) un vairāku viņa līdzgaitnieku 1966. gada 27. novembrī dibinātā sabiedriskā organizācija “Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvs” (*Latvian Maritime History Archives*) ar centru Kārdifā, Lielbritānijā, kuras darbības nolūks bija materiālu vākšana par Latvijas jūrniecības vēstures gājumu kopš 19. gadsimta. Biedrības darbinieki ilgstoši un aizrautīgi apzināja un kopoja plaša spektra Latvijas jūrniecības vēstures materiālus, un viņu darbības lauks aptvēra visu pasauli – izveidojās vesels materiālu sniedzēju un līdzstrādnieku tīkls, tika uzturēti sakari gan ar tautiešiem – jūrniecības darbiniekiem visā “brīvajā pasaulē”, gan – pēc Trešās atmodas – ar šīs nozares darbiniekiem Latvijā. “Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva” biedrs bija arī Latvijas vēstures zinātnes klasiķis, jau



Tāljūras kapteinis Imants Balodis (pa labi) sarunā ar laikraksta "Jūras Vēstis" redaktoru Gintu Šimani 1994. gadā Rīgā.

pieminētais profesors Edgars Andersons (1920–1989), kurš trimdā izdevis vairākas Kurzemes hercogistei un tās kuģniecībai veltītas grāmatas, kā arī raksturojis Latvijas kara floti savā foliantā "Latvijas Bruņotie spēki un to priekšvēsture" (1983. g.). Un, pat ja "Latvijas Jūrnieceības vēstures arhīva" daudzu gadu darbā uzkrātais vēstures liecību mantojums, kas šodien iegūlis Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krātuvēs, ne vienmēr un viscaur vērtējams kā absolūti unikāls un vēsturiski nozīmīgs, pat ja samanāmi trūkumi šo materiālu sakārtojumā un sistematizācijā, pat tad cildināma tā degsme, sakņu izkopsmes centieni, savas darba druvu un savas zemes mīlestība, ar kādu šis darbs veikts.

Intereses vērti ir arī atsevišķu trimdas jūrnieceku individuālā sabiedriskā darbība. Pats redzamākais sabiedriskais un, iespējams, arī profesionālais darbinieks latviešu trimdas jūrnieceības ainavā ir tāljūras kapteinis Imants Balodis (1924–2001), savā ziņā leģendāra personība. I. Balodis jau savos pamatskolas gados Kalnciemā iemīlēja kuģošanu ar mazajiem Lielupes tvaikonīšiem, pārcieta kara ievainojumu leģionāra gaitās un nonākšanu Rietumu sabiedroto gūstā, tapa izsvaidīts svešu zemju pēckara gadu grūtībās, bet mūža nogalē kā augsta ranga jūrniece varēja atskatīties uz vairākām dažādās pasaules jūrās aizkuģotām desmitgadēm – vispirms uz kādreizējiem Latvijas Republikas tvaikoņiem "Rāmava" un "Sports", kas pēc kara kuģoja zem Lielbritānijas karoga, vēlāk (ilgus gadus kā kapteinis) – uz Kanādas kompāniju kuģiem (Kanādā viņš pavadījis lielāko daļu sava darba mūža). Imantam Balodim laimējās iemantot cieņu un atzinību tiklab



VĒSTURE



"Latvijas Jūrnieceības
vēstures arhīva" zīmogs
ar organizācijas logo.

Viena no daudzajām "Latvijas Jūrnieceības vēstures
arhīva" ģenerālsēkretāra Arvalda Kalniņa vēstulēm
saistībā ar materiālu dāvinājumu arhīvam. Šoreiz –
fragments no sarakstes ar tālbraucēja kapteiņa
Riekstiņa ģimeni. 1984. gada 13. novembris.

meklēja Latviju, ar entuziasmu līdzdarbojās latviešu jūrnieceības atjaunošanā, bija
zinošs padomdevējs gan profesionāliem jūrniecekiem, jūrnieceības darbiniecekiem
un Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, gan jūrnieceības vēstures pētniecekiem.
I. Balodis bijis Latvijas Jūras akadēmijas Valsts eksaminācijas komisijas loceklis,
daudzu ar jūrnieceību saistītu ceremoniālu sarīkojumu dalībnieks Latvijā, Rīgas
vēstures un kuģnieceības muzeja Latvijas kuģnieceības vēstures nodaļas draugs
un, visbeidzot, vairākkārtējs mīļš ciemiņš savā dzimtajā Kalnciema vidusskolā,
kurai sirmāis jūrnieceks atstājis virkni trimdā izdotu grāmatu no savas bibliotēkas.

Trimdas jūrnieceku sabiedriskā devuma kontekstā bez Imanta Baloža gribētos
atzīmēt arī kādu viņa novadnieku (arī kādreizējo Kalnciemieti) tāljūras kapteini
un Lībērijas prezidenta personīgās jahtas kapteini Ansi Jaunzemu (1906–1959),
kurš mūža nogali aizvadīja Austrālijā. Viņš – 2016. gada apaļais jubilārs – ir viens
no tiem "brīvās pasaules" latviešu jūrniecekiem, kurš savu vārdu Latvijas kultūras
vēsturē ierakstījis zelta burtiem jau dziļos padomju jūga gados – varbūt ierak-
stījis ne pārāk skaļi, zināmā mērā pat nejauši, toties paliekoši. Ja nebūtu bijis
A. Jaunzema testamentārā naudas novēlējuma savai dzimtajai Kalnciema –
Klives luterāņu draudzei Latvijā, Kalnciemā, iespējams, pēc 1967. gada lielās



vētras postījumiem būtu aizgājis bojā viens no jaukākajiem lauku dievnamiem Latvijā – Kalnciema luterāņu baznīca, kurai par Jaunzema atstāto naudu tika uz karstām pēdām nomainīta puse jumta.

MĒĢINOT UZART ATMATAS

Atbildams ir jautājums – kādā precīzi noteiktā laika nogrieznī varam runāt par trimdas jūrniecības fenomenu? Vispārējais laikposms jau itin kā skaidrs un noprotams – Otrā pasaules kara un Aukstā kara gadi, 1940.–1990. gads, bet, ja gribam būt precīzāki, rodas šaubas un jautājumi. Piemēram, varbūt mūsu apskatāmajam pētniecības virzienam jāaptver laiks, sākot ar kopējās latviešu trimdas vēstures izpētē pieņemto 1944. gadu – ilgstoša trimdas stāvokļa faktisko iestāšanos? Bet varbūt jāatceras, ka jūrniecības nozarei un tās daļējai nokļūšanai trimdā ir sava specifika; šī trimdas daļa pamatā neizveidojās kā bēgļu gaitu sekas kara nogalē, bet gan kuģiem un jūrnikiem atstājot Latvijas ūdeņus savās darba gaitās – kuģojot; un vairums kuģu, kam vēlāk nebija lemts atgriezties, Latviju atstāja, jau sākot ar 1940. gadu. Latviešu jūrniecības trimdas kopiena jeb latviešu trimdas jūrniecības kopiena – sauksim, kā vēlamies – ir gan nacionāli, gan profesionāli definēta kopa, kurai grūti piemērot tīri nacionālās (etniski pilsoniskās) trimdas kopienas izpētes metodes.

Lielākā daļa latviešu jūrnieku trimdā tomēr turpināja sevi apzināties kā latviešus, Latvijai piederīgus un Latvijas (latviešu) jūrniecības tradīciju tālāknēsējus, tālākkopējus, tādējādi vismaz idejiski saaugot vienā kopībā, ar to pārliecinoši identificējoties, neraugoties uz profesionālo iekļaušanos attiecīgās mītnes zemes jūrniecības nozarē. Neapšaubāmi nacionāli orientēta bija trimdas jūrnieku sabiedriskā darbība, biedrošanās, institūciju veidošana, un nav nekāda pamata apšaubīt, ka, teiksim, F. Grauda mantinieku rēderejas darbība vai līdz 1948. gadam ar Latvijas karogu peldošie kuģi turpināja neatkarīgās Latvijas un latviskās jūrniecības tradīcijas, ka līdz 60. gadiem dažādu valstu flotēs ekspluatētie bijušie Latvijas kuģi tomēr ir neatšķēļama daļa no Latvijas kuģniecības vēsturiskā mantojuma.

Arī latviskas cilmes jūrniekus principā varam pieskaitīt latviešu trimdas kopienai, lai arī jēdzienu “trimda” Latvijas vēstures pētnieciskajās tradīcijās pieņemts traktēt galvenokārt tikai kā intelektuālu un kulturālu kopienu, kuras locekļus nevieno nekāda profesionālā sfēra, kā tas ir šai gadījumā. Tomēr profesionālā vienotība jau neizslēdz arī nacionālās piederības apziņu, pašidentificēšanos ar latviešu nāciju, neizslēdz minēto latviskās jūrniecības tradīciju kopšanas apziņu, kas bija raksturīga kaut vai tādiem redzamiem latviešu trimdiniekiem jūrnikiem kā pieminētais tāljūras kapteinis I. Balodis vai vēstures pētnieks A. Kalniņš.

Jau krietni pretrunīgāks (pat neveikls) rādās socioloģiskā un kultūrantropoloģiskā jēdziena “trimda” attiecinājums uz tādu caurcaurēm saimniecisku



un tehnisku kategoriju kā flote, nedzīvu, necilvēcisku, nepersonificētu priekšmetu – kuģu kopums, kam laikam gan nebūs savas apziņas un pašapziņas (ja nu vienīgi to saimniekiem vai stūrētājiem). Vai varētu sacīt, ka kuģi devušies trimdā? Ja cenšamies noskaidrot, kas vispār ir “trimda”, nonākam pie vispārīga, flotes kontekstā pat varbūt mazliet triviāla, bet nepārprotama skaidrojuma, ka trimda pēc būtības ir svešums, proti, atrašanās prom no savas “dabiskā kārtā” apdzīvotās zemes/valsts/teritorijas. Šāds stāvoklis nenoliedzami skāra arī bijušos Latvijas kuģus – pašsaprotamu daļu no Latvijas/latviešu profesionālās jūrniecības nozares “brīvajā pasaulē”, kas, pat neraugoties uz veiksmīgo ieplūsmi Rietumvalstu ekonomiskajā un sabiedriskajā dzīvē, tomēr vismaz zināmā mērā saglabāja savus nacionālos vaibstus daudzās izpausmes sfērās, lai arī brīžiem šie vaibsti bija pagrūti samanāmi.

Ir nācies sastapt dažādas domas par to, kāds ir vēstures uzdevums, kāda ir vēstures izpētes loma, kādam nolūkam, kādam mērķim kalpo vēstures izziņas un atklāšanas rezultāts – vai tam ir vai nav jākalpo, piemēram, nacionālās pašapziņas celšanai? Varbūt vēsturnieka uzdevums ir vienkārši apmierināt savu pētniecisko interesi un pie reizes izklaidēt lasītāju ar saistošu vēstījumu? Droši vien apstiprinoša atbilde uz abiem jautājumiem būs visnotaļ pareiza, lai gan šķiet, ka vēstures galvenais uzdevums ir skaidrot, kā un kāpēc tieši tā un ne citādi veidojusies telpa, kurā dzīvojam, meklēt, kur rodamas saknes šodienas realitātei. Bet jūrniecības vēsture tik tiešām ir pārāk šaura un specifiska tēma, lai piesaistītu daudzu pētnieku uzmanību, un varbūt labi, ka tā, jo tādējādi vēl ilgi būs, kam pētīt un ko pētīt. Arī latviešu trimdas jūrlietu vēsturi, kuras izpēte, jādomā, varētu aizpildīt ne tikai dažus baltus vai bāli pelēkus laukumus latviešu un Latvijas jūrniecības vēsturē, bet arī kādu nelielu tukšumu latviešu trimdas vēstures izpētē, mūsu valsts un tautas pagātnes izziņā kopumā.■

Dāvis Beitlers,

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vēsturnieks



JŪRNIIEKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Izidors Vētra dzimis 1916. gada 13. oktobrī Daugavpils apriņķa Vanagu ciemā. 1954. gadā sācis zvejnieka darbu Ventspils zvejnieku kolhozā "Sarkanā bāka". No 1961. gada kolhoza vietējās flotes traļmeistars, dažādos laikos strādājis par kolhoza zvejas flotes kuģu kapteiņa palīgu un brigadieru. Vidējā zvejas tralera refrīžerators "Taimiņš" traļmeistars (1963–1967). No 1967. gada strādājis par nozvejas meistarū uz zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" lielajiem zvejas saldētājtraleriem "Dzintarjūra" un "Dzintarkrasts". 1968. gadā kļuvis par kolhoza "Sarkanā bāka" vietējās flotes kapteini. Jūrā beidzis braukt 1975. gadā.

Jānis Jēkabs Āboliņš dzimis 1916. gada 4. martā Pāles pagastā. 1943. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1944. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku ķīmiskajā fabrikā "Alkali" (1940–1941). Jūrā sācis iet 1937. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Kalpaks". 2. pasaules kara laikā strādājis par atslēdznieku Krišjāņa Valdemāra jūrskolas darbnīcās.

Jēkabs Andersons dzimis 1916. gada 26. decembrī Kavaševā, Krievijā. Jūrniecības izglītību sācis apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 2. klasi beidzis 1936. gadā. Mācības turpinājis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasi beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Imanta". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Sergejs Bergtāls dzimis 1916. gada 3. februārī. 1934. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā par klāja zēnu uz tvaikoņa "Venta". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības kuģiem.

Edgars Bērziņš dzimis 1916. gada 20. februārī Salacas pagastā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuras 3. klasi beidzis 1938. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā. Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņa "Daugava" (1941). 2. pasaules kara laikā bijis stūrmanis uz kuģiem Kaspijas jūrā. Atgriezies Latvijā un ieguvis tālbraucēja stūrmaņa (1946) un tālbraucēja kapteiņa (1957) diplomus. No 1950. gada Latvijas jūras kuģniecības kuģu kapteinis. Vadījis tvaikoņus "Aretuza" (1950), "Streļņa" (1950–1958), "Kemeris" (1958), "Kaluga" (1958–1960, 1961–1963, 1963–1979), "Kotlasa" (1960, 1979–1980), "Arzamas" (1960), "Jānis Rainis" (1963), "Balašova" (1980–1981), motorkuģus "Turinska" (1980–1981) un "Antons Gubarevs" (1981–1982). Beidzis braukt 1982. gadā. Apbalvots ar Darba Sarkanā Karoga ordeni (1950). Miris 2004. gada 26. janvārī.

Lionels Džeroms Bērziņš dzimis 1916. gada 28. maijā. Jūrniecības izglītību kā Latvijas kara flotes kadets ieguvis, 1938. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu. Nākamajā gadā beidzis Latvijas Karaskolas Jūras



nodaļu. Kā jūras leitnants ieskaitīts Zemūdeņu divizionā. Zemūdeņu bāzes kuģa "Varonis" komandiera palīgs (1939–1940). 1940. gadā bijis Zemūdeņu divizona jaunmatrožu apmācības rotas vada komandieris. 1940. gada oktobrī atvaļināts. 1943. gadā iestājies Latviešu leģionā un kritis frontē pie Volhovas.

Boriss Brehmanis dzimis 1916. gadā. Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu kā Latvijas kara flotes kadets beidzis 1938. gadā. 1939. gadā beidzis Latvijas Karaskolas Jūras nodaļu. Kā jūras leitnants ieskaitīts Mīnu divizionā. Divizona jaunmatrožu rotas vada komandieris (1940). PSRS – Vācijas kara sākumā dezertējis no Sarkanās armijas. Iestājies vācu armijā. 1942. gada vasarā Ļeņingradas frontē smagi ievainots kritis padomju gūstā. Nošauts.

Roberts Buziks dzimis 1916. gada 2. martā. Jūrniecības izglītības apguvi uzsācis 1936. gadā, iestājoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. 1941. gadā beidzis jūrskolas 3. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā par matrozi uz tvaikoņa "Tālvaldis". 1930. gados braucis par matrozis uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. Bijis 3. stūrmanis uz tvaikoņa "Šauli" (1941).

Aleksandrs Čīzevskis dzimis 1916. gada 9. jūlijā Ludzā. 1934. gadā beidzis Ludzas valsts arodskolu un iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1937. gadā. Amatu apguvis, strādājot par atslēdznieku Z. Kolberga fabrikā Rīgā (1934–1935). Jūrā sācis iet 1935. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Arija". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Katvaldis" (1938–1939). 2. pasaules kara laikā un pēc tā līdz 1948. gadam strādājis Rīgas kuģubūves fabrikā. 1949. gadā beidzis Latvijas Valsts universitāti. Līdz 1960. gadam strādājis LPSR Zivsaimniecības ministrijā, Zvejnieku kolhozu savienībā, bijis Rīgas, Ventspils un Liepājas jūrskolu pasniedzējs. No 1960. gada līdz 1985. gadam bijis docents Rīgas Politehniskajā institūtā. Sarakstījis mācību grāmatu "Kuģu iekšdedzes dzinēji un to ekspluatācija" (1955). Miris 1997. gada 3. jūnijā Rīgā.

Ādolfs Leonhards Gračkovs dzimis 1916. gada 20. jūlijā Galgauskas pagastā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1937. gadā. Amatu apguvis un strādājis par mašīnistu J. Otlana spirta dedzinātavā Kokneses pagastā (1932–1933), par atslēdznieku K. Šteinerta būvatslēdznieku darbnīcā Rīgā (1933–1934). Jūrā sācis iet 1936. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Velta". 1939. gadā braucis par 2. mehāniķi uz tvaikoņa "Ilga".

Konstantīns Hartmanis dzimis 1916. gada 27. februārī Maskavā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1937. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku J. Pfeifa mašīnu fabrikā (1931–1932), N. Vikmaņa mehāniskā darbnīcā (1936–1937). Jūrā sācis iet 1934. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Auseklis". 1930. gados braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Kārlis Kajaks dzimis 1916. gada 13. septembrī Mangaļu pagastā. 1939. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1937. gadā par ogļu padevēju uz



tvaikoņa "Helena Faulbaums". 1930. gados braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Gļebs Kuzņecovs dzimis 1916. gada 27. februārī. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1938. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Everline". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības kuģiem.

Roberts Platais dzimis 1916. gada 8. aprīlī Lubānas pagastā. Beidzis Gulbenes arodskolu. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 2. klasi beidzis 1943. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku G. Ērenpreisa fabrikā (1933), E. Ceppa mašīnu fabrikā (1933–1934), darbnīcā "Metalurgs" (1934–1935), Arsenālā (1935–1936). Jūrā sācis iet 1941. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Sports". 2. pasaules kara laikā braucis uz vācu kuģiem. 1944. gada septembrī aizbēdzis no kuģa Zviedrijā. Pēc kara braucis par mašīnistu uz zviedru tvaikoņa "Koster". 1948. gada 30. septembrī Gdaņskā uz zviedru kuģa poļu policijas arestēts un nodots Sarkanās armijas komandantūrai. 1949. gada 24. janvārī karaspēka daļas Nr. 14069 kara tribunāls par "dzimtenes nodevību" piespriedis 25 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. Sodu izcietis Vorkutas un Arhangeļskas nometnēs. 1956. gada 25. augustā atbrīvots un atgriezies Latvijā. Reabilitēts 1992. gada 10. aprīlī.

Juris Spāde dzimis 1916. gada 7. novembrī Arhangeļskā, Krievijā. Tēvs tālbraucējs kapteinis Kārlis Spāde (1880–1953). Jūrnieceības izglītību kā Latvijas kara flotes kadets ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuras 3. klasi beidzis 1934. gadā. 1937. gadā beidzis Brestas kara jūrskolu Francijā. Ar Valsts prezidenta pavēli piešķirta jūras leitnanta pakāpe. Ieskaitīts Eskadras štābā. Minu aizžogotājtralerā "Imanta" virsnieks (1937–1939), zemūdeņu bāzes kuģa "Varonis" virsnieks (1939). 1943. gadā iestājies Latviešu leģionā. 1945. gada 8. maijā no Liepājas aizbēdzis uz Vāciju. Internēts Lielbritānijas okupācijas zonā. 1955. gadā izceļojis uz ASV. 1961. gadā beidzis Dreksela universitāti Filadelfijā, iegūstot elektronikas inženiera diplomu. Docents Vašingtonas štata koledžā (1972–1979). Lidmašīnu navigācijas sistēmu apmācības pasniedzējs "The Boeing Company" (1979–1991).

Oskars Stammers dzimis 1916. gada 12. aprīlī Cesvaines pagastā. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Kalpaks". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izvests uz "Usoļlagu", Solikamskas nometnē. 1942. gada 14. martā PSRS Iekšlietu tautas komissariāta Sevišķā apspriede par "dalību kontrrevolucionārā organizācijā" (1932–1933 bija jauniešu organizācijas "Tēvijas sargs" biedrs) piesprieda nāves sodu ar ipašuma konfiskāciju. Nošauts 1942. gada 9. aprīlī "Usoļlagā". Reabilitēts 1991. gada 18. jūlijā.

Leonīds Stūre dzimis 1916. gada 19. decembrī Helsinkos, Somijā. Mācījies Franču licejā Rīgā. Latvijas Izglītības ministrijas nosūtīts uz Grenobles liceju Francijā, kuru beidzis 1936. gadā. 1939. gadā beidzis Brestas kara jūrskolu. Piešķirta leitnanta pakāpe un ieskatīts Flotes pārvaldē. 1939. gada 4. oktobrī komandēts uz 4. Valmieras kājnieku pulku. 1940. gada martā nosūtīts uz Mīnu divizionu. 1941. gadā komandiera palīgs uz tralerā "T-298"



VĒSTURE

(ex "Viesturs"). 1941. gada 7. jūlijā Tallinā arestēts. "Par pretpadomju agitāciju un dzimtenes nodevību" piespriests nāves sods, kas 1942. gada 20. jūlijā izpildīts Aleksandrovas cietumā. 1960. gada 21. martā Baltijas flotes kara tribunāls spriedumu atcēla un tiesvedību izbeidza. Reabilitēts 2001. gada 20. aprīlī

Georgs Tukums dzimis 1916. gada 29. martā Petrogradā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1943. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Gundega". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. Kara laikā bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņa "Fridrich" (ex "Gauja", 1943–1944).

Bruno Veide dzimis 1916. gada 2. februārī Limbažu pagastā. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1938. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā par matrozi uz tvaikoņa "Arija". Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Bārtava" (1941).

Miervaldis Zeiverts dzimis 1916. gada 16. janvārī Rīgā. 1934. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1939. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1938. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku J. Bukses mehāniskā darbnīcā (1932–1934). Jūrā sācis iet 1936. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Vienība". Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Rauna" (1941), 2. mehāniķi uz tvaikoņa "Amatā" (vēlāk vācu "Carl", 1941–1942). Kara laikā strādājis Liepājas dzelzceļa mehāniskās darbnīcās un poliklinikā. Pēc kara braucis par mehāniķi uz mazajiem un vidējiem zvejas traleriem.■

A. Mīklāvs, A. Cekuls

Notikumi, fakti, kultūra

IEGUVUMS – MŪSU CILVĒKI

Atceroties jūrniecības idēju atdzimšanu Latvijā, pirmais Latvijas Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš teica: "Godīgu cilvēku nekad nav trūcis. Toreiz, kad darba bija vairāk nekā saprašanas, kad visu vajadzēja sākt no nulles, cilvēki centās, jo tolaik tiešām cilvēkos dega ne tikai patriotisma liesma, bet pat milzīgs patriotisma ugunskurs. Visiem gribu novēlēt godīgu darbu, lai jūrniecības lietas sakarīgi iet uz priekšu! Lai veicas visiem, kas tagad strādā šajā nozarē!"

Šie kapteiņa un Jūras administrācijas pirmā direktora vārdi aktualitāti vēl joprojām nav zaudējuši.

Pārorientēt vajadzēja ne tikai valsts saimniecību, bet arī cilvēku domāšanu un attieksmi pret darbu. To atzīst it visi, kas ne tikai bija klāt, kad notika lielās pārmaiņas, bet šajā laikā arī sāka saimniecisko darbību. Kādā sarunā deviņdesmito pirmajā pusē toreizējais "Rīnūžu" direktors Georgijs Ševčuks sacīja, ka viņam brīvdienu nav, jo arī sestdienās un svētdienās ir jātur roka uz pulsa un jāpārbauda, vai veci ostas teritorijā nedzer. Tas ir tikai viens fragments no dokumentālā materiāla, ko varētu publicēt un rādīt turpinājumos.

Divdesmit piecu gadu laikā publicētas neskaitāmas intervijas ar ministriem, valsts sekretāriem, departamentu direktoriem, administrācijas vadītājiem un nodaļu speciālistiem, sabiedrisko un profesionālo jūrniecības organizāciju vadītājiem, ostu priekšniekiem, valdes locekļiem un padomniekiem, uzņēmumu vadītājiem, kuģu un ostu kapteiņiem un mehāniķiem, vēsturniekiem, jūrniecības izglītības darbiniekiem. Uzskaitījumu varētu turpināt, bet, lai uzrakstītu visu to cilvēku vārdus, vienā un pat vairākās lapās vietas nepietiktu. Laikraksts "Jūras Vēstis", žurnāls "Jūras Vēstis", žurnāls "Jūrieks", Latvijas Jūrniecības gadagrāmata, raidījumi "Ahoi!" un "Latvji, brauciet jūrīņā!" ir dokumentējuši, saglabājuši cilvēku teikto un atspoguļojuši viņu paveikto. Tie ir cilvēki, kuri darījuši tik, cik spējuši, un tā, kā pratuši vai uzskatījuši par pareizu vai iespējamu.

Latvijas un Latvijas jūrniecības lielais ieguvums ir mūsu cilvēki: lai arī viņi ir tik atšķirīgi, viņu pieredze un uzskati tik dažādi, lai arī atšķiras viņu darbs un ikdiena, tomēr visiem kopīgs ir Latvijas svētais vārds.





PAR OSTU REKLĀMAS PASĀKUMIEM 2016. GADĀ

Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) atbalstīto reklāmas pasākumu plānu 2016. gadam, kas tika skatīts LOTLP sēdē 2015. gada 9. decembrī, Latvijas lielo ostu pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš" un citi tranzīta un loģistikas jomā strādājošie uzņēmumi kopīgi ir piedalījušies astoņās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs, kurās esam iepazīstinājuši ar Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas uzņēmumu pakalpojumiem, jaunajiem projektiem un sadarbības piedāvājumiem. Notikušas arī vairākas nozīmīgas Satiksmes ministrijas vadības un uzņēmēju vizītes ārvalstīs un dalība starptautiskās konferencēs, lai veicinātu transporta un loģistikas nozares attīstību, iepazīstinātu ārvalstu kolēģus ar Latvijas kā tranzīta valsts priekšrocībām. Latvijas augstas amatpersonas, tai skaitā Satiksmes ministrijas vadība, kā arī uzņēmēji ir viesojušies Ķīnas Tautas Republikā, savukārt augstas ārvalstu amatpersonas ir apmeklējušas Rīgu.

2016. gadā Latvijai uzticēja organizēt svarīgākos Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu un Ķīnas (16+1) sadarbības formāta pasākumus, tostarp valdību vadītāju piekto sanāksmi, biznesa forumu, nacionālo koordinatoru sanāksmi, domnīcu konferenci, kā arī pirmo 16+1 transporta ministru sanāksmi. 2015. gadā Sudžou, Ķīnā, notikušajā samītā Latvijai tika uzticēta atbildība par sadarbības koordināciju loģistikas nozarē, nodibinot loģistikas koordinācijas sekretariātu, ko atklāja pirmās 16+1 transporta ministru sanāksmes laikā 16. maijā Rīgā. Satiksmes ministrijā darbojas 16+1 loģistikas sekretariāts, kura uzdevums ir sekmēt sadarbību starp valstīm transporta un loģistikas jomā.

Tāpat kā iepriekšējos gados, mūsu ostas un citi transporta un loģistikas uzņēmumi aktīvi piedalījušies starptautiskās izstādēs ārvalstīs. Latvijas uzņēmumu kopējie stendi 2016. gadā tika veidoti izstādēs:

- "TransRussia 2016", Maskava (Krievija)
- "TransSiberia 2016", Novosibirska (Krievija)
- "Transport & Logistic China 2016", Šanhaja (Ķīna)
- "Transit-Kazakhstan 2016", Almati (Kazahstāna)
- "Transports un loģistika 2016", Minska (Baltkrievija)
- "CILF 2016" (China International Logistics & Transportation Fair), Šeņžena (Ķīna)
- "TransUzbekistan 2016", Taškenta (Uzbekistāna)
- "Krievijas transports 2016", Maskava (Krievija)



Par dalību izstādēs kopējā Latvijas nacionālajā stendā lēmumus pieņem Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes Reklāmas komisija, kurā darbojas Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu, Liepājas SEZ pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš" pārstāvji. Reklāmas komisiju vada Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. Dalība izstādēs daļēji tiek organizēta ar Ostu attīstības fonda atbalstu, kura turētājs ir VAS "Latvijas Jūras administrācija".

Latvijas uzņēmumu dalību izstādēs 2016. gadā stimulēja pieejamais atbalsts – ES struktūrfondu līdzfinansējums darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 3.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt augstas pievienotās vērtības produktu un pakalpojumu eksporta proporciju" 3.2.1.2. pasākumam "Starptautiskās konkurētspējas veicināšana", ko administrē LIAA.

"TRANSRUSSIA 2016"

19.–22. aprīlī Maskavā, Krievijā, notika lielākā Krievijas starptautiskā kravu pārvadājumu, transporta un loģistikas izstāde un konference "TransRussia 2016". Šogad Latvijas nacionālā stenda platība, līdzīgi kā iepriekšējā gadā, bija gandrīz 400 m² un stendā strādāja ap 40 transporta un loģistikas jomas uzņēmumu pārstāvji, vēl vairāki brīvostās strādājošie uzņēmumi izmantoja iespēju strādāt stendā brīvostu nomātajā platībā. Jau otro gadu kopā ar Latvijas uzņēmumiem savu stendu bija izveidojusi viena no lielākajām prāmju kompānijām pasaulē "Stena Line". Rīgas brīvostas pārvalde jau otro gadu strādāja kopā ar saviem uzņēmumiem, veidojot atsevišķu "Rīgas ostas salu" kopējā Latvijas ekspozīcijā.

Stendā tika rīkota pieņemšana "Dzelzceļam Latvijā 155 gadi", kura bija ļoti labi apmeklēta. Pasākumā piedalījās un apsveikuma uzrunu teica ne vien LR Satiksmes ministrijas valsts sekretārs K. Ozoliņš un VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs E. Bērziņš, bet arī Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes ģenerāls sekretārs Genadijs Bessonovs, kurš savā uzrunā uzsvēra ciešo sadarbību ar "Latvijas dzelzceļu" un Latvijas ostu un transporta uzņēmumu nozīmi un priekšrocības



Centrālais baneris Latvijas uzņēmumu stendā izstādē "TransRussia 2016"



Pieņemšana "Dzelzceļam Latvijā – 155".
Uzstājas J. Stibelis ar grupu.



SM valsts sekretārs K. Ozoliņš un Krievijas Federācijas transporta ministra vietnieks N. Asauls konferencē "TransRussia 2016".

starptautiskajos transporta koridoros. Pieņemšanas viesus priecēja mūziķis J. Stibelis ar grupu, izpildot Krievijā iemīļotas Raimonda Paula dziesmas. Pasākums guva lielu atsaucību.

Paralēli izstādei katru gadu Maskavā notiek konference "TransRussia", kurā regulāri runā kāds no Latvijas pārstāvjiem, prezentējot Latvijas transporta sistēmu un jaunākos projektus tranzīta jomā, kā arī īpašu uzmanību vēršot uz Latvijas tranzīta uzņēmumu pakalpojumu piedāvājumu

no Krievijas uzņēmumiem preču tranzītam no un uz Eiropu.

Šogad konferencē piedalījās SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš. Savā runā foruma plenārsesijā viņš uzsvēra Latvijas darbības nozīmi ASEM un Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu un Ķīnas (16+1) sadarbības formātā, Latvijas ostu priekšrocības reģionā un mūsu pieredzi konteinerilcienu organizēšanā.

K. Ozoliņu darba vizītē pavadīja SM valsts sekretāra vietnieks, Latvijas – Krievijas SVK transporta darba grupas līdzpriekšsēdētājs Uldis Reimanis.

Jau sāka gatavošanās nākamajai izstādei "TransRussia 2017", kas notiks 2017. gada 18.–20. aprīlī. Ir rezervēta izstādes platība, notiek dalībnieku pieņemšanās. Vēlmi piedalīties izstādē kopējā Latvijas stendā jau izteikuši vairāk nekā 20 uzņēmumu. Notiek uzņēmēju diskusijas par darba vietu izvietojumu stendā. Diemžēl saistībā ar ekonomiskajām sankcijām vairāki uzņēmumi nav optimistiski noskaņoti un daži ilggadējie izstādes dalībnieki vēl nav pieņēmuši lēmumu par dalību 2017. gada pasākumā.

"TRANSPORT & LOGISTIC CHINA 2016"



Latvijas stends izstādē "Transport & Logistic China 2016".

14.–16. jūnijā Šanhajā Ķīnas starptautiskās loģistikas nedēļas ietvaros notika izstāde "Transport & Logistic China 2016". To apmeklēja vairāk nekā 22 000 cilvēku no 65 pasaules valstīm.

Izstādi rīkoja Minhenes Messe sadarbībā ar Šanhajas izstāžu centru, līdz ar to tajā ļoti plaši bija pārstāvēti Eiropas (jo īpaši Vācijas) uzņēmumi un ostu pārvaldes, un Latvijai ir svarīgi būt kopā ar Eiropas lielajiem uzņēmumiem nozīmīgās starptautiskajās izstādēs.



Latvijas stenda platība bija 45 m². Izstādē piedalījās lielo ostu pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "A&A Logistic", SIA "TFS Trans" un SIA "Systems Terminals".

Uzņēmējiem izstādes laikā notika vairākas interesantas tikšanās. Latvijas stendā tika sniegta arī informācija par Ķīnas un 16 Centrāleiropas un Austrum-eiropas valstu (16+1 formāts) loģistikas sekretariātu.

KONFERENCE "TRANSBALTICA 2016"

2. un 3. jūnijā notika jau 19. starptautiskā konference, ko organizēja Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā ar LR Satiksmes ministriju, VAS "Latvijas dzelzceļš", Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas pārvaldi un Rīgas brīvostas pārvaldi.

Konference jau tradicionāli jūnija sākumā pulcē transporta un loģistikas nozares pārstāvjus no Baltijas valstīm, Krievijas, Baltkrievijas un citām valstīm, lai diskutētu par nozares aktualitātēm Baltijas reģionā. Konferences galvenais temats – jaunie izaicinājumi, ar ko ekonomisko pārmaiņu rezultātā saskaras transporta nozare gan Baltijas valstīs, gan Krievijā, gan visā pasaulē. Starptautiskās tirdzniecības apjomu samazināšanās ne tikai Eiropā, bet arī Ķīnā un Indijā, politiskie satricinājumi un zemās enerģētisko izejvielu cenas rada globālu lejupslīdi transporta nozarē. Baltijas valstis tas ietekmē ļoti būtiski, jo transporta nozare šajās valstīs rada salīdzinoši lielu daļu no iekšzemes kopprodukta. Vairāki konferences runātāji uzsvēra, ka globālo pārmaiņu laikā izdzīvos tie transporta nozares spēlētāji, kas spēj veikli pielāgoties jaunajiem apstākļiem, piedāvājot inovatīvus risinājumus, ieviešot jaunākās tehnoloģijas un domājot par klientu labāku apkalpošanu.

Konferenci atklāja LR Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors un LOTLP sekretārs Andris Maldups.

Konference ir specializēts ikgadējs transporta nozares pasākums, kas tiek rīkots Rīgā un ir ārvalstu sadarbības partneru ļoti atzinīgi novērtēts.



Konferences "TransBaltica 2016" atklāšana.



Konferences "TransBaltica 2016" dalībnieki Ventspils brīvostas apskates ekskursijā.



Konferences izbraukuma sesija notika Ventspilī. Dalībniekus uzrunāja Ventspils domes, Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji. Konferences dalībnieki apskatīja ostu, dodoties izbraucienā ar kuģi "Hercogs Jēkabs", apmeklēja Ventspils Augsto tehnoloģiju parku un jauno Kurzemes democentru.

"TRANSIT-KAZAKHSTAN 2016"

4.–6. oktobrī Almatī, Kazahstānā, notika lielākā un nozīmīgākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas izstāde.



LR satiksmes ministrs U. Augulis kopā ar Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministru A. Sivaku atklāj izstādi "Transports un loģistika 2016".

"Transit-Kazakhstan" ir arī transporta nozares nozīmīgākā izstāde Eirāzijā. Tajā ik gadus piedalās 100–120 uzņēmumu no dažādām pasaules valstīm, tostarp Ķīnas, kā arī līdz pat 4000 dažādu nozaru profesionāļu.

Šogad Latvijas nacionālā ekspozīcija bija 100 m² liela. Kopā stendā strādāja 23 Latvijas transporta uzņēmumi, tajā skaitā Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes, Liepājas SEZ pārvalde, VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDZ Cargo" un citi.

"TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2016"

4.–6. oktobrī Minskā, Baltkrievijā, notika gadskārtējais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde. Kopumā izstādē piedalījās 80 uzņēmumu no deviņām valstīm (Baltkrievija, Krievija, Kazahstāna, Ukraina, Latvija, Lietuva, Polija, Austrija un Ķīna).

Jau desmito gadu notiekošā izstāde ir kļuvusi par nozīmīgu platformu pārrunām ar biznesa partneriem, kā arī jaunu kontaktu dibināšanai.

Izstādes atklāšanā piedalījās satiksmes ministrs U. Augulis. Savā uzrunā ministrs norādīja, ka Baltkrievija ir viens no Latvijas stratēģiskajiem partneriem tranzīta jomā, un atzinīgi vērtēja Ķīnas un Baltkrievijas prezidentu noslēgto vienošanos par kopīgu sauszemes maršrutu izstrādi jaunā Zīda ceļa iniciatīvas ietvaros, kā arī vienošanās ietvaros paredzētā Ķīnas – Baltkrievijas industriālā parka "Lielais akmens" izveidi Baltkrievijā. Ministrs uzsvēra, ka Latvija aktīvi strādā pie kravu



Latvijas stends izstādē "Transports un loģistika 2016".



diversifikācijas, īpašu uzmanību pievēršot Ķīnas kravu piesaistei.

Šogad Latvijas ekspozīcijā strādāja Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDz Cargo", SIA "LDz Loģistika". Vēl daži uzņēmumi, kuri bija ieradušies izstādē kā apmeklētāji, izmantoja iespēju strādāt Latvijas nacionālajā stendā.

Latvijas nacionālais stends izstādē tiek organizēts ar Ostu attīstības fonda atbalstu, un Latvija pasākumā piedalās no pirmās izstādes. Baltkrievijas transporta kongresā ar Latvijas ostu, loģistikas un transporta uzņēmumu piedāvājumu Baltkrievijas uzņēmumiem iepazīstināja satiksmes ministrs Uldis Augulis. Kongresa laikā daudz tika diskutēts par Baltkrievijas kā tranzīta un loģistikas pakalpojumu sniedzējas attīstību, par Baltkrievijas vietu starptautiskajos transporta koridoros, par investīcijām galvenajos transporta infrastruktūras objektos, par sadarbību industriālā parka "Lielais akmens" projekta un Ziemeļu dimensijas ietvaros. Kongresa dalībnieki pārrunāja arī pasaules tendences transporta un loģistikas attīstībā.

"CILF 2016"

12.–14. oktobrī Ķīnas pilsētā Šeņņeņā norisinājās starptautiskā izstāde "CILF 2016". Izstādē bija iekārtots vienots Latvijas – Krievijas stends ar nosaukumu "Eurasian Logistics". Stendā Latvijas uzņēmumu kopējā platība bija 60 m², tajā strādāja Ventspils un Rīgas brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu un VAS "Latvijas dzelzceļš", kā arī SIA "LDz Cargo" un SIA "LDz Cargo loģistika" pārstāvji.

Kopumā izstādes platība bija vairāk nekā 60 000 kvadrātmētru. Tajā bija pārstāvētas gan vietējās kompānijas, kas piedāvāja loģistikas pakalpojumus un pārvadājumus pa Ķīnu, gan arī starptautiskās kompānijas, tai skaitā "Hapag-Lloyd", "China Shipping Container Lines", "Fesco Lines", "Hamburg Sud", "CMA CGM", "Trans-Container", "Russian Railways Logistics". No Eiropas ostām bija pārstāvētas Zēbrige un Hamburga.



Latvijas stends izstādē "Transit-Kazakhstan 2016".



Latvijas stends izstādē "CILF 2016".



“TRANSUZBEKISTAN 2016”

No 16. līdz 18. novembrim Taškentā (Uzbekistāna) notika izstāde “Transports un loģistika – TransUzbekistan 2016”.



Latvijas stends izstādē “TransUzbekistan 2016”.



Izstādes “TransUzbekistan 2016” atklāšana, starp goda viesiem Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks U. Reimanis un Latvijas Republikas vēstnieks Uzbekistānā E. Bondars.

Ikgadējo starptautisko izstādi “TransUzbekistan” rīko Uzbekistānas Ārējo ekonomisko sakaru, tirdzniecības un investīciju ministrija sadarbībā ar Uzbekistānas Tirdzniecības un rūpniecības palātu. Šis valsts izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis un attīstītā transporta infrastruktūra veido pievilcīgu vidi starptautiskās sadarbības attīstīšanai transporta un loģistikas, it īpaši tranzīta pakalpojumu nozarēs.

Kopumā izstādē piedalījās ap 200 uzņēmumu no Vācijas, Indijas, Irānas, Ķīnas, Norvēģijas, Apvienotajiem Arābu Emirātiem, Polijas, ASV, Taivānas, Turcijas, Ukrainas, Somijas, Francijas, Čehijas, Šveices un Uzbekistānas.

Latvijas stendā šogad piedalījās Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDZ Cargo”, SIA “Schenker”, SIA “Alpa Centurms”, SIA “L-Ekspresis”, SIA “Sigis”, SIA “Systems Logistics” u. c.

Stendu apmeklēja Uzbekistānas un citu valstu sadarbības partneri, kuri strādāja savos stendos vai bija ieradušies kā izstādes apmeklētāji. Apmeklētāji un organizatori atzinīgi vērtēja Latvijas dalību izstādē. Liela bija preses pārstāvju interese, stenda dalībnieki sniedza vairākas intervijas gan vietējām radiostacijām, gan televīzijai, gan starptautiskiem ziņu portāliem.

KRIEVIJAS TRANSPORTA NEDĒĻA, IZSTĀDE “KRIEVIJAS TRANSPORTS 2016”

No 30. novembra līdz 2. decembrim Maskavā jau desmito reizi notika Krievijas transporta nedēļa, kuras ietvaros notiekošajā izstādē “Krievijas transports 2016” jau trešo gadu piedalījās Latvijas ostas un VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Latvijas stenda platība bija 30 m². Tajā strādāja Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu pārstāvji un VAS “Latvijas dzelzceļš”, piedāvājot savu uzņēmumu pakalpojumus.



Šī izstāde ir ļoti augsta līmeņa pasākums, to parasti apmeklē augstas amatpersonas, piemēram, Krievijas Federācijas transporta ministrs un viņa vietnieki, vadošo nozares uzņēmumu un asociāciju pārstāvji. LR Satiksmes ministriju pasākumā pārstāvēja ministrs U. Augulis, valsts sekretārs K. Ozoliņš un valsts sekretāra vietnieks un LOTLP Reklāmas komisijas priekšsēdētājs U. Reimanis. Paralēli izstādei ministrijas vadība tikās ar Krievijas Federācijas transporta ministru M. Sokolovu un citām augstām Krievijas amatpersonām.



Latvijas stends izstādē "Krievijas transports 2016".

2017. gadā plānots piedalīties izstādēs Indijā, Irānā, Krievijā, Baltkrievijā, Kazahstānā, Uzbekistānā, Ķīnā, Vācijā un iespēju robežās arī citās valstīs. Ostu padomes sekretariāts veic izpēti un apzina arvien jaunus tirgus. 2017. gadā pirmo reizi Latvijas uzņēmumu standi tiks veidoti izstādēs Indijā un Irānā.■

Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas padome



IECELTS JAUNS VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" PADOMES PRIEKŠSĒDĒTĀJS

Satiksmes ministrija kā uzņēmuma "Latvijas dzelzceļš" akcionāre par uzņēmuma padomes priekšsēdētāju 22. jūlijā apstiprināja bijušo Latvijas Jūras administrācijas vadītāju Ansi Zeltiņu, par padomes locekli – Rodžeru Jāni Griguli, bet par neatkarīgo padomes locekli – Aigaru Laizānu.

SM saņēma 35 pieteikumus LDz padomes priekšsēdētāja un locekļu amatam. Konkurss tika organizēts divās kārtās. Pirmajā kārtā notika dokumentu atlase, uz otro kārtu uzaicināja četrus pretendētus, kuri pirmajā kārtā ieguva lielāko punktu skaitu. Otrā kārtā notika strukturētas intervijas veidā, vērtējot kandidāta spējas sniegt kompetentas atbildes uz jomai specifiskiem jautājumiem, stratēģiskās plānošanas spējas, vadības spējas, spējas noteikt mērķus, pieņemt lēmumus un uzņemties atbildību, komunikācijas prasmes, svešvalodu zināšanas.

1. augustā notika pirmā VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes sēde, kurā apstiprināja padomes reglamentu, ievēlēja padomes sekretāri, kā arī pārrunāja turpmākā darba organizatoriskos jautājumus.

Sēdes laiks uzņēmuma valde iepazīstināja padomi ar svarīgākajām aktualitātēm LDz saimnieciskajā darbībā un stratēģiskajā attīstībā – LDz finanšu situāciju, uzņēmuma vidēja termiņa darbības stratēģiju 2016.–2020. gadam,



LJG 2016

LDz valdes locekļi Ainis Stūrmanis (no kreisās) un Aivars Strakšas, valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš, padomes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš, padomes locekļi Aigars Laizāns un Rodžers Jānis Grigalis, valdes loceklis Ēriks Šmuksts.



svarīgākajiem investīciju projektiem, kā arī informēja par šobrīd izstrādes procesā esošo infrastruktūras pārvaldītāja daudzgadu līgumu ar valsti.

“Valsts kapitālsabiedrību profesionālu padomju atjaunošana bija OECD rekomendācija, un mēs kā VAS “Latvijas dzelzceļš” padome esam gatavi konstruktīvam darbam, lai sniegtu atbalstu uzņēmuma stratēģisko mērķu sasniegšanā, vienlaikus saglabājot labas pārvaldības principus,” norādīja LDz padomes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš.

LDz valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš: “Šobrīd LDz priekšā ir daudz izaicinājumu, kas saistīti gan ar daudzgadu līgumu ar valsti, gan virkni stratēģisku infrastruktūras investīciju projektu, jaunu kravu piesaisti un darbu pie Latvijas tranzitkoridora vienotā piedāvājuma, un profesionāla padome un konstruktīva sadarbība uzņēmumam var palīdzēt šo mērķu sasniegšanā.”

Ministru prezidents Māris Kučinskis: “Pretēji kādreizējai praksei šogad atjaunotās valsts lielo kapitālsabiedrību padomes nebūs politizētas. Padomes pārstāvēs valsts un ministrijas pozīcijas uzņēmumos, tāpēc cilvēkiem, kurus iecels padomēs, vajadzēs būt kaut kādā ziņā saistītiem ar konkrēto ministriju.”■

KRAVU PIESAISTĒ SVARĪGA SADARBĪBA

VAS “Latvijas dzelzceļš” prezidents Edvīns Bērziņš, uzstājoties 4. starptautiskajā Dzelzceļa investīciju un tarifu konferencē Maskavā, uzsvēra sadarbības nozīmi transporta koridoru attīstīšanā, akcentējot, ka sadarbībā nozare kopumā var sasniegt vairāk, nekā savstarpēji konkurējot.

“Ņemot vērā pasaules ekonomikas tendences, mums aktīvāk jāsadarbojas, lai spētu piedāvāt izdevīgākus nosacījumus dzelzceļa pārvadājumos konkurēncē ar jūras transportu. Latvijai ir divi stabili konteinervilcieni – “Zubr” un “Baltika-Tranzit”. Mums jāattīsta šie vilcieni, kā arī jāstrādā jaunu mērķa tirgu apgūšanai. Tas prasa ciešu sadarbību gan 16+1 valstu formāta ietvaros, jo īpaši ar Ķīnu, gan arī iesaistot mūsu partnerus no Krievijas, Baltkrievijas un citām valstīm,” uzsvēra E. Bērziņš.

E. Bērziņš informēja, ka “Latvijas dzelzceļa” mērķis ir kļūt par Baltijas valstu transporta nozares līderi – mūsdienīgu, ekoloģiski domājošu, efektīvu uzņēmumu, kas nodrošina infrastruktūras pārvaldi un loģistikas pakalpojumus.■

SOLIS “LATVIJAS DZELZCEĻA” KONKURĒTSPĒJAS PALIELINĀŠANĀ

Ministru kabinets atbalstīja Satiksmes ministrijas un VAS “Latvijas dzelzceļš” sagatavotā dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta tālāko virzību, kas paredz dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pirmo posmu īstenot Rīgas virzienā no Daugavpils



un Rēzeknes caur Krustpili. Projekta pirmais posms tiks īstenots specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" ietvaros. Pieejamais Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzekļu apmērs ir 347 miljoni eiro, bet kopējās Rīgas virziena elektrifikācijas izmaksas ir 519 miljoni eiro. Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija kā nozīmīgs transporta nozares attīstības projekts ir iekļauta Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020. gadam un Transporta attīstības pamatnostādņēs šim pašam periodam.

"Apsveicami, ka valdība ir pieņēmusi šo nozares un tautsaimniecības konkurētspējai nozīmīgo lēmumu. Ilgtermiņā šis projekts noteikti radīs papildu ieņēmumus valsts budžetā un veicinās nozares attīstību, kā arī paaugstinās mūsu konkurētspēju attiecībā pret citiem tranzīta koridoriem," uzsver VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidents Edvīns Bērziņš.■

GADA BEIGĀS PIEAUG KRAVU APJOMI

Kopumā 2016. gadā LDz pārvadājis 47,8 miljonus tonnu kravu, kas ir par 7,8 miljoniem mazāk nekā gadu iepriekš. Savukārt 2016. gada decembrī pārvadāti 4,9 miljoni tonnu – par 1,5% vairāk nekā 2015. gada pēdējā mēnesī.

2016. gadā ievērojami palielinājās "Latvijas dzelzceļa" meitas uzņēmuma "LDz Loģistika" pārvadāto konteineru apjoms. Procentuāli vislielākais pieaugums bija saņemto konteineru sektorā: 2015. gadā uz Latviju nosūtīti 426 konteineri, pagājušajā gadā to skaits pieauga par 108% – līdz 885. Savukārt no Latvijas sūtīto konteineru skaits pieauga par 93% – no 3049 2015. gadā līdz 5892 pērn. Sadarbojoties ar partneri Krievijā – uzņēmumu "TransContainer", "LDz Loģistika" spēj klientiem nodrošināt konteinerus Eiropā, kas līdz ar to samazina izdevumus, slēdzot līgumus par kravu pārkraušanu Rīgas ostā. Tas arī ļauj samazināt kravu piegādes termiņus. Palielinājies arī naftas pārstrādes produktu, tostarp smērvielu pārvadājumu apjoms.

Kravu apjoma pieaugums ir skaidrojams ar strauju ražošanas attīstību Centrālās reģionā (Uzbekistāna, Kazahstāna un Turkmēnistāna), kas ļauj "LDz Loģistika" klientiem piedāvāt izdevīgu maršrutu ražošanas iekārtu piegādei no Eiropas caur Latvijas ostām un pēc tam pa dzelzceļu līdz gala saņēmējam. Pagājušajā gadā pa dzelzceļa infrastruktūru konteineros galvenokārt tika pārvadātas tekstilrūpniecības iekārtas, putnkopības nozares un siltumnīcu aprīkojums.

Gada pēdējā mēnesī pārvadāti 2,2 miljoni tonnu akmeņogļu, kas pārsniedz ne vien 2015. gada decembra rādītāju, bet par 0,4 miljoniem tonnu arī novembra pārvadājumu apjomu. Decembra nogalē LDz jau vērsa uzmanību uz to, ka pārvadājumu pieprasījums šajā kravu grupā ir īpaši pieaudzis, un aicināja aktīvi sadarboties ostas un tajās strādājošos termināļus, nodrošinot operatīvu izkraušanu un mazinot kravu dīkstāves uz LDz infrastruktūras. ■



PRĀMJU LĪNIJĀM ARVIEN LIELĀKA NOSLODZE

Kuģošanas kompānijas “Stena Line” prāmis pēdējo reizi no Liepājas uz Nīneshamnu devās 5. decembrī. Turpmāk četras reizes nedēļā no Liepājas aties prāmis uz Trāvemindi Vācijā, bet prāmis uz Nīneshamnu kursēs no Ventspils. “Stena Line” prāmjus apkalpojošās stivdorkompānijas “Terrabalt” direktors Jurijs Solovjovs skaidro, ka turpmāk no Liepājas prāmjī dosies tikai uz Vāciju, bet no Ventspils – tikai uz Skandināviju.

“Stena Line” pārstāvis Oskars Osis: “Lai nostiprinātu biznesa pozīciju Centrāleiropā un Skandināvijā, kā arī apkalpotu pieaugošo pieprasījumu, uzņēmums “Stena Line” nodrošina klientu vajadzībām atbilstošu biežāku prāmjū kustību un sniedz uz ilgtermiņa izaugsmi vērstu risinājumu, piedāvājot jaunu kustības grafiku un izdalot divus galvenos maršrutus. Strauji pieaugot pieprasījumam pēc prāmjū pārvadājumiem, uzņēmums “Stena Line” attīsta un pilnveido biznesu, īstenojot izmaiņas prāmjū kustības grafikā, kā arī ieviešot papildu prāmi. Tiek veidots jauns biznesa koncepts, koncentrējoties uz Baltijas jūras ziemeļu reģiona attīstību, kas nostiprinās tirgus pozīciju Baltijas jūrā, izdalot divus galvenos ceļus – uz Zviedriju un Vāciju. Ventspils tiks pozicionēta kā vārti uz Skandināviju, savukārt Liepāja būs galvenā osta, kas savienos Latviju ar Centrāleiropu.”

No 2017. gada 3. janvāra maršrutā Ventspils – Nīneshamna prāmis kursēs 24 reizes nedēļā, bet maršrutā Liepāja – Trāveminde būs astoņi reisi nedēļā.

Prāmjū līnija “Tallink” apkalpo maršrutu Rīga – Stokholma. Līnijā līdz šim kursējošajam kuģim “Isabelle” pievienojas arī “Romantika”, nodrošinot pasažieru, transportlīdzekļu un kravas pārvadājumus starp Latviju un Zviedriju ar atiešanu no Rīgas un Stokholmas katru dienu.■





AKTUALIZĒ ZVEJNIEKU JAUTĀJUMU

Salīdzinot ar tirdzniecības floti, zvejas flotei ir nepieciešami lieli uzlabojumi, un tas attiecas gan uz darba apstākļiem, gan kuģošanas drošību, sociālo jautājumu, sertificēšanas un kompetences problēmu risināšanu.

Replika. Dienvidķīnas jūrā zvejas kuģis sadūrās ar sauskravas kuģi, izglābās divi no 30 zvejniekiem. Pieci zvejnieki gāja bojā, četri pazuda bez vēsts, kad Taivānas šaurumā sadūrās cementa vedējs ar zvejas kuģi. Somālijas pirāti nolauņķa Irānas zvejas kuģi kopā ar 15 apkalpes locekļiem. Trīspadsmit zvejnieki



Ķīnas zvejnieku laiva.

nogalināti Dienvidķīnas jūras Ķīnas un Vjetnamas strīdīgajos ūdeņos. Septiņi Senegālas zvejnieki gāja bojā viesuļvētras laikā Gvinejas līcī. Tas ir pavisam neliels ieskaits 2015. gada notikumos, bet šo uzskatījumu varētu turpināt vēl un vēl.

Jau 1995. gadā izstrādāta STCW-F konvencija, un tagad aktuāls kļuvis jautājums par šīs konvencijas pārstrādāšanu, jo mainījušies laiki un

konvencija vairs nerisina tos jautājumus, kas tagad kļūst arvien aktuālāki. ILO ir pieņēmusi 188 konvenciju, kas līdzīgi kā MLC konvencija tirdzniecības flotē regulē sociālās aizsardzības, darba līgumu un darba apstākļu jautājumus zvejas flotē.

JA Jūrnīeku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: "Kolēģis no Nīderlandes interesējās, vai Latvija šo ILO 188 konvenciju gatavojas ratificēt. Sāku meklēt atbildi un saskāros ar faktu, ka Latvijā nav neviena, kas atbildētu par šo sfēru. Pēc loģikas par visiem ar zvejniekiem saistītajiem jautājumiem vajadzētu atbildēt Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamentam, bet departamentā saka, ka viņi atbild tikai par nozvejas kvotām, zvejnieku darba un sadzīves apstākļi nav viņu kompetencē. Labklājības ministrija par šo lietu vispār neko nezina, jo viņuprāt šī nozare piekrit jūrnīecībai, bet arī Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments no zvejniekiem norobežojas, jo zvejnieki nepieder jūrnīecībai. Beigu beigās iznāk paradokss – par zvejniekiem mūsu valstī neviens neatbild. Par zvejnieku sertificēšanu, protams, atbild Jūrnīeku reģistrs, un mēs no šīs atbildības nenorobežojamies, tieši tāpat kā Zemkopības ministrija pārzina nozvejas



kvotu jautājumu, bet atklāts paliek jautājums, kas risinās visas pārējās problēmas. Pašlaik šķiet, ka tas ir atstāts pašplūsmā, un, godīgi sakot, arī citur pasaulē zvejnieku jautājums nebūt nav sakārtots.

Nedrīkst aizmirst arī to, ka visi taču kuģo vienos ūdeņos – gan lielle tirdzniecības kuģi, gan nelielle zvejas kuģi, tāpēc kuģošanas drošības jautājums ir ļoti aktuāls. Statistika rāda, ka zvejnieku vidū, pildot darba pienākumus, ir vislielākais letālo gadījumu skaits. Latvijas cilvēki, kas strādā, piemēram, uz Skotijas zvejas kuģiem, stāsta, ka darba apstākļi tur līdzinās verdzībai, kad darbā tiek pavadīts vairāk par sešpadsmit stundām. It kā atalgojums nav slikts, bet par to nākas maksāt ar savu veselību, un tas notiek Eiropas Savienībā.

Diemžēl arī pašu zvejnieku apziņā iesakņojušies priekšstati, kurus ir grūti mainīt. Piemēram, daudziem no viņiem pilnīgi normāli šķiet doties jūrā bez drošības līdzekļiem vai arī uzņemt lielāku kravu, nekā tas ir atļauts.

Jau 2014. gadā Jūrnieku reģistrs organizēja kursus tiem zvejniekiem, kuri jūrā dodas ar zvejas kuģiem un zvejas laivām līdz divpadsmit metriem. Mācību beigās zvejnieki pilda nelielu testu, un viņi atzīst, ka ļoti labprāt noklausījās kursu un uzzināja daudz noderīga. Nav jau teikts, ka visu tūlīt ievēros, bet informāciju zvejniekiem esam devuši.”■





IZVEIDOTA INFOGRAFIKA PAR LATVIJAS ZVEJAS KUĢIEM UN TO KONTROLI 2014. UN 2015. GADĀ

Valsts vides dienesta (VVD) infografiku ciklā par darbu, kas veikts ūdens bioloģisko resursu aizsardzības kontrolē, izveidota jau trešā infografika, kura atspoguļo zvejas kuģus un to kontroles rezultātus 2014. un 2015. gadā. Infografiku cikla tapšanu finansiāli atbalsta Zivju fonds. Kopumā tiks izveidotas sešas infografikas.

Infografikā parādīti Latvijas zvejas kuģu nozvejas apjomi. Divu gadu griezumā salīdzināti arī tādi būtiski rādītāji kā zvejas kuģu pārbaudes jūrā un ostās, atklātie pārkāpumi un uzlikto naudas sodu apjoms. Infografika sniedz ieskatu galvenajos zvejniecības nozari raksturojošos gada rādītājos.

Latvijas zvejas kuģu nozvejas apjoms Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī 2015. gadā ir palielinājies. Pērn tika nozvejotas 25 868 tonnas reņģu, 2014. gadā – 23 315 tonnas. Brētliņu nozveja pieaugusi par 4537 tonnām – no 30 758 tonnām 2014. gadā līdz 35 295 tonnām pērn. Audzis arī nozvejoto mencu apjoms: 2015. gadā 3394 tonnas, 2014. gadā – 2037. Savukārt lašu (nozveja tiek uzskaitīta gabalos, bet aprēķinos par vidējo vienas zivs svaru lomos pieņemti 5 kg) nozveja palielinājās par aptuveni vienu tonnu – no četrām tonnām 2014. gadā līdz piecām 2015. gadā.

2015. gadā salīdzinājumā ar 2014. gadu ievērojami pieaudzis arī zvejas kuģu pārbauzu skaits: ostās veiktas 1259 pārbaudes, jūrā – 130, bet gadu iepriekš attiecīgi 979 un 97 pārbaudes. Savukārt samazinājies gan atklāto pārkāpumu skaits, gan uzlikto naudas sodu kopējais apjoms: 2014. gadā VVD inspektori atklāja 17 pārkāpumus, 2015. gadā – piecus. Par izdarītajiem pārkāpumiem uzlikto naudas sodu kopējais apjoms 2014. gadā bija 8275 eiro, 2015. gadā – 1370 eiro.

Raksturojot šīs tendences, VVD Zvejas kontroles departamenta Jūras kontroles daļas vadītājs Miks Veinbergs atzīmēja, ka pagājušā gada aprīlī Latvijā pilnībā pāriets uz jūras nozvejas elektronisku reģistrēšanu. Visi zvejas dati tiek reģistrēti un nosūtīti elektroniskā formātā. Jaunā kārtība būtiski uzlabo zvejas kontroles inspektoru darbu, jo inspektors var redzēt kuģa nozvejas datus jau brīdī, kad kuģis vēl atrodas jūrā. Naudas sodu samazinājumu M. Veinbergs skaidro ar izmaiņām Administratīvo pārkāpumu kodeksā, kur minimālais sods samazināts no aptuveni 300 eiro līdz 140 eiro juridiskām personām un no 300 eiro līdz 30 eiro fiziskām personām. Soda naudas apjoma samazināšanos ietekmēja arī nopietnu pārkāpumu skaita samazināšanās.■



KOLKAS BĀKAS ZĪME JAU RĪGĀ

Lībiešu svētki Mazirbē augusta pirmajā sestdienā vienmēr ir gaidīti un kupli apmeklēti. Arī šogad, kad īpašu akcentu svētku ritumam piešķir ar jūrniecības vēsturi saistīti diži viri un viņu no sirds cēlie žesti. Tradicionāli nest lībiešu karogu no Mazirbes tautas nama līdz dižjūrai Lībiešu savienības priekšsēdētāja leva Ernštreite bija uzticējusi tālbraucējam kapteinim lībietim Visvaldim Feldmanim. Cilvēkam, kura vadīto kuģu apkalpēs bijuši trīspadsmit dažādu tautību jūrnieki. Bet četrpadsmito tautību padomju režīms tajā laikā oficiāli neatzina, ierakstu pasē "lībetis" tālbraucējs kapteinis saņēmis tikai 1988. gada 25. aprīlī.



Andris Cekuls (no kreisās), Gints Šimanis, Visvaldis Feldmanis un Jānis Krastiņš.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Visvaldis Feldmanis un Jānis Krastiņš.



Svētku gājiens.

Visvaldis Feldmanis bija nolēmis tieši šāgada libiešu svētkos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam nodot kādu sen glabātu relikviju – 1993. gadā no metāla zagļiem pasargātu Kolkas bākas plāksni, kura tur stāvējusi no bākas celtniecības aizlaikiem. Taču svinīgā ceremonija svētku ietvarā aizsākās ar paša tālbraucēja kapteiņa daudzīnājumu – Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš pasniedza Visvaldim Feldmanim LR Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē un sabiedriskajā dzīvē. Abu kolcenieku – Jāņa Krastiņa un Visvalža

Feldmaņa rokasspiediena spēks bija aizkustinošs, jo, kā izrādās, pirmo hidrogrāfijas praksi Latvijas Jūras akadēmijā J. Krastiņam Kolkas bākā vadījis tieši V. Feldmanis. Darba uzdevumu vidū bija arī šīs plāksnes tīrīšana un krāsošana, kura nu nonākusi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā – vecākajā un fondiem bagātākajā vēstures liecību krātuvē Baltijas valstīs.

Saņemot nozīmīgo vēstures liecību, muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls pauda patiesu gandarījumu, apliecinot, ka Kolkas bākas plāksne ieņems goda vietu Latvijas simtgadei veltītajā muzejā ekspozīcijā.

Vēlāk, svētku dienas otrajā pusē, leģendārajā “Buru” verandā nācās dzirdēt, ka plāksni gadu gaitā bija vēlējušies saņemt dažādi vēstures liecību glabātāji, bet V. Feldmanis ir stingri pastāvējis uz to, ka Kolkas bāka atrodas valsts aizsardzībā un arī plāksnei jānonāk valsts rokās – muzejā, kur to var un prot saglabāt nākamajām paaudzēm.■



RĪGĀ NOTIKA SANĀKSME "HELCOM RESPONSE 22-2016"

No 8. līdz 10. novembrim Rīgā notika ikgadējā Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencijas (HELCOM) komisijas Reaģēšanas darba grupas sanāksme "HELCOM RESPONSE 22-2016", uz kuru pulcējās pārstāvji no visām HELCOM dalībvalstīm, HELCOM sekretariāta, kā arī novērotāji no Pasaules Dabas fonda un "Sea Alarm". No Latvijas sanāksmē piedalījās gan Valsts vides dienests, gan Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests.

Tā kā kuģu satiksme Baltijas jūrā ar katru gadu kļūst aizvien intensīvāka, pieaug piesārņojuma un negadījumu risks, un tā kā ienāk aizvien lielāki kuģi, palielinās arī iespējamais piesārņojuma apjoms. HELCOM dalībvalstīm ir jābūt gatavām ne tikai reaģēt uz pieaugošo piesārņojuma risku, bet arī darīt to iespējami efektīvi. Tas panākams, veidojot ciešāku savstarpēju sadarbību un piesaistot par piesārņojuma likvidāciju atbildīgās institūcijas un organizācijas, kas rūpējas par dzīvnieku glābšanu jūras piesārņojuma gadījumā. Tie bija galvenie sanāksmes darba kārtības jautājumi. Tika izvērtētas arī Baltijas jūras reģionā notikušās naftas savākšanas mācības un sniegta informācija par plānotajām mācībām nākamajā gadā.



HELCOM RESPONSE darbs notiek regulāro sanāksmju laikā un ekspertu darba grupās starp sanāksmēm. Sanāksmes katra dalībvalsts rīko pēc rotācijas principa. Kopš RESPONSE grupas izveidošanas 2002. gadā ir notikušas 20 sanāksmes, no tām vienu – 2005. gadā – ir rīkojusi Latvija. Ikgadējo HELCOM RESPONSE sanāksmju organizēšana ir viena no Helsinku 1992. gada konvencijas prasībām dalībvalstīm. Latvijā sanāksmes rīkošanu finansiāli atbalstīja Vides aizsardzības fonds.■



ZILAIS KAROGS 17 LATVIJAS PELDVIETĀM UN DIVĀM JAHTU OSTĀM

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards pasniedza Zilā karoga ekosertifikātus 17 Latvijas peldvietām un divām jahtu ostām.



“Man ir liels gandarījums, ka Latvijā arvien vairāk pašvaldību ne tikai domā, bet arī aktīvi rīkojas, lai padarītu apkārtnējo vidi tīrāku gan Latvijas iedzīvotājiem, gan viesiem. Turklāt katru gadu Zilā karoga balva labākajām Latvijas peldvietām tiek piešķirta pašvaldībām, kas pārstāv nevis vienu Latvijas reģionu, bet kopumā visu valsti.

Esmu gandarīts, ka Latvija, pasniedzot kopumā 19 Zilā karoga sertifikātus, joprojām ir līdere šajā ziņā gan Baltijas valstīs, gan Baltijas jūras reģionā,” atklājis Zilā karoga pasniegšanas pasākumu, uzsvēra ministrs.

2016. gadā Zilā karoga balva piešķirta Saulkrastu centra pludmalei; Ventspils pilsētas pludmalei; Liepājas dienvidrietumu pludmalei, pludmalei pie stadiona un Beberīņu pludmalei (iekšzemes); Engures Abragciema pludmalei; Kuldīgas Mārtiņsalas pludmalei (iekšzemes); Jūrmalas Bulduru pludmalei, Dubultu, Dzintaru, Majoru un Jaunkemeru pludmalei; Jēkabpils Radžu pludmalei (iekšzemes); Daugavpils centra pludmalei (iekšzemes) un pludmalei “Stropu vilnis” (iekšzemes); Rīgas Vakarbuļļu pludmalei; Limbažu Lielezera pludmalei (iekšzemes), kā arī Liepājas jahtu ostai un Pāvilostas jahtu piestātnei “Pāvilosta Marina”.

Nacionālā žūrija sertifikātu piešķīra arī Rīgas Rumbulas, Rīgas Vecāķu un Jūrmalas Kauguru pludmalēm.

Zilā karoga programma ir viena no piecām globālā Vides izglītības fonda (*FEI International*) programmām. Lai pretendētu uz Zilā karoga balvas iegūšanu, ir jānodrošina 29 kvalitātes kritēriji ūdens, vides pārvaldes, vides informācijas un izglītības, kā arī labiekārtojuma un servisa jomā. Zilā karoga mērķis ir veicināt piekrastes teritoriju ilgtspējīgu attīstību ar augstu ūdens kvalitātes, drošības, vides apsaimniekošanas un pārvaldes standartu, kā arī vides izglītības iniciatīvu palīdzību. Latvijā Zilā karoga programmu realizē kopš 1998. gada, pirmais Zilais karogs tika piešķirts 1999. gadā Ventspils pludmalei.■



SADARBOJAS LIEPĀJAS UN KLAIPĒDAS JAHTU OSTAS

Mēs neesam konkurenti, bet sadarbības partneri, kuriem ir svarīgi nodrošināt labu jahtu servisu – tāda ir galvenā atziņa, ko vienas dienas pieredzes apmaiņas tikšanās laikā Klaipēdā guva Klaipēdas jahtkluba direktors Gedemins Meškausks un Liepājas ostas aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis.

Liepājas un Klaipēdas jahtu ostas ir līdzīgā situācijā – daudz ideju un vēlme tās realizēt, turklāt gan Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, gan Klaipēdas jahtklubs jahtu ostu infrastruktūru Liepājā un Klaipēdā apsaimnieko tikai no pagājušā gada, uzsver Liepājas ostas aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis.



Liepājas jahtu osta.

Klaipēdas jahtu ostā, kas atrodas blakus Jūras muzejam, ir jaunas pietātnes, mols un iespēja uzņemt aptuveni 65 jahtas. Infrastruktūra izbūvēta 2011. gadā, piesaistot aptuveni piecus miljonus eiro no ES struktūrfondiem.

Klaipēdas jahtkluba direktors Gedemins Meškausks uzsver, ka tā ir liela priekšrocība, tomēr līdz sezonai vēl daudz jāpaveic, tai skaitā jāpabeidz viesnīca ar 40 numuriem un infrastruktūra dažādām atpūtas iespējām. Pēc viņa teiktā, burātāji, ceļojot pa Baltijas jūru, dodas no ostas uz ostu, un tā kā Liepājas un Klaipēdas ostas atrodas blakus, tad, visticamāk, jahtas pietās abās, un iedibinātā sadarbība un informācijas apmaiņa tad lieti noderēs.

Liepājas jahtu osta atrodas pašā pilsētas centrā un jau vairākus gadus var lepoties ar Zilo karogu, kas uzliek pienākumu rūpēties par infrastruktūras attīstību un laba servisa nodrošinājumu. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde plāno jau tuvāko gadu laikā paplašināt jahtu ostu, uzlabojot arī servisu un infrastruktūru.

Atšķirībā no Klaipēdas jahtkluba, kas par prioritāti ir noteicis pietātņu iznomāšanu uz ilgāku laiku, Liepājas jahtu osta aktīvi strādā vasaras sezonā, piesaistot jahtas, kas ceļo pa Baltijas jūru. Liepājas Jahtu centrs ar katru gadu uzņem arvien vairāk jahtu no dažādām valstīm. 2015. gadā Liepāju apmeklēja 330 jahtu.■



“BALTIC OPEN REGATTA 2016”

Latvijas 2016. gada atklātais jūras burāšanas čempionāts “Baltic Open Regatta” notiks no 2. līdz 8. jūlijam maršrutā Rīga – Roja. Sacensību atklāšana norisināsies Rīgā, jahtklubā “Auda”, bet noslēgums Rojā. Šogad rīkotāji ir mainījuši sacensību formātu – sacensību atklāšana un pirmo piecu posmu starts notiks Rīgā, pēdējais būs garais posms uz Roju, kur paredzēti atlikušie trīs posmi, burāšanas popularizēšanas diena un sacensību noslēgums.



BURĀTĀJS NO BĒRNĪBAS

Veicināt bērnu interesi par burāšanas sportu jau kopš mazām dienām ir liels ieguldījums nozares nākotnes attīstībā. Bet kas spēj bērna interesi piesaistīt burāšanai? Vai tā ir regulāra dalība regatēs, bērna individuālie sasniegumi vai jaunu iemaņu apgūšana? Patiesībā visi šie faktori ir nozīmīgi, tai pašā laikā katrai perso-

ņībai tie ir atšķirīgi. Taču pašos pamatos ir trīs elementi, kas ir neatņemama sastāvdaļa jebkura limeņa panākumos.

ĻAUJ BĒRNIEM IESAISTĪTIES

Bērniem patīk justies pieaugušiem, kontrolēt notiekošo. Ja dosiet viņiem iespēju, viņi augs. Ikdienā ļauj bērniem iesaistīties procesā, atkarībā no spējām

uzdodot viņiem dažādus uzdevumus, kas veicami uz jahtas. Šeit svarīgi atzīmēt, ka tam ir jābūt darbam, kas bērnam padodas, lai motivācija augtu.



Latviju čempionātā “Opti Worlds 2015” pārstāvēja pieci dalībnieki – Agata Einause (LAT 121) (no kreisās), Mārtiņš Atilla (LAT 59), Robins Lī Špats (LAT 72), Eduards Pļaviņš (LAT 120) un Agija Ēlerte (LAT 115).

PADARI ŠO PROCESU AIZRAUJOŠU

Šeit jāpiemin sen zināma patiesība – kad bērnam ir interesanti, viņš pats izrāda iniciatīvu un ir atvērts mācībām. Svarīgi ir uzturēt interesi bērnos, liekot viņiem justies gandarītiem par paveikto un justies kā nozīmīgai daļai no apkāmpes.



MĀCI TĀ, KĀ BĒRNI PROT MĀCĪTIES

“Rolex” nominētā sieviete burāšanā Stefānija apgalvo: “Darbs ar jaunajiem burātājiem ir ļoti pozitīvs un jautrs! Man patīk izmantot dažādus mācīšanas stilus, stāstot un rādot bērniem visas burāšanas iemaņas. Ir tik



daudz unikālu elementu šajā sportā, un katrs bērns ir unikāls, jo jaunas iemaņas apgūst atšķirīgi un katram ir individuāli mērķi. Ir svarīgi saprast, kā bērns vislabāk apgūst jauno un mēģināt mācīt pēc šāda principa. Vai viņš mācās darot vai skatoties? Vai arī apstrādā informāciju labāk ar grāmatām un diagrammām? Sākotnēji tas varētu šķist nenozīmīgi, bet, kad bērns var labāk saprast, kas notiek, tas uztur viņā interesi, pretējā gadījumā viņš kļūst neapmierināts un atsakās darboties.

Prasmes, ko bērni iegūst un attīsta burāšanā jaunībā, saglabāsies visu dzīvi! Burāšana ir mūža sports – unikāla atpūta, ko var baudīt daudzus, daudzus gadus. Tas ir izglītības sports ar tā fiziskajām un garīgajām prasībām. Tas ļauj jauniešiem augt un paplašināt savas zināšanas. Es patiesi uzskatu, ka bērnu burāšana ir radošās mākslas veids. Burāšana, vai tā būtu kreisēšana vai sacikstes – tā ir brīvība. Tas ir prieks.”

LATVIJAS “OPTIMIST” UZVAR ZVIEDRIJĀ

Latvijas “Topper” kluba (LTK) pārstāvis Mārtiņš Atilla izcīnīja 1. vietu “Optimist” klasē “Liros Nordic Race 2016” sacensībās, kas 16. un 17. aprīlī notika Stenungsundā, Zviedrijā. Sacensībās piedalījās 207 “Optimist” burātāji – 186 puisi un 81 meitene. Skandināvijā ir ierasta prakse sadalīt atsevišķos startos puisus un meitenes. Burātāji bija no Zviedrijas, Somijas, Dānijas un Norvēģijas. Pirmajā dienā sacensības tika atceltas, jo vējš bija pārāk mainīgs. Otrajā dienā laika apstākļi ļāva izburāt trīs pilnvērtīgus braucienus katrai flotei (divas puisēm un vienu meitenēm). Pēc sacensību noteikumiem šādā gadījumā neviens brauciens netiek izņemts un burātājam jābūt īpaši piesardzīgam, lai nekļūtos. Mārtiņa rezultāti puisi konkurencē – 3., 2. un 1. vieta braucienos – deva iespēju atvest mājās augstāko balvu, 2. un 3. vietā atstājot Zviedrijas izlases sportistus. ■



LĒNĀKAIS CEĻŠ UZ RIO: ZVAIGŽŅU LIETUS, ROŅŪ ŠOVS, IESPAIDĪGS SAULLĒKTS UN SAULRIETS

Kārlis Bardelis un Gints Barkovskis no "Bored of Borders" 4. maijā no Lidericas ostas Namībijā sāka ceļu ar airu laivu pāri Atlantijas okeānam uz 6000 km tālo Brazīliju, Riodežaneiro olimpiskajām spēlēm.



"Ceļu sākām ļoti svi-
nīgi no Lidericas ostas,
kur bija sanākuši vietē-
jie interesenti, pārstāvji
no pilsētas domes. Pir-
mās desmit stundas
bija kā maratons, kad
airējām divatā, lai pēc
iespējas ātrāk tiktu tā-
lāk no krasta. Pēc tam
pārslēdzāmies uz divu
stundu režīmu, airējot
pārmaiņus," sarunā klās-
tija Kārlis Bardelis.



Organisms pamazām
pielāgojies režīmam –
divas stundas pie ariem,
tikpat atpūta. Ceļā pui-
šus pavadījuši roņi, kuri
no rītiem ceļotājiem rā-
dījuši dažādus trikus.

"Interesanti ir naktī,
kad okeānā spīd alģes. Pa dienu, uzlādējoties ar saules gaismu, naktī, ar ariem
šļakstot ūdeni, apkārt mūsu laivai spīd tādi kā gaismas graudiņi, kā krāsainas
lampiņas. Lai arī esam krietnu gabalu no krasta, šeit ir visādi putni, kas nāk
mūs apciemot. Droši vien burātāji tos pabaro ar cepumiem, tādēļ seko mūsu
laivai," iespaidos dalās Kārlis.

Puišiem katru rītu ir iespēja vērot iespaidīgu saullēktu un vakarā saulrietu.
"Tas ir ārpus jebkuras konkurences. Skatāmies uz to vaļā mutēm un vienkārši



kaifojam. Tādus saullēktus un saulrietus reti gadījies redzēt. Savukārt nakti zvaigznes mums rāda virzienu, kas ved uz dienvidu pusi. Pāri mums stiepjas Piena Ceļš. Airējam cauri tādai kā zvaigžņu alejai. Katru nakti ir zvaigžņu lietus. Jau sāk aprūkties vēlēšanos (smejas). Tik daudz zvaigžņu nokrit, ka nav iespējams saskaitīt," tā Kārlis.

Airētāji iet pēc sākotnēji iedomātā maršruta. Apkārtējie zvejas kuģi puišiem brauc ar likumu. Sazinoties savā starpā, tie brīdinājuši cits citu par okeānā esošu airu laivu.

"Paši nekādus signālus neesam devuši, bet visi kuģi mums apkārt dodas ar likumu. Tālāk okeānā tā vairs nebūs. Ir naktis, kad skatiena attālumā ir kāds kuģis, bet šobrīd ir krietni attālinājušies. Katru dienu gan tos neredzam. Sauszemi neesam redzējuši kopš pirmās dienas, pēc noairētām kādām desmit, divpadsmit stundām. Gints laivā iekārtojies makšķerēšanas aprīkojumu. Varbūt izdosies ko nomakšķerēt.



Okeāns katru dienu ir savādāks, bet šobrīd tiešām uz priekšu iet labāk. Kopš Jāņiem esam satikuši divus kuģus, kuri mums palīdzējuši ar medikamentiem. Tos mēs paši uzrunājām. Viens no tiem bija 330 metrus garš naftas tankkuģis. Tas apstājās, īpaši nemainot sava maršruta planus," sacīja Kārlis.

Puiši okeānā saskārās arī ar veselības problēmām, īpaši Kārlis, kurš aptuveni nedēļu nevarēja airēt. Uz viņa ādas bija uzmetušies iespaidīga izmēra augoņi.

Sākotnējais plāns bija distanci veikt 90 dienās. Tomēr dažādu apstākļu dēļ viņiem tas neizdevās, un krastā viņi izkāpa nedēļu pēc paralimpisko spēļu noslēguma.■



GRĀMATAS "STŪRMAŅA STĀSTI" ATVĒRŠANA

31. maijā Latvijas Nacionālajā bibliotēkā notika Vladimira Novikova grāmatas "Stūrmaņa stāsti" atvēršana. Grāmatas izdošanu atbalstīja Latvijas Jūras administrācija, SIA "LAPA Ltd." un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība.



"Stūrmaņa stāsti" ir jauka bērnu grāmatiņa par piedzīvojumiem uz jūras, kuru galvenie varoņi ir dzīvnieki – gan kopā ar jūrniekiem uz kuģiem dzīvojošie kaķi, suņi, papagaiļi, gan ceļā satiktie gājputni, leduslāči. Grāmatu ilustrējis pats autors.

Grāmatas atvēršanas svētku laikā V. Novikovs pastāstīja bērniem, ka

viņa sadarbība ar bērnu žurnālu "Zilīte" aizsākusies jau 1965. gadā, kad viņš vēl mācījies Rīgas jūrskolā. Tajā pašā gadā viņš, būdams praksē, sācis kolekcionēt lelles – suvenīrus no katras valsts, kur vien stūrmaņa gaitās nācies pabūt. Ar pašu pirmo kolekcijas lelli grāmatas autors kopā piedzīvojis pat divas kuģa avārijas.

Ar bērniem tikās arī V. Novikova kursa biedrs tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks, kurš stāstīja savus piedzīvojumus ar sunīti Sančo un kaķi Vasju, kurš uz kuģa, apstākļu spiests, pat apguvis lidošanas māku. Savukārt Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters pastāstīja par pūdeli Čombi, kurš svešā valstī aizklīdis no kuģa un nonācis patversmē. Kad jūrnieki ieradusies pēc sava mīluļa, pūdelis bijis tā safrizēts un sasmaržināts, ka, lai samaksātu rēķinu, kapteiņa vecākajam palīgam nācies iztērēt visu naudu, kas bijusi paredzēta kažoka iegādei sievai. V. Novikovs turpat uz vietas zīmēja ilustrācijas kolēģu stāstītajam.

Mazie lasītāji labprāt iesaistījās arī nelielos jautros uzvedumos kopā ar grāmatas "Stūrmaņa stāsti" autoru.■



KUĢNIECĪBAS VĒSTURE. NĪDERLANDE – LATVIJA. 19.–20. GS.

Uz Mencendorfa namu bija atceļojusi unikāla Fēndamas Fēnkoloniālā muzeja darba apgērbu kolekcija, kas papildināta ar fotogrāfijām un saistošu grāmatu par kuģošanu senajā Nīderlandē (arī uz Rīgu). Mūsu zemju savstarpējie jūras sakari ir maz pētīti, kaut bijuši ļoti nozīmīgi. Uz Rīgu nīderlandiešu kuģos ceļojuši Norvēģijas anšovī, Nīderlandes flizes un citas preces.

Nozīmīgu izstādes ekspozīcijas daļu veidoja kapteiņu, ostas strādnieku un kuģu būvētāju tērpi, kuros visai maz radniecīga ar šodienas kapteiņu un jūrnieru formām. Kolekcijā ir, piemēram, 1852.–1854. gadā ceļojumu apkārt pasaulei veikušā slavenā Fēndamas kapteiņa Hendrika Hāzevinkela (Hazewinkel, 1804–1882) mētelis.

Grāmata "Atmiņas no Baltijas jūras". Sarakstījis Fēnkoloniālā muzeja direktors vēsturnieks Hendriks Hahmērs. Bagātīgi ilustrēta, 208. lpp. bieza. Aprakstītas dzimtu leģendas, izmantoti kapteiņu arhīvi, vēstules. Tā ir saistoša lasāmviela ikvienam, bet īpaši tiem, kurus interesē dzīve uz jūras senatnē.■



Trīsmastu gafelšonera "Noordkaap" komanda pozē kamerai 1910. gadā Bridžportā pirms došanās uz Rīgu. Kuģa kapteinis ir Klāss Dēns (Klaas Deen) no Groningenas. "Noordkaap" būvēts 1910. gadā G. J. Vilminka (Wilmink) kuģu būvētavā Groningenā. 1915. gadā kuģi pārdeva Norvēģijai.



Ilona Audere



JURIS RAKIS SENĀS KAROSTAŠ FOTOGRĀFIJAS APKOPOJIS GRĀMATĀ

Vēstures pētnieks Juris Raķis apkopojis savu plašo Karostas fotogrāfiju kolekciju, kas ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Liepājas domes atbalstu izdotas grāmatā “Karostas albums”.



Grāmatas atvēršana notika Jūras svētku priekšvakarā 8. jūlijā Liepājas Latviešu biedrības nama kamerzālē. Kā atceras Juris Raķis, pirmo reizi Karostā viņš nokļuvis vēl pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados, un tā atstājusi neizdzēšamu iespaidu, kas arī pamudinājis vākt fotogrāfijas par Karostu, sākot no tās būvniecības tālajā 19. gadsimtā.

Juris Raķis: “Liepājas Karosta ir gan militārais, gan kultūras mantojums. Tās ir laikmeta liecības, kādas nav pieejamas nekur citur, tā ir informācija un pieredze, kas vērtējama kā unikāla ne vien Latvijas, bet arī Eiropas mērogā. Karostu kā vienotu objektu augstu novērtējuši vēstures pētnieki, arhitekti. Savdabīga, mazliet nošķirta no pārējās pilsētas, Karosta ir neatņemama Liepājas sastāvdaļa. Patiesībā, rēķinot pēc platības, tā ir viena trešā daļa no pilsētas...

Ideja par fotogrāfiju un informācijas apkopošanu grāmatā radusies pēc izstādes Liepājas muzejā pirms aptuveni pieciem gadiem. Izstāde piesaistījusi ne tikai kolekcionāru un vēstures pētnieku uzmanību, bet radījusi arī lielu interesi liepāņnieku vidū, jo padomju gados, kad tur saimniekoja PSRS, vēlāk Krievijas Jūras kara flote, tā bija slēgta teritorija, arī informācijas nebija ne par to, kas tur notiek, ne par Karostas būvniecību un pastāvēšanu cariskās Krievijas laikā un vēlāk Latvijas brīvvalsts laikā līdz Otrajam pasaules karam. Juris Raķis uzsver, ka “Karostas albums” nebūs akadēmiska vēstures grāmata un tajā nebūs daudz ciparu un skaitļu. “Karostas albums” būs līdzīgs ģimenes albumam, kuru pašķīstīt un caur fotogrāfijām iepazīt laika periodu, kad Karosta bija tāda, kāda tā būvēta, kur nekas nav piebūvēts vai nojaukts.



“Karostas albums” ir tapis ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Liepājas domes atbalstu.

Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks: “Karosta ir pazīstama un vēsturiskiem notikumiem bagāta Liepājas daļa, taču savā ikdienas ritmā un notikumos nedaudz atšķirīga no pārējiem Liepājas rajoniem. Kopš deviņdesmitajiem gadiem, kad padomju armija pameta Liepāju, Karosta pirmo reizi savas pastāvēšanas laikā ir pārtapusi par civilu teritoriju, kas pieejama mums visi – ar savu savdabīgo arhitektūru, jūras plašumu, militārās vēstures stāstiem, padomju varas greizajiem atspulgiem un Karostas cietuma neparasto šarmu.”

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “Karosta šobrīd ir plaša teritorija, kas atvērta jauniem izaicinājumiem un idejām, kā to veidot un attīstīt. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde Karostu savā pārziņā ieguva pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados kā degradētu bijušo militāro teritoriju, kur vairāk nekā piecdesmit gadu bija saimniekojusi PSRS Jūras kara flote un maz kas liecināja par kādreizējo greznību un vērienīgumu. “Karostas albums” ir iespēja atcerēties, kāda bija Karosta savos ziedu laikos, un kardināt idejas, kā to izmantot un attīstīt šodien.” ■



VENTSPILĪ VIESOJAS PELDOŠS KULTŪRAS PIEMINEKLIS

Ventspils ostā pie piestātnes Nr.22, kas atrodas iepretī Ventspils brīvostas pārvaldes ēkai, viesojas 1962. gadā būvētais Norvēģijas kuģis "Gamle Oksøy".



Aktivās jūras dzīves laikā līdz 1996. gadam "Gamle Oksøy" bija specializēts kuģis, kas Norvēģijas bākām piegādāja petroleju un acetilēnu. Tagad, pēc

restaurācijas, "Gamle Oksøy" kļuvis par peldošu kultūras pieminekli. Kuģa vizīte Ventspilī saistīta ar 6. Baltijas jūras reģiona kultūras mantojuma forumā iecerēto piekrastes kultūras mantojuma saglabāšanas popularizēšanu. Pavisam tas apmeklēs desmit Baltijas jūras valstu 13 ostas. Uz kuģa skatāma izstāde, kur katra valsts pārstāvēta ar 5–10 min. garu filmu, kas veltīta piekrastes kultūras mantojumam.■

IZDOTA PASTMARKU SĒRIJAS "19. GADSIMTA VĒSTURISKIE KUĢI" PIRMĀ PASTMARKA



"Latvijas pasts" uzsācis jaunu pastmarku sēriju "19. gadsimta vēsturiskie kuģi". Sērijas pirmā pastmarka veltīta lielākajam Latvijas teritorijā (1891. gadā Ainažos) uzbūvētajam buriniekam "Andreas Weide", un tās pirmās dienas zīmogošana notika 2016. gada 28. oktobrī. Pastmarkas un aploksnes dizaina autore ir māksliniece Elita Viliama. Pastmarku sērijas "19. gadsimta vēsturiskie kuģi" izdošanu "Latvijas pasts" sācis, godinot latviešu jūrniecības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā.■



LIEPĀJĀ SKATĀMS PASAULĒ LIELĀKAIS KUĢIS, KAS VEIDOTS NO LEGO KLUCĪŠIEM



2016. gada 17. augustā Kopenhāgenā (Dānija) tika nominēts pasaulē lielākais kuģis, kas būvēts no lego klučiem. Kuģa būvniecībā piedalījās DFDS darbinieki no visas Eiropas, lai atzīmētu kompānijas 150. gadadienu. Viņu nolūks bija mainīt ierakstu Ginesa rekordu grāmatā, kas arī tika izdarīts 17. augustā. Auditori no Ginesa rekordu grāmatas apstiprināja, ka tas

patiešām ir pasaulē lielākais lego kuģis, dokumentējot to oficiālā ceremonijā pie piestātnes Kopenhāgenā. Kuģim tika dots vārds "Jubilee Seaways", tas ir 12 metrus garš un sver nedaudz zem trim tonnām.

"Sportisti, olimpisko spēļu dalībnieki no visas pasaules nesen centās Rio labot dažādus rekordus, bet mēs labojām savu pasaules rekordu šeit, DFDS. Tomēr galvenais mērķis bija svinēt jubileju kopā un radīt kaut ko lielu, neaizmirstamu. Ir svarīgi, lai kolēģiem no dažādām Eiropas valstīm tiktu dota iespēja atstāt savas pēdas uz šā skaistā kuģa," tā Oļegs Bambuļaks no "DFDS Logistics Baltic".

Lego kuģa būvi atbalstīja DFDS galvenais akcionārs "Lauritzen Fonden". Bez tam uzņēmums "J. Lauritzen" un DFDS katru gadu investē trīs četrus miljonus eiro sociālos, kultūras un izglītības projektos, kuri orientēti uz jūras tematiku.■





JŪRNICĪBAS MUZEJS. KURŠ VELS AKMENI KALNĀ?

Lai taptu kaut kas labs, ir vajadzīgas trīs lietas: pirmā – laba ideja, otrā – ar labo ideju apsēsti, pat inficēti ļaudis, un trešā, protams, ir nauda. Lieliski, ja sakrīt visi trīs priekšnosacījumi, jo tad uzvara ir garantēta. Tomēr šķiet, ka Latvijā ne sevišķi bieži šie trīs priekšnosacījumi sanāk kopā. Ja ir laba ideja, tā bieži vien nesasniedz dzirdīgas ausis, un tad jau par finansējumu vispār nav ko sapņot, tomēr nereti ir arī tā, ka nauda tiek izšķiesta pilnīgās mulķībās, bet labas idejas un projekti paliek bez finansiāla atbalsta.



Mums vienmēr patīk salīdzināties ar brāļiem lietuviešiem un igauņiem, lai saprastu, vai esam viņiem solīti priekšā, vai velkamies vairākus soļus iepakaļus. Ak, kā gribētos ar pilnu krūti iesaukties: bet mums taču ir vislabākais, vismodernākais, visiedvesmojošākais, visizglītojošākais, visvairāk vēstures liecību glabājošais! Taču diemžēl nākas piekrist Normundam Smaļinskim, kurš savā rakstā par Igaunijas Jūras muzeju saka, ka ar Hidroplānu ostas muzeju kā modernu un atraktīvu jūras vēstures izziņas vietu igauņi ir izgriezuši pogas ļoti daudziem. Savukārt vasarā, atgriezusies no Smiltines, kas Kuršu kāpu pašā sākuma punktā, ar baltu

skaudību domāju par to, kā lietuvieši savas jūras galvaspilsētas Klaipēdas tuvumā 19. gadsimta fortos ir iekārtojuši Lietuvas Jūras muzeju un akvāriju, ko vēl jo interesantāku padara blakus esošais 1994. gadā būvētais delfinārijs. Pagaidām, pareizāk sakot, vēl joprojām šajā Baltijas jūras piekrastē Klaipēda ir vienīgā vieta, kur var apskatīt Jūras muzeju, jo Latvijas pusē tāda diemžēl vēl arvien nav.

Kad gada sākumā sāku pētīt, kādi tad jūrnieceības muzeji ir pasaulē, kā tie iekārtoti, kā attīstās un ko piedāvā saviem apmeklētājiem, pirmā atziņa bija: ikviens sevi cienaša jūras valsts, vai tā būtu Eiropā, Āzijā vai Amerikā, par savu



goda lietu un prestižu uzskata savas valsts jūrniecības vēstures cienišanu, saglabāšanu un lepošanos ar to. Bet ne tikai, jo vēsturei ir jābūt dzīvai, pieejamai un saprotamai, piedevām to šodien jāprot parādīt tik interesanti un mūsdienīgi, lai no gadsimtu dziļēm nākuši artefakti uzrunātu visu vecumu cilvēkus, arī bērnus un jauniešus.

KĀ ŠAJĀ ZIŅĀ IR PIE MUMS – LATVIJĀ?

Vai Latvija ir jūras valsts? Uzdodiet šo jautājumu jebkuram pretimnācējam, un viņš jums nešaubīgi atbildēs, ka, protams, ir. Pajautājiēt ikvienam no Saeimas deputātiem, valdības ministriem vai politisko partiju līderiem, un arī saņemsiēt apstiprinošu atbildi. Daži vēl prātīs noskaitīt Valdemāra atziņu par iešanu jūrīnā un naudas krāšanu pūriņā. Bet pajautājiēt, kur Latvijā meklēt jūras muzeju. Nemaz nepūlieties, jo Latvijā jūras muzeja nav! Mēs esam jūras valsts bez sava jūras muzeja, tieši tāpat kā Dzintara zeme bez sava dzintara muzeja, kāds ir citās Dzintara zemēs – gan Lietuvā, gan Polijā, gan Vācijā.

Varētu jau aizbildināties ar naudas trūkumu, ak, mēs nabadziņi, mums pie-trūkst medicīnai, izglītībai, kur nu par muzejiem sapņot! Bet tāda atrunāšanās nebūtu godīga, domājiēt par Latvijas jūrniecības vēsturi un Latvijas jūrniecības nākotni, jo veca patiesība māca, ka bez vēstures nav nākotnes. Vēl jo vairāk ne-godīgi tas šķiēt tāpēc, ka ar dziļām skumjām, pat sašutumu nākas noskatīties, kā mūsu valstī tiek administrēti un šķiesti miljoni pilnīgi neizdevušos projektos, piemēram, vienpadsmit miljoni e-veselībā, kuras vienīgā diagnoze ir noziedzīgs nodarijums, bet vainģo nav.

MUZEJI KĀ SMILŠU SAUJAS JŪRAS KRASTĀ

Nebūtu godīgi, ja mēs nenovērtētu to, kas mums ir, bet kā mūsu kaimiņiem, ļoti iespējams, nav. Un tie ir vairāki ar jūras tēmu saistģti muzeji visā mūsu piecu simtu kilometru garajā jūras piekrastē.

Kad decembra sākumā biju Latvijas Jūras akadēmģijas jūrskolas “Erasmus+” prakses atskaitē un studenti ar sajūsmu stāstģja arī par to, kā brģvajā laikā apmeklģjuši Maltas Jūrniecģbas muzeju un cik daudz derģga uzzģnģjuģi, pajautģju, vai arī Latvijā būtu vajadzģgs jūras muzejs. Studenti vienģ balsģ sauca: “Mums jau šģds muzejs ir!”

RģGAS VĒSTURES UN KUĢNIECģBAS MUZEJS

Protams, tas ir mūsu mģļģais, Eiropģ viens no vecģkģjiem un Baltģjģ vecģkģis Rģ-gas vēstures un kuģniecģbas muzejs, kurģ šogad atzģmģja savu 243. gadadienu. Šģdu nosaukumu muzejs gan ieguva tikai 1964. gadģ, un, kā atzģst Ilze Bernso-ne, kura ilgus gadus vadģja muzeja Kuģniecģbas nodaļu, tģ nevar lepoties ar tik garu mģžu kā pats pilsētas muzejs. Kuģniecģbas nodaļa sāka veidoties 1937. gadģ, kad Jūrniecģbas departaments publicģja “Aicinģjumu latvju jūrnģkiem,



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

kuģu īpašniekiem, kuģu būvētājiem un citiem kuģniecības darbiniekiem” (mēnešraksts “Jūrnieris”, 1937, Nr. 3, 77. lpp.): “Latviešu jūras tirdzniecības kuģniecībai ir spidošiem nopelniem bagāta pagātne, kurā spilgti izceļas latviešu jūrnieru apbrīnojamā darba mīlestība, izturība, drošsirdība, varonība un kuģu īpašnieku un būvētāju neizsīkstošā enerģija un centība. Mūsu plašākai sabiedrībai tas ir maz zināms, jo latviešu kuģniecības vēstures materiāli, kas aptver visu garo laikmetu no latviešu kuģniecības pirmsākumiem līdz mūsu dienām, joprojām vēl nav savākti, apstrādāti un publicēti. Lai šo smagi izjūtamo trūkumu



novērstu, Jūrnierības departaments saziņā ar Latvijas vēstures institūtu nolēmis nekavējoties uzsākt latviešu kuģniecības un kuģu būves vēstures materiālu vākšanu un apstrādāšanu, lai pēc tam izdotu ilustrētu latviešu kuģniecības vēsturi...”

1938. gadā muzeja, jūrnierības un jūrnierības organizāciju darbinieki uzsāka materiālu vākšanu, lai kuģniecības vēstures liecības tiktu komplektētas un saglabātas nākamajām paaudzēm.



Iepriekš paveiktais rezultējās 1939. gada septembrī atklātajā “Jūras dienu” izstādē. Par tās moto kļuva goda protektora (*lat.* protector – aizstāvis, aizbildnis) Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa vārds: “Neviena valsts nav maza,

kuras krastus skalo jūra, jo viņai atvērta visa pasaule.” Rīcības komitejas goda priekšsēdētāji bija Tirdzniecības un rūpniecības kameras vadītājs Andrejs Bērziņš un Kara flotes admirālis Teodors Spāde. Pēc izstādes topošajā nodaļā nonāca vairāki iepriekš muzejā glabāti jūrnierības materiāli, piemēram, 18. gs. navigācijas instrumenti – oktanti, 19., 20. gs. sekstanti, divi 18. gs. globusi (ģeogrāfiskais, sastādīts 1705. gadā, astronomiskais – 1730. gadā), 1810. gada kompass, kuģu modeļi. “Jūras dienu” izstāde kļuva par pamatu Latvijas kuģniecības vēstures regulārai izpētei un krājuma veidošanai. Jūrnierības izpētes un krājuma papildināšanas darbu turpināja visi tie, kas strādājuši Kuģniecības nodaļā, un tie, kas šodien turpina iesāktu, bet pašreizējais nosaukums – Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa – dots 1990. gadā. Muzeja krājumā ir vairāk nekā 27 600 vienību: fotogrāfijas, rakstiskie pieminekļi, lietiskie materiāli – kuģu modeļi, kuģu detaļas un piederumi, navigācijas instrumenti, jūrnieru apģērbs, suvenīri, jūras gleznas un kartes, kuģu būvē lietoti darbarīki, numismātiskais



materiāls u.c. Faktiski visu, kas glabājas fondos, varētu droši nosaukt par muzeju muzejā, bet pašā muzejā par Latvijas jūrniecības dižo vēsturi stāsta divās salīdzinoši nelielās zālēs izvietotie eksponāti.

AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJS

1969. gadā durvis apmeklētājiem vērā Ainažu muzejs, ko mēs pazīstam kā Ainažu jūrskolas muzeju, un tas šogad atskatījās uz saviem 47 gadiem, bet pati jūrskola svinēja 153. dzimšanas dienu. Ainaži Latvijas jūrniecībai ir svētā vieta, gluži kā Meka svētcēļotājiem. Ainažu vecajos jūrnieku kapos dusošie jūras vilki ir kā tilts no pagātnes uz Latvijas jūrniecības nākotni, bet vecās jūrskolas zemās ieejas durvis liek noliekt galvu visa savulaik paveiktā priekšā, lai pēc tam izslietos un kā mantojumu no sendienām saņemtu to pašapziņas devu, kas nepieciešama lielu darbu paveikšanai. Muzeja darbinieki par sava darba galveno uzdevumu uzskata latviešu jūrā braukšanas idejas uzturēšanu, pagātnes liecību apzināšanu, glabāšanu un apmeklētāju pulcēšanu.



PRIVĀTAIS MUZEJS MĒRSRAGĀ "SAIETA NAMS"

"Kādreiz šeit bija zvejnieku sēta, bet tagad ierīkots privāts muzejs "Saieta nams". Tas tika atvērts 2000. gada septembrī. Šī ir Mērsraga pagasta vecākā ēka, kas celta 1811. gadā un atrodas tikai kādus simt metrus no Mērsraga piejūras pļavām," stāsta muzeja īpašnieks Gunārs Ozols, kurš pats kādreiz bijis zvejnieks. Kā šurp nokļuvuši muzeja eksponāti? Ozols stāsta, ka te viss ir paša savākts. Iesākumā darbojies viens, vēlāk iesaistījusies arī ģimene. Zvejnieku ciemos īpaši sekojuši modei, jo vīri brauca tālās jūrās un mājās pārveda dažādas smalkas lietas – apģērbus, audumus, rotas un arī īstu kafiju. Lūk, piesprau de ar zaļiem akmentiņiem, ko kāds kapteinis atvedis savai sievai ap 1870. gadu. Kapteinis jau sen aizkuģojis mūžības jūrā, arī viņa mīļotā sieviete sen vairs nav šai saulē, bet šāds it kā necils priekšmets spēj uzburt romāna cie nīgu ainu par laikiem, kad drošsirdīgi vīri ar buriniekiem kuģojuši tālās jūrās,





bet sievas gadiem gaidījušas viņus mājās. Tieši jūras piekrastē viss jaunais ienāca daudz ātrāk. Ja redz lielo pasauli, tā ienāk tavā dzīvē. Par savu uzdevumu Gunārs Ozols uzskata savākt iespējami daudz eksponātu, jo citādi vērtīgas vēstures liecības aizies zudumā. Muzejā var iepazīt sadzīvi, kāda tā bijusi Mērsragā un tā apkārtnē 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā. Priekšmeti savākti galvenokārt Mērsragā, arī Talsu rajona jūrmalciemos un pārējos tuvējos ciemos. Pedējā laikā par muzeju esot liela interese, šeit iegriežas daudzi, arī ārzemju viesi.

“Ja kāds pieklaūvē, veru muzeju vaļā, te gaidīti ir visi,” saka Gunārs Ozols, un man nav pamata viņam neticēt.



ENGURES JŪRSKOLAS PIEMIŅAS EKSPOZĪCIJA

Engures jūrskolas piemiņas ekspozīcija veltīta Engures jūrskolai, kas dibināta 1875. gadā kā ceturtā no desmit Krišjāņa Valdemāra jūrskolām, kā arī Engures pagasta, jūrnieceības un zvejniecības vēsturei.

ROJAS JŪRAS ZVEJNIECĪBAS MUZEJS

Rojas Jūras zvejniecības muzejs izveidots 1968. gadā kā zvejnieku kolhoza “Banga” muzejs. Muzeja pašreizējā interaktīvā ekspozīcija stāsta par piekrastes ciemu vēsturi dažādos laika posmos. Viesojoties Rojas muzejā, uzzināsiet par Krišjāņa Valdemāra devumu Kurzemes un Latvijas kuģniecības attīstībā, burinieku būvi mūsu piekrastē, zvejniecību un zivju apstrādi no sendienām līdz pat mūsdienām, padomju okupācijas laiku Rojā, kad šeit bija viens no bagātākajiem kolhoziem Latvijā – zvejnieku kolhozs “Banga”. Muzejā apskatāma arī ekspozīcija par līviem un Līvu krastu, un par personībām, kas Rojas vārdu nesušas tālāk Latvijā un pasaulē.

PIEJŪRAS BRĪVDABAS MUZEJS VENTSPILĪ

1954. gadā dibināto muzeju būtībā var uzskatīt par etnogrāfisku muzeju, kura gadsimtiem senie eksponāti liecina par šīs puses ļaužu darbu, sadzīvi un tradīcijām.

Lai gan muzeja krājumā ir vairāk nekā 20 000 priekšmetu, kas atspoguļo latviešu un lībiešu zemnieku un zvejnieku dzīvi, apskatei izvietoti tikai aptuveni 600 eksponātu, no kuriem mazākais ir adata pludiņu piešūšanai pie tikla.

Šobrīd tas ir viens no diviem zvejniecībai veltītajiem brīvdabas muzejiem Latvijā ar zvejnieku sētām, kļētīm un vējdzirnavām no Užavas pagasta,



dūmnamiem, kūpinātavām, tiklu būdām un citiem novada celtniecībā un sadzīvē raksturīgiem eksponātiem. Bez Ventspils vēl ir 1970. gadā z/k Uzvara" dibinātais Jūrmalas brīvdabas muzejs, pie tam Andrejs Šulcs ir dibinājis un veidojis abus šos muzejus.

Piejūras brīvdabas muzejā ir apskatāma arī plaša jūras zvejas laivu un Baltijas valstīs lielākā enkuru kolekcija ar vairāk nekā 100 eksponātiem no 17. gs. līdz pat mūsdienām. No lielākajiem enkuriem Jūrmalas parkā ir izveidota Enkuru taka.



PĀVILOSTAS NOVADPĒTNIECĪBAS MUZEJS

Zinātnieki pierādījuši, ka Pāvilosta ir tā vieta Latvijā, kur ir visvairāk saulaino dienu gadā. Pāvilosta jeb Āķagals, kā to kādreiz sauca, ir vieta, kur, tā vienkārši ejot pa ielu, pēkšņi var iekāpt tieši jūrā, bet, ejot pa galveno ielu, var ieiet tieši Pāvilstas novadpētniecības muzejā.

Ja vēlaties ko uzzināt par Pāvilstas vēsturi, tad Pāvilstas novadpētniecības muzejs un laivu māja ir īstā vieta. Pati ēka, kurā iekārtots muzejs, būvēta 1897. gadā un ir pirmā mūra ēka Pāvilstā. Muzejs lepojas ar daudzām unikālām lietām – Sakas pagastā atrastajiem akmens un kaula cirvjiem, kaltām bronzas saktām un jostām un pat tādu darba rīku, kāda nav pat Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā, – medus spiedi. Kopumā muzeja krājumos glabājas vairāk nekā 8000 priekšmetu. Laivu mājā apskatāmi muzeja lielizmēra eksponāti. 2012. gadā pirmo reizi apmeklētājiem tika atvērts arī mansarda stāvs, kur visa gada garumā apskatāmas dažādas izstādes.



Dažādi ir ceļi, pa kuriem eksponāti nonāk muzejā. Liels krājums eksponātu bija savākts jau muzeja pirmās direktores laikā, to arvien papildina un papildina muzeja tagadējā direktore Irina Kurčanova. 2007. gadā, kad kolhozs "Dzintarzeme" atzīmēja sešdesmit gadu jubileju, daudzi vecie zvejnieki sāka nest uz muzeju bides un citas muzejam noderīgas lietas. Ir pierakstīti arī stāsti gan par kolhozu, gan vēl vecākiem laikiem. Savukārt pāvilostnieks Haralds Lukševics ir ļoti aktīvs novada vēstures pētnieks un muzejam uzdāvinājis savu sarakstīto grāmatu par Pāvilstu, kas ir tikai divos eksemplāros – viens viņam, otrs muzejam, un tā ir hronika.



LIEPĀJA VĒL JOPROJĀM BEZ SAVA JŪRAS MUZEJA

Liepājas muzejs vairāk nekā 10 gadu loloja Liepājas jūrniecības muzeja atjaunošanas cerību, taču finansiālu apsvērumu dēļ tas nav vainagojies ar panākumiem. Aizvadīto gadu laikā bijušas dažādas koncepcijas, diskusijas un projektu meti. Liepājā ir bijuši vairāki mēģinājumi parādīt ostas vēsturi. Savulaik Liepājas muzejs ostas vēsturei veltītu ekspozīciju bija iekārtojis tā sauktajā Pētera I namiņā Kungu ielā 24/ Bāriņu 32, kas tolaik atradās Liepājas muzeja apsaimniekošanā, bet pēc ēkas denacionalizācijas 20. gadsimta deviņdesmitajos gados



Šāda muzeja Liepājā reāli nav, tā ir tikai vīzija par to, kā būtu, ja būtu.

ekspozīcija par Liepājas zvejniecības un kuģniecības vēsturi tapa Hikes ielā 9, taču 2005. gadā apmeklētājiem tā tika slēgta nesakārtoto īpašuma attiecību dēļ. Bijušās nodaļas bagātīgais krājums par Liepājas jūrniecības un ostas vēsturi joprojām tiek papildināts un saglabāts.

Kad vasaras vidū Liepājas muzejā satiku

jauno vēsturnieku un muzeja darbinieku Alekseju Krišku, kurš pēc studiju pabeigšanas strādā Liepājas muzeja Jūrniecības nodaļā, uzzināju, ka nu gan ir pavisam tuvu tas laiks, kad īstenosies sapnis par jūras muzeja izveidi Liepājā, jo tā projekts visai nopietni jau tiek apspriests Liepājas domē.

Arī domes priekšsēdētāja vietnieks pilsētas attīstības un sadarbības jautājumos Gunārs Ansiņš, runājot par Eiropas naudas sadali, sēja cerību, ka varētu tapt ilgi gaidītais jūrniecības muzejs.

Aleksejs atzina, ka jaunā projekta ambīcijas ir visai lielas – neatpalikt no Tallinas Hidroplānu ostas muzeja. "Ir ambīcijas, ar kurām mēs vērsim šo muzeju valā, bet kā tas tiks realizēts, lai paliek noslēpumā līdz atvēršanai, ko plānojam 2017. gada pavasarī," stāstīja Aleksejs.

Tomēr nu jau dažādās auditorijās tiek runāts nevis par muzeju, bet ekspozīciju, kas būtu saistīta ar vētras tēmu. Portāls "Irliepaja.lv" jautājumu par kuģniecības muzeja projektu uzdeva domes priekšsēdētāja vietniekam izglītības, kultūras un sporta jautājumos Vilnim Vitkovskim, un viņš atzina, ka, lai gan jūrniecības muzejs ir sen lolots projekts un savulaik tapuši vērienīgi meti, tāds megaprojekts ne šodien, ne arī tuvākajā nākotnē nebūs iespējams.



Tagad, kad pavērusies iespēja iegūt līdzekļus no ES Zivsaimniecības fonda, ideja par jūrniecības muzeju esot “konkretizējusies” ar vētras tēmu saistītā ekspozīcijā.

“Šobrīd noris darbs, lai visus faktorus, arī finanšu jautājumu, saliktu veiksmīgi kopā.”

Vitkovskis atzina, ka tieši finanšu jautājums līcis izšķirties par labu šādai ekspozīcijai, jo jūrniecības muzeja finansēšanai līdzekļu varētu nepietikt. “Vētras tēmai ir vēra ņemams pamatojums – ar to saistīta Liepājas kā pilsētas rašanās, tieši vētras pamudināja sākt ostas izbūvi ar visām no tā izrietošajām sekām. Šāds temata pavērsiens arī pavērs lielisku iespēju veidot interaktīvu ekspozīciju, ko nosacīti varētu saukt par jūrniecības muzeja pirmo kārtu.”

IDEJAS KĀ ZIEPJU BURBUĻI VĒJĀ

Skumji, bet pie mums labas idejas un projekti izšķīst kā ziepju burbuļi vējā.

Deviņdesmito gadu sākumā tā notika ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja enerģiskās direktores Klāras Radziņas sapni par Kuģniecības muzeja mājvietu Danenšterna namā. Bet viss iesākās ļoti cerīgi: Danenšterna nams tika nodots muzeja pārziņā, izdevās pārliecināt toreizējo “Latvijas kuģniecības” prezidentu Pēteri Avotiņu, ka Latvijai ir vajadzīgs savs kuģniecības muzejs, un “Latvijas kuģniecība” nama restaurācijai un muzeja izveidei pārskaitīja aptuveni 3,6 miljonus ASV dolāru. Sākās vērienīgi restaurācijas darbi, bet tad, kā par nelaimi, nāca ugunsgrēks un jumtu vajadzēja likt no jauna. Vēl nedaudz vēlāk nāca Motte ar Nekustamā īpašuma aģentūru un Danenšterna namu pārņēma savā pārziņā. Līdz ar to sapnis par kuģniecības muzeju bija izsapņots. Tagad, šķiet, arī liepājnieku sapnis par jūrniecības muzeju paliks tikai sapnis.

Visā šajā stāstā ir arī kāda laba ziņa: mums nekad nav trūcis un arī tagad netrūkst cilvēku, kuri ne tikai par savu darbu, bet arī par savu misiju uzskata Latvijas jūrniecības, kuģniecības un zvejniecības vēstures pētīšanu, izziņāšanu un dokumentēšanu. Ir pierakstīti tūkstošiem atmiņu stāstu, muzeju fondos glabājas desmiti tūkstošu priekšmetu un fotoattēlu.

Putekļiem klātas pagātnes relikvijas gaida savu lielo stundu. Varbūt kādreiz notiks brīnums, sakrītīs visas trīs vajadzīgās lietas: laba ideja, ar labo ideju apsesti, pat inficēti ļaudis, un nauda, un Latvijā, nav svarīgi, Rīgā, Liepājā, Ventspilī vai kādā piejūras ciemā, durvis vērš LATVIJAS JŪRNICĪBAS MUZEJS.

Jo vēstures izziņāšana taču paver durvis uz nākotni.■

Anita Freiberga



PIEKRASTES MUZEJU AKTIVITĀTES

Latvijas daudznozaru muzeju vidū ir arī nelieli piekrastes muzeji. Viens no svarīgākajiem to darbinieku uzdevumiem ir vākt un glabāt Baltijas jūras piekrastes iedzīvotāju, tostarp jūrnieru, materiālās un garīgās kultūras mantojumu. Bet pats galvenais uzdevums ir dalīties ar to ekspozīciju veidā, kur katrs interesents var uzzināt gan par jūrā braucēju likteņiem, gan zvejnieku sadzīvi un darbu, par zvejas veidiem, kuģu būves vēsturi un citām ar jūru saistītām aktivitātēm. Ar galvenajām problēmām Latvijas jūrniecības vēstures izziņāšanas procesā, ar sasāpējušo jautājumu par vienojoša Latvijas jūrniecības vēstures muzeja neesamību un ar Latvijas piekrastes muzeju ikdienu gadagrāmatas lasītājs var iepazīties A. Freibergas rakstā. Šis raksts savukārt būs profesionāla muzeja darbinieka viedoklis.

Lai taptu Latvijas jūrniecības vēstures muzejs, nepieciešams gan projekts gūtais finansējums, gan arī valsts atbalsts. Par pēdējo var teikt tikai to, ka tāda nav bijis un nav. Sak, jums ir jūrniecības organizācijas, uzņēmumi, lai tie stutē un finansē. Netiek valstiski domāts, ka ar šādu muzeju mēs varam pasaulei parādīt, ka vienai Latvijas iedzīvotāju daļai pamatnodarbošanās un arī dzīvesveids ir jūrniecība, ka piekrasti apdzīvojuši un joprojām apdzīvo zvejnieki, kuru arods nesaraujami saistīts ar jūru. Pilnībā Latvijas kuģniecības vēsturi nevar parādīt Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas divās nelielajās ekspozīcijās zālēs. Muzeja nosaukumā saiklis “un” jau tā visu izsaka. Bet būtu gan ko parādīt – 2016. gada nogalē Latvijas kuģniecības vēstures krājumā bija 27 683 vienības.

Lai vezums iekustētos, ikvienam pūles jāpieliek – tāds varētu būt moto tikšanās reizei, kad Jūrmalas pilsētas muzeja telpās 2016. gada 27. oktobrī kopā sanāca Latvijas piekrastes muzeju pārstāvji, lai apvienotu un koordinētu savu rīcību arī Latvijas jūrniecības vēstures izpētē. Tikšanās vieta nebija izvēlēta nejauši – Jūrmalas pilsētas muzeja direktore I. Baumanne ir Latvijas pārstāve Baltijas jūras valstu piekrastes un jūrniecības kultūras mantojuma starptautiskajā darba grupā. Viņa sniedza pārskatu par šīs grupas darbību. Kultūras ministrijas pārstāve G. Dreiblate referēja par situāciju piekrastes muzeju krājumos un ekspozīcijās. Interesants bija Tukuma muzeja direktores A. Ozolas stāstījums par piekrasti un atkrasti Engures un Lapmežciema ekspedīciju materiālos. Piebildīšu, ka vārds “atkraste” 2015. gada Latvijas Zinātņu akadēmijas Terminoloģijas komisijas rīkotajā konkursā uzvarēja nominācijā par gada jaunvārdu. Atkraste – ar to domāta jūras piekrastes zona, kura neietver dziļākus ūdeņus jeb



dziljūru. Referātu tēmu loks bija plašs. Latvijas Kara muzeja direktora vietnieks J. Ciganovs vēstīja par piekrastes (lasi Kurzemes) militāro mantojumu Latvijā, kur padomju laikā militarizētās un pierobežas zonas atstāja dziļu ietekmi uz piekrastes iedzīvotāju, tostarp zvejnieku un citu ar jūru saistītu cilvēku dzīvi. Interesanti bija arī citi ziņojumi – gan Rojas Jūras zvejniecības muzeja direktores G. Balodes stāsts par nemateriālo kultūras mantojumu Rojas piekrastes zonā, gan I. Kurčanovas (Pāvilostas novadpētniecības muzejs) referāts par vietējo iedzīvotāju nesenās pagātnes un tagadnes dzīves dokumentēšanu.

Bet ne jau apmaiņa ar informāciju bija galvenais šīs sanāksmes uzdevums. Pats svarīgākais jautājums – vai ir nepieciešama piekrastes muzeju

apvienība regulāras sadarbības veicināšanai. Semināra dalībnieki secināja: jā, ir nepieciešama. Tas vajadzīgs, lai pilnvērtīgi atspoguļotu savu muzeju ekspozīcijās piekrastes iedzīvotāju kultūras mantojumu arī Latvijas jūrniecības vēstures izpētes kontekstā. Bet galvenais secinājums – tikai kopējām pūlēm var izveidot visaptverošu Latvijas simtgadei veltītu izstādi, iespējams, pat ceļojošu. Zinātnisks pētījums arī ir laba lieta,

tikai jāņem vērā, ka ar to var iepazīties mazāks cilvēku loks nekā tad, ja tiek veidota izstāde. Un te savu artavu var dot katrs muzejs. Pārskaitīt visus piekrastes muzejus nav nepieciešams. Rīgas jūras liča austrumu piekrastē bez populārā Ainažu jūrskolas muzeja turpat kaimiņos ir 1998. gadā Salacgrīvā dibinātais pilsētas muzejs, kura pamata krājuma daļa ir arī informācija un materiāli par pilsētas iedzīvotājiem jūrniekiem, to vidū zvejniekiem, novada tradicionālajiem zvejas veidiem. Starp citu, muzeja darbinieki izveidojuši sava krājuma tematisko katalogu, ar kuru var iepazīties katrs apmeklētājs. Pašlaik Salacgrīvas muzeja krājumā ir 2867 vienības, kā arī ar Valsts kultūrkapitāla fonda atbalstu izveidota virtuālā ekspozīcija, kuru jebkurš apmeklētājs var aplūkot pieejamā datorā muzeja vestibulā. Jūrniecības tēma skarta izstādes sadaļās "Osta", "Bāka", "Laivas un kuģi", "Novadnieki".



Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls sniedz ziņojumu semināra dalībniekiem par Latvijas bāku darbības vēstures pētniecību.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

Interesanti, bet fakts – vēlme kļūt par piekrastes muzeju ir aktīvajam Carnikavas novadpētniecības centra kolektīvam. Centrs atklāts 2012. gadā, un ēka ir kopija 19. gs. Vidzemes zvejnieka mājai, kuru pasen, 1966. gadā, pārvēda uz Latvijas Etnogrāfisko brīvdabas muzeju. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai pagājušogad izveidojās laba sadarbība ar carnikaviešiem konsultāciju un informatīvā materiāla atlases veidā, kā arī apzinot novadniekus – tālbraucējus kapteiņus, mehāniķus un jūrniecības darbiniekus.

Jāpiemin arī kādreizējā zvejnieku kolhoza “Uzvara” teritorijā 1970. gadā radītais Jūrmalas brīvdabas muzejs. No 2003. gada 1. janvāra tas atrodas Jūrmalas pilsētas muzeja paspārnē, un filiāles galvenais uzdevums ir zvejniecības vēstures pētīšana un popularizēšana Jūrmalā. Tāds pats piejūras brīvdabas muzejs atrodas Ventspilī, par to stāstīts jau pieminētajā A. Freibergas rakstā. Ja paskaita, tad šādu jūrniecības vēstures izpētei vairāk vai mazāk veltītu piekrastes un lielo pilsētu muzeju skaits Latvijā pārsniedz desmitu. Būtu grēks tādu potenciālu neizmantot. Tāpēc pēc sanāksmes Jūrmalā tika izveidota darba grupa piekrastes muzeju asociācijas veidošanai, un pašlaik, kad lasāt šīs rindas, būs jau notikusi tās sanāksme Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un, iespējams, vēl citur.

Lūk, četri jautājumi, kas tika uzdoti visiem tikšanās dalībniekiem, un uz dažiem jau rastas atbildes:

1. Vai ir nepieciešama piekrastes muzeju apvienība regulāras sadarbības veicināšanai? (Atbilde: ir nepieciešama.)

2. Vai varam apvienot spēkus, lai kopīgi radītu valsts simtgadei veltītu izstādi, pētījumu? (Varam un jāvar. Nolemts vispirms veidot plānu izstādes veidošanai un tad to realizēt. Kādi būs rezultāti? Pagaidām jāatbild ar ierasto – laiks rādīs.)

3. Vai mana muzeja krājums ir pilnīgs? Vai ir izpētīti un konstatēti trūkumi tajā? (Atbilde: nekas nav pilnīgs un galīgs, bet katrs, kurš strādā muzejā, pats vislabāk zina savas stiprās un vājās puses. Un te kaut vai izstādes veidošanā var izmantot t.s. “pārklājuma” principu, kad katrs var palīdzēt ar savu materiālu, kura varbūt nav citos muzejos. Piemēram, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ir plaša Baltijas jūras kartogrāfijas kolekcija, citur, piemēram, kuģu būves darba rīku kopums.)

4. Vai mana muzeja ekspozīcijās ir atspoguļotas piekrasti un atkrasti raksturojošas galvenās tēmas? (Tas ir trešā jautājuma turpinājums, uz kuru vēl jārod atbilde.)

Darbs ir pašā sākumā. Lietas, fotogrāfijas, atmiņu pieraksti guļ muzeju krājumos. To vidū arī unikāli materiāli, par kuru eksistenci daudzi pat nezina. Mūsu uzdevums būtu to visu parādīt sākumā kopējas Latvijas izstādes veidā, un jācer, ka vēlāk arī ekspozīcijas veidolā jaunajā LATVIJAS JŪRNICĪBAS MUZEJĀ.■



BIBLIOKUĢIS UZŅEM KURSU

“Prāta gaisma rada kuģniecību un nāk no kuģniecības” – šie Krišjāņa Valdemāra vārdi ir likti pamatā idejai par bibliokuģi “Krišjānis Valdemārs”, kas pierakstīts Salacgrīvā.

2016. gada 19. februārī Salacgrīvas novada bibliotēkā pulcējās jūrlietu entuziasti, kuri vēlas te pēc gadiem redzēt interaktīvu jaunatnes centru, kam pamatā būtu bibliotēka ar mācību un izziņas telpām – mezglu siešanai, tīklu lāpīšanai, navigācijas un radiosakaru iemaņu apgūšanai. Jā, arī kuģa komandtiltiņš – kuģu vadīšanas simulators, kas, protams, ir dārgs pamatlīdzeklis. Jungu apmācībai noderēs jollas, klinšu siena, virvju kāpnes un burinieka masts ar visu takelāžu. Tāpat baseins, kur mācīties cilvēku glābšanu uz ūdens, rāpšanos glābšanas plostā utt.

Taču, kamēr top bibliokuģa forma, tā komanda, Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītājas Hedvigas Ineses Podziņas uzrunāta, realizē dažādus projektus jūrniecības veicināšanai un jauniešu ieinteresēšanai ar kuģniecību saistītos arodos.

Kopā ar jaunsargu instruktoru Ojāru Liedeskalniņu esam bijuši jaunsargu nometnēs pie Āraišu ezera, Saldū, Viļkenē un Kuivižos, kur jauniešus uzrunāja mūsu daudzsološie tālbraucēji kapteiņi Ivo Logins un Normunds Vilkausis, jūrniecības veterāni Artūrs Zēģelis un Gunārs Nartišs. Kopā ar bibliokuģa patronu





NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

kinorežisoru Jāni Streiču tikāties jauniešu sporta nometnē Mazirbē, radošā darba vakarā Kolkā, Pārventas bibliotēkā Ventspili un Zvejniekciema vidusskolā.

Kuģa goda kapteinis ir Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks, tādēļ atceres vakars tālbraucējam kapteinim Arvīdam Ludevīkam Pārventas bibliotēkā izvērtās sirsnīgs un dziļi personisks. Vēsturniece Ingrīda Štrumfa un A. Ludevika meita Gunta Bomkalne dziļā godbijībā pieminēja izcilo jūrniecības darbinieku.



Zvejniekciema vidusskolā kopā ar J. Streiču atminējamies leģendāro zemūdenes "Ronis" komandieri Hugo Legzdiņu, un šo tikšanos īpaši vērtīgu, pēc skolēnu domām, radīja H. Legzdiņa dēla Kārļa klātbūtne. Tieši Zvejnieciemā ģimene pavadījusi daudzas vasaras.

Bibliokuģa vasaras aktivitātes noslēdzās ar

Vidzemes 7. patriotiskās dzejas festivālu, kam šogad izvēlēta devīze "Latvji, brauciet jūriņā!". Salacgrīvas kultūras namā pulcējās skolēni un skolotāji, kam tuva dzeja un jūra.

Savukārt 2. decembrī, Krišjāņa Valdemāra dzimšanas dienā, bibliokuģis jauniešus aicināja uz zibakciju Rīgā – "Atrodi Brīvības pieminēkli Valdemāru!".

Visi 2016. gada pasākumi no Ainažiem Vidzemes jūrmalā līdz Pāvilostai Kurzemē nesuši gandarījumu. Daudzreiz ar mums kopā bija Latvijas Jūras akadēmijas studenti (Kolkā arī pats LJA rektors profesors Jānis Bērziņš), savā jubilejas gadā četras reizes ar jauniešiem tikās mūsu kino izcilība Jānis Streičs, un to visu regulāri sociālajos tīklos (*eurow Fonds, Facebook, draugiem.lv*) attēloja mūsu videomeistars Raivis Struncēns.

Arī 2017. gadā turpināsim gan ar tikšanos Andrejostā, gan apraugot, kā aug mūsu draugu stādītās Rīgas masta priedes, jo bibliokuģim der tikai stipri masti un pārliecināti jūras ideju paudēji.■

Gints Šimanis



SAKŅU SPĒKS NOTUR JAUNIEŠUS PIE ĢZIMTĀ KRASTA

Kādā no Pāvilostas novadpētniecības muzeja tematiskajām pēcpusdienām "Bibliokuģis tiekas ar jūras skartajiem", ko sirsnībā bija organizējusi muzeja vadītāja Irina Kurčanova, kopā sanāca vietējie "jūras vilki" – slavenie zvejnieki Haralds Lukševics, Jānis Štokmanis un Valdis Stūre. Pāvilostas novada domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons tikšanās reizē uzsvēra, ka ikvienam ir jāapzinās jūra kā mūsu nacionālā bagātība, un tieši piejūras pilsētas un ciemi to vislabāk apzinās un apliecina, turpinot senās zvejnieku tradīcijas, nodrošinot paaudžu pārmantojamību, sūtot jauniešus uz jūrskolām Liepājā un Rīgā.

Ne maza nozīme aroda izvēlē ir Pāvilostā atdzimušajam konkurss skolēniem "Vai tu mīli jūru?". Sacensības mezglu siešanā, virves vilkšanā, tīklu lāpīšanā, navigācijā un citās jūrniecības zināšanās agrāk bija labi pazīstamas kā Latvijas Televīzijas konkurss piejūras skolu jauniešiem. Tagad tas atdzīvojas no jauna ar ES struktūrfondu un Reģionālā zivju tīkla atbalstu.

Pāvilostā konkursa sagatavošanai un norisei daudz spēka un zināšanu velta tieši Irina Kurčanova, jo viņa uzskata, ka sakņu spēks ir tas, kas notur jauniešus pie dzimtā krasta un tēvutēvu aroda – jūrā iešanas. Arī Uldis Kristapsons atceras, ka tieši "Vai tu mīli jūru?" viņu motivēja dziļāk iepazīt piekrastnieku arodus, ne velti paša dēls Edgars iet jūrā un turpina šā krasta tradīcijas.



"Bibliokuģis tiekas ar jūras skartajiem".



Laivu mājā, kas atrodas blakus muzejam, I. Kurčanova rādīja un mācīja tīklu lāpīšanu.



Skolēni labprāt iesaistās zivju tīrīšanā, mazgāšanā, vēršanā un kūpināšanā. Pēc tam, protams, seko pats patīkamākais – kūpināto zivju degustācija.

“Sālais vējš”, “Mūžības skartie”, “Jūrā un krastā” – tie ir Latvijas fotodokumentējumi, kurus Pāvilostā galdā cēla fotomākslinieks Valdis Brauns. Septiņdesmitajos gados, braucot ar mocīti, viņš apceļoja Latvijas krastu. Tiesa, tikai to piekrasti, kas nebija PSRS robežapsardzības zona. Cēla kāpās telti, žāvēja zivis un klausījās raupjajās vīru valodās.

Kā tas ir, kad sievas sedumā gaida vīrus no selgas pārnākam, kad Ziemeļjūrā vilnis cērt tieši sejā, kad kaijas apsēžas uz kuģa reliņiem un laiva ir pilna sudrablašu? Valdis Brauns to zina, un melnbaltā foto burvība ļauj izteikt jūrā un krastā redzēto tik daudzkrāsaini, ka no skaistuma vai gluži bail kļūst. Īstā dzīves sāls profesionāļa skatījumā top par mākslu.■

Gints Šīmanis

LĪBIEŠU KRASTĀ 2016. GADĀ

9. VII KOLKĀ NOTIKA TRADICIONĀLIE JŪRAS SVĒTKI

Kā katru gadu, pie tautas nama kupls ļaužu pulks sagaidīja Neptūnu, pēc tam daudzi sacentās zābaku, sviedlines un šautriņu mešanā, kā arī pludmales volejbolā. Ciemiņi piedalījās orientēšanās sacensībās “Iepazīsti Kolku”, lai pēc tam vēsajā tautas namā noskatītos filmas un videostāstus par piekrasti, jūru un cilvēkiem. Dienā koncertēja Normunds Jakušonoks un Kaspars Timanis, bet vakarā Jānis Paukštello, arī kopā ar Kolkas pensionāru ansambļa “Sarma” *meitenēm*, pagasta jaukto kori un pavisam jaunajiem kolciniekiem. Balli spēlēja Kolkā iecienītā grupa “Jūrkant”, bet pusnakti sagaidījušos iepriecināja iespaidīgs ugunsšovs “Fire Spirit”.



23. VII KOLKĀ NOTIKA II PIEJŪRAS PAŠVALDĪBU SENIORU FESTIVĀLS "PIE JŪRAS DZĪVE MANA"

Festivāls pulcēja ap 400 dalībnieku no 13 dažādiem Latvijas novadiem, sākot ar Rucavu pašā Leišmalē un beidzot ar Salacgrīvu pie Igaunijas robežas. Svētki sākās ar skaistu gājieni līdz stadionam, un tam toni uzdeva brašais Kolkas pūtēju orķestris Rudītes Rērihas vadībā. Stadionā visi kopīgi nodziedāja neoficiālo festivāla himnu "Baltā saule" un oficiālo – "Pie jūras dzīve mana". Seniorus uzrunāja Kolkas pensionāru apvienības "Sarma" vadītāja Benita Ose, festivāla krustmāte Gunita Dzene no Carnikavas un Dundagas novada domes priekšsēdētājs Gunārs Laicāns.

Seniori dižojās ar saviem novadiem, uzstājās etnogrāfiskie un vokālie ansambļi, līnijdejojotājas un tautas deju kolektīvi, skanēja dzeja un asprātīgi sacerējumi izloksnēs. Dalībnieki arī lūkoja atminēt šīs puses izloksnes vārdus. *Lest* nesagādāja tik lielas grūtības kā *piņģerots*, kas, izrādās, ir neliela glāzīte... Pasākums noslēdzās ar grupas "Novadnieki" spēlētu balli.

6. VIII MAZIRBĒ LĪBIEŠI UN VIŅU DRAUGI UN RADI SVINĒJA GADSKĀRTĒJOS LĪVŪ SVĒTKUS "LĪVI STARP ZEMI UN JŪRU – LĪVLIZT MŌ JA MIER VAIL"

Līvu savienības un Dundagas novada kopīgi rīkoti svētki šoreiz pagāja ievērojamā lībiešu kultūras darbinieka, dzejnieka, tulkotāja, ķestera un zvejnieka Jāņa Prinča seniora (1796–1868) zīmē. Ar J. Prinča dzīvi bija iepazinušies lībiešu izcelsmes bērnu un jauniešu nometnes "Mierlinkizt 2016" dalībnieki. Svētku ieskaņas koncerts "Dziesmas zemei un jūrai" Mazirbes luterāņu baznīcā bija veltīts J. Prinča 220 gadu jubilejai. Vēlreiz J. Princi dzimšanas dienā godināja koncertā "Krietnais līvs starp zemi un jūru".

Svētku atklāšanā sveicienus teica Somijas vēstnieks Latvijā Olli Kantanens, pārsteidzot ar labām latviešu valodas zināšanām, kā arī Ungārijas un Igaunijas vēstniecību pārstāvjus. Lielu prieku daudziem sagādāja pēc septiņu gadu pārtraukuma iznākusi "Lībiešu gadagrāmata" žurnālistes un pieredzējušās redaktore Gundegas Blumbergas sakārtojumā. Krājuma atklāšanu kuplināja lībiešu ansambļi "Rāndalist", "Kāndla" un "Piški kāndla", bet īpašais viesis bija kinorežisors Aivars Freimanis. Kolcinieks Visvaldis Feldmanis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam uzdāvināja 19. gadsimtā pie Kolkas bākas sienas piestiprinātu metāla plāksni ar uzrakstu.■

Apkopoja Alnis Auziņš



NEZVEJOJOT ZELTA ZIVTIŅU

Iedzīvotāju skaits rūk, jaunie pabeidz skolu un pārceļas uz pilsētām, labi vēl, ja Latvijā... Un te pēkšņi izņēmums, turklāt vēl kāds! Artūrs Strautmanis, divdesmit piecus gadus vecs saunadznieks, pabeidzis Laidzes profesionālo vidusskolu un atgriezies dzimtajā ciemā ar ciešu apņēmību kļūt par zvejnieku!

AIZRAUŠANĀS NO BĒRNA KĀJAS

Ar Artūru sarunājamies janvāra vidū Dižsaunaga "Krūmiņos", kas ir viena no pirmajām saimniecībām Saunagā. Artūra tēvs ir saunadznieks, tāpat tēva mamma, kas iepriekšējā pavasarī aizgājusi aizsaulē. Artūra mamma ir talsiniece ar saknēm no Ģibzdes.

Agro bērnību Artūrs pavadījis otrā Saunaga galā, kur vecāki īrējuši zemi, vēlāk dēla skolas gaitu dēļ vecāki pārcēlušies uz Talsiem, taču arī šajos desmit gados visi brīvlaiki pavadīti Saunagā. Puika pa jūrmalu vien dzīvojis, savu retu reizi ticis līdzī ar jūrā. Lielākā daļa brīvā laika pagājusi pie Vaides dīķa. "Tur ir karpas, nevienu gan neesmu noķēris vēl šobaltdien, bet līdakas, asarus, raudas, liņus – tos gan. Ar makšķeri visu dienu varēju nosēdēt pie ūdens," Artūrs atceras.

Laidzē izmācījies par mazumtirdzniecības komersantu, puisis jau zināja, ka atgriezīsies dzimtajā ciemā. Pirmā doma bija pievērsties tūrismam, taču šajā nozarē uzreiz jāiegulda tādi līdzekļi, kādu Artūram nebija. "Ko citu uzsākt? Ķert zivis man bija patīcis no bērna kājas," Artūrs vienkārši pamato savu izvēli.

TRADĪCIJU PĀRRĀVUMS

No malas raugoties, Artūra izvēle iekrita nelabvēlīgā laikā. Zvejošana jeb, kā Artūrs visbiežāk izsakās, zivju ķeršana Saunagā bija beigusies. Palikuši tikai divi pašpatēriņa zvejnieki, uz vietas dzīvojošo skaits sarucis līdz cilvēkiem desmit, abās ciema daļās, kopā ņemot, gandrīz neviena, kam padomu paprasīt. Ne tik ļoti tālā pagātnē, citiem vārdiem sakot, Artūra bērnībā te vēl dūšīgi zvejots! Zvejnieku saimniecība "Irbe" no Rojas savos aizsākumos bāzējusies tieši "Krūmiņos" un nodarbojusies ar piekrastes zvejniecību, ar stāvvadiem zvejojot reņģes. Ciemā bijušas divas bušu laivas, bet pavisam pie Saunaga zvejojušas laivas desmit. Artūrs atceras: "Jūrā ir tā saucamie ķērāji – veci enkuri, lidmašīnu un kuģu vraki, vēl kādi štrunti. Zvejnieki tās vietas zina un tur nezvejo. Saunagā jūrmala ir tīra, tāpēc te brauca zvejojot daudz, kam vien bija laivas. Tad vīri cīnījās, kurš nu pirmais paspēs, jo vietas jau arī nav tik daudz. Tagad tu iebrauc jūrā un esi gandrīz viens pats..."



JĀSĀK NO NULLES

"Man bija divdesmit viens gads, ideja un divdesmit santimu kabatā," ar smaidu atceras Artūrs. "Vispirms apsvēru, vai to vispār var izdarīt. Laivu man nebija. Kad 2004. gadā iestājāties Eiropas Savienībā, piešķīra kvotas. Reģistrēja piekrastes laivas, pēc tam jaunas klāt vairs nedrīkst nākt. No "Irbes" man iedeva labas laivas, bet izrādījās, ka tās nebija Kuģu reģistrā. Zemkopības ministrijā noskaidroju, ka laivu man nedabūt un tādēļ zvejojot nevarēšu... Teikt, ka jaunie negrib zvejojot, nav pareizi, jo nav jau nemaz iespēju! Labi, ka Zemkopības ministrijā kāds darbinieks pamācīja, kā rīkoties. Jānomā laiva no kāda, kam tā ir reģistrēta. Tā dabūju laivu no Kolkas zvejnieka Andra Laukšteina, dabūju arī speciālo licenci komerczvejniecībai no Zemkopības ministrijas. Tādu vajag jebkuram uzņēmumam, kas nodarbojas ar zvejniecību gan Baltijas jūras piekrastes ūdeņos, gan jūras ūdeņos aiz piekrastes zonas, gan iekšējos ūdeņos – upēs, ezeros. Pirms tam jau nodibināju uzņēmumu "Saunaga zvejnieki", to izdarīt gan bija samērā vienkārši."

Kaut arī Saunags būtībā ir izmiris ciems, protams, ja neskaita pārdesmit vassarnieku un citu atpūtnieku no Jāņiem līdz septembrim, viens otrs senā aroda pratējs no Sīkraga līdz Kolcai vēl atrodas. Kāds zvejnieks izlīdzējis jaunajam censonim ar padomu, kāds – ar tikliem. "Varbūt arī esmu izņēmums," Artūrs prāto. "Kad aizbraucu uz Kolku, jo zvejniekiem katru mēnesi jānodod zvejas žurnāls, tad tur priekšā visi vīri gados. Es viens jaunais. Sākumā varbūt tā īpaši uz mani skatījās. Nu jau laikam pieraduši."

KO JŪRAS MĀTE DOD?

Artūrs skaidro, kā zivju zveja sadalās pa sezonām. "Februārī sākas taimiņu, lašu un mencu laiks. Pēc tam nāk butes. No 17. februāra līdz maijam ir liegums, bet butes ir jēga sākt zvejojot tikai divas nedēļas pirms Jāņiem, jo pēc nārsta tās ir tik plānas, ka, paceļot pret sauli, spīd cauri. Vēl no 15. aprīļa līdz 15. maijam ir tautā saucamais putnu liegums. Tad tiklus drīkst likt, sākot no 10 metru dziļuma. Mums nav tā, kā pie Miķeļbākas, kur jūrā ātri ir dziļš, mums, lai sasniegtu 10 metru dziļumu, jābrauc tālu jūrā, un tur neko daudz nevar saķert. Tad sākas reņģu, stāvvadu laiks. Aprīlī ir lielā reņģe, bet visvairāk reņģe nāk piekrastē maijā. Pirms Jāņiem stāvvads jāņem ārā, pēdējās tur ienāk vēja zivis. Jau maijā var sākt ķert vimbas, un tā visu vasaru, butes – ap Jāņiem un visu vasaru, tad tām arī ir lielākais noiets. Būtībā uz vietas te, pie jūras šauruma, mājā tikai butes, pārējās ceļo no Lieljūras uz līci un atpakaļ – asari, akmensbutes, sīgas, salakas un vēl, un vēl. Kas nu trāpās, to no šiem migrantiem noķer. Un pa retam gadās brīnumi. Tā, piemēram, tepat Saunagā vienam pašpatēriņa zvejniekam trāpījās sams, otram līnis, ar lediem iepeldējuši no upēm. Pirms diviem gadiem kāds pat noķēra vienu skumbriju, kas, visticamāk, iepeldējusi no okeāna. Jāpiebilst, ka nu arvien biežāk un biežāk lomu nākas dalīt ar roņiem. Tie ir ievērojami



savairojušies un ir ļoti gudri ūdensdzīvnieki. Roņiem labprātāk tik nevis ķert zivis pašiem, bet izlasīt tās no tīkliem. Roņi nodara diezgan lielu postu, jo tīklus reizēm saplēš tā, ka tie vairs nav izmantojami.”

Rudenī no 1. oktobra līdz 15. novembrim ir lašu liegums. Labvēlīgos laikapstākļos Artūrs gājis jūrā arī decembrī un uz Jauno gadu. Bet visumā decembris un janvāris ir tukšie mēneši.

Artūrs atsaucas uz veco zvejnieku teikto, ka zivju kļuvis mazāk, un to apstiprina arī viņa pieredze. Lucīši tiešām izzūd. “Kādreiz stāvvados gāja iekšā – augšā reņģes, bet apakšā viss brūns no lucīšiem. Tagad nekā tamlīdzīga. Pa kādam rešam, un tad arī tādi sīki tārpiņi. Nu lucīšu murdos mēģina noķert zušus. Kādreiz to bija daudz, tagad gandrīz vai neatmaksājas murdus likt. Vairāk prieka pēc, ja nu laimējas. Laikam no mūsu jūras zivīm pati dārgākā, ap 20 eiro kilograms. Mencu gan pēdējos gados kļūst vairāk. Liepājā tās ar grunts traļiem zvejo, reizēm pat gadoties tik daudz, ka neesot, kur likt.”

Ar stāvvadu Artūrs līdz šim nav zvejojis. Stāvvadu sezona ilgst apmēram pusotru mēnesi. “Lielākā uzņēmumā vēl ir jēga ar to ņemties, man ar vienu stāvvadu ne. Jāķer viss pārējais, kas jūrā dzīvo.”

KĀ LOMU PĀRDOT JEB PROJEKTS KĀ IESPĒJA

Jebkuram ražotājam ir svarīgi savu preci labi pārdot, zvejniekam jo ātrāk, jo labāk. Jā, šajā vasarā atpūtnieku pieprasīta ir bute, kas līdz ar cēlzivīm lasi un taimiņu dod vislielāko peļņu. Reņģes? “It kā ir daudz, bet ar tām ir tikai *čakars*, jo neko prātīgu ar reņģi nevar nopelnīt, cena ir maza. Protams, cita lieta, ja ķer lielā apjomā. Lielie kuģi nozvejo tonnām un piepilda tirgu, aizejot priekšā piekrastes zvejniekiem,” puišis skaidro.

Zvejnieks, kas nedzīvo Rojā vai Ventspilī, bez īpašā zivju busa ar ierīkotu saldētavu nevar iztikt. Līdz šim Artūrs izlīdzējies, iedodot savas zivis talsiniekiem, kas brauc zvejojot uz Saunagu. Talsiniekiem ir speciālais buss, ar kuru viņi dodas uz Rīgas centrāltirgu, kur ir vislielākais zivju noiets.

Artūrs pats uztaisījis kūpinātavu. Vecāmma pratusi labi kūpināt un iemācījusi arī mazdēlu. Visvairāk pieprasītas ir butes, bet nokūpināt var jebkuru zivi. “Ir starpība, vai tu pārdod tikko ķertu un tikko kūpinātu zivi, vai tādu, kas noķerta pirms četriem mēnešiem, tad atkausēta un kūpināta, kā tas ir ar importa zivīm,” Artūrs stāsta.

Pirmie gadi zvejniecībā pārliecinājuši, ka pašam bez sava speciālā busa neiztikt, taču tā iegāde nav lēts prieks. Artūrs teic, ka mazajiem uzņēmējiem lielākoties nav brīvu līdzekļu, tāpēc finansējumu tālākai attīstībai daudz vieglāk dabūt uzņēmumam, kuram jau ir labs finansiālais stāvoklis. Pērn Artūrs uzrakstījis projektu programmai “Sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģiju īstenošanai” – “Piekrastes uzņēmējdarbības atbalsts, darbības uzsākšana, dažādošana un sezonālā mazināšana”. Par šādu iespēju pavēstījusi novada lauku



attīstības konsultante Ilze Šteine, pēc tam līdzējusi Gunta Abaja no Ziemeļkurzemes biznesa asociācijas, vēlāk Lauku atbalsta dienestā (LAD) Ina Libeka. Artūrs stāsta par savu pieredzi: "Tas man bija pirmais projekts, un viens pats galā nebūtu ticis. Pats jau rakstīju, bet ļoti svarīgi, ka man palaboja, paskaidroja, kāpēc darīt tā un ne citādi. Tā mācoties iegūst labas zināšanas."

No visām izmaksām 20% jāsamaksā pašam projekta īstenotājam. "Labi, ka varēju izmantot darījumu kontu," klāsta Artūrs. "Noslēdzām trīspuseņu vienošanos – LAD garantēja bankai, banka garantēja piegādātājiem. Man bija jāiemaksā tikai sava daļa. Ja man sākumā būtu jāsamaksā visa summa, tad es to nespētu."

Martā jaunais saunadznieks cer dabūt zivju busu, kas ļaus pašam aizvest zivis gan uz Rīgas centrāltirgu, lai pārdotu tālāk tirgotājiem, gan uz Jelgavu – lielu pilsētu tālu no jūras, kur varētu tirgot pats.

PAR NOZARI DOMĀJOT

Pēc Artūra ieskatiem, Zemkopības ministrijā vajadzētu būt amatam – tādām kā piekrastes zvejniecības priekšstāvim, lai nebūtu tā, ka "likumus pieņem tie, kas zvejošanu redzējuši tikai televīzijā". Artūrs turpina: "Tas varētu būt kāds vecs vīrs, kas pats vairs nezvejo, bet arodu pārzina kā savus piecus pirkstus. Tad varbūt pieņemtu pārdomātus likumus. Kā ir ar laivām? Visā Latvijas piekrastē Kuģu reģistrā reģistrētas ap 600 laivu. Zvejai no tām izmanto apmēram pusi, daudzi zvejnieki ir nomiruši. Tagad esot pieņemts likums: ja piecu gadu laikā laivu nepārreģistrēs, to izņems no apgrozības un laidīs no jauna aprītē. Bet tad ir jautājums – kas pirmais tās dabūs? 600 laivu piekrastē, tas jau nav nekas. Un kādas tās ir? Viena daļa jau tikai tādas ezera laiviņas, arī bez motora. Iebrauc, iemet vienu tīklu. Drošam darbam nemaz neder. Katru gadu pa kādam zvejniekam jūra paņem..." Artūra rīcībā ir zvejnieku vidē tā saucamais *plošķis*, vidēja lieluma stiklšķiedras laiva, jūrā stabila un labi piemērota darbam.

ROMANTIKA – TIK DAUDZ, CIK SAULRIETS VASARĀ

"Pilsētniekiem bieži vien liekas, ka zvejnieka dzīve ir vienkārša – iebrauc jūrā, ar ķeseli pasmeļ zivi un brauc mājās," Artūrs klāsta. Loms visai lielā mērā ir laimes spēle. Tā pagājušais pavasaris bijis cerīgs, bet vēlāk gads nebūt nav izvērties labvēlīgs. Zelta zivtiņa Saunagā neķeras, un tas nozīmē, ka jārēķinās ar sūru darbu, reizēm arī sajožot jostu. Par licenci jāmaksā, par degvielu un rīkiem tāpat. "Kaut kas no romantikas ir vienīgi vasarā – noskaties saulrietu un brauc mājās. Bet pēc tam – pārbrauc no jūras, ķidā zivis, gatavo tīklus."

PAR NĀKOTNI DOMĀJOT

Kad atgādinu, ka viņa uzņēmuma nosaukumā ir vārds "zvejnieki", tātad daudzskaitli, Artūrs atzīst, ka vienam visu neuzspēt un palīgus vajadzētu gan. Pie stāvvada pat divu vīru ir par maz. Šogad saunadznieks pirmoreiz grīb



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

izmēģināt stāvvadu zveju, un tas nozīmē, ka uz to laiku jāmeklē kaimiņciemos zvejnieki ar pieredzi. Ņemt strādniekus pastāvīgā darbā vismaz pagaidām Artūrs nevar atļauties, jo nebūtu, ar ko algu samaksāt. "Pirmie gadi paskrien mācoties, darot, saprotot, ko var, ko nevar, kā pareizāk," Artūrs secina.

Nākotnes iecere ir arī uztaisīt nelielu telpu zivju pirmapstrādei, kas atbilstu Pārtikas un veterinārā dienesta prasībām. Par kooperācijas iespējām jaunais zvejnieks gan nav pārliecināts: "Tādas runas jau ik pa laikam ir, it kā vajadzētu dibināt biedrību. Bet līdz šim viss ir nojucis, un man šķiet, ka ātri vien saietu ragos. Zvejniecībā ir savas īpatnības."

Bet vai jaunam cilvēkam tik tālā nomalē reizēm nesametas vientuļi? Atbildē saklausu skaidru "nē". "Kad Talsos gāju skolā, noguru no pilsētas. Un ko tu pilsētā sadarīsi? Labi, nedēļas nogalē kaut kas notiek. Toties laukos vienmēr ir, ko darīt. Un, ja nu kādreiz ļoti sagribas civilizāciju, piesiets jau neesmu, varu aizbraukt. Šī ir mana vieta jau kopš bērnības. Ja jūra nebūtu sirdij tuva, tad vēl nu tā. Jā, zvejnieka darbs ir grūts, bet man patīk. Ja patīk, tad grūtumu tā nemana. Smagi ir tad, ja uz darbu iet "kā uz darbu". Man tas ir hobijs. No omes palika arī saimniecība, vistas un pāvi. Ar tiem arī jāņemās.

Tagad gandrīz visi tiecas uz pilsētu. Gan jau ar laiku tas mainīsies un cilvēki gribēs atpakaļ uz laukiem. Vecie vīri teic, ka viss kļūst aizvien sliktāk. Es tomēr vienmēr cenšos saskatīt labo. Esmu optimists!"■

Alnis Auziņš



AR SMELDZOŠU SIRDI KRASTĀ

**Jānis Lapsa.
Kapteiņu stāsti.
Jāņa Lapsas
piemiņas biedrība,
2017. – 281 lpp.**

Rakstnieks Jānis Lapsa (01.09.1930 – 02.03.2006) ir ražīgākais pagājušā gadsimta 70.–80. gadu un gadsimtu mijas marīnists,



kura tālo jūras ceļu aprakstu un ūdeņiem veltīto stāstu vēstījums sniedzas krietni vien pāri tīras prozas un publicistikas robežām. Jūras vīru tēlojums, skaudrās kuģinieku problēmas – latviešu valodas un grāmatu deficīts, kultūras pienesuma jūrai ignorance – kā ilens laužas no maisa un dursta kā lasītāju, tā par jūrnieku sadzīvi atbildīgās amatpersonas. Vai pašu ilgi lolotā Latvijas Jūras akadēmija kļūs par panaceju, kas atrisinās visas pēckara gados samilzušās jūrlietu problēmas Latvijā? Vai krievu valodu uz kuģiem nomainīs angļu valoda, latviešu mēlei tā arī paliekot bārenītes lomā?! Kad jūrniekiem ļaus kuģu videotēkās iekļaut patiesi augstvērtīgas mākslas filmas, nevis lētos aizokeāna “bojevikus”? Jānis Lapsa nemitīgi uzdeva šos jautājumus, jo tie smeldza uz itin visiem kuģiem, ar kuriem viņš kā laikraksta “Jūras Vēstis” speciālkorespondents devās tuvos un tālos reisos.

Kopš pirmā apraksta par Latvijas zvejnieku darbu Atlantijā 1971. gadā (“Siļķu grāmata”, 1974) Jānis Lapsa ik pēc pāris gadiem dodas jūrā, un tā top “Vētru grāmata” (1977), “Banānu grāmata” (1980), “Naftas grāmata” (1984) un “Zilā grāmata” (1988), kas visas apkopotas Jāņa Lapsas Piemiņas biedrības izdotajā “Jūras grāmatā” (2015), kura veltīta autora 85. gadskārtai.

Šajā darbu izlasē “Kapteiņu stāsti” apkopoti no 1993. līdz 1998. gadam tapušie publicistikas darbi – reportāžas no tāliem ūdeņiem, kad Jānis Lapsa jau bija izveidojis nozares laikrakstu “Jūras Vēstis” (1991–1998) un varēja nodoties savam patiesajam aicinājumam – iet jūrā. Kolorīti raksturi, tālbraucēji kapteiņi un mehāniķi, jūras vīru sadzīve – tas ir meistarīgi tverts skats uz dzīvi jūrā, paaudžu pēctecības daudzīnājums, latviešu kā jūras tautas sīkstums un slava dažādos mūsu zemeslodes platuma grādos. Mūs uzrunā tādi sava aroda meistari kā tālbraucēji kapteiņi Māris Mertens, Imants Vikmanis, Pēteris Bārs, Edmunds Laitāns, Zigfrīds Ķezbers, Aivars Grendze un citi, vecākais mehāniķis Eduards



Gurtais, tagadējais Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods un Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs. Jānis Lapsa uz "Latvijas kuģniecības" kuģiem saticies ar vairākiem toreizējiem Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieceības koledžas audzēkņiem, tostarp ar tagadējo tālbraucēju kapteini Ivo Loginu. Jūrā uz kuģu komandtiltiņiem uznāk jaunā paaudze – droši, stabili un pārliecinoši. Un tā ir lielākā veiksmē, kas tuvināta arī ar Jāņa Lapsas darbos izteikto pārliecību par latviešiem kā pasaulē pazīstamiem un cienītiem jūrasbraucējiem.

Jāņa Lapsas Piemiņas biedrība izsaka vislielāko pateicību sadarbības partneriem – Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijai, ikvienam šīs grāmatas atbalstītājam, kas ar savu devumu veicināja mūsu jūrnieceības vēstures lappušu apzināšanu, nododot Jāņa Lapsas vēstījumu nākamajām paaudzēm!

Īpašs paldies asociācijas vadītājam tālbraucējam kapteinim Jāzepam Spridzānam, kura ikdienas darbs, vadot Latvijas Jūrnieku reģistru, ļauj uz visām grāmatā akcentētajām problēmām raudzīties ar profesionālu un pieredzējušu jūrnieka skatījumu!

"Kapteiņu stāsti" aizsākas ar 1973. gadā tapušo aprakstu "Karstā reportāža" par Jāņa Lapsas reisu uz Āfrikas zvejas rajoniem blakus Nigērijai, Sjerraleonei un Libērijai, kur pēc 23. platuma grāda šķērsošanas kuģiniekiem pienācās zināma deva tā saucamā tropiskā vīna, kas, pēc medicīnu ieteikuma, kalpoja slāpju dzesēšanai. "Karstā reportāža" lieliski kontrastē ar 90. gados tapušajiem aprakstiem par reisiem ar "Latvijas kuģniecības" komfortablajiem roļeriem, tankkuģiem un banānvedējiem, kuri, patiesības labad jāteic, nu jau ir mūsu jūrnieceības vēsture. Tāpat kā Jāņa Lapsas cīņa par Egona Līva (1924–1989) kopoto rakstu izdošanu, kas, pateicoties Liepājas domei un Liepājas SEZ pārvaldei, dienasgaismu ieraudzīja, vēl rosinātājam dzīvam esot. Tieši Egons Līvs, kā atminas viņu līdzgaitnieks rakstnieks un publicists Ēriks Hānbergs, bija Jāņa Lapsas pirmo prozas darbu recenzents un soģis. Varbūt tieši tādēļ tāda pietāte pret slaveno "Velnakaula dvīņu" autoru, kurš lika pamatus Latvijas Kultūras fonda Jūrnieceības vēstures kopai, Latvijas Jūrnieceības savienībai, jūrnieceības gadagrāmatai un Latvijas Jūras akadēmijai. Un nevar nepiekrīst vārdiem, kurus mūsu kultūrspēkam jūrai atstājis Jānis Lapsa:

"Ne velti Latviju dēvē par Dzintarzemi, jo tās nelielā teritorija turpat 500 kilometru garumā saplūst ar Baltijas jūru. Katrs otrais trešais Latvijas iedzīvotājs lielākā vai mazākā mērā saistīts ar lielajiem ūdeņiem. Baltijas plašumi mums atnesuši ne tikai zeltaino dzintaru un zivju bagātības, tie arī pavēruši ceļus uz plašo pasauli. Jūra atstājusi neizdzēšamas pēdas tautas domāšanā, pasaules uztverē un dzīvesveidā."■

Gints Šimanis



JĀNIS BĒRZIŅŠ

(1938. 24. XII – 2016. 16. XII)

Tikai pavisam īsu mirkli pirms došanās lielajā mūžības jūrā profesors, Latvijas Jūras akadēmijas rektors un Latvijas Jūrnierības savienības valdes loceklis kopš 1990. gada Jānis Bērziņš atvainojās, ka nevarēs piedalīties Jūrnierības savienības valdes sēdē, jo nejūtas īsti vesels. Tagad grūti iedomāties jūrnierības jautājumu apspriešanu, jaunās jūrnierības izglītības koncepcijas pieņemšanu vai jūrnierības tradīciju kopšanu bez Jāņa Bērziņa, bez viņa klātbūtnes, izsvērtā un pamatotā viedokļa, bez viņa asprātīgajiem komentāriem un spējas īstajā brīdī atrast pareizos vārdus.

Jūrnierības savienības biedra Jāņa Bērziņa klātbūtne bija pašsaprotama, kad tika atzīmēti Latvijas jūrnierības vēstures nozīmīgi notikumi vai pieminēti Latvijas jūrnierības celmlauži. Viņš vienmēr bija kopā ar saviem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem: gan tad, kad dziļā cieņā nolieca galvu Krišjāņa Valdemāra priekšā, gan aizdedzot sveces Ainažu veco jūrnieku piemiņai. "Jūrnierībai vienmēr ir bijušas svarīgas tradīcijas, un mūsu pienākums ir būt šo tradīciju kopējiem," ir teicis Jānis Bērziņš.

Nu arī Jānis Bērziņš ir pievienojies to mūžībā aizgājušo jūrnierības personību pulkam, kuri atstājuši milzīgu ieguldījumu Latvijas jūrnierībā, tās vēstures kopšanā un nākotnes veidošanā. Mēs dziļā cieņā noliecam galvas viņa mūža, darba un cilvēcības priekšā.■

Latvijas Jūrnierības savienība



JĀNIS GRĀVĪTIS

(1931. 08. X – 2016. 12. IX)

2016. gada septembrī tuvinieki, draugi un kolēģi pēdējā gaitā izvadīja jūrnietu, kuģu vadītāju, kuģu būves inženieri, jūrskolotāju Jāni Grāviti.

Jūrnietka gaitas J. Grāvītis sāka un profesiju apguva Liepājas jūrskolā un Kaļiņingradas Zivrrūpniecības un zivsaimniecības tehniskajā institūtā. Pēc jūrnietības mācību iestāžu beigšanas ieguva kuģu vadītāja un kuģu būves inženiera specialitāti. 1995. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. No 1952. gada Jānis Grāvītis gāja jūrā kā stūrmanis uz Valsts jūras zvejas pārvaldes zvejas kuģiem. Kopš 1958. gada vairāk nekā divdesmit gadus piedalījās reisos uz tālajiem zvejas rajoniem Atlantijas okeānā – gan kā flotes kapteinis, kapteiņa palīgs un kapteinis. No 1981. līdz 1991. gadam strādāja par priekšsēdētāja vietnieku flotes jautājumos zvejnieku kopsaimniecībā “Brīvais vilnis”. Ne mazāk svarīgs darbs Jānim Grāvītim bija jūrnietības izglītības laukā. Ar lielu prieku viņš pildīja jūrskolotāja pienākumus, kad atjaunotajā Latvijā dibinājās jūrnietības mācību iestādes.

No 1991. gada J. Grāvītis strādāja Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas Salacgrīvas filiālē par speciālo priekšmetu pasniedzēju, bet no 1993. gada bija Latvijas Jūras akadēmijas mācību priekšmetu pasniedzēju sarakstā. Kopš 1996. gada viņš mācīja Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu mehānikas nodaļā studiju priekšmetus “Kuģu uzbūve un ekspluatācija”, “Kuģu vadīšana un sardzes organizēšana”, “Kuģu uzbūve un teorijas pamati”.

Jānis Grāvītis nekad neatteica palīdzību muzeja darbiniekiem enciklopēdijas “Latvijas jūrnietības vēsture 1950 – 2000” tapšanas gaitā.

2016. gada 12. septembrī Jāņa Grāvīša sirds pārstāja pukstēt un Latvijas jūrnietības sabiedrība zaudēja cilvēku, kura mūža lielākā daļa bija atdota jūrai un topošo Latvijas jūrnietības kadru sagatavošanai.■

I. Kārklīņa



RITVARS MARTINOVŠ

(1948. 24. XI – 2016. 10. V)

2016. gada 5. maijā no dzīves šķīrās Ritvars Martinovš. Viņš dzimis 1948. gada 24. novembrī Rīgā, bet lielāko daļu sava mūža dzīvoja un strādāja Liepājā. 1971. gadā R. Martinovš absolvēja Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu, pēc gada ieguva tuvbraucēja kapteiņa diplomu.

Vairākus gadus Ritvara Martinova darba mūžs bija saistīts ar AS "Kursa", kur viņš gan brauca jūrā uz zvejas kuģiem, gan strādāja par galveno dispečeru krastā. 90. gadu sākumā Ritvars Martinovš strādāja par kapteini Liepājas rajona Jūras vides pārvaldes jūras kontroles daļā, bet kopš 1996. gada daudz darīja pedagoģiskajā darbā, būdams Liepājas Jūrniecības koledžas kuģu vadītāju nodaļas vadītājs. Liels ir Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņu skaits, kuriem viņš mācīja astronomiju, jūras tiesības, hidrometeoroloģiju. Par Latvijas jūrniecības izglītības jautājumiem runāja vienā no pēdējām Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēm Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Vairākus gadus viņa ārštata korespondenta publikācijas bija lasāmas laikrakstā "Kurzemes Vārds".

Turpmāk atmiņas par viņu glabās ne vien tuvinieki, kolēģi un paziņas, bet arī enciklopēdija "Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000".■

I. Kārklīņa



ELMĀRS KELLE

(1922. 27. I – 2016. 17. VII)

Ir 2016. gada marta nogale. Uz Latvijas Jurniecības savienības pilnsapulci Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē dodas neliela auguma kungs ar vērigām acīm un smaidu sejā. Nepateiksi, ka viņam jau pāri 90... Tas ir viens no vecākajiem latviešu jurniekiem – Elmārs Kelle.

Ir 2017. gada janvāris, kad rakstu viņam šīs atvadu rindas, jo sirmāis jūnieks devies aizsaulē, atstādamš gan gaišas atmiņas radu, draugu un kolēģu vidū, gan vērtīgas liecības par savu dzīvi muzeja Latvijas kuģniecības vēstures krājumā – fotogrāfijas, atmiņas, pierakstus, kuri dokumentē viņa dzīves gājumu.

Par Elmāru Kelli jau rakstīju Latvijas jurniecības gadagrāmatas 18. laidienā (2010. gada izdevums). Viņa biogrāfija it kā personificē Latvijas jurnieku sarežģītos likteņus 20. gadsimtā – te ir gan jungas gadi uz tūristu tvaikoņa “Banga”, gan darbs kuģu aģentūrā vācu okupācijas laikā, gan grūtie pēckara gadi un mācības Mācību kursu kombinātā, kurp Elmārs Kelle dodas pēc komandkapteiņa Hugo Legzdiņa ieteikuma. Alkas pēc zināšanām – lūk, kas raksturoja viņu dzīves laikā. 1972. gadā Elmārs Kelle absolvēja Latvijas Valsts universitātes Svešvalodu fakultāti. Valodas bija viņa otrā lielākā aizraušanās. Pirmajā vietā – darbs ostā, uz velkoņiem, kas ilga vairākus gadu desmitus, 1946. gadā sākot darbu Rīgas ostas ledlauža “Lāčplēsis” kapteiņa vecākā palīga amatā un noslēdzot ilgās darba gaitas turpat Rīgas ostā – uz ledlauža “Varma”. Tas bija jau 1999. gads. Un arī pēc tam viņš dzīvi interesējās par notikumiem un pārmaiņām Latvijas jurniecības dzīvē.

Pieminēsim dziļā cienā sirmo latviešu jurnieku Elmāru Kelli!■

A. Cekuls



VIKTORS SAIVA

(1935. 04. III – 2016. 26. XII)

Ziemassvētku laikā no Latvijas zvejniecības veterānu saimes atvadījās pieredzes bagātais kuģu mehāniķis Viktors Saiva. Viņa darba gaitas sākās sen – pēc Rīgas zvejniecības jūrskolas absolvēšanas 1953. gadā Viktors Saiva kļuva par Valsts jūras zvejas pārvaldes mazo zvejas traleru mehāniķa palīgu, pēc tam bija darbs jau uz lielākiem zvejas kuģiem. 1966. gadā ieguvis 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Darba gaitas turpinājās Rīgas traleru flotes bāzē, sākumā par lielā zvejas saldētājtraleru "Eduards Veidenbaums" trešo un otro mehāniķi, bet no 1966. līdz 1972. gadam viņš kā augstas klases profesionālis strādāja par šā kuģa vecāko mehāniķi. Sekoja darbs vecākā mehāniķa amatā Rīgas jūras zvejas ostā. Pēc tam dzīves gaitas Viktoru Saivu aizveda uz zvejnieku kolhozu "Selga", kur viņš savā profesijā strādāja līdz pat 1994. gadam, paralēli savu bagāto zināšanu pūru nododams Engures jūrskolas mehāniķu nodaļas audzēkņiem. Par kuģu mehāniķi zvejniecības veterāns nostrādāja teju pusgadsimtu, būdams vienkāršs, profesionāls un apzinīgs sava aroda pārstāvis. Lai vieglas smiltis Viktoram Saivam dzimtās zemes kapu kalniņā!■

A.Cekuls



2016. GADĀ AIZSAULĒ AIZGĀJUŠI JŪRNICĪBAS DARBINIEKI

Oļģerts Mangulis

20.12.1943. – 24.04.2016.

Guntars Krieviņš

04.03.1964. – 06.05.2016.

Valērijs Latiševs

07.05.1931. – 05.12.2016.

Juris Armanovičs

03.04.1940. – 21.12.2016.



JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2016!

ASTOŅDESMIT PIECI

Romāns Rudzītis

ASTOŅDESMIT

Arvids Buks
Vitolds Daubergs
Gunārs Ozoliņš
Ivars Ross
Gunārs Šteinerts
Ernests Zvirbulis

SEPTIŅDESMIT PIECI

Tālvāldis Bernhards
Aivars Dančauskis
Elmārs Drātnieks
Grigorijs Gladkovs
Raisa Jurovska
Māris Kempe
Māris Ošs
Viktors Para
Guntis Paupe
Eduards Šņukuts
Antons Vjaters

SEPTIŅDESMIT

Ilze Bernsone
Andris Bernāns
Ēvalds Grāmatnieks
Kārlis Kleins
Jānis Šļars

SEŠDESMIT PIECI

Austris Adumāns
Juris Bičkovskis

Dainis Caune
Svjatoslavs Makarovs
Aigars Miklāvs
Elmārs Picalcelms

SEŠDESMIT

Jānis Birks
Anita Freiberga
Uģis Kalmanis
Igors Pavlovs
Modris Sudrabs
Andris Umbedahts
Aldis Zieds

PIECDESMIT PIECI

Jānis Megnis
Aleksandrs Nadežņikovs
Georgs Kuklis-Rošmanis
Svetlana Raksa

PIECDESMIT

Haralds Sulainis
Artis Līdaks
Ainārs Vimba

ČETRDESMIT PIECI

Vilnis Daņilovskis
Kaspars Veidemanis
Kaspars Verners

ČETRDESMIT

Jānis Krastiņš
Gints Ozoliņš
Artis Ozols



PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei
Rīgas brīvdostas pārvaldei
Ventspils brīvdostas pārvaldei
Liepājas SEZ ostas pārvaldei
Salacgrīvas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Mērsraga ostas pārvaldei
Latvijas Jūras administrācijai
VAS "Latvijas dzelzceļš"
Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai
Latvijas Jūras akadēmijai
Liepājas Jūrniecības koledžai
Latvijas Jūras spēkiem
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām
AS "Latvijas Jūras medicīnas centrs"
SIA "Lapa"
SIA "BGS"
SIA "B.L.B. Baltijas termināls"
SIA "Eko osta"
"Rīgas pasažieru termināls"
SIA "Hanza Jūras aģentūra"
SIA "Harbour Enterprise"
SIA "Det Norske Veritas"
SIA "Strek"
SIA "Baltic Container Terminal"



SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds

- 3 KUR IR OSTA UN JŪRA, TUR DARBA UN MAIZES NETRŪKS
- 4 JŪRNICĪBAS NOZARES 2016. GADA NOTIKUMU TOP 10
- 6 GADA JUBILĀRI
- 8 GADA CILVĒKI
- 9 DEVIŅDESMITIE

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 13 JĀBŪT SKAIDRIEM UZDEVUMIEM UN MĒRĶIEM
- 18 AIZVADĪTS TRAUKSMAINS GADS
- 21 LJS AICINA ATJAUNOT JŪRAS SVĒTKU SVINĒŠANU RĪGĀ
- 23 JĀŅA BĒRZIŅA SAPŅI PALIEK LATVIJĀ
- 26 AINAŽOS, PIE ZVAIGZNĒM KRASTĀ
- 29 BURU KUĢA "ROTA" BRAUCIENAM – 130 GADU!

POLITIKA

- 36 EIROPAS TRANSPORTA POLITIKA VĒRSTA UZ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS SAKĀRTOŠANU UN MOBILITĀTI
- 42 JŪRNIKU DIENĀ ICS UZSVER TIRDZNIECĪBAS FLOTES JŪRNIKU LOMU MIGRANTU GLĀBŠANĀ
- 43 IESPĒJAS IR, TĀS TIKAI JĀIZMANTO
- 51 REZULTĀTUS VARĒS VĒRTĒT TUVĀKĀ GADA LAIKĀ
- 53 ĢENERĀLSEKRETĀRS KĀ KALPS AR MISIJAS IZJŪTU
- 54 PASAULES JŪRNICĪBAS UN KUĢOŠANAS POLITIKA

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 60 IZVĒRTĒT, PIENĒMT LĒMUMU UN RĪKOTIES
- 70 JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS

IZGLĪTĪBA

- 90 NEPIEĻAUT SASTEIGTU, NEPIETIEKAMI IZVĒRTĒTU UN NEATGRIEZENISKU RĪCĪBU!
- 92 VAI GAIDĀMS JŪRNICĪBAS NORIETA SĀKUMS LATVIJĀ?
- 94 LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS SISTĒMAI IR SPĒCĪGI ARGUMENTI
- 100 LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJA SAGLABĀ NEATKARĪBU
- 108 "LATVIJAS KUĢNICĪBA" SPONSORĒ AUGSTSPRIEGUMA SIMULATORA IEGĀDI
- 112 MAĢISTRA STUDIJU PROGRAMMA IR LOĢISKS NĀKAMAIS SOLIS
- 113 "ERASMUS" PROJEKTI PALĪDZ NOKĻŪT PLAŠĀKOS ŪDEŅOS



SATURS

- 115 LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA ATZĪMĒ 140 GADU JUBILEJU
- 118 VĒLME IZAUDZINĀT KRIETNUS JŪRAS VIRSNIEKUS
- 122 IZLAIDUMU LAIKS LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ
- 127 "ERASMUS+" APMAIŅAS PROGRAMMA SNIEDZ JAUNU PIEREDZI
- 130 "ENKURA" JUBILEJAS SEZONA
- 135 KONKURSS "OSTA PILSĒTAI"

JŪRNICĪBA

- 138 TENDENCES PASAULES JŪRNICĪBAS NOZARĒ NĀKAMAJĀ DESMITGADĒ
- 141 JŪRNICĪBAS ZIŅAS
- 147 ANO ĢENERĀLSEKRETĀRS BANS KIMUNS APMEKLĒ IMO
- 149 PASAULES TIRDZNICĪBAS FLOTĒ JOPROJĀM JŪRAS VIRSNIEKU DEFICĪTS
- 150 FLOTES NOVECOŠANĀS
- 152 IZLĪDZINĀJIES JŪRAS VIRSNIEKU UN IERINDAS JŪRNIKU SKAITS
- 154 KAPTEIŅA MORGANA LAIKI AIZGĀJUŠI UZ NEATGRIEŠANOS
- 158 IZGLĪTĪBAS JAUTĀJUMS JOPROJĀM PALIEK DARBA KĀRTĪBĀ
- 162 STARPTAUTISKIE NOTIKUMI LATVIJAS KUĢU
KAPTEIŅU ASOCIĀCIJAS DZĪVĒ
- 164 "LATVIJAS KUĢNICĪBA" ATGRIEŽAS LATVIJAS APRITĒ
- 173 KUĢU VIRSNIEKI TIEKAS IKGADĒJĀ SEMINĀRĀ
- 174 "LATVIJAS KUĢNICĪBAS" STIPENDIJAS
LATVIJAS JŪRNICĪBAS ATTĪSTĪBAI
- 175 KATRS DARA, KO VAR
- 180 VĀRDS STRĀDĀ KOMPĀNIJAS LABĀ
- 190 LATVIJAS KAPTEINIS EKVADORAS CIETUMĀ
- 193 JĀUZLABO JŪRNIKU SOCIĀLAIS NODROŠINĀJUMS!
- 195 PAR SOCIĀLO AIZSARDZĪBU UN NĀKOTNI DOMĀJOT

JŪRNICĪBA – TOREIZ UN TAGAD

- 198 NO PAMATIEM LĪDZ JUMTAM
- 208 LAIKS RĀDĪS
- 219 REIZ RĪGAS OSTĀ
- 229 CETURTDALĢGADSIMTS KOPĀ AR SIA "STREK"
- 233 LIEPĀJAS OSTA: VISTĀLĀKĀ RIETUMOS, VISTUVĀKĀ EIROPAI
- 239 AR VĪZIJU PAR NĀKOTNI
- 243 ATMIŅU MOZĀIKĀ SKATOTIES
- 247 JŪRNIKU TIKŠANĀS UZ PAREIZĀM ĀDERĒM
- 255 AHO! LATVIJA – JŪRAS VALSTS!
- 263 "LAPA" – STABILITĀTE UN LABA REPUTĀCIJA
- 267 VISS IR BIJIS TĀ, KĀ IR BIJIS
- 275 KOMPĀNIJA AR POZITĪVU REDZĒJUMU



JŪRAS SPĒKI

- 286 KĀ PASARGĀT PASAULI NO TERORISMA DRAUDIEM?
- 287 NATO SĀK OPERĀCIJU EGEJAS JŪRĀ
- 289 PRIORITĀTE – TIE IR CILVĒKI
- 292 TAKTISKĀS MANEVRĒŠANAS MĀCĪBAS BALTIJAS JŪRĀ
- 294 M-04 "IMANTA" PIEVIENOJAS NATO 1. PASTĀVĪGAJAI
JŪRAS PRETMĪNU GRUPAI

BALTIJAS JŪRA UN VIDE

- 296 AKTUALITĀTES VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ
- 297 KLIMATA PĀRMAIŅU MAZINĀŠANA – PRIORITĀTE NUMUR VIENS
- 301 LIEKAIS BALASTS PASAULES JŪRĀS
- 305 PĀRBAUDA GATAVĪBU RĪKOTIES EKSTRĒMĀS SITUĀCIJĀS
- 307 PIEŅEMTA PROGRAMMA JŪRAS VIDES STĀVOKĻA UZLABOŠANAI

OSTAS

- 316 OSTĀM JĀAPVIENOJAS SAVU TIESĪBU UN INTEREŠU AIZSTĀVĪBAI
- 318 LATVIJAS OSTU POLITIKA
- 322 LATVIJAS TRANŽĪTS PROBLĒMU KRUSTCEĻOS
- 325 SAFETY UN SECURITY LATVIJAS OSTĀS TIEK
NODROŠINĀTAS UN KONTROLĒTAS
- 329 2016. GADA 1. JŪLIJĀ STĀJĀS SPĒKĀ JAUNIE
KONTEINERU SVĒRŠANAS NOTEIKUMI
- 335 STATISTIKA
- 341 LATVIJAS OSTU IEGUVUMI UN ZAUDĒJUMI
- 345 RĪGAS BRĪVOSTAS ZIŅAS
- 362 VENTSPILS BRĪVOSTAS ZIŅAS
- 376 LSEZ ZIŅAS
- 388 ŠODIENAS DARBS NĀKOTNES IESPĒJĀM
- 391 KUR MEKLĒT KONSTRUKTĪVU RISINĀJUMU?
- 393 SALACGRĪVAI IR JĀBŪT EIROPAS LOĢISTIKAS FORUMOS
- 397 OSTAS INFRASTRUKTŪRA GATAVA DARBAM

VĒSTURE

- 400 EMIGRĀCIJA CAUR LIEPĀJAS OSTU NO 19. GS. BEIGĀM LĪDZ 1924. GADAM
- 412 PADOMJU VARAS REPRESIJAS PRET LATVIJAS
JŪRNICĪBU PĒC 2. PASAULES KARA
- 427 NO JĀŅA JUNGAS ATMIŅĀM PAR TVAIKONI "EVERTONS"
- 433 LATVIEŠU JŪRNICĪBA TRIMDĀ: IESKATS KĀDĀ RETI
ŠĶIRSTĪTĀ JŪRLIETU VĒSTURES LAPPUSĒ
- 443 JŪRNIKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI



SATURS

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 448 PAR OSTU REKLĀMAS PASĀKUMIEM 2016. GADĀ
- 456 DAŽĀDAS ZIŅAS ĪSUMĀ
- 459 PRĀMJU LĪNIJĀM ARVIEN LIELĀKA NOSLODZE
- 460 AKTUALIZĒ ZVEJNIEKU JAUTĀJUMU
- 462 IZVEIDOTA INFOGRAFIKA PAR LATVIJAS ZVEJAS
KUĢIEM UN TO KONTROLI 2014. UN 2015. GADĀ
- 463 KOLKAS BĀKAS ZĪME JAU RĪGĀ
- 465 RĪGĀ NOTIKA SANĀKSME "HELCOM RESPONSE 22-2016"
- 466 DAŽĀDAS JŪRNICĪBAS ZIŅAS
- 472 GRĀMATAS "STŪRMAŅA STĀSTI" ATVĒRŠANA
- 473 KUĢNICĪBAS VĒSTURE. NĪDERLANDE – LATVIJA. 19.–20. GS.
- 474 JURIS RAĶIS SENĀS KAROSTAS FOTOGRĀFIJAS APKOPOJIS GRĀMATĀ
- 478 JŪRNICĪBAS MUZEJS. KURŠ VELS AKMENI KALNĀ?
- 486 PIEKRASTES MUZEJU AKTIVITĀTES
- 489 BIBLIOKUĢIS UZŅEM KURSU
- 491 SAKŅU SPĒKS NOTUR JAUNIEŠUS PIE DZIMTĀ KRASTA
- 492 LĪBIEŠU KRASTĀ 2016. GADĀ
- 494 NEZVEJOJOT ZELTA ZIVTIŅU
- 501 PRO MEMORIA
- 507 JUBILĀRI